Osmanlılardan Günümüze
Doğu Akdeniz Kentleri

Yayına Hazırlayanlar: Biray Kolluoğlu, Meltem Toksöz

Çeviren: Neyyir Berktay



TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

Osmanlılardan Günümüze
Doğu Akdeniz Kentleri
Biray Kolluoğlu
Meltem Toksöz



Genel Yayın: 3400

TARİH

YAYINA HAZIRLAYALAR: MELTEM TOKSÖZ, BİRAY KOLLUOĞLU
OSMANLILARDAN GÜNÜMÜZE DOĞU AKDENİZ KENTLERİ

ÖZGÜN ADI
CITIES OF THE EASTERN MEDITERRANEAN:
FROM THE OTTOMANS TO THE PRESENT DAY

İNGİLİZCE ÖZGÜN METİNDEN ÇEVİREN
NEYYİR BERKTAY

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2010
Sertifika No: 29619

EDİTÖR
DEVRİM ÇETİNKASAP

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASIM: EKİM 2015, İSTANBUL

ISBN 978-605-332-573-4

BASKI
AYHAN MATBAASI
MAHMUTBEY MAH. DEVEKALDIRIMI CAD. GELİNCİK SOK. NO: 6 KAT: 3
BAĞCILAR İSTANBUL
TEL: (0212) 445 32 38 FAX: (0212) 445 05 63
SERTİFİKA NO: 22749

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme yayınevinden izin alınmadan hiçbir yolla çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, MEŞELİK SOKAK NO: 2/4 BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

Yayına Hazırlayanlar:
Meltem Toksöz, Biray Kolluoğlu

Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri

Çeviren: Neyyir Berktay

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

İÇİNDEKİLER

Doğu Akdeniz'i Haritalandırması:
Ticaret Kentleri Kartografyasına Doğru
Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz 1

Belle Epoque ve Liman Kentleri
Çağlar Keyder 17

Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim, 1550-1850
Faruk Tabak 29

Haritalar ve Savaşlar: 16. Yüzyılda Akdeniz'in Haritalanması
Carla Keyvanian 47

Doğu Akdeniz'de Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları ve Mimari:
Selanik, İskenderiye, İzmir
Cristina Pallini 73

Doğu Akdeniz Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası:
19. Yüzyıl Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme
Vilma Hastaoglou-Martinidis 95

Zihin Haritaları:
Geç Osmanlı Döneminde İki Filistin Gazetesinin Akdeniz Dünyası
Johann Büssow 121

Doğu Akdeniz'e Yeni Tarihsel Ölçekler Eklemek:
Yasadışı Ticaret ve Arnavut
İsa Blumi 139

Ulusun Eğitilmesi:
20. Yüzyılın Başında Ege'nin İki Yakasında Göç ve Kültürel Etkileşim
Vangelis Kechriotis 169

Küresel Ağlar, Bölgesel Egemenlik ve Aşağı Tuna'da Deniz Limanı Modernizasyonu
Constantin Iordachi 191

Rekabet ve Yarış: Büyük Buhran'da İzmir
Eyüp Özveren ve Erkan Gürpınar 225

Akdeniz Modernitesinin Derin Yapıları
Edmund Burke III 243

Katkıda Bulunanlar 251
Notlar 253
Dizin 293

Yazarlar Hakkında

Doç. Dr. Meltem Toksöz, Boğaziçi Üniversitesi Tarih Bölümü. Doğu Akdeniz pamuk tarımı ve ticareti, Osmanlı liman kenti Mersin ve Çukurova tarihleri üzerine yayınları vardır. Araştırma alanları arasında tarihyazımı, geç Osmanlı düşünce tarihi ile devlet ve toplumun modernleşmesi yer alır.

Prof. Dr. Biray Kolluoğlu, Boğaziçi Üniversitesi Sosyoloji Bölümü. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başı İzmir ve 21. yüzyıl başı İstanbul üzerine yayınları vardır. Araştırma alanları arasında şehir sosyolojisi, tarihsel sosyoloji, milliyetçilik, mekân ve bellek sosyolojisi yer alır.

Faruk Tabak'ın ve Vangelis Kechriotis'in anısına

Doğu Akdeniz'in Haritalanması: Ticaret Kentleri Kartografyasına Doğru

Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz

Dünyayı zihnimizde kıtalar üzerinden haritalarız. Bunun altında, geniş su kütlelerinin insan, mal, haber ve bilgi akışının önünde sınırlar, kısıtlar, engeller oluşturduğu, karasal alanların ise kavuşma ve aidiyet demek olduğu algısı yatar.

Belki de Akdeniz, tarihsel ilişkileri ve birliği temsil eden tek su kütlesidir. Burada, en azından 19. yüzyıla kadar deniz, onu çevreleyen toprakları gölgede bırakarak, 'kara mı denizi çevreliyor, deniz mi karayı?' sorusunu anlamlı kılmıştır.[1] Akdeniz bu önemini geçen yüzyılda kaybetmiş görünmektedir. Modern dünyanın görülmemiş dinamizmi ve sersemleştirici hızı önceki dünyaları yok edip sisli anılara dönüştürmüştür; öyle ki günümüzde egemen coğrafya söyleminde kıtaların batılarından, ortalarından ve doğularından söz ediliyor. Akdeniz'in, kapitalist toplumsal değişim girdabından yüzeye çıktıktan sonra en fazla kuzey ve batı kıyılarında ışıldamasının nedeni belki de budur. Gerçekten de, değişimin göz kamaştırıcılığının imgelemimizi şekillendirdiği koşullarda, tarihsel sürekliliğin sıkıcı olarak algılanıp bir kenara atılması şaşırtıcı değildir. Akdeniz'in, özellikle de doğu kıyılarının oynadığı rolün yüzyıllara uzanan sürekliliği heyecan verici toplumsal değişim katmanları altına gömülmüştür.

Bu kitap, Akdeniz'in bağlantılar, ağlar ve zenginlikler alanı olan ve aynı zamanda çatışmalar, savaşlar ve sınır anlaşmazlıkları ile dolup taşan güney ve doğu kıyılarındaki ticaret kentlerine ilişkindir. Bu kentler, 16. yüzyıldan beri sürekli genişleyen ve sürekli yoğunlaşan küresel ticaret çevrimlerinde, jeopolitik, ticari ve kültürel açıdan merkezi bir yer işgal etmişlerdi. Bu kitabı hayal etmeye 2004 yılı başında kuzeydeki bir kentte, Berlin'de bulunan Wissenschaftskolleg'de başladık. Bu 'İleri Araştırmalar Enstitüsü'ne, 'Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Ardılı Devletlerde Tüccar Kentlerin Tarihine Yeni Yaklaşımlar' konusundaki bir çalışma grubuna davet edilmiştik. 19. yüzyıl Akdeniz ticaret kentlerine ilişkin konferans, atölye çalışması, lisansüstü araştırma programı, tez, makale ve kitap sayısının, 20. yüzyılın son on yılından bu yana bu alandaki ilgi patlamasına tanıklık eden büyüklüğü dikkate alındığında, bizimki çok sayıda çalışma grubundan sadece biriydi.

'Osmanlı liman kentleri', araştırmacıların ilgi alanına, *Fernand Braudel Center*'dan yayılan dünya sistemi perspektifi üzerinden gireli 10 yıldan fazla oldu.[2] Bu araştırmacıların belli bir gündemi vardı: Tek başına liman kentleriyle ilgilenmiyorlar, periferileşme süreçlerine ve sadece Osmanlı İmparatorluğu'nun değil, Hindistan'ın ve Çin'in de periferileşme süreçlerine odaklanıyorlardı. Doğu Akdeniz limanları, bu çerçevede sordukları sorular bağlamında, meta değişiminin ve diğer kapitalist karşılaşmaların görünen kavşakları olarak önlerine çıktı. Araştırma gündemleri doğrultusunda, liman kentleri dünya sistemi çözümlemesinin doğrulanması ve yaygınlaştırılması açısından elverişli bir araç olarak değerlendirildi.

Günümüzde bu tür araştırmanın yapıldığı alanlar çok sayıda ve çeşitlidir. Yukarıda değinilen ve tarihte ticaret kentlerinin dinamizmini anlamaya çalışan konferans, atölye çalışması, lisansüstü araştırma programı, tez ve kitaplar dağınık bir çaba oluşturmaktadır. Dünya sistemi perspektifi aşırı yapılandırılmış bir çözümlemeyi yaygınlaştırırken, günümüz araştırmaları dağınıktır. Bu araştırmalar ortak bir perspektifle değil, kentsel tarihle iç içe geçen bir dizi ortak kaygıyla yürütülmektedir. Gerek dünya sistemi perspektifinin gerekse günümüz araştırmalarının kendilerine özgü tuzakları

vardır. Dünya sistemi perspektifi ilk girişiminde, dünya ekonomisinin renklerinin abartılı, yerelin renklerinin ise soluk ve gölgeli olduğu bir tablo ortaya koydu. Günümüz araştırmalarının zayıf noktası ise karşılaştırmayı son derece güçleştiren özellikleridir. Tek tek kentler hakkında ayrıntılı tarihsel bilgi derlemek her zaman inanılmaz derecede önemli olmakla birlikte, bunlar yoğunluka kent tarihini Osmanlı imparatorluk merkezi ile ilişkileri üzerinden ele alır.[3] Diğer bir deyişle, bu 'kent tarihleri'nin özgüllüğü, onları birbirinden ayrı kılmakla kalmayıp, daha büyük bir yönetim birimine, Osmanlı devletine bağlantılandırmaktadır.[4] Bu ise, bu kentleri, ironik bir şekilde, dünya sistemi perspektifine benzer bir yapısal konuma yerleştirmektedir. Dünya sistemi perspektifi, kentleri bir ekonomik yapıya bağlar, günümüz araştırmaları ise onları reformcu Osmanlı Devleti'nin siyasal gücünün merhametine terk etmektedir.[5]

Osmanlı liman kentleri üzerine bu araştırma patlamasının altında yatan nedenler üzerine düşünürken, Akdeniz'in uzamsal, tarihsel ve sosyo-politik sınırlarını yeniden düşündüğümüzü fark ettik. Yeni çalışmaların bir kısmı Akdeniz'i yalnızca geçerli bir analiz birimi değil, aynı zamanda ekonomik, kültürel ve sosyo-politik bir *birlik* olarak ortaya çıkarmıştı; ancak bu birliğin 16. yüzyılda ortaya çıkmasından geçtiğimiz yüzyılın son çeyreğine kadar ayakta kalmasını neyin sağladığına ilişkin çok az şey söylendi.[6] Baskın eğilim, bağlantı nokta ve yönleri irdelenmeden bir birliğin üzerine bina edilen mikro ölçekte kent tarihleri inşa etmektir. Dolayısıyla, *bizim* ana kaygımız, Akdeniz kartografyasını oluşturan ve yeniden oluşturan bağlantı ve akışların yer, yönelim ve alanlarını araştırmak olarak belirginleşti. Buradaki gündemimiz kentler arasındaki geniş ağ yelpazesini görünür kılmak oldu.

Bu kitap, deniz üzerindeki -dalgaların sürekli silip yok ettiği- yolları haritalamaya çalışan bir kartografya projesi. Bu kartografya projesi, sanat ve mimarlık tarihçilerinin, sosyologların, iktisatçıların, etnografların, kentbilimcilerin ve toplumsal ve kültürel tarihçilerin katkısını gerektirdi ve farklı ölçek, düzlem ve türde değişimlerin düğüm noktası olma yönündeki ayırdedici ününe an-

cak son zamanlarda yeniden kavuşan Beyrut, bu kadar çeşitliliği içeren bir grubun bir araya gelmesi için benzersiz bir mekân oldu. Bu kitabı oluşturan makaleler, 2004 yılının son günlerinde, kent, kendini bekleyen felaketten habersiz olmanın huzuru içindeyken Beyrut'ta yapılan bir atölye çalışmasının ürünüdür. Biz bu satırları yazarken, kent bir kere daha, bizi Akdeniz'in tarihsel olanaklılığı üzerine yeniden düşünmeye iten şiddetli bir çatışmaya sahne oluyor. Tam da 21. yüzyılın başında dünyadaki toplumlar ve yönetim birimleri artan küresel etkileşim ve bağlantılılığın beraberinde getirdiği fırsat ve risklerin yükü altında olduğundan, bu derlemenin vakitli ve de gerekli olduğu kanısındayız.

Kitabın izleyen bölümlerinde, Akdeniz ticaret kentlerine yeni bir ilgi dalgasını tetikleyen süreçleri irdeleyeceğiz, çünkü son dönem araştırmacılığını belirli biçimlerde şekillendirenin tam da bu süreçler olduğunu savunuyoruz. Çağdaş kapitalizm koşullarında sermaye, mal, insan, veri ve bilgi akış ağlarının görülmemiş yoğunlaşma ve yaygınlaşması olarak nitelenen olgu karşısında duyulan büyülenme günümüzde sosyal bilim söylemlerine damgasını vurmaktadır. O kadar ki, hem akademik hem de diğer çevreler, bu çağdaş kapitalizmin, önceki aşamalarından nitel olarak farklı olduğu ve farklı bir ada gerek olduğu konusunda ısrar etmektedir. Bu yeni ad küreselleşmedir. Bu literatürde kentler, yalnızca söz konusu ağların odak noktaları olarak değil, aynı zamanda küresel kapitalizmin değerleme mekânları olarak da başroldedir.[7] Londra, Tokyo, New York, Hong Kong, İstanbul ve Bombay'ın ortak özellikleri arasında, heterojen nüfus yapıları ve ulusal yapılar karşısındaki güçlü özerklikleri yer alır. Günümüz dünyasının küresel kentleri ile 19. yüzyıl ve öncesinin liman ve ticaret kentleri arasında düşündürücü ancak az araştırılmış paralellikler vardır. 19. yüzyıl ticaret kentlerinde de benzer özellikler gözlenebilir: Ticaret ağlarının yoğunlaştığı noktalardır, artalanlarındaki imparatorluklar karşısında kaydadeğer özerklikleri vardır ve nüfusları heterojendir. Kapitalizm gerçekten de en başından beri küresel bir kurum olduysa, bu tarihsel örüntü karşısında, küreselleşme ve küresel kentlere ilişkin günümüzde görülen büyülenme naif kalmaktadır.

Günümüzde, küreselleşen koşul denen şeyle yüzleşmek, yalnızca akışların gittikçe artması nedeniyle değil, toplumsal ve ekolojik tehdit ve şiddetin tırmanması gibi insani maliyetler nedeniyle de aciliyet kazanmış görünmektedir. Dünya sistemi çözümlemesinin öncü araştırmacıları arasında yer alan Çağlar Keyder, 'liman kenti' temasını yeniden ele alıyor. Tarihsel liman kentiyle ilgili yaptığı bu yeniden değerlendirmenin milliyetçi deneyimin görecelileştirilmesine ve ayraç içine alınmasına yarayacağı umuduyla bu makaleler derlemesinin açılışını yapıyor. Keyder'e göre, politika her zaman liman kentlerinin oluşumuna eşlik eder ve tıpkı 19. yüzyıl küresel ekonomisinin Doğu Akdeniz'in yeniden yapılanmasını dayattığı gibi onların dönüşümlerini kolaylaştırır. Doğu Akdeniz liman kentleri daha sonra, kozmopolitizmden milliyetçiliğe her çeşit siyasal projenin alanı oldular. 20. yüzyıl, milliyetçiliğin egemen oluşuna ve kozmopolitizmi boş bir hayal haline getirmesine tanıklık etti. Keyder bu nedenle, günümüz küreselleşme dalgasını, liman kentlerinin tarihini yeniden incelemek ve kuramsallaştırmak için bir fırsat olarak görmektedir.

Küreselleşmeyi kuramsallaştırmaya duyulan bu yoğun gereksinim, birçok araştırmacıyı bu dönemdeki kentsel değişimi incelemeye zorladı ve bunda, İngiliz egemenliğindeki 19. yüzyıl küreselleşmesinin kapıları ve düğüm noktaları olma rolünü limanların üstlenmesi de etkili oldu.[8] Dahası, bu ticaret kentleri hem uzam hem de nüfus açısından çeşitlilik alanları olarak belirginleşiyordu. Gittikçe heterojenleşen ve çoğu durumda birbirinden ayrık nüfuslara sahip günümüz kentsel oluşumlarına ayna tutma potansiyelleriyle de sosyal bilimcilerin ilgisini çektiler. Diğer bir deyişle, 20. yüzyılın son on yılında kapitalizmin ve kültürün küreselleşmesi tartışmalarının yoğunlaşmasıyla birlikte, bu ticaret kentlerinin kozmopolit özelliği yeni küresel koşulu hem açıklayabilecek hem de belki bu duruma çare oluşturabilecek bir model oldu. Ancak, günümüzün kozmopolitizm tartışmaları fazlasıyla ulus-devlet söyleminin sınırları içine hapsolmuştur. Günümüz kozmopolitizmi, kökleri 'yerele mesafeli olma'ya dayanan bir 'farklı kültürel deneyimler yaşama yönelimi ve istekliliği' olarak açıklanmaktadır.[9] Bu kültürel, top-

lumsal, siyasal ya da ekonomik deneyimleme eşitsiz güç ilişkilerine dayandığından, günümüzde kozmopolitizm, bir 'tek dünya' vizyonuna sıkı sıkıya bağlıdır. Bu "tek dünya' ise aslında 'Birinci Dünya' demektir.'[10] Kozmopolitizm kavramında yatan sorunlar, kavramın coğrafyasının ana hatlarını çizer ve tarihini kartografik olarak ele alırsak farklı bir açıdan görülebilir. Bu kitapla bunu başarmayı umuyoruz. Kozmopolitizm kavramını ulus-devletin imgeleminden ve Avrupa'nın hegemonyasından özgürleştiriyoruz.

Derlememiz 1350'lerden 1850'lere kadarki *longue durée* boyunca Doğu Akdeniz'in ekonomik yapısında ve görünümünde yaşanan büyük ölçekli değişimleri anlatan bir makale ile başlıyor. Bu tam da yukarıda sözünü ettiğimiz kavramsal özgürleştirmeyi sunuyor. Faruk Tabak bize, 19. yüzyıl küreselleşmesini bağlama oturtan ve böylece bu küreselleşmeyi çok daha az görkemli ve beklenmedik kılan bir çözümleme sunuyor. *Pax Neerlandica* ve *Pax Britannica* arasındaki yüzyıllara yayılan ve Doğu Akdeniz'e uzamsal istikrar sağlayan uzun dönemsel iki dizi dönüşümü, ekonomik ve ekolojik dönüşümü tanımlıyor. Tabak önce 1350'lerde Levant (Doğu Akdeniz) ticaretindeki yeniden canlanmanın, Hint Okyanusu ile Akdeniz arasındaki ticaret çevriminin canlanmasının bir parçası olduğunu gösteriyor; bu ticaret çevrimi Doğu Akdeniz'in güneydoğu kesimini dünya ticaret ağı içerisinde kendi başına var olabilecek bir birim kılmıştır. 16. yüzyılda dünya ekonomisinin merkezi Akdeniz'den Antwerp ve Amsterdam'a kaydığında, Akdeniz'in lüks mal ticareti geriledi, ancak, bu kayma 'Akdeniz ticaret dünyasını yok etmedi, onu yeniden biçimlendirdi'. Kabul etmek gerekir ki, 1550'li yıllarda Küçük Buzul Çağı'nın yaşanması, kıyı ve iç bölgelerdeki ovalarda sık sık su baskınlarına neden oldu; toprağın düzenli bir şekilde işlenmesini engelledi; nüfusun azalmasına ve Levant ticaretinin gerilemesine yol açtı. Bu süreçler Doğu Akdeniz'in ağırlık merkezinin güneydoğu Levant'tan kuzeydeki Ege'ye kaymasına ve İzmir, Selanik ve İstanbul'un yeni merkezler haline gelmesine sebep oldu. Tabak, Halep ve Kahire'den kuzeye -Anadolu ve Balkan yarımadalarındaki kara ticaretinin öneminin artmasıyla tetiklenen- bu kaymanın Doğu Akdeniz'in 19. yüzyılda yaşadığı canlanmaya yol

açan yapısal dönüşümü oluşturduğunu da ima ediyor. Küçük Buzul Çağı'nın 1870'lerde sona ermesi, başlamış olan süreci hızlandırdı ve 'bölgenin görünümünü tanınmayacak kadar değiştirdi'. Bu radikal değişimler 19. yüzyıl küreselleşmesi öncesinde Doğu Akdeniz havzasındaki ticaret kentleri arasındaki etkileşimlerde yaşanan uzun dönemli kaymaların yalnızca son noktasını oluşturuyordu.

Akdeniz'in bir bütün olarak oluşumu ve dönüşümünün tarihsel yörüngesindeki devamlılıkları ve ortak özellikleri bir kere de Edmund Burke III tarafından, kitabın sonsözünde ele alınıyor. Bölgede modern devletin gelişimini ve Akdeniz'in dünya ekonomisine katılım biçimlerini izleyen Burke, dinsel ve kültürel farklılıklar, ekonomik gelişmenin ve devlet oluşumunun düzeyi nedenleriyle günümüzde Akdeniz'in kuzey ve güney, doğu ve batı kıyılarını ayırıyor gibi görünen çatlaklara rağmen siyasal ve kültürel düzlemlerde 'Akdeniz'in derin bir yapısal birliği' olduğuna işaret ediyor. Burke'ün Akdeniz'i bir birim olarak alan yapısal değerlendirmesi, Akdeniz'in bütünleşik yapısını ve birliğini ticaret kentleri prizması aracılığıyla haritalama vurgumuzu tamamlayıcı bir çözümleme sunmaktadır. Makale, Akdeniz'in uzamsal istikrarını görünür kılan bir diğer çerçeve öneriyor.

Büyük siyasal altüst oluş ve dönüşümlere ve bu arada I. Dünya Savaşı'nın büyük yıkımına rağmen ayakta kalabilen Akdeniz ağlarının gücü ve dayanıklılığı İzmir'in tarihinde açıkça görülebilir. Özveren ve Gürpınar, 19. yüzyıla gelindiğinde Akdeniz ağlarının oluşturmuş bulunduğu tarihsel birliği, ancak dünya kapitalizminin ölüm çanını çalan Büyük Buhran'ın ve yoğun rekabetin sona erdirebildiğini savunuyor. Diğer bir deyişle, İzmir gibi küresel liman kentlerinin tarihini ulusal ekonomiler değil, ulusal ekonomilerin krizi sona erdirdi. 1930'lardan önce hiçbir kriz, ulusal hükümeti, ekonomiyi ve dolayısıyla kenti Akdeniz'den uzaklaştırmaya ve yeni bir kalkınma yoluna sokmaya zorlayamamıştı. Bu tez, siyasal süreçlerin müdahaleleri karşısında Akdeniz'in kendine özgü sürekliliğini vurgulamakta ve bizi İzmir'i imparatorluktan ulus-devlete geçişi yaşamış bir yer, Akdeniz'i ise geniş bir olasılıklar dizisi olarak görmeye çağırmaktadır.

Ticaret Kentleri

'Limanı olan kentler liman-kentlerden farklıdır,' diyor Matveyevic, 'birinciler rıhtımlarını gerekli olduğu için yapar, ikincilerde ise, kentler, eşyanın doğası gereği rıhtımların etrafında gelişir. İlkinde rıhtım bir araçtır ve sonradan düşünülmüştür, ikicilerde ise başlangıç noktası ve hedeftir.'[11] Ticaret kentleri diye adlandırdığımız oluşumlara ilişkin çözümlememizin altında yatan, bu özelliktir. Bu alanlar, sözlük anlamıyla rıhtımları olsa da olmasa da belirli alan ve grupları ve belirli sosyo-ekonomik ve siyasal ilişkileri içerir. Fakat önce, 'ticaret kenti' terimini neden 'liman kenti' ya da 'tüccar kent'e tercih ettiğimizi açıklayalım. 'Ticaret kenti' teriminin, kenti oluşturan ve yeniden oluşturan temel etkinliği ve toplumsal ilişkileri kapsadığına inaniyoruz. 'Liman kenti' terimi, bu alanların farklı dünyaları birbirine bağlayan kapılar olma özelliğini yansıtmakla birlikte, 19. yüzyıldaki Britanya hegemonyasına ve yürüttüğü liberal dünya düzenine ait söyleme hapsolmuştur. Öte yandan, 'tüccar kent' terimi bu kentlerin toplumsal ve ekonomik hayatının odağındaki grubu görünür kılmakta, ancak rıhtımlardaki işçilerden tersane çalışanlarına, gümrük görevlilerine, saklama ve taşıma işçilerine ve konsolosluk görevlilerine kadar bütün diğer grupları ve ilişkileri dışarda bırakmaktadır. 'Ticaret kenti' kavramının geniş bir coğrafyada ve büyük ölçekte gerçekleştirilen farklı ticaret şekillerini ve kent içindeki ya da kentle bağlantılı ilişki ve grupların çeşitliliğini kapsadığını savunuyoruz.

19. yüzyılın ticaret kentleri, bu alanlardaki özgün toplumsal ilişkileri üreten ve yeniden üreten ayırt edici mekânsal özelliklere sahipti. Kentin görünümünde ticaretle ilgili alanlar ön plandaydı. Antrepo ve ambarlar ticaret etkinliklerini koruyor ve güvence altına alıyordu. Gümrük binaları ticareti düzenliyor, yerel ve merkezi hazineler için vergilendiriyordu. Deniz nakliyat acenteleri, ticarethaneler ve aracı kurumlar mal akışını düzenliyor, sigorta şirketleri de bu artan ticaret hacminin gerektirdiği güvenceyi sağlıyordu. Oteller (Osmanlı'da hanlar), tüccarlar ve gezginler için geçici konaklama olanağı sağlıyordu.[12] Bankalar, çarşılar ve sonraları büyük mağaza-

lar, bu kentlerdeki mekânları daha da ticarileştirdi. Satışa sunulan malların çıkış noktaları, kentlerin uzaklara yayılan bağlantılarının haritasını sunar. Sonradan ticaret odalarına dönüşecek olan sosyal kulüplerde tüccarlar kağıt oynar, Akdeniz'in her tarafından gelen gazete ve dergileri okur, politika konuşur, fiyat pazarlığı yapar, muameleleri tamamlar ve anlaşma yaparlardı. Bütün bu etkinlikler bağlantı alanları gerektiriyordu: Demiryolları ve tramvay hatları insanların ve malların ucuza ve hızlı taşınmasını sağlıyordu. Rıhtımlar ve sonraları limanlar, buharlı gemilerle gelen yüksek ticaret hacmine uyum sağlayabiliyor, 'yasadışı' malların giriş-çıkışına da olanak veriyordu. Telgrafhaneler ve sonraları postaneler haber ve siparişleri iletirdi. Demiryolu ve telekomünikasyon hatları ve lüks konut inşaatları keresteyi de içeren yeni ticari gereksinimler yarattı; kereste giderek ayrı bir iş alanı haline geldi. Matbaalar, kent sakinlerinin sürekli artan boş zaman ve iş gereksinimlerini karşılamak için yayın üretiyordu. Bu ticaret kentleri, boş zaman ve kamusal toplumsal ilişki alanlarıyla da ayırt ediliyordu; tiyatrolar, bira bahçeleri, dans salonları, kahvehaneler ve gezinti alanları, farklı aidiyet düzlemlerini yansıtıyordu.[13] Saat kuleleri kentleri süslüyor ve yeni hayat tarzını düzene sokuyordu.[14] Sağlık kuruluşları ve hastaneler vardı. Farklı toplulukların okulları, nüfusun çeşitliliğinin kanıtını oluşturuyordu.[15] Fransız, İngiliz, Alman, Hollanda, İtalyan, Yunan, Portekiz, İspanyol, Rus ve Amerikan konsolosları ve aileleri, bu kentlerin en lüks semtlerinde yaşardı.[16] Diğer kentlerden farklı olarak, kent görünümüne anıtsal dini binalar egemen değildi ve bu kentlere tek başına hiçbir dinin mimari damgası vurulmamıştı.

Bu mimari yapıların ve altyapıların uzamsal matriksleri kozmopolitlik kavramı ile anlaşılabilir. Kozmopolitlik, biri evrensellik diğeri taşralılık olan iki zıt kutbu, iki karşıt uzamsal matriksi ihsas eden ilginç bir kavramdır.[17] İçkin çelişki çözümsüzdür, çünkü kavram yere aittir ve yerle sınırlıdır.[18] Yaygın algının aksine, kozmopolit, bir 'dünya vatandaşı' ya da 'tek bir ülke ya da sakinleri ile kısıtlı olmaksızın dünyanın her tarafına ait olan' kişi değildir, bir 'kent yurttaşı'dır ve bu kent, yurttaşı da kapsar. Bu saptama, kozmopolit alanlarda özerklik ile karşılıklı bağımlılık arasındaki ilişkiyi akla

getiriyor. Diğer bir deyişle, kozmopolitizm yalnızca entelektüel, estetik ya da kültürel bir duruş olarak değil, aynı zamanda yerel ile küresel arasında aracılık yapan bir uzamsal olgu olarak kavramsallaştırılmalıdır. Kozmopolitizm yer ile bağlantılı bir biçimde kullanılmalı, kozmopolit bölgeler, içlerinde yer aldıkları büyük dünyanın insan, mal ve sermaye akışlarını birbirine bağlayan yerler olarak görülmelidir. Doğu Akdeniz ticaret kentlerini kozmopolit kılan, dünya ekonomisi ve insan ve mal akışı bağlantıları içindeki konumlanışlarıdır. Farklı dilsel, dini ve etnik grupların bu kentlere bağ ve aidiyetleri, bu bağlantılı olma haline katkıda bulunur. Bu kentlerin kozmopolit olarak kavramsallaştırılmasının nedeni yalnızca, nüfuslarının çok-dinli, çok-etnili ve çok-dilli, peyzajlarının da yoğun ve rengarenk olması değil, aynı zamanda farklı dünyalar arasında aracılık yapan görece özerk alanlar oluşturmalarıydı.

Bu kitapta, Carla Keyvanian, Christina Pallini ve Vilma Hastaoglou-Martinidis'in Akdeniz'in bir uzamsal kategori ve inşa edilmiş alanlar olarak yansımalarını ele alan makaleleri yer alıyor. Keyvanian matbaanın bulunuşundan sonra yaygınlaşan 16. yüzyıl haritalarından yararlanıyor. İslam kentlerini gösteren İtalyan ve Hollanda haritalarının Avrupa'da nasıl karşılandığını ele alarak, Akdeniz'i, belli bir entelektüel kent imgeleminin birleşik alanı olarak kavramsallaştırıyor. İslam dünyası kentinin kültürel, toplumsal ve ekonomik özelliklerine ilişkin bu yaygın görseller Avrupa'nın Doğu Akdeniz kentine ilişkin algısını, geleneksel doğu-batı ilişkilerinden çok daha fazla nüansı içeren bir entelektüel yapım olarak yeniden üretmiştir. Akdeniz'in zihinsel düzeydeki bu haritalanışı, Atlantik'in keşfi ertesinde yaşananları da geride bıraktı. 16. yüzyılda, Yeni Dünya haritalarının üç katı kadar Akdeniz haritası üretildi. Bu haritalar, modern Yeni Dünya algısını tepetaklak ederek, erken modern çağda Akdeniz'in başat yerini göstermektedir.

Ticaret kentlerinin mimari planı, Doğu Akdeniz kartografyasının sağlamlığının altını bir kere daha çizmektedir. Christina Pallini, Akdeniz kentlerini incelerken, mimari özelliklerden, limanların konumundan, liman artalanlarının kentlerin konut alanlarıyla ilişkisinin yapısından yararlanıyor. İskenderiye, İzmir ve Selanik'in

19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyıl başındaki paralel tarihlerine odaklanıyor. Makalesi, Akdeniz'i kıyıları kentlerle beneklenmiş büyük bir göl biçiminde gösteren geleneksel resme karşı çıkıyor ve geniş, birbirinden farklı ve birbiriyle bağlantılı toprakları kapsayan bir sahne olarak betimliyor. Bu kentlerin mimarisi, toplulukların, hep diğer siyasal örgütlenmelerden ayrı kurumsallaşmış örgütlenmeler olarak yapılandığını gözler önüne sermektedir.

Bu kentlerin bazıları, Avrupalı ya da ulusal olmaktan çok Akdenizli olan bir dizi başka mimari ve altyapı tasarı ve projeleriyle kurumsallaştı. Vilma Hastaoglou-Martinidis, bu Akdeniz bağlantılarını liman inşaatı etkinlikleri üzerinden inceliyor. Ticaret kentlerinin oluşumunu yalnızca Osmanlı devlet modernleşmesi bağlamında ele alan çalışmalara karşı çıkıyor ve 1860-1910 yılları arasında Doğu Akdeniz'in bir ortak girişim alanı oluşturduğu daha büyük bir liman yapımı bağlamını savunuyor. Bu, uluslararası deniz ulaşımı şirketleri, taahhüt firmaları, yerel belediye ve liman yetkilileri ve oda ve komitelerden oluşan bir ağın ortak projesiydi.[19] Hastaoglou-Martinidis, girişimin teknik özelliklerinin, yani liman yapımıyla ilgili inşaat ağlarının uzun erimli mimari ve kentsel yenilikleri içerdiğini ve bunların da Doğu Akdeniz kentlerini birkaç on yıl içinde basit limanlardan tek bir modern varlığa dönüştürdüğünü savunuyor.

Ticaret kentlerinde çok dilli ve çok dinli toplulukların varlığı ve belirgin sınıf yapılarının ortaya çıkması, yukarıda değindiğimiz belirli alanlardaki aidiyet çeşitliliği ve düzeyleri üzerinde güçlendirici etkide bulundu. Nüfus hareketleri toplulukların birbirinin içine geçmesine yol açtı; göçler kent ile artalanı arasındaki değişimleri yeniden biçimlendirdi ve tüketiciler ile üreticiler arasında aracılık eden toprak sahipleri ve tüccarlardan oluşan iki ana grup yarattı. Bu yüzyüze geliş, toplulukların kendi maddi ilişkileri için gereken koşulları oluşturdukları ve yalnızca topluluğun ekonomik ve siyasal örgütlenmeleriyle değil kentle de bağlantı kurdukları yeni alanların yaratılmasına izin verdi.

Kozmopolit gruplar, ticaret kentinin uzamını, yeni mülkiyet uygulamaları yaratırken kıyılarla iç bölgeler arasında kurdukları iliş-

kilerle genişleterek yeniden oluşturdular.[20] Başlangıçtan itibaren, kentsel ve kırsal gruplar bu ağ sayesinde yeni ilişki ve uygulamaları beraberlerinde getirerek *birbirleri içine* girdiler, böylece birbirlerini yeniden kalıba döktüler. Bu etkileşim sayesinde her grup bir yandan diğerinin uzam ve hayatına girerken bir yandan da kendi topluluğunu harekete geçirdi ve genişletti. Bu hareketin iki katmanı vardı: Biri kent topluluğunu dil, din ve aile bağlarıyla sözlük anlamıyla genişletti, diğeri ise yeni bir toprak sahibi sınıfı yarattı ve muhafaza etti; bu sınıf için kent topluluğuyla arasındaki ticari ve sosyal bağlar, risk ve dalgalanmalara karşı korunma anlamına geliyordu. Böylece ticaret kenti, süreçte yer alan grupları gerçek insanlar, topluluklar ve aileler olarak görmemizi mümkün kıldığından kentsel ve kırsal toplumsal ilişkiler arasındaki bağlantıları çok daha görünür hale getirdi. Birbirine sıkı sıkıya bağlı topluluk bireyleri kır ve kent dünyalarının birinden diğerine geçiyor, evlilikler ticaret kentinin ve artalanının ötesinde yeni aileler yaratıyordu. Diğer bir deyişle, tek tek ailelerin ticaret kenti ve artalanı arasında göç etmesi, yerleşmesi ve ağlar oluşturması, kozmopolitizmin ötesinde bağları açığa çıkarmaktadır. Kentin, onun artalanının ve Akdeniz'in dünyaları arasındaki ağlara istikrar kazandıran bağları oluşturmaya en uygun ve en hareketli grup ailelerdi ve topluluklar kozmopolit yerleşimlerin ötesine, aileler aracılığıyla yayılmışlardır.[21] Belirli bir dil ve din topluluğundan bir aile, kentte, artalanında ya da başka bir ticaret kentinde yaşayan, dili farklı ama belki dini inancı aynı bir toplulukla evlilik bağı kurabiliyor, böylece topluluk ilişkilerini din alanından dil alanına genişletebiliyordu. Bu tür evliliklerden doğan çocuklar her iki ilişki düzey ve ölçeğini genişletmeyi sürdürüyordu. Örneğin, erkek evlatlar genellikle başka bir ticaret kentinin daha büyük ticaret topluluklarıyla, İstanbul'un Akdeniz'in dört bir yanındaki farklı ülkelerin ticarethane, denizcilik acentesi ve konsolosluklarıyla çeşitli bağlantıları olan topluluklarıyla evlilik bağları kurarak ticari ve siyasal bağlantılar oluşturuyordu. Erkek evlatlar kendi kentlerinde de konsolos vekili olabilir, farklı zamanlarda İspanya'dan ABD'ye kadar değişik ülkeler için çalışabilirlerdi. Kız evlatlar, kent içinde

aynı topluluğun başka aileleriyle yeni köprüler kurulmasını sağlar ya da kentte ya da yakınında yerleşmiş ve yatırım yapmış yabancı yatırımcı, bankacı ya da tüccar ailelerine gelin giderdi. Torunların bazıları başka bir ticaret kentindeki aynı dini inanç topluluğuyla evlilik bağı kurar, bazıları ise Kuzey Akdeniz ülkelerinin yurttaşlarıyla evlenirdi. Ticaret kentleri arasındaki bu aile bağları, üretim ve değişim çevrimini yeniden haritalayarak Doğu Akdeniz'in büyük ekonomik ve uzamsal düzeninde güçlü konumu olan görece özerk nişler yaratılmasına yardımcı oldu.[22]

Bu nişler aracılığıyla, çeşitli topluluklar, her biri aynı kolaylıkla olmasa da eşzamanlı olarak kendi maddi koşullarını oluşturdu. Bunu yaparken, kente bağlılıklarını diğer birimlere bağlılıklarından daha fazla kayırdılar, böylece toplumsal çatışmalardan, en azından ulus-devletin ortaya çıkışına kadar başarıyla kaçındılar.[23] Ulus-devletler çağından önce, Doğu Akdeniz'in, özellikle de Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret kentlerinde siyasal otorite nerede cisimleşiyordu? Belediye ve taşra yönetimlerinden merkezi idareye ve rekabet içindeki yabancı devletlere kadar siyasal otoriteyle bağlantılar, ticaret kentlerinde içerilen bir diğer ilişkiler düzlemini oluşturur.

Kente bağlılık, büyük ölçüde yukarıda tanımlanan alanlarda toplanan kozmopolit grupların elindeki kent yönetimindeki siyasal rollere ağır basmıyordu. Tam tersine, siyasal yönetim, en fazla belediyeler düzeyinde ve vilayetlerin temsilciler ve danışma kurullarında görünür olmak üzere, bütün bu gruplardan oluşan bir öbeğin elindeydi. Onlar, ticaret kentini imparatorluk politikalarından görece özerk bir şekilde yönetirler ve gerek olduğunda bu imparatorluk politikalarına müdahale etmekte duraksamazlardı.[24] Kenti bu göreli özerklik içine oturtmak, kozmopolit bağlılığı, devlet egemenliğine karşıt değil, devleti toplumsal-maddi ilişkilerin içine katan bir olgu olarak görmemizi sağlar.

19. yüzyıl modernitesi, kendi özgün deneyimler kümesiyle geldi. Bu deneyimlerden biri eğitim göçü ile ilgiliydi ve Doğu Akdeniz'de başka bir tür ağın, Ege'nin iki yakasındaki ticaret kentlerine olan çoklu aidiyetin oluşmasını kolaylaştırdı. Doğu Akdeniz'de göç ve bilgiye erişim, Atina ve İzmir'i, topluluk bireyleri için, Doğu Akde-

niz uzamının ta kendisini kapsayan örnek yarışma alanları haline getirdi. Vangelis Kechriotis, makalesinde, göçün, tanımladığımız anlamıyla kozmopolitizme katkısını ve Atina ile İzmir arasındaki topluluk dalgalanmalarının onları birbirinden uzaklaştırmayıp, tersine daha Akdenizli kıldığını gösteriyor.

19. yüzyıl liman kentlerindeki göçmen ya da hareketli toplulukların ticari etkinlikleri, hem dünya sistemi yaklaşımı hem de tek tek kentlere ilişkin ayrık vaka çalışması yörüngeleri için hâlâ en bariz araştırma konuları arasında yer almaktadır. Her ikisinde de komprador ilişkiler, kentleri dış dünyalara bağlamakta kritik roller oynamıştır. Bu ilişkilerin birçoğu, örneğin gayrimüslim tüccarların oluşturduğu ağlar topluluk ağlarının bir parçası olarak incelenmiştir. Ancak, aynı dili konuşan insanların katılımı yola çıkış noktası olarak alınmamıştı. İsa Blumi, Arnavutça konuşanların 'yasadışı' ticarette oynadığı rolü inceliyor ve Doğu Akdeniz'de İngiliz, İtalyan ve Osmanlı ticaret kural ve düzenlemelerinin ötesinde bir diğer ilişkiler ağını sunuyor. Bu 'suçlular', imparatorluk gümrük rejimlerini atlatarak, Adriyatik ve Balkan artalanını Doğu Akdeniz'in çeşitli bölgelerine bağlıyorlardı.

Osmanlı Akdeniz'inin ticaret kentlerindeki devlet-toplum ilişkilerinin bu tür bir çözümlemesi, tarihyazıcılığı açısından da önem taşımaktadır. Osmanlı tarihyazıcılığına, hâlâ devletin merkeziliği damgasını vurmaktadır, son zamanlarda bu devlet-merkezli yaklaşım toplum ile devlet arasındaki net sınırları kaldırmaya çalışmış olsa da. Dünya sistemi yaklaşımını eleştirel bir gözle yeniden değerlendirme gayreti içindeki kent tarihçileri, özellikle de Osmanlı İmparatorluğu'nun Arap vilayetlerini araştıranlar, 'devleti resme geri kattılar' ve böylece devletin etkinliğini 19. yüzyıl reform dağarcığının merkezine yerleştirme şeklindeki tarihsel geleneği sürdürdüler. Bilim dünyasının son yıllarda giriştiği, Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflığına işaret ederek oryantalist ve özcü bakıştan kaçınma çabası, kaçınılmaz olarak devletin merkezi rolünü kuvvetle teyit etti.[25] Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nda kent yönetiminin, 19. yüzyıl merkezi reformu Tanzimat'ın ürünü olarak yeniden yapılandığı gerçeği bile, ticaret kentini otomatik olarak impara-

torluk modernleşmesi bağlamına yerleştirmez, ancak imparatorluk fermanlarının devlet ile toplum arasındaki sınırları kolayca çizivermediğini kanıtlar. Ticaret kentlerinin, Doğu Akdeniz'in kalıcılığını gözden kaçırmayan kartografik çözümlemesi, devletinkiler dahil bütün sınırları bir bütün olarak yeniden tanımlar ve dolayısıyla devlet iktidarının boyutunu ölçmekten kurtulmamızı sağlar. Constantin Iordachi'nin kitabımıza katkısı, Akdeniz'in Tuna üzerinden Karadeniz'le organik bağını kurarak, bölgenin daha geniş sınırlarına dikkat çekiyor. 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında Sulina, Tulçe ve Köstence kentlerini ele alan Iordachi, Osmanlı egemenliğinde Dobruca'nın idari merkezi olan Tulçe'nin Akdeniz dünyasına İstanbul üzerinden bağlandığını, Köstence'nin 1878'den sonra Romanya egemenliğinde siyasal merkez olduğunu, aynı dönemde Sulina'nın da Orta Avrupa kentlerine doğrudan bağlantılı olduğunu ve Orta Avrupa ile Anadolu arasındaki ana ticaret kapısını oluşturduğunu savunuyor. Bu makale, Akdeniz dünyası içindeki bağlantılara ekonomik ve ticari ağların yanı sıra siyasal merkezler arasındaki çoklu ilişkilerin de aracılık ettiği tezimizi doğruluyor.

Doğu Akdeniz kartografyası, devlet ve toplumu, değişmez sınırları olmaksızın, aynı alan içinde hayal etmemize olanak verir. Ticaret kentleri yalnızca bir buyurgan devletin iktidar mahalleri olarak belirmedikleri gibi, yalnızca değişebilir varlıklar olarak da ortaya çıkmazlar. Ticaret kentinin kendisi bir kartografik varlık olarak düşünülebilir. Ticaret kentinin uzamsal matriksi yalnızca bir çözümleme aracı değildir; ticaret kenti uzamsal matriksi aracılığıyla değil, uzamsal matriksiyle *birlikte* tanımlanır. İmparatorluk ve dünya merkezlerindeki dinamiklerle eş zamanlı değişen taşra yönetimlerindeki kentli/kırsal dinamikler kanalıyla çeşitli ölçeklerde oluşan çok sayıda siyasal olaydan müteşekkil bir labirent böylece kent kartografyasına katılmış olur.

Ancak, Doğu Akdeniz ticaret kentlerindeki bu küçülmeler, devleti içeren bir yaklaşımla da betimlenebilir. Johann Büssow dikkatimizi bilgi paylaşımına çekiyor ve 20. yüzyıl başında bilginin Akdeniz kıyıları arasında buharlı gemi, telgraf ve demiryolları

aracılığıyla ve o güne kadar görülmemiş bir hızla iletildiğini savunuyor. Büssow entelektüel ve kültürel ağların gelişme boyutunu değerlendirmek için basını kullanıyor. Çizdiği Akdeniz'in zihinsel haritasında 'yerel' basın Filistin ticaret kentlerini hem yakın çevrelerine hem de Akdeniz'deki diğer merkezlere bağlıyor.

'Seni Mutlu Eden, Bir Kentin Yedi ya da Yetmiş Harikası Değil, Senin Bir Soruna Verdiği Yanıttır.'[26]

Ticaret kenti bir alan, sınıf, topluluk ve siyasal otorite kavşağı işlevini üstlenebilir. Doğu Akdeniz'de ticaret kenti metodoloji bağlamında, genel büyük kuram ile mikro tarih arasında; ampirik bağlamda, *sui generis* olanla her şeyi kapsayan arasında; söylem bağlamında ulusal olanla küresel olan arasında da birçok kavşak sunar. Kent bizi daima içerdiği kapsam ve ölçekleri niteleyecek bir metafor bulmaya zorlar; bu, uzamın sürekliliğidir. Bu kitabın, bölgelerin içerdiği güçleri değil, bölgelerin kendilerini ele alan bir kartografyada ısrarcı olmasının nedeni budur. Doğu Akdeniz ticaret kentleri, gelişmeler bileşiminin, olaylar, eylemler ve coğrafya karışımının sahnesi ya da alanıdır. Ana unsur ne erken modern ya da modern devletti, ne pazardı, ne de gelenek. Doğu Akdeniz bileşimi, bütün bu güçlerin, bir etkiler hiyerarşisi içinde konumları değişen, ancak tarihsel değişimin analitik olarak donduğu sırada bile hiçbirisi tarafından tek başına belirlenmeyen bir karmaşasıdır. Doğu Akdeniz demek olan bu gelişmeler bütünü, bir düzlemdeki alanlar matriksinden de diğer düzlemde bu gelişmeleri şekillendiren güçlerden de daha büyük, daha elle tutulur, daha dayanıklı ve daha görünürdür. Bu, bileşimin kendisinin değişime bağışıklığı olduğu anlamına gelmez. Tüm değişimlere rağmen Doğu Akdeniz'in süreğen birliğini ortaya çıkaran şey uzamdır. 16. yüzyıldan 21. yüzyıla kadar, süreklilik uzamdadır. Ticaret kenti bu uzama değer katar, kozmopolitizm kenti yaratır, uzama yayılan topluluk kentin dokusunu oluşturur. Her biri farklı bir uzmanlık açısından yazılmış olan bu makaleler bu değer katma sürecini ele alarak Akdeniz'i bir kartografik çözümleme aracılığıyla görünür kılıyor.

Belle Epoque ve Liman Kentleri

Çağlar Keyder

I

Liman kentleri olmasaydı, 19. yüzyıl liberalizmiyle bağlantılı bir uygarlık projesi olmazdı. Liman kentleri, Avrupa ekonomilerinin yaygınlaşan etki alanı ile Doğu'nun eski toprakları arasındaki arayüzde geliştiler. Dünya ekonomisinin zayıf tarım imparatorluklarına yayılmasına aracılık eden özel kent tipleri olarak ortaya çıktılar. Liman kentleri küresel sistem üzerindeki İngiliz egemenliğinin iki ana dayanağını oluşturan serbest ticaret ve altın standardı zemini üstünde Batı yayılmasının temel boyutlarından biri olarak ortaya çıktılar.[1] Nüfusları öncelikle ticari çıkar peşindeki insanlardan oluşuyordu; fakat çok geçmeden, 19. yüzyılın ideal kent formuna yaklaşan ve hızla modernleşen kent nüfusunun gereksinimlerini karşılayan kentler haline geldiler. Yeni kentsel alanlardaki bu yeni nüfus, sonraki çağın modernleşme literatürü terminolojisi kullanılacak olursa, 'değişimin failleri' işlevini üstlendi.[2] Bir zamanın kapalı uzamlarının sınırlarının genişletilmesine katkıda bulundu. Yeni kültürler geliştikçe bu yeni nüfus sürekli genişleyen uzamları yeni bir kentsel biçime, modernitenin taşıyıcısı olan 19. yüzyıl periferik kent modeline soktu.[3]

Liman kentleri, yerel devletin geri çekildiği, dolayısıyla Avrupa'nın yayılabileceği ara alanlarda gelişti. Uzun mesafeli akışların

varoluş gerekçesini oluşturduğu ağ modeline dayanan dünya düzeninde düğüm noktalarını oluşturuyorlardı.[4] Etraflarındaki alanda yönetim zayıftı ve kağıt üstünde yönetimde olan devletlerin, ağlar üzerindeki ekonomik faaliyeti, asgari kısıtlama içerecek şekilde liberalleştirmeyi kabul etmesini sağlamaya özen gösteriliyordu. İngiliz reçetesine uygun olan bu liberalizm, örneğin Osmanlı Devleti'nin imparatorluk içinden ve dışından gelen göçmenleri liman kentlerine kabul etme, onlara özel mahkemeler ve konsolosluk koruması gibi ayrıcalıklar içeren yarı yabancı devlet tebaası statüsü vermeye rıza göstermesi örneğinde olduğu gibi siyasal alana da yansıyordu.[5]

Böylece liman kentleri, yeni nüfuslar, yeni ekonomik faaliyet, toplumsal alan ve maddi kültür biçimleri için birer ortam haline geldiler.Hızla ortaya çıkan ve artık ('ticari faaliyet içinde gevşek bir şekilde bağlantılı ırksal, dinsel ve dilsel topluluklar toplamları olarak'[6] birlikte yaşamak zorunda olan çok etnili nüfuslar için liman kentleri bir ortak yaşam modeli de sunuyordu. Ticaretin zorunlu kıldığı ılımlılık (*le doux commerce*), etnik kuşkuculuğun üstesinden geliyor ve bir zamanlar ayrı topluluklardan oluşan bir yamalı bohça olan imparatorluk nüfusunu bir araya getiriyordu. Bu nüfus artık birbirlerine yakın yaşıyordu ve kozmopolit tüccarların küresel ağına olan ortak bağlılıkları içinde çok-kültürlü hoşgörü formları geliştirmeleri gerekmişti. Liman kenti sakinleri, böylece, yeni bir kalkınma modeline bağlılıkları, değişen toplumsal davranışları ve farklı kural ve güvencelere duydukları gereksinimle, imparatorluk devletlerinin henüz yukardan modernleşmeye girişemeyecek kadar zayıf olduğu bir yüzyılda aşağıdan modernleşmenin taşıyıcıları oldular.[7]

II

Tipik liman kenti, artalanının ihracatının çıkış noktasıydı. Ekonomisi, iç bölgelerdeki üreticilerle denizin ötesindeki tüketiciler arasındaki aracılığa dayanırdı; nüfusunun en önemli bölümünü tüccarlar oluştururdu. Örneğin İstanbul bu kategoriye girmiyordu, çünkü nüfusunun büyük bölümü geçimini imparatorluk gelirleriyle ya da bu gelirlerden pay alanların gereksinimini karşılamakla sağlı-

yordu; İzmir, Selanik, Trabzon, Mersin, Beyrut ve İskenderiye kentleri ise limen kentleriydi. Bu kentlerdeki tüccarlar çevrelerine rahatça önderlik edebilirdi; kentin en zenginleriydiler, ticari faaliyetleri ekonomik faaliyetin rotasını belirlerdi, kültür ve zevkleri başattı, hayat tarzları ve tüketim biçimleri taklit edilirdi. Çalışma tercihleri ve alışkanlıkları, konut ve boş zaman değerlendirme tarzları, hızla büyüyen kentlerin gelişmekte olan kentsel mekânlarına damgasını vururdu. İmparatorluğun varlığının tüccar sınıfın gelişmesine içkin bu potansiyele kolayca ağır basabileceği ve isterse engelleyebileceği İstanbul'da bunların hiçbirisi mümkün değildi. Liman kentlerinin ticarete yönelmelerinin genellikle 19. yüzyıl öncesine uzanan tarihsel kökleri vardı. Ancak, liman kentlerinin ve bu kentlerin tüccar topluluklarının hızla büyümesini ve imparatorluğun -genellikle iç bölgelerdeki- yönetim merkezlerini gölgede bırakmasını sağlayan, dünya pazarlarıyla ilişki oldu. 19. yüzyılda dünya ticareti yaklaşık 50 kat artarken, artan mal, para ve insan akışının ana kanallarını bu kentler oluşturdu.[8] Ticaretle doğrudan ya da dolaylı olarak bağlantılı istihdam büyük ölçüde bu limanlarda yaratıldı.

Limanlar ise kentlerdeydi ve limanlar kentlerin ağırlık merkezini oluşturmakla birlikte, liman kentleri kapalı ticaret cepleri olmanın ötesine geçtiler; yeni ağlar, en fazla kent toplumlarında görülebilen yeni ilişkilerin ve bir toplumsal yapının da habercisi oldular. Bu toplumlara Batılı hayat tarzının görkemi, özgürlüğü, pırıltısı ve tüketim biçimi çekici geldi. Liman kentleri, yalnızca sundukları ekonomik olanaklar ve siyasal ayrıcalıklarla değil, farklı bir kültürün yansıdığı alanlar olarak, yeni kamusal alan ve binalarıyla bu farklılıkları çarpıcı bir şekilde gözler önüne seren bir insan yapımı çevre ile de bölgenin geri kalanına alternatif bir evren sergiler oldular. Döşeli caddeler, büyük mağazalar, Avrupa tarzı otel ve kafeler vardı. Tramvaylar kentsel trafik tıkanıklığını ve tanışmayan insanların bir arada olmasını gerçek kılıyor, en önemlisi, gazlı sokak lambaları kentin çeşitli yerlerine gece de ulaşılmasını sağlıyordu.[9] Yüzyılın ikinci yarısında Avrupa ve Amerika kentlerinde bir kentsel yaşam teknolojisi icat edildi; bu teknolojinin önemli bir kısmı belli bir gecikmeyle ve daha küçük ölçekte de olsa liman kentlerine

de yayıldı. Aslında, artalanlardan gelenlere genellikle en çarpıcı gelen bu insan yapımı çevrenin yeniliğiydi.

19. yüzyıl Avrupa burjuvazisinin zaferinin temelinde, maddi ve kültürel gereksinimleriyle kentlere damgasını vurması yatıyordu, böylece yeni bir kent yaşamı yarattı. Liman kentleri bu yeni hayat tarzı modelini periferilere taşıdı. Bu yenilik, çevrelerindeki insanları hemen çekti. Geç Ortaçağ'ın, yeni gelenlere ekonomik fırsatların yanı sıra özgürlük ve yeni bir coşku vaat eden özgür kentleri ile paralellik kurmak fazla yanlış olmayacaktır.[10] 19. yüzyıl liman kentlerinin etrafındaki topraklarda da meta üretiminin yalnızca çok yüzeysel olarak nüfuz edebildiği köylü ekonomisi egemendi. Deniz kıyısındaki kentler hem ticaret ve kredi ağlarının iç bölgelere doğru genişlemesi sayesinde hem de göçmenleri cezp ederek artalanlarını çekim alanlarına dahil edebiliyorlardı. Yeni gelenler için, İzmir'de *Kordon*, İskenderiye'de *Corniche*, 500 yıl önce Avrupa kentlerindeki kent meydanı ve büyük katedraller kadar şahane görünüyor olmalıydı.

III

Liman kentlerinin dönüşümüne eşlik eden politikalar, kentlerin içinde yer aldığı devletlerin zayıflığına ve bağımlılığına dayanıyordu. Doğu Akdeniz örneğinde daha spesifik olabilir ve İngiliz egemenliğinin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki dayatmalarının ticaretin, bir tüccar sınıfının ve bulunduğu kentlerin gelişmesine olanak sağladığından söz edebiliriz. Ticaretin kapsamı ve tüccarlar üzerindeki temel denetim aracını bürokratların elinden alarak ticareti serbestleştiren 1838 anlaşması bu bağlamda kritik önemdeydi.[11] Kişisel statüleri ve yerel kişilerle yabancılar arasındaki olası anlaşmazlıklarda yargı yetkisi gibi sorunlu konuları düzenleyen mevzuat da ardından geldi. Yeni durumlarla baş edebilmek için özel mahkemeler kuruldu. Bütün bu yeniden yapılanmanın iç bölge sakinlerini hedef almadığı ve özel olarak ilgilendirmediği rahatça söylenebilir. Liman kentlerinde ise, yeni özgürlük ve ayrıcalıklar yeni bir hayatın temellerini oluşturdu. İmparatorluk, Tanzimat reformlarıyla

topluluklar ve *millet*ler arasındaki yasal ayrımları kaldırarak tek bir yurttaşlık yaratmaya girişiyor, kendini modern bir devlet görünümüne sokuyordu.[12] Nüfusun ezici çoğunluğunun gündelik hayatında elbette fazla bir değişiklik olmadı; liman kentlerinin sakinleri için ise bu yeni yasal eşitlik, bu kentsel alanlarda yeni bir hayat tarzının çerçevesini yaratmış oldu. Ancak, büyüyen ve siyasal denetimden gittikçe daha çok özerkleşen piyasa ekonomisi içindeki bu kısıtsız eşitlik, yeni ekonomi içindeki başarı farklılıklarından kaynaklanan yeni kutuplaşma düzlemleri riskini beraberinde getiriyordu. Eskiden birbirinden yalıtılmış olan toplulukların yakınlaşması yeni toplumsal gerçekliklere götürebilirdi, ancak gerginlik potansiyeli de taşıyordu. Başarılı tüccarlar zenginleşti, yoksul göçmenler kent proletaryasını oluşturdu. Hep etnik temelde gerçekleşmiş olan işbölümü şimdi kayırılanı daha cömertçe ödüllendiriyor, alt sınıfların göreli yoksunluğu daha yoğun öfkeye neden oluyordu.

Liman kentleri nüfusu, 20. yüzyıl kentlerininkine benzer oranlarda hızla arttı.[13] Yeni emekçi sınıflar ve lümpen gruplar ve giderek bu uç noktalarda daha liberal bir ortam bulan kültürel ve siyasal entelijentsiya ortaya çıktı. Hepsi ticaretle bağlantılı olmayan ve birbiriyle rekabet içindeki seçkinlerin ortaya çıkması bu alanların tüccar prenslerin özel etki alanları olarak kalmayacağını gösteriyordu. Ticaret ağı içinde yer almayan yeni seçkinlerin ve orta sınıfların tamamı dünya ekonomisinin liberal öğretilerine bağlı değildi. Gittikçe artan sayıda liman kenti siyasal ateşlilikleriyle tanınır oldu. Eski varoluş alanlarının ayrı hukuk rejimleri ve geleneksel ekonomileri içinde yaşayan etnik gruplar şimdi hep birlikte, hızla kaynayan kazanlara atılmışlardı. Bu karışım içinde, daha başarılı unsurlar, destek ve korunma sürekliliği arayışı içinde, bağlılıklarını doğmakta olan dünya sisteminin gerçek sahiplerine kaydırmaya başladılar. İmparatorluk tarafından kayırılmayı sağlama gereksiniminden görece özgürleştiler ve daha kozmopolitleştiler. Yeni tabakalaşma ve yoğunlaşan eşitsizlikler, başkalarını da yerelin daha ilkeli bir kabulünün neler sunabileceğini hayal etmeye yöneltti. Büyüyen kent nüfusu içindeki bu potansiyel ayrışma, liberal yapıyı çökerten tufanı besleyen dereciklerden biriydi.[14]

Öte yandan liman kentleri, kentteki gerçek bir çatışmanın ya da çatışma algısının ürünü olmayan siyasal faaliyetleri de çekiyordu. I. Dünya Savaşı öncesi çeyrek yüzyılda dünyayı sarmış olduğu anlaşılan imparatorluk sonu siyasal çılgınlığı içinde liman kentleri, dini, etnik, laik-siyasal her tür politik projenin suyüzüne çıktığı ayrıcalıklı sahneler haline geldi. Pan-İslamistler, siyonistler, Hıristiyan üstünlüğünü savunanlar, dini ihyayı savunanlar, bölgedeki her grubun milliyetçileri, Marksistler, sosyalistler ve evrenselciler vardı. Selanik, Bakü, Beyrut ve İskenderiye'de kozmopolitizmden milliyetçiliğe, imparatorluk atavizminden kentsel ayrılıkçılığa kadar her tonda siyasete rastlamak mümkündü. Ticaret çarklarının sorunsuz işleyişinden mutlu olan ve her tür radikal değişime karşı olan tüccarların yanı sıra, destekleyebilecekleri ve belki de etkileyebilecekleri devletler arayanlar da vardı. 'Devrimci' örgütlenmelerini doğal olarak, Avrupa'dan gelen reformcu fikirlerle tanışmanın en olası olduğu liman kentlerinde oluşturan imparatorluk modernleştiricileri de vardı. Yunan ayrılıkçılığının, Makedon ve Bulgar milliyetçiliklerinin (ve daha önemsiz olmakla birlikte siyonizmin) merkezi olan ve Jöntürk devriminin ateşlendiği Selanik iyi bir örnek oluşturur.[15] Osmanlı liman kentleri, I. Dünya Savaşı öncesi dönemde her tonda politik faaliyetin potası haline geldi.

I. Dünya Savaşı öncesi dönemde liman kentlerinde yürütülen politikaların büyük kısmı milliyetçiliklerle ve imparatorlukların yeniden canlandırılması ile ilgiliydi; ticaret ve finansın gerçek öncülerinin kaderi ise egemen gücün kaderine fazlasıyla bağlıydı. Ekonomik kazanç pusulasını izlemeyi ve bu süreçte kendi seçecekleri bir yönetişim biçimi geliştirmeyi tercih ediyorlardı. Bu alternatifte liman kentleri geç Ortaçağ'ın başına buyruk kentlerinin yönetimlerini andıran görece özerk *patrici* yönetimleri altına girecekti. Yabancı devlet uyruklarının ve yerel ortaklarının egemen olduğu tüccar birlikleri, ticaret odaları, seçkin kulüpler ve mason locaları, hayırhah İngiliz koruması altında varlıklarını sürdüreceklerdi. Kulüpler, ayrıcalıklı pazarlık ve gayriresmi yönetim mekânları olacaktı. Trieste'den İzmir'e, İskenderiye'den Şangay'a liman kentleri etkin yönetim sağlayabilecek istikrarlı hiyerarşiler edinmişlerdi ve

imparatorluklarla uzlaşmanın ve piyasa egemenliğindeki küreselleşme koşullarında bir yönetişim modeli oluşturmanın mümkün olduğuna tanıklık ediyorlardı. İmparatorluk merkezlerinin mutlak ve bölünmez iktidarı zemini üzerinde 1860'lar ve 1870'lerde Doğu Akdeniz liman kentlerinde kurulan belediyeler belki de bu tasarlanan güç aktarımının provasıydı.[16]

IV

Bu özyönetim girişimleri küresel ekonominin ağ mantığına uygun olmakla birlikte, I. Dünya Savaşı'nın yarattığı yıkım karşısında sonuçsuz kaldı. Çok etnili imparatorluklar, çeşitliliği barındırmak açısından denenmiş ve rahat bir çerçeve sunuyordu. I. Dünya Savaşı'ndan sonra ulus-devlet alternatifi kural haline geldi, manda yönetimleri bile Milletler Cemiyeti'nin otoritesi altında özerk devlete hazırlık biçimleri olarak meşruluk kazandı. Halka homojenleştirici bir coşku vermek için dini, etnik ya da dilsel ilkeler kullanılıyordu. Bu ilkelerin çoğunluğa atfedilen özelliklere dayanması gerekiyordu ve azınlık kültürlerinin hayatı zorlaşıyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun ardılı devletler arasında, bu süreçten kuşku götürür bir başarıyla da olsa kurtulan tek ülke Lübnan'dır. Lübnan yeni ulus-devletler dünyasında karmaşık dini inanç dengelerini koruyabilmek için, bir zamanların liman kenti Beyrut etrafında şekillenmişti. Fenikeli atalar klişesi Lübnan'ın kendisini bir ticaret ulusu olarak tanımlamasına izin veriyordu. Ülke, toprağa dayalı bir karasal birim olarak değil, denize dönük bir ticaret birimi olarak düşünüldü. Bu anlamda, yeni ulus-devletlerin egemen yönelimine istisna oluşturuyordu. Doğu Akdeniz'in geri kalanında ise, Ankara ve Kahire, ağ mantığına karşı karasal tercihleri temsil ediyordu. Dünyanın geri kalanına ana açılma noktalarını oluşturan İzmir ve İskenderiye'nin, homojenleşmeyi sağlamaya dönük siyasal ayrıcalıklar karşısında etnik çeşitliliği kucaklama şansı yoktu. İkisi de Cumhuriyet Türkiye'sinde ve monarşi sonrası Mısır'nda liman kenti olarak varlığını sürdüremedi.

Türkiye'de liman kentlerinin sakinlerine duyulan kuşku ulusal birliğin oluşumunun etkin ilkesi olarak işlev gördü. Yeni nüfusun

ve yeni coğrafyanın varlığı, varlıkları liman kentlerini tanımlamış olan azınlıkların kapı dışarı edilerek toprağın etkin bir şekilde temizlenmesini esas aldı.[17] Liman kentleri, imparatorluktan ulus-devlete geçişte sahnelenen muazzam insanlık trajedisini oluşturan etnik temizliğin ikincil kurbanı oldu. Liman kentlerinin çarpıcı özelliği etnik grupların bir arada yaşamalarıydı. Çin, Hint ya da Osmanlı olsun, imparatorlukların kıyı bölgelerindeki, özellikle de liman kentlerindeki nüfus bileşimi, iç bölgelerdekinden önemli ölçüde farklıydı. Liman kentlerinin kalabalık nüfusları, tarihteki bütün kentsel oluşumlardan çok daha az homojendi. Liman kentleri, imparatorluğun, başka yerlerde az ya da çok ayrık toprak parçalarında muhafaza edilebilen etnik çeşitliliğinin kent sınırları içinde yoğunlaştığı coğrafyalar olarak evrimleşmişti. Bu temizlik, Türkiye örneğinde, 1915 Ermeni tehciri ve kıyımları ve 1923-24'te Yunanlılara uygulanan zorunlu nüfus mübadelesiyle, özellikle süratli ve şiddetli oldu.[18] Türkiye'nin devraldığı topraklarda iki milyonu aşkın Hıristiyan ve işadamlarının çoğunluğu böylece ya elimine edildi ya da kovuldu. Büyük İzmir yangını son derece aşırı bir örnek olabilir, ancak liman kentlerinin işleyişinin toplumsal temelini yok eden etnik homojenleştirme projesi kesinlikle ana kuraldı. Yabancıların büyük bölümü Cumhuriyet Türkiye'sini terk etti, gayrimüslimlerin nüfusa oranı beşte birden yüzde 3'ün altına indi. Mısır'da, 'yabancı', küresel piyasa yönelimli nüfusun kovulması daha tedrici oldu ve doruk noktasına II. Dünya Savaşı'nı izleyen on yılda vardı. Bu fiziksel temizliğe rağmen, İzmir ve Trabzon gibi liman kentlerinin ve daha küçüklerinin fiilen çökmesinden sonra bile, milliyetçiler liman kentlerinin eski kozmopolit evrenine karşı çıkarken Osmanlı mirası ile son derece belirsiz bir ilişkiyi sürdürdüler.

V

Yapısal olarak, Doğu Akdeniz ticaret limanlarının (*les échelles du Levant*) ölüm çanını, dünya ekonomisinin, I. Dünya Savaşı'nın ardından geçirdiği muazzam dönüşüm çaldı.[19] 1920'lerde yaşanan birkaç toparlanma yılı 19. yüzyıl ortalarından sonra İngiliz

himayesi altında sahneye giren küreselleşmenin sonunu engelleyemedi. Dünya ticareti savaştan önceki düzeyinin yarısından da aşağıya düştü ve kısa ve uzun dönemli sermaye akışı fiilen durdu. I. Dünya Savaşı'nın ardından yeni sınırların çizilmesi ve 1920'lerin sonundaki krizlerin ardından ticaret ve kredi ağlarının çözülmesiyle birlikte varolan ekonomik yapılar işlemez hale geldi, eski bağlantılar yararlı olmaktan çıktı ve ekonomik faaliyetin mantığı değişti. Bunların hepsi, küresel ekonominin çözülmesiyle birlikte gerçekleşti ve liman kentlerinin sürdürülebilirliğinin maddi temelini çürüttü. Yeni ulus-devlet politikası ve dünya ekonomisinin yeniden yapılanması bir arada, ağırlık merkezini kıyılardaki ticaret kentlerine dayalı ticari ve kültürel ağlardan öteye kaydırdı. Yeni devletler kendilerini eski imparatorlukların coğrafyasına karşı etkin kuşku temelinde meşrulaştırdılar. Liman kentleri ve sakinleri artık derin bir güvensizlikle karşılanıyor ve farklı bir evrene ait olmakla suçlanıyordu.

Liman kenti seçkinleri imparatorlukların zayıf şemsiyesi altında başarılı olmuşlardı. İmparatorluğun geri kalanından farklı bir ekonomik, toplumsal ve kültürel pratik tarzını ayakta tutmak için imparatorluk bürokratlarıyla pazarlık yapmakta başarılı olmuşlardı. Girişimleri, piyasa serbestliği, hukukun egemenliği ve yurttaşlık hakları düzleminde reformlar getirmişti. Ancak, imparatorluklarla birlikte tarih meleğinin nezaret ettiği enkaza liman kentleri de eklendi. Ortaya çıkmakta olan ulus-devletler, ekonomiye, özerk piyasanın liman kentlerinin işleyişinde ifadesini bulan formel mantığını tehdit etmesi kaçınılmaz olan bağımsız bir yönelim dayatmaya çalıştılar. Tarihsel bir proje olarak milliyetçilik, Avrupa'nın dünyanın geri kalanını liman kentleri aracılığıyla modernleştirme ve asimile etme iddiasında bulunduğu 19. yüzyıl dünya düzeninin zıddını oluşturdu. Milliyetçilik, dünya ekonomisinin küresel coğrafyasının alaşağı edilmesini savunuyor, ağırlık merkezinin Londra'da toplanan ağlardan ulusal sınırlarla çevrili ve merkezleri başkentler olan topraklara kayacağını vaat ediyor, yerel devletlerin yurttaşlarının kaderi üzerinde hem siyasal hem de ekonomik egemenlikten kaynaklanan tam denetimini vazedi-

yordu. Eski küresel düzenin ağları toplumsal ve kültürel çeşitliliği olan nüfuslar yaratmıştı; milliyetçiler nüfuslarını okullar ve ekonomik ve toplumsal politikalar aracılığıyla homojenleştirmek istiyorlardı. Milliyetçiler kozmopolitizmin şüpheli bir grup insanın aptalca peşine düştüğü bir hayal olduğunu ve kendi ulusal kimlik ve aidiyet modellerinin gerçek olanı sunduğunu düşünüyorlardı. Bu plan uyarınca liman kentlerinin kalan sakinleri yeni ulusal toplumlarla kaynaşacak ve dünyayla yalnızca Ankara, Şam ve Kahire gibi başkentlerde bulunan hükümetleri aracılığıyla etkileşim kurabilecekti.

Ulusal, bölgesel ekonomiler kendi servet birikimi potansiyellerini yarattı. Başlangıçta politik projelere bağımlı ve zorunlu olarak politikacılara boyun eğen yeni işadamları ortaya çıktı. Ancak yüzyılın sonraki yıllarında, küreselleşme çağında, kendi ayakları üzerinde duran burjuvaziler önceki dönemin piyasayı kucaklayan liberalizmine benzer politikalar izlenmesi için politikacılara baskı yapacak kadar gelişti. Bu politikalar elbette, ancak bir kere daha özerk piyasalar etrafında örgütlenen yeni bir dünya ekonomisi bağlamında anlamlı olacaktı. Devletler bir kere daha liberal mülkiyet düzenlemelerini ve siyasal müdahaleden özgür olma güvencesini yasalaştırmayı kabul etmeye zorlandı. 20. yüzyılın son on yıllarındaki bu yeni piyasa egemenliğinde liberalizm ve küreselleşme çağında, liman kentlerinin, özellikle de liman kenti özerkliğinin tarihi bir kere daha ilgi odağı oldu. Bir metropol düzeninin, kurallara dayalı bir küreselleşmenin, ulus-devletlerin baskın olmadığı umulan zayıf kabukları içindeki özerk 'dünya kentleri'ile bağlantı kurabilmesi ve bu süreç içinde bu kentlerin daha az etnik ve daha çok yurttaşlık temelli hale gelmesi bir kere daha mümkün görünmeye başladı.[20] 19. yüzyıl sonu deneyimine ilişkin kolektif bellek burada rol oynamış olabilir; liman kentinin yeniden değerlendirilmesi, pek çok amaca hizmet edebilir, milliyetçi deneyimin görelileştirilmesi ve ayraç içine alınması da bu amaçların en önemsizleri arasında değildir. Liman kentlerinin ne olduğunu ve sakinlerinin amacının ne olduğunu anlamak, günümüz küreselleşme dalgasında kentlere ve kentlilere açık olan siyasal ve kültürel

alanlara ışık tutabilir. Öte yandan, günümüz deneyimi de liman kentlerinin tarihine yeni bir gözle bakmamıza olanak sağladı. Hayal ve çıkmazlarını, bağ ve kısıtlarını ve yokoluş trajedilerini daha fazla empati ve felaket öngörüsüyle anlıyoruz. 'Kent yurttaşlığı' ve 'kent hakkı' gibi yeni geliştirilmiş kavramları, yüzyıl önceki liman kenti sakinleri tarafından çok benimseneceklerinin tamamen bilincinde olarak tartışıyoruz.[21] Ve vaat edilenlerin belki bu ikinci sefer gerçekleşebileceği iyimserliği içindeyiz.

Doğu Akdeniz'de Ekonomik ve Ekolojik Değişim, 1550-1850

Faruk Tabak

Tancalı İbni Battuta'nın 14. yüzyıl ortasında Kahire'den Kudüs ve Halep'e ve daha sonra Latakia'da Alaiye'ye (Alanya) geçerken gördüğü Doğu Akdeniz, kuzeyde Lajazzo'dan (Adana ilinde Ayas) Trablus'a, güneyde Akka'dan İskenderiye'ye kadar büyüklü-küçüklü liman kentleriyle doluydu. Batıdan Haçlı saldırılarının, doğudan Moğol akınlarının ardı ardına gelen dalgalarına ve kıyılarında önce sıtmanın, ardından Kara Veba'nın baş göstermesine karşın, Levant, Hint Okyanusu-Akdeniz ticaret çevriminin yeniden canlanması sayesinde zenginleşiyordu. Moğol İmparatorluğu'nun çökmesi ve bunun sonucunda Güney Çin Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan kara yollarının güvenli olmaktan çıkması Kahire üzerinden geçen güney deniz yolunu yeniden canlandırdı ve 1350'lerden başlayarak Levant'ta ticaretin yeniden canlanmasına yol açtı.[1] 14. ve 15. yüzyıllarda Akdeniz havzası kıyılarında şeker, pamuk ve daha az oranda ipek yetiştiriciliğinin yaygınlaşması da bu iç denizin ekonomik gelişimine katkıda bulundu. Ancak uzun dönemde Levant şeker kamışı yetiştiriciliğindeki tekel konumunu kaybetti. 16. yüzyılda Akdeniz kıyılarında yeterli suya sahip olup da şeker kamışı yetiştirmeyen ova ya da vadi yok gibiydi.[2] Ancak bu du-

rum 17. yüzyılın başında önemli ölçüde değişti. Baharat ticareti, Lizbon, Antwerp ve daha sonra Amsterdam'ın ana yeniden-dağıtım noktaları olarak ortaya çıkmasıyla rotasını değiştirmişti. Şeker ve pamuk da eskiden bölgenin ekonomik canlılığında oynadıkları kilit rolü, büyük oranda bu ürünlerin başka yerlerde, önce geniş Akdeniz'in Venedik ve Ceneviz egemenliğindeki adalarında sonra da giderek artan oranda (ve kaçınılmaz bir şekilde köle emeğinin daha kolay bulunabilmesine bağlı olarak) Akdeniz'in Atlantik'e açılan noktalarında yetiştirilmeye başlamasıyla kaybetmişti. 16. yüzyılın ikinci yarısında gemiler Madeira'dan İstanbul'a şeker taşımaya başlamıştı bile. Yünlü kumaşların öneminin artmasının, pamuğun 1450'lerle 1650'ler arasında, dimi kumaşının (yün ya da ketenle pamuğun bir arada kullanıldığı bir kumaş türü) parlak döneminde sahip olduğu ticari ağırlığı kaybetmesine yol açmasıyla birlikte, pamuk, Akdeniz'de bir plantasyon ürünü olmaktan çıktı ve Balkanlarda, Anadolu'da ve Levant'ta köylülerin ürettiği bir ticari ürün haline geldi.[3] Şeker ve pamuk gibi ürünlerin Atlantik'e doğru kayması, havzayı değerli lüks mal ticaretinden yoksun bıraktı, ancak tipik Akdeniz ürünlerinin, özellikle de ağaç ürünlerinin yeniden canlanması (ve kısmen de, bu makalenin kapsamı dışında kalan bir gelişme, mısır ve fasulye gibi Amerikan besin ürünlerinin bölgeye gelmesi) bu kaybı kısmen karşıladı.[4] Bu çifte hareket havzanın hem bitki yapısını hem de ağırlık merkezini değiştirdi. 14. ve 15. yüzyılların egzotik ürünleri Akdeniz'in kıyı ova ve vadilerinde yetişiyordu, 16. yüzyılın yeni ürünleri ise yamaçları ve yükseltilerin eteklerini kapladı. Ekonomideki bu değişim Akdeniz peyzajının ana çizgilerini değiştirdi.

Başlangıçta, özellikle 15. yüzyılda baharat ticaretinin artan önemi, şeker ve pamuk gibi ürünlerin havzanın doğusundan uzaklaşmasının yol açtığı ekonomik faaliyet kaybını fazlasıyla karşılıyordu. Sonraları, şeker ve daha az oranda pamuk ihracındaki payın düşmesini Osmanlı topraklarından yapılan tahıl ihracındaki payın artması karşılayacaktı. Buğday büyük ölçüde Ege kıyılarından, ama aynı zamanda Mekke'den Kudüs'e Doğu Akdeniz'den yükleniyordu. Tahıl ticareti doruk noktasına 1540'larla 1560'lar

arasında ulaştı. Osmanlı tahılı, imparatorluğun koyduğu kısıtlamalara karşın, en azından 1620'lere kadar Batı Akdeniz'e ulaşmayı başardı.[5] Ancak, kuzeyli tüccarlar, Elbe'nin doğusunu tahıl ambarı haline getirerek, İtalyan şehir devletlerinin ve İber Yarımadası'nın gereksiniminin karşılanmasını kolaylaştırdılar ve azalmakta olan Akdeniz stoklarına olan talebi düşürdüler. Hollanda tüccarlarının Baltık tahıl ticareti üzerinde kurduğu kesin egemenlik, Akdeniz üzerinden yapılan ekonomik değişimlerin dönüşüm geçirmesine katkıda bulundu. Baharat ve lüks mal ticaretinin Atlantik'e kaymasının hemen ardından, Baltık tahılının Kuzey Denizi kıyılarında kolayca ve düzenli olarak bulunabilmesi ve Akdeniz'de de boy göstermesi Levant ticaretine son darbeyi indirdi. Onyıllar içinde ekonomik olanakların gittikçe daralmasıyla Akdeniz'in üreticilerine ve ticaret erbabına (eşraf, toprak sahipleri ve yasal ya da yasadışı olarak tahılın pazarlamasını yöneten valiler) açık olan fırsatlar azaldı. Levant ticaretinin temel unsurlarının giderek havza dışına kaymasıyla birlikte, Akdeniz'in batı ve doğusunun izlediği yörüngelerin, Atlantik adalarının sömürgeleştirilmesinin ardından 15. yüzyıl ortalarında başlayan birbirinden uzaklaşma süreci kesinleşti ve Akdeniz'in doğusu bundan zarar gördü.

Hollanda egemenliği Akdeniz ticaretini yok etmedi, yeniden şekillendirdi. İtalyan şehir devletlerinin zengin pazarlarının süregelen çekiciliği ve İngiliz ve Hollanda tüccarlarının Levant ipek ticaretine artan ilgisi havzanın ekonomik canlılığında önemli bir rol oynuyordu. Yine de, havzanın ekonomik talihinin dönmekte olduğu doğu kesimine 17. yüzyılın denizdeki değişiklikleri birbiriyle yakından bağlantılı iki uzamsal yeniden düzenleme getirdi: Birincisi, bölgenin kıyı şeridinde sıralanmış liman kentlerinin sayısı önemli ölçüde azaldı. Baharat ve lüks mal ticaretinin başka yerlere kayması ve tahıl ticaretindeki düşüş doğal olarak bölgede ticaretin gerilemesine yol açtı. Levant parlak dönemlerine göre çok aşağıda bir ekonomik konuma gerilerken, canlılıkları yerel, bölgesel ve transit ticarete dayanan liman kentleri de kayba uğradı. 17. yüzyıl krizi, bölgenin ekonomik daralmasının boyutunu daha da arttırdı. Levant'ın ekonomik gerilemesinin etkisi coğrafi olarak

farklı biçimlerde hissedildi; Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege kıyıları bölgedeki ekonomik hareketlerin daha büyük bir kısmını ele geçirmeye ve barındırmaya başladı, İzmir ve Selanik, istikrarlı bir şekilde Halep ve Kahire'nin önüne geçti. Bölgenin ağırlık merkezinin bu şekilde kuzeye kayması, Doğu Akdeniz'i biçimlendiren ikinci uzamsal dönüşümü oluşturdu. Bu kaymada, Osmanlı İmparatorluğu'nu boydan boya geçerek ana yükleme noktası olan İzmir'de son bulan kara ticaretinin öneminin artması, Levant liman kentlerinin zararına bir rol oynadı. Ticaret kervanları güvenlik nedeniyle, Anadolu platosundan geçen uzun kara yolundan uzak durduklarında da Astrahan, Braşov, Lvov ve Krakov'dan geçen daha kuzeydeki yollara yöneliyordu.[6] Bu deniz değişikliğinin altında, dünya ekonomisinin, 1560'lı yıllardan başlayarak, Baltık Denizi'nin ve Kuzey Denizi'nin yeni ağırlık merkezleri olarak ortaya çıkmasıyla -daha doğrusu *Pax Neerlandica*'nın yükselişi ve sağlamlaşmasıyla- birlikte geçirdiği dönüşüm yatıyordu. Küresel ekonomi akışlarının yeniden yapılanması, mal ve baharat akışının Levant'tan çoğunlukla İstanbul ve Lvov üstünden olmak üzere kuzeye kaymasına neden oldu. Bu gelişmenin önemi, yeni yolların Venedik tüccarlarının kontrolündeki bölgeden geçmemesinde yatıyordu. Nuremberg'den Leipzig'e Alplerin kuzey ve doğusundaki bölgesel fuar sayısındaki artış, Osmanlı egemenliğindeki Balkanlar üzerinden yapılan kara ticaretinin artan önemine tanıklık ediyor ve katkıda bulunuyordu. Anadolu ve Balkan yarımadalarından geçen kara ticaretindeki artış, Doğu Akdeniz'deki ekonomik faaliyet odağının yukarıda değinilen kuzeye kayışını ortaya koyuyordu. Bu yeni ekonomik düzende hem İzmir ve daha sonra Selanik Ege'nin ana uğrak limanları konumunu üstlendi, hem de Ege ve Karadeniz'e egemen konumda olan İstanbul, 14. yüzyıl sonlarında Orta Asya ticaret alanının çöküşünün ardından kaybettiği konuma yeniden kavuşarak bir ekonomi devine dönüştü.

Pax Neerlandica'nın Doğu Akdeniz'in ekonomik çöküşünü hızlandırdığı tartışma götürmez. Ancak, iç denizin talihini tersine döndüren tek etken bu değildi. Aynı yıllarda, Küçük Buzul Çağı'nın ve ona bağlı olarak iklim değişkenliğinin geri gelmesinin

yol açtığı ekolojik yapı dönüşümü ikinci önemli etkeni oluşturuyordu. Nem ve yağış artışı, uzun 16. yüzyılın (yaklaşık 1450-1650) ormansızlaşma dalgasının hızlandırdığı toprak erozyonu ve bataklıkların, beraberinde humma ve sıtmayı getirerek yayılması deniz seviyesinden alçakta bulunan topraklarda tarım yapılmasını riskli bir girişim haline getirdi. Bölgeye uğrayan gezginlerin anlatılarından, eskiden ticari tarım yapılan ya da yayılmacı 16. yüzyılda tahıl arazisi olarak kullanılan kıyı ovalarının sonraki iki yüzyıl boyunca büyük ölçüde terk edildiği anlaşılmaktadır. Hem uzun ömürlü ve ekonomik açıdan tutarlılık gösteren Dulkadir Beyliği'nin hem de deniz kıyısındaki Küçük Ermenistan'ın yurdu olan Kilikya ovalarının çoğu otlağa çevrildi. Antakya Ovası pirinç ekimine geçti. Doğu Akdeniz'in tamamında şeker ve daha az oranda da olsa pamuk tarlaları büyük ölçüde terk edildi. Napolyon'un orduları Akka'yı kuşattığında, en güçlü düşmanlarından biri kıyıdaki sıtma yatağı bataklıklardı. Anadolu'nun Akdeniz kıyıları da istisna oluşturmuyordu; daimi gezgin Evliya Çelebi, bölgede nüfusun az olmasını hummaya ve sıtmaya bağlar. Bölgenin ovalarındaki ve alçak alanlarındaki ekolojik değişimler eski tarım alanlarının insan eli değmeyen doğaya geri dönüşmesi sürecini hızlandırdı ve böylelikle Levant ticaretinin yönünün Akdeniz'den öteye kaymasının yol açtığı ekonomik gerilemenin etkisini arttırdı. Genel olarak, ovalar ve alçak alanlarda sürekli ikamet eden nüfustaki düşme ve nihayet bu toprakların terk edilmesi 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürdü. Victoria döneminin ortasında yaşanan ve pamuk ve buğday talebinde büyük bir artışa neden olan ekonomik gelişme ve Küçük Buzul Çağı'nın 1870'lerde sona ermesi bölgenin görünümünü tanınmaz hale getirdi. Günümüz köylerinin üçte ikisinin, Anadolu'nun iç bölgelerindeki tarım alanlarının ise onda dokuzunun tarihinin ancak 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar uzanıyor olduğu gerçeği, yarımadada nüfusun daha önce ne kadar az olduğunu açıkça göstermektedir. 1850 ile 1950 arasında Suriye'de, daha önce ancak çok seyrek olarak kullanılan muazzam miktarda toprak düzenli ekime açıldı ve yüzlerce yerleşim mezradan köye dönüştürüldü. Bu yeni kazanılan topraklarda, Ce-

zire dışında yaklaşık 2,5 milyon hektar genişliğinde yeni alan sürülmeye başlandı ve yaklaşık 2000 köy kuruldu. Bu büyüklükler Ürdün için 40.000 hektar ve 300 köydür.[7]

O halde, Akdeniz etrafındaki toprakları, biri dünya ekonomisine, diğeri bölgenin ekolojisine bağlı olan iki unsur dönüştürdü. Akdeniz'in gerilemesi sırasında ekili alanların küçülmesine Küçük Buzul Çağı'nda bataklıkların genişlemesi ve su baskınlarına açık alanların terk edilmesi katkıda bulundu. 1650 ile 1850 arasında, kabaca *Pax Neerlandica* ile *Pax Britannica*'nın egemenlik dönemleri arasında, bu iki gelişme Akdeniz'in görünümünü yeniden şekillendirdi. Bu makalede, bu ikili dönüşümün izini sürmek için, önce Akdeniz'in ticari gerilemesinin yol açtığı ekonomik değişikliklerin ana hatlarını kısaca özetleyeceğiz. Akdeniz'in ekonomik dönüşümünün harekete geçirmiş olduğu süreçleri, havzanın ekolojik düzenindeki değişimlerin nasıl etkilediği daha sonra, bölgedeki liman kentlerinin değişen yapısı ve aralarındaki ilişkilere de bakılarak ele alınacak. Ancak, 1650 ile 1850 arasındaki yıllar ekonomik çözülme ve buhran yılları değildi. Şeker ve pamuk gibi ürünlerin Batı'ya kaymasının ardından, bölgenin geleneksel ağaç ürünlerinin (başta dut ve zeytin ağaçlarının) yamaçlara yayılması ve küçükbaş hayvanların (özellikle koyun ve keçilerin) terk edilmiş alçak bölgeleri kışlık otlaklara çevirmesi bölgenin görkemli günlerindekinden yapısal olarak farklı yeni bir ekonomik görünüm getirdi.[8]

I

Akdeniz'in gerilemesini ve sonra yeniden parlamasını betimlemek, Venedik deniz devletinin özellikle 1560'lardan sonra Ceneviz döneminin başlamasıyla gerilemesinin ve sonuçlarının kısaca özetlenmesini gerektirir. *Serenissima*'nın oluşturduğu alanı, doruk noktasında, baharat ve şeker ve pamuk gibi ürünlerin büyük ölçekli ticareti belirliyordu. Lüks mal ticareti Venedik'in ekonomik üstünlüğünün belkemiğini oluşturmuş olabilir, ancak büyük oranda ticari tarıma dayanan geniş deniz imparatorluğunun besin ihtiyacının karşılanabilmesi ve imparatorluk stratejileri, Venedik tüc-

carlarının ticaret paketlerine şu sıradan tahıl ticaretini de eklemelerini gerektiriyordu.[9] Dolayısıyla havzanın her tarafını birbirine bağlayan ve merkezi Venedik'te olan geniş erimli ve yoğun ekonomik ağlar bir yandan değerli malların (birinci olarak ve öncelikle şeker ve pamuğun) diğer yandan da stratejik olarak duyarlı ekmek tahıllarının alımı, pazarlanması ve dağıtımına yardımcı oluyordu. Akdeniz'in zenginliğinin güvencesi 15. yüzyılda baharat ve lüks mal ticareti idi ve her iki ticaretin de hacmi 16. yüzyıl başına kadar artmaya devam etti. Dahası, çok ender olarak yüksek kâr getirmesi nedeniyle hor görülmesine karşın, inişli-çıkışlı tahıl ticareti Venedik deniz devletinin ana dayanağını (ve çok sayıda kalabalık liman kentinin iaşesini sağlayarak Akdeniz'in ekonomik yaşamının vazgeçilmez bir bileşenini) oluşturuyordu.

Tahıl ticaretinin kaypak yapısı az sayıda tüccarın tekeline girmesini engelliyordu; çok sayıdaki tüccar için bu ticaretin cazibesi ödemelerde kolay nakde erişme imkânı sağlamasıydı. Sonuç olarak, 15. yüzyılda tahıl arzında ciddi bir kesinti olmadı. Ekmek yapımında kullanılan tahılların kesintisiz tedariki meselesi, 16. yüzyılda hem zengin şehir devletlerinde, hem de Amerikan gümüşünün kârlı şarap ve zeytinyağı ticaretini, tahıl ticaretinin gerilemesi pahasına canlandırdığı İber Yarımadası'nda yakıcı hale geldi.[10] Bu tam da şeker ve pamuk gibi ürünlerin Atlantik'te yaygınlaştığı sırada gerçekleşti ve tarıma elverişli arazinin daralmasını hızlandırdı. 16. yüzyılın ilk yarısında Portekizli tüccarların baharat ticaretinin rotasını değiştirmesi de Venedik'te ve başka yerlerde sanayi üretimine daha çok önem verilmesine katkıda bulundu ve dolayısıyla bu sanayilerin kullandığı hammaddelerin (yün, deri, post) akışını teşvik etti. Bu hammaddeler Osmanlı nüfuz alanlarından Balkanlar ve Adriyatik üzerinden getiriliyordu ve bu, 16. yüzyılın ilk yarısında Ancona'nın parlamasına neden oldu.[11] Lüks mal ticaretinin yerini yerel ürünlerin alması bu sırada hız kazandı, bu eğilim 16. yüzyıl ortasında Osmanlı buğday üretiminin patlamasıyla doruk noktasına ulaştı. O halde, 1500 dolaylarında ticaret yollarının Akdeniz aleyhine değişmesi başlangıçta Osmanlı ticaretine ölümcül bir darbe indiremedi.

Doğu Akdeniz şanslıydı, Ümit Burnu'nun dolaşılmasının ardından baharat ticaretinin kuruması başlangıçta uzun süreli olmadı, 16. yüzyılın ilk yarısıyla sınırlı kaldı. Baharat ticaretindeki kesinti kısa süreli de olsa, lüks mal ticaretinin geri gelmesi, 15. yüzyıl ticaret modellerine geri dönülmesi anlamına gelmiyordu. Baharatın batıya geçiş kanallarının sayısı arttı ve baharatın batıya yolculuğuna, çoğu karadan olmak üzere yeni yollar eklendi. Baharatın akış yollarının sayısındaki artış, dünya ekonomisinin merkezinde gerçekleşmekte olan yapısal değişiklikleri yansıtıyordu. Bir yanda, Amsterdam'dan Bergen ve Danzig'e Baltık Denizi'nin ve Kuzey'in artan zenginliği, baharat ticaretiyle uğraşan tüccarları, baharatı Venedikli aracılar olmaksızın pazarlayabilmek için Venedik tüccarlarını devre dışı bırakacak ticaret yolları aramaya yöneltiyordu. Diğer yanda, yılların Levant rotasının yeniden canlanması sırasında Portekizli tüccarlar Hint Okyanusu'nda Bender Abbas üzerinden yeni yollar açıyorlardı.[12]

Özünde, mal akışındaki bu deniz değişikliğine yol açan şey, Kuzey Denizi ile Akdeniz arasındaki dengenin Akdeniz aleyhine değişmesiydi. Bir kere, Venedik tüccarlarının yürüttüğü antrepo ticareti eksen rolünü giderek kaybetti. Hürmüz'ün önemli bir dağıtım merkezi olarak ortaya çıkması batıya doğru baharat akışının yayılma sürecini başlattı. Sonunda Portekizlilerin baharat yükünü gemilerden indirdikleri ve onu, Suriye Çölü'nü geçerek Halep, İzmir ve İstanbul'a ulaştıracak develere yükledikleri liman kenti Bender Abbas oldu. Bereketli Hilal'i ve Küçük Asya'yı geçip Bursa, İstanbul, İzmir ya da Akkerman üzerinden (Karadeniz yoluyla) Orta ve Kuzey Avrupa'ya uzanan kara yolları gittikçe daha çok ilgi çekti. Kuşkusuz, 1550'lerden sonra baharat ticareti yeniden canlandığında, Kahire-İskenderiye ve Şam-Beyrut rotaları ticaretten yeniden önemli bir pay kapabildi. Örneğin Kahireli baharat tüccarları ithalatları karşılığında Mekke'ye hâlâ muazzam miktarlarda gümüş gönderiyorlardı. Ancak, Halep'in yükselişi ve kuzeye yönelik kara ticaretinin payındaki artış bu rotaların ikisini de gölgede bıraktı. Lüks mal ticaretinin bir kısmının yolunun Hürmüz üzerinden Halep'e çevrilmesi, Trablus'un güneyindeki liman kentlerinin zararına

oldu. 16. yüzyılın ikinci yarısından 1620'lere kadar, Halep ve limanı Trablus, Venedikli (ve diğer) komisyoncuların baharat ve ilaçlarını aldıkları en canlı bölgelerinden biri olarak baharat ticaretinin şeref makamındaydı. Halep-Trablus yolunun baharat ticaretinin yeniden canlandığı dönemde oynadığı merkez rolü bir yana, Osmanlı egemenliğindeki Avrupa topraklarından geçen kara ticaretinin payındaki artış Venedik'in Kuzey-Güney transit ticaretindeki önemini azalttı. Dünya ekonomisinin en etkileyici takas merkezi ve deposu Amsterdam'ın, kente gelen ve kentten giden kara yollarının canlılığına büyük katkı yapmış olması şaşırtıcı değildir. Gelişmenin kara ticaretinden yana olmasının bir nedeni, Polonya, Macaristan, Eflak ve Moldavya'da soyluluğun altın çağının ve (soyluların yeni edinilmiş servetlerinin beraberinde gelen tüketimin) Osmanlı topraklarından geçen yolları açık ve işlek tutmasıdır. Dahası, lüks mal ticaretinin çekilmesinin bıraktığı boşluğu zaman içinde ipek ve pamuktan kahve ve yüne yerel ürünler doldurdu. Babıâli'nin 18. yüzyıl başında hac ticaretini izleme işinden çekilmesi transit ticaretin rolündeki azalmanın simgesel yansımasıydı.

İmalat faaliyetinin Alplerin ardına, kırsal (yani Güney) Almanya'ya ve ötesine kayması da geçerli *Verlag* [kırsal sanayi üretimi] sisteminin girdi ve çıktı akışlarını sağlamlaştırarak ve bu bölge sakinlerinin kullanılabilir gelirlerini arttırarak ticaret örüntü ve yollarının değişmesine katkıda bulundu. 16. yüzyılın sona ermesinin ardından, Tuna'nın diğer yakasından gelen talep güçlü olmayı sürdürdü ve baharatın ve başka malların el değiştirmesi için Balkanlarda kurulan çok sayıda fuarın canlılığı devam etti. Leipzig, Frankfurt ve Nuremberg'deki fuarlar, Balkanların tümünü mantar gibi kaplayan benzerlerine eşlik etti ve 17. ve 18. yüzyıllarda bölgenin hareketli ekonomisi için etkileyici bir altyapı oluşturdu.[13] Baltık ticaretinin artığının bir bölümü, Polonya ile Almanya arasındaki kara ticareti nedeniyle Doğu, Orta ve Batı Avrupa arasındaki bir dizi birbiriyle bağlantılı değişim aracılığıyla güneye süzüldü. Batının bilançosunun kuzey limanları ile ilişkisinde verdiği açığı kara ticareti kısmen kapatıyor, ödemeler Leipzig fuarlarında gerçekleşiyordu.[14]

Böylece, Baltık Denizi ve Karadeniz 17. yüzyıldan itibaren dünya ekonomisinin temposunu belirlemeye başladı ve Akdeniz'in ekonomik coğrafyası buna bağlı olarak dönüştü. Venedik ve Floransa, gittikçe kuzeye kayan mal akışından kopmamak için faaliyet alanlarını Alplerin ötesine, Güney Almanya'ya kadar genişlettiler. Gümüş ticaretinin büyük bölümünü elinde bulunduran liman kentleri elbette Atlantik Okyanusu kıyısında ya da yakınındaydı. Ve Akdeniz'e kıyısı olan devletler ekonomik ağırlık merkezlerinin yeni düzene daha uyumlu bir şekilde kaymaya ve giderek yeni bağlantılar oluşturmaya başladığını gördüler. İspanyol İmparatorluğu'nun Atlantik'e açılan kapısı Sevilla, bütün deniz ticaretini Yeni Dünya'dan gelen altın ve gümüşün indirildiği liman olarak ortaya çıkan Cádiz'e kaptırdı. Fransız devletinin 15. ve 16. yüzyılların büyük kısmı boyunca ekonomisini desteklemeye çalıştığı Lyon da Paris'in karşısında boyun eğmek zorunda kaldı. Livorno ve İzmir, kuzeyli tüccarların faaliyet üssü ve tercih ettikleri uğrak limanları haline geldi. Diğer bir deyişle, Venedik'in Levant'taki kalelerinden giderek çekilmesinin hızlandırdığı ticari değişikliklerle birlikte, Osmanlı İmparatorluğu ekonomisinin kalbi de Akdeniz kıyılarında atmamaya, Ege ve Karadeniz kıyıları boyunca daha kuzeye kan pompalamaya başladı. Ekonomi ağlarının Alplerin kuzeyinde yeniden yapılanmasından kara ticaretinin yararlanması, Osmanlı egemenliğindeki Avrupa topraklarını imparatorluğun ekonomik hayatının merkezine yerleştirdi. Bu değişim Levant'ın çok aleyhine oldu. Yeni düzen, Halep'in kuzeyindeki liman kentlerinin lehineydi ve sonuçta öndegelen Osmanlı limanı konumu Kahire'den İstanbul'a geçti. Bu sırada, İzmir 1566'dan önce Sakız'ın oynadığı rolü devraldı; 17. ve 18. yüzyıllardaki önemini kara ticaretinin son noktası olma konumuna borçluydu. 17. ve 18. yüzyılların ekonomik akışlarına İskenderiye-İzmir-İstanbul ekseni egemendi. Akdeniz iklimi sınırları dışında kalıp Küçük Buzul Çağı'nın kaprislerinden zarar görmemiş olsa da eksenin Akdeniz ayağını oluşturan İskenderiye eski halinin soluk bir gölgesiydi.

Ege'nin, ekonomik faaliyetin kilit alanlarından birine dönüşmesiyle birlikte Ragusa (Dubrovnik), geçimini sağlayan kimisi yerel

kimisi uzun mesafeli taşıma işlerini bırakıp Adriyatik'e çekilmek zorunda kaldı. Kent, Balkanlardan gelen yün ve deri ticaretinden hâlâ yararlanıyordu, ama bu mallar artık deniz yollarının yerini almış olan kara yolları ile Novi-Bazar'daki büyük merkezden geliyordu. Balkan Yarımadası'na uzanan kara yollarına ulaşımı çok kolay olduğu için Spoleto da Venedik için bir ileri karakol oluşturuyordu. Ragusa'nın ekonomik gerilemesi yalnızca yabancı gemi konvoylarının rekabetinden değil, büyük oranda 18. yüzyılda iç bölgelerde ortaya çıkan yeni bir yerli Balkan tüccarlar ve ticari fuarlar ağının ayakta tuttuğu kara kervanlarının rekabetinden kaynaklanıyordu. Otuz Yıl Savaşları Güney Almanya'yı bir felaket bölgesi haline getirdi; kara ticareti de bundan zarar gördü ve eski gücüne ancak 1648'den sonra hızla kavuşabildi. 1666 Habsburg kapitülasyonlarını ve Osmanlı İmparatorluğu'nun güney bölgeleriyle ticaretin genişlemesini izleyen on yıllar, Sırp, Ermeni ve Yunan topluluklarının Buda, Viyana ve Leipzig gibi ticaret merkezlerine yerleşmesini tetikledi.

Son olarak (ama kesinlikle önem açısından değil) Amerikan gümüşünün Habsburg hanedanının Hollanda'daki savaşlarını finanse etmek üzere Akdeniz'den kayması Akdeniz'in ekonomik sönümünün işareti olmuş olabilir. Değerli madenlerin Baltık tahılı alımı için kuzeye yönelmesi de bu eğilimi güçlendirdi. İzleyen ikibuçuk yüzyıl boyunca, 17. ve 18. yüzyıllarda tahıl ambarı işlevini büyük oranda dünya ekonomisinin kuzey enlemleri (örneğin Polonya, İsveç, İngiltere) ve Amerika'daki İngiliz kolonileri dönüşümlü olarak üstlendi.[15] İtalyan şehir devletlerinin yeniden-ihraç ticaretindeki gerileme ile aynı devletlerin Venedik Cumhuriyeti'nin Adriyatik kıyılarının arkasındaki artalanında ya da küçük çiftliklerde yetiştirilen tahıla artan bağımlılığı Akdeniz'de ticari tarımın gerilemesine yol açtı. Bu ise, 15. ve 16. yüzyıllarda bu şehir devletlerinin iaşesini sağlayan limanlara darbe indirdi. Kısacası, *Pax Neerlandica*'nın yükselişi, Akdeniz coğrafyasının ekonomik koordinatlarını 19. yüzyıl başına kadar geçerli olmak üzere değiştirdi. Tarımsal açıdan, Baltık tahılının egemenliği, kaynağı birkaç kere değişmekle birlikte, 18. yüzyıl sonlarına kadar sürdü. Kıtadaki yaygın kırsal imalat da 18. yüzyı-

la kadar varlığını korudu. Biri tarımsal diğeri endüstriyel olan bu iki eğilim, *Pax Britannica*'nın yükselişine kadar Akdeniz tarihinin yolunu çizmeye devam etti. İngiliz dünya düzeni, imalatı (temelde pamuklu imalatını) kentsel merkezlerde yoğunlaştırarak ve böylece kıtanın kırsal yünlü ve keten sanayilerini zayıflatarak dünya ekonomisini yeniden şekillendirdi. *Pax Britannica* ayrıca, önce Kıta Avrupası Ablukası [Napolyon savaşları sırasında Fransa'nın İngiliz ticari hâkimiyetini engellemek için İngiltere'ye karşı uyguladığı dış politika] sırasında İngiliz donanmasının iaşesini sağlayarak, sonra da Tahıl Yasaları ile [1815-1846 yıllarında İngiltere'nin tahıl ithalatını kısıtlayan mevzuat] tahıl talebini arttırarak Akdeniz'de ticari tarımsal üretimi yeniden canlandırdı. Bu iki gelişme bir arada, Aşağı Mısır ve Filistin'den Hauran ve Selanik'e kadar pamuk ve buğday talebini arttırdı. Buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla ve Victoria döneminin ortasındaki ekonomik gelişme sırasında Kuzey Avrupalıların Akdeniz'e akmasıyla birlikte kervanlar ve kara ticareti *Pax Neerlandica* süresince sahip oldukları üstünlüğü kaybetti. Yeni düzen, Doğu Akdeniz liman kentlerine, bir zamanlar o kadar başarıyla yürüttükleri işlevi geri alma fırsatını verdi.

II

Küçük Buzul Çağı, 1450-1550 arasında, Ortaçağ Ilıman Dönemi adı verilen kısa bir kesintiyle, kabaca 1300'lerden 1870'lere kadar sürdü.[16] Bu iklimsel ve ekolojik değişim 14. yüzyıl başında belirdiyse de, yol açtığı çevre dönüşümü esas olarak, bir yandan deniz seviyesinin altındaki topraklardaki hızlı yerleşim ve kolonileşme, bir yandan da ormanların yok olması nedeniyle 16. yüzyılın ikinci yarısında başladı. Sonuçta kereste, dönemin inşaat, madencilik ve denizcilik endüstrilerinin kilit unsuruydu.[17] Küçük Buzul Çağı'nın 16. yüzyıl ortasından itibaren yol açtığı geniş değişiklikler yelpazesinde, özellikle artan iklim değişkenliği (dönemin temel özellikleri arasında olan su baskınları ve kuraklıklar)[18] bu çözümleme açısından önem taşımaktadır. Küçük Buzul Çağı'nın başlangıcı, Kuzey'de serin yazların ve karlı kışların gelişinin haber-

cisi oldu; Akdeniz'de ise hava koşullarına artan yağış damgasını vuruyordu: alçak bölgelerde sağanak yağmurlar, yükseklerde ise artan kar yağışı vardı. Her iki tür yağış da akarsuların hareketinin artmasına ve su baskınlarına yol açıyordu. Akdeniz'in dağlık yapısı nedeniyle, özellikle bahar sonunda eriyen karlarla birlikte nehir yataklarını ve vadileri azgın sular kaplıyordu. 1100-1350 ve 1450-1550 arasında yerleşim girişimleri nedeniyle ormanların yok edilmesi, dağ ve tepe yamaçlarında toprağın emme kapasitesini azaltmış olduğundan, dağ sıralarının eteklerindeki vadiler ve ovalar yinelenen su baskınlarıyla karşı karşıya kaldılar. 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun pek çok bölgesinde merkezi ve yerel yönetimler, azgın nehir sularının yıktığı taş köprüleri tekrar tekrar onarmak zorunda kaldı. Akarsuların debisinin artmasının ve toprak erozyonunun sonucunda bataklıklar bölgenin ekili topraklarını oluşturan alçak alanları kaplayarak genişledi.[19] Ebro Vadisi'nden Rhone'a, Arno'dan Menderes'e nehir deltalarının genişlemesinin de gösterdiği gibi, bu gelişme bütün Akdeniz'i etkiledi. Ne yazık ki, bu nehirlerin kıyılarında biriken verimli toprağın ekime açılması genellikle kolay değildi.

Tarım arazilerinin daralmasının felaketli sonuçları, Akdeniz'i saran dağların vadi diplerinde ve alçak bölgelerde daha belirgindi. Elbette akarsu debilerinin yüksekliği, özellikle de Küçük Buzul Çağı'nın ne kadar uzun sürdüğü düşünülürse zaman içinde arttı ve azaldı. Su baskınları genellikle dönemsel olarak yoğunlaşıyor, bir seferde belki beş yılı kaplayan dönemlerde toplanıyorlardı.[20] Yine de, sürekli yağışlar ve tekrarlanan su baskınları havzanın alçak bölgelerinde ekim yapılmasını belirsiz ve bunaltıcı bir çaba haline getiriyordu. Küçük Buzul Çağı'nın etki alanına paralel olarak, benzer bir senaryo bütün Akdeniz'de, Malaga'da, Campagna'da, Sardinya'da, Korsika'da, Kilikya'da ve Filistin'de yaşandı. Zaman içinde gittikçe artan bir ivmeyle, yerleşimler bataklık arazilerden çevredeki tepelere ve daha yüksek yerlere kaydı. Havzanın tepelik bölgelerinin gittikçe daha çok kullanılması, özellikle de daha yükseklerdeki orman ve otlakların aşırı kullanımıyla birleştiğinde genellikle atmosferik erozyonu hızlandırdı. Dahası, bu, Avrupa'nın çoğu bölgesinde

1620'lerden, İtalyan Yarımadası'nda ise 1650'lerden itibaren tahıl fiyatlarının durağanlaştığı bir sırada gerçekleşiyordu. Fiyatlar 18. yüzyıl ortasına kadar düşük kaldı. 1650'lerden sonraki hızlı fiyat düşüşü, kilise soyluluğunun ve kilise-dışı soyluluğun üreticiler üzerinde çok daha sıkı bir denetim kurduğu zamanlarda bile tarımın neden *Grundherrschaft* [Doğu Avrupa'ya özgü feodal sistem-katı serflik sistemi] tarzı düzenlemeler kapsamına girmesi gerekmediğini açıklar. Küçük Buzul Çağı'nda akaçlama, iyileştirme, toprak ıslahı ve koloni oluşturma, yalnızca beklenebileceği üzere küçük üreticiler için yüksek maliyetli olmayıp, büyük toprak sahiplerine de fazla pahalı geliyordu. Zengin İtalyan şehir devletlerinde bile, papalık ve kent yönetimlerinin ve kapitalistlerin 1650'lerde başlayan toprak ıslahı çabalarının zamanlaması son derece yanlıştı. Akdeniz'in vadilerinde ve deniz seviyesinden alçak bölgelerindeki bataklıklar yeniden ortaya çıkmaya ve daha da kötüsü yaygınlaşmaya başladığında toprağa yatırım yapmaya girişti̇ler.

Akdeniz havzasının kıyı ve iç bölgelerine dağılmış olan çok sayıda ova kabaca 1550'lerden itibaren bataklığa dönüşmeye başladı. Toscana'da Maremma civarındaki ekili topraklar 1590'da sellerle mahvoldu. Aynı şey, havzanın batı ucunda, 16. yüzyıl sona ererken su baskınlarının sürekli yinelenen bir soruna dönüştüğü Endülüs'te de gerçekleşti. Bu, Akdeniz'in doğu ucu, Pamfilya ve Kilikya ovaları için de geçerliydi. Pamfilya Ovası'nda ovaları geçici olarak tarıma açanlar, esas olarak, köylerini çevredeki yüksekçe alanlara kuran göçer gruplardı. Kilikya Ovası sakinleri, en fazla 100'den az can barındıran birkaç yerleşimden oluşuyordu; çevredeki tepelerdeki köylerin her birinde ise en az 300 can vardı. Her iki yerde de geniş bataklıklar ve sıtma, ovaları geçici olarak işleyen göçerler için ciddi bir tehlike oluşturuyordu.[21] Napolyon da, Akka'yı ele geçirmek için koyulduğu seferde Şaron Ovası'nı bölen bataklık araziyi geçmektense ordusunu tek sıra halinde tehlikeli tepelik alandan geçirmeyi tercih etmişti.

Bataklıkların yayılması bütün bölgede geçerli bir olguydu ve bu süreci tersine döndürmeye yönelik örgütlü girişimler kaçınılmaz olarak, Endülüs ve Kilikya'da değil, Akdeniz'in daha zengin ke-

simlerinde (örneğin İtalyan Yarımadası'nda) gerçekleşiyordu. Bu çaba, parasız kalmış imparatorluk bürokrasilerinin ve girişimci soyluların göze alamayacağı kadar büyük sermaye yatırımlarını ve sonu gelmez harcamaları gerektiriyordu. Dolayısıyla, 17. yüzyıl sonunda, tahıl fiyatlarının en yüksek noktasında Roma kırları bölgenin geri kalanından çok farklı bir görünümdeydi. Belki tek istisna Arles, Narbonne ve Frejus yakınlarındaki bataklıkların, sınırlı boyutta da olsa kurutulduğu Aşağı Languedoc yöresiydi. Tarıma yapılan yatırımlar içinde bataklık alanların tarıma kazandırılması, önceliğini koruyordu. Ancak aynı şekilde, tahıl fiyatlarının düşmesi de paranın toprağa dönmesini ve akaçlanan arazinin tarıma kazandırılması girişimlerini yavaşlattı. Aşağı Languedoc'un akaçlanmasına 1660'larda son verildi.[22] Doğu Akdeniz'de Victoria dönemi ortasındaki ekonomik gelişmenin doruk noktasında bile, İngiliz ve Fransız konsoloslarının katkılarıyla İskenderun yakınlarındaki bataklık arazinin akaçlanması ve 600 hektar verimli toprağın ekime açılması planları uygulamaya geçmedi. Campagna'daki bataklıkların kurutulması çabalarının zayıflamasıyla birlikte 1650'lerden sonra Akdeniz'in alçak bölgeleri çok daha benzer bir görünüm sergilemeye başladı; ovalarda yalnız bataklıklar değil, bütün işlenmeyen toprakları kaplayan ve yavaş yavaş otlaklara bile yayılan bitki örtüsü vardı. Sıtma bulaştıran sivrisinekler kıyılarda kol geziyor ve insan yerleşim alanlarının sınırlarını geriletiyordu. Tarımın ve köy hayatının çekilmesi ise yabanıl hayatın, bataklıkların, sazlıkların ve elbette bu doğal ortamın kötü ünlü hâkimi, sıtma taşıyan sivrisineğin alanının genişlemesine katkı yapıyordu.

Gezginler 17. ve 18. yüzyıllarda Akdeniz kırsalına gittiklerinde, görece daha bakımlı Campagna'da bile, tek tük çobanların ve koyun sürülerinin ve ender olarak tek başına çiftliklerin ve tahıl tarlalarının görüldüğü göz alabildiğine uzanan topraklarla karşılaşıyordu. Köylerin çoğunun alçak bölgelerden uzakta yüksekler-de kurulmuş olduğunu görüyorlardı. Agro Romano'nun batısında Turia ve Jucar nehirleri ve Ebro ırmağı deltası tarafından beslenen ve akaçlamasına ancak 1850'lerde başlanan büyük Valencia Bataklığı ya da *albufera* vardı. Aşağı Provence bataklıklarının da

ancak çok küçük bir kısmı 19. yüzyıldan önce yeniden işlenmeye başladı. Agro Romano'nun doğusunda da durum farklı değildi; Gelibolu'dan Edirne'ye uzanan yol boyunca kırsal bölgeler çalılarla ve süpürge otlarıyla kaplıydı. Deniz kıyısındaki Kilikya ovasının bataklıkları, Halep'in Akdeniz'deki çıkış noktalarından liman kenti İskenderun'daki havayı o kadar dayanılmaz ölçüde nemli yapıyordu ki, kentte yerleşik tüccar ve konsoloslar ölüm tehlikesiyle yüzyüze olduklarına inanıyorlardı. Burada bataklıklar, mal yüklü olan ve limana gidiş ve dönüşte bu zorlu topraklardan geçmek zorunda kalan yük hayvanlarının (bunlar çoğunlukla at ve deve idi) dayanıklılığını sınıyordu. Yerel halk, sıtma ve humma tehdidinden kaçmak için, ovada havanın en ağır olduğu yaz aylarında bölgeyi çevreleyen sıradağların yüksek yerlerine göçüyordu.[23]

1600'lerle 1850'ler arasındaki ikibuçuk yılın büyük bölümünde, ekili toprakların ve sürekli yerleşim yerlerinin gerilemesi nedeniyle Akdeniz kıyılarındaki ovalarda insan eli değmeyen doğa egemen oldu. Yerleşik nüfusun gözünde, alçak düzlüklerde serfler, toplum dışı unsurlar, çobanlar, serseriler, tarımsal üretim becerisi çok sınırlı olanlar ve geçimini bataklıktan sağlayanlar bulunuyordu. Ovaların boşalması platolarda yerleşimin artmasına katkıda bulundu ve kır sakinlerinin çoğu vadideki (ya da ovalardaki) tarlalarla yamaçlardaki ormanların ortasında yerleşmeyi seçti. Sonuçta Akdeniz ovalarında 19. yüzyıl sonlarına kadar nüfus seyrek kaldı.

III

Elbette bu, deniz seviyesinin altındaki toprakların tamamen terk edilmiş olduğu anlamına gelmiyordu. Vebadan farklı olarak sıtma, kurbanlarını öldürmüyor, güçsüz bırakıyordu. Ayrıca, bataklıkların yayılmasının kış ürünleri ve tahıl için zararlı olmasına karşın, 17. ve 18. yüzyıllarda akarsu ortamının yaygınlaşmasının, iyi kullanılırsa pirinç gibi su içinde yetişen ürünlerin ya da pamuk gibi yine sulamaya dayanan yaz ürünlerinin yetiştirilmesini kolaylaştırabilecek koşullar oluşturduğunu unutmamak gerekir. Bu ürünlerin, özellikle de pamuğun yetiştirildiği alanlar, kısmen dağların ve

vadilerin denize dik uzanması nedeniyle, (dağların denize paralel uzandığı ve akarsuların denetlenmesinin zor olduğu Akdeniz'den farklı olarak) su olanaklarından yararlanmanın daha kolay olmasının etkisiyle Ege kıyıları boyunca genişledi. Yeni ekolojik düzenin sonucu olarak pamuk ekiminin ve hayvancılığın yaygınlaşması,18. yüzyıl boyunca bölgenin deri, yün ve pamuk ihracatındaki artışa yansıdı. Bruce McGowan'ın akıcı bir anlatımla gösterdiği gibi, 17. ve 18. yüzyıllarda Doğu Akdeniz'in ticari ağırlık merkezinin kuzeye, Ege ve Karadeniz'e kayması tesadüf değildir.[24] Bu bölgelerde çiftlikler mantar gibi çoğaldı ve toprak sahipleri, belki de bu bataklıkları yavaş yavaş akaçlamak niyetiyle, zaman zaman işçileri pamuk ekimi için bu sağlıksız ortamlarda yerleşmeye zorlayabildi. Havzanın alçak bölgelerinde çiftliklerin ve latifundiyaların, Küçük Buzul Çağı'nın yol açtığı ürkütücü ekolojik koşullara tepki olarak ortaya çıktığı öne sürülebilir. Benzer şekilde, denetimleri altındaki toprakların ekolojik durumu karşısında 18. yüzyılın öndegelen kişileri de Veneto'dan Ege'ye kadar, anlaşılır biçimde tahıl ekiminden çok hayvancılığa yatırım yaptılar. 18. yüzyılda pamuk talebinin artmasıyla birlikte, deniz seviyesinin altındaki toprakları pamuk ekiminde kullanmak, işgücü seferber edebilenler için uygulanabilir bir strateji olarak ortaya çıktı; ancak bu gelişme, pamuk ve buğday talebinin birden fırladığı 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar hız kazanmadı. Bataklıkların önceki yayılması şimdi havzanın yamaçlarını, platolarını ve tepelerini değerli üretim alanlarına çeviriyor, yamaçları dut ve zeytin ağaçları ve bağlar kaplıyordu.[25] Dolayısıyla 17. ve 18. yüzyıllarda liman kentlerinin çoğu, çevrelerindeki ürünlerin toplandığı noktalar olarak işlev gördü.

O halde, 17. ve 18. yüzyıllarda genel olarak iki gerileme hareketi söz konusuydu. Dünya ekonomisiyle ilgili olan ilk hareket, Akdeniz'in güney enlemlerinden Kuzey'e ve bu arada Osmanlı egemenliği altındaki Avrupa topraklarına doğruydu. Ekolojiyle ilişkili olan ikinci hareket ise, havzanın deniz seviyesinin altındaki toprak ve ovalarından daha yüksek bölgelere doğruydu. Akdeniz'in alçak bölgelerinin terk edilmesi geri dönüşsüz bir süreç değildi. Tersine, çevrimli bir hareket söz konusuydu. Havzanın alçak bölgelerinin

sonraki kolonizasyonu, tarımsal üretimin bütün dünyada ivme kazandığı *Pax Britannica*'nın parlak döneminde gerçekleşti. 18. yüzyılın ortasından itibaren yeni girişimlere, önce o sırada o kadar yüksek talebe sahip pamuk, 1840'lardan sonra ise buğday ekimi için ekili arazinin genişletilmesi eklendi. Bu gelişme, alçak bölgelerdeki toprakların akaçlanarak 17. ve 18. yüzyılların otlaklarının ve boş arazilerinin yeniden tarım arazilerine çevrilmesini kapsıyordu. *Pax Britannica* döneminde dünya buğday üretimi iki katından fazla artarak 1831-40 arasında 916 milyon kileden 1881-87'de 2.120 milyar kileye çıktı.[26] 19. yüzyılda ürkek bir şekilde başlayan tarımsal genişleme süreci, 20. yüzyılın başında hız kazandı ve örneğin Ebro, Kilikya ve Tesalya ovaları sürekli yerleşime açıldı. Diğer bölgelerin II. Dünya Savaşı'nın sona ermesini beklemesi gerekti. Bu açıdan, Akdeniz'in 19. yüzyıl sonundaki görünümü 16. yüzyıl sonundaki görünümüne 19. yüzyıl başındaki görünümden daha çok benziyordu vardı.

1870'lerde Küçük Buzul Çağı'nın sona ermesi ve 20. yüzyılın başında sıtmayı sivrisineğin taşıdığının anlaşılması bu görünümü temelden değiştirdi.[27] Akaçlama şirketlerinin ve merkezi ve yerel yönetimlerin 1850'lerle 1950'ler arasında kıyılardaki ve iç bölgelerdeki ovaların ıslahında gösterdikleri başarı büyük ölçüde bu iki etkene bağlıydı. Hammadde talebinin artmasıyla birlikte bu iki gelişme ovaları sürekli ekime açtı, ekili alanları genişletti ve dolayısıyla tahıl üretimini arttırdı. 15. ve 16. yüzyıllarda lüks mal ticaretine hizmet eden ve daha sonra yerel ürünlerin toplandığı ve dağıldığı bölgesel merkezlere dönüşen liman kentleri 19. yüzyıl ortasından itibaren tahıl ve pamuk üretiminin patlamasıyla birlikte yeniden canlandılar.

Haritalar ve Savaşlar: 16. Yüzyılda Akdeniz'in Haritalanması

Carla Keyvanian

Tarihsel haritalara ilişkin araştırma sayısı son 20 yılda hızla arttı. Yeni literatür, kartografinin ölçüm ve izdüşüm sistemlerinin gelişimi gibi teknik yanlarını incelemeyi sürdürmekle beraber, haritaların bir yerin koordinatlarının saptanmasından daha karmaşık mesajlar veren simgesel nesneler olarak yorumlanmasına da vurgu yapılmaya başlanmıştır. Bu çalışmaların sayısındaki artış, kısmen sanat ile bilim arasındaki bulanık sınıra -erken modern çağ haritalarının, coğrafi bilginin resimlerle iletilmesi nedeniyle her iki tarafında da yer aldığı bu çizgiye- duyulan ilgiyle bağlantılıdır. Haritaları zengin ya da bilgili hamiler için bu kadar istenir kılan sanatsal ve bilimsel gelişimin bir arada ifadesi, şimdi de onları disiplinlerarası bir yaklaşıma yatkın olan araştırmacılar için birincil araştırma nesnesi kılmaktadır.[1]

Kartografik çalışma sayısındaki patlamanın bir diğer nedeni de haritaların, içinde yaratıldıkları toplumların dünya görüşüne ayrıcalıklı bir erişim olanağı sunmasıdır.

Rönesans haritaları bilimsel ve sanatsal gösterim biçimlerini birleştirmekle kalmıyor, coğrafi ve tarihsel gözlemleri, bitki örtüsüne, faunaya ve yerel halkın alışkanlıklarına ilişkin bilgileri de

bir araya getiriyordu. Bu zengin görsel kaynaklar 1970'lerde ve 1980'lerde semiyotik kuramlar ışığında incelendi ve anlamlı işaret sistemleri olarak yorumlandı.[2] Haritaların, mesafeleri ve yerleri, yapıldıkları dönemin bilgi ve teknolojisinin elverdiği ölçüde doğru olarak gösteren 'tarafsız' nesneler olduğu yolundaki geleneksel inanç büyük oranda terk edildi ve yerini, haritacıların çizimlerinde yer alan gerçekliği yorumladıkları ve kimi zaman da bilinçli olarak çarpıttıkları bulgusuna bıraktı. Haritalar da elbette, onlara bakan kişilerin dünyaya bakışını şekillendiriyordu. Dolayısıyla kartografi araştırmaları giderek artan boyutta haritaları hem haritacıların hem de müşterilerinin temsil sistemlerine (ya da ideolojilerine) tanıklık eden nesneler olarak ele almaya başladı.[3]

16. yüzyıl Avrupa'sında hızla yaygınlaşan Akdeniz ada ve limanları haritaları bu açıdan özellikle ufuk açıcıdır. Bugüne kadar toplu halde incelenmeyen bu haritalar, elinizdeki makalenin odağını oluşturmaktadır. Bu haritaların belirgin özelliklerinin saptanması dönemin harita yapımına ilişkin bazı gözlemlere yol açar, ancak daha önemlisi bu haritalar Doğu-Batı ilişkileriyle bağlantılı daha geniş konulara ışık tutabilir. Bu haritalara ve açıklayıcı notlarına yakından bakmanın bu ilişkinin daha ayrıntılı bir resmini ortaya çıkardığına inanıyorum. Makalemin sonunda, çizimlerin Avrupalıların Doğu Akdenizlilere ilişkin algısı hakkında bazı ilk sonuçlara varıyorum. Bu amaçla, söz konusu haritaları hem dönemin harita yapımı bağlamında, hem de atıfta bulundukları özel tarihsel olaylarla bağlantılı olarak inceliyorum.

Akdeniz haritalarının yaygınlaşması, dönemin bir bütün olarak Rönesans haritacılığına damgasını vuran teknik gelişmeleriyle ilgili daha geniş bir yayılma olgusunun parçasıdır. Erken modern kartografyanın gelişimindeki en etkili olay, Klaudios Ptolemaios'un MS ikinci yüzyılda İskenderiye'de yazılan *Geographike*'sinin yeniden bulunmasıydı. Bu yapıtta o dönemde bilinen 8000'i aşkın noktanın betimlemeleri, yerleri ve uzaklıkları ile betimlediği bölgelerin haritalarının nasıl çizileceğine ilişkin yönergeler vardı. Metnin Yunanca kopyaları varlığını sürdürmüştü, 1406'da Toscanalı bir araştırmacının Latinceye çevirerek daha geniş bir okur kitlesinin

yararlanmasını sağlamasından sonra, 15. yüzyılda bu kadim metin haritacılıkta devrim yaptı. Ortaçağ'ın Hıristiyan sembolizmine dayanan gösterim sistemleri yerini önceden belirlenmiş bir enlem ve boylam dizgesine bıraktı. Böylelikle coğrafya bilgisinin dönüşümü de Rönesans'ın bilimsel gelişmeleri arasına katıldı. Bu noktadan itibaren *Geographike*'nin çevrildiği ülke olan İtalya haritacılık alanına egemen oldu; Hollanda'nın bu egemenliğe rakip olduğu 17. yüzyıla kadar haritacılık merkezleri Venedik ve Roma idi.[4] Leonardo da Vinci'nin 1502 tarihli Imola haritası ilk anıtsal geometrik ya da ortogonal haritadır, yani ölçüme dayanan ve üç boyutlu gösterimlerden arınmış bir kent planıdır.[5] Sonraki yıllarda, yeni oluşan merkezi devletler tarafından idari ve askeri amaçlarla kullanılan birçok ortogonal harita yapıldı.[6]

Haritaların estetik ve eğitsel özelliklerini takdir eden sanatseverler ve yerinden kalkmadan dünyayı tanımak isteyenler de harita talebinin artmasına katkıda bulundu. Rönesans'ın resim alanındaki ilerlemesi haritacılığa da yansıdı, haritaların gerçek gibi olma özelliğini ve dolayısıyla halkın gözünde değerini arttırdı. Bu kitle kent görünümlerini, peyzaj geleneğinden etkilenen resimleri tercih ediyordu.[7] Genellikle kent sınırlarının ölçekli profiliyle sanatçının kentsel dokuyu yansıtmasını birleştiren havadan, yani kuşbakışı görünüm çok beğeniliyordu.[8] Peyzajdan farklı olarak kuşbakışı görünümler, doğada varolan bir görüntüyü yeniden üretmeyen haritalardır, en azından ilke olarak. Uçakların ve sıcak hava ile dolu balonların ortaya çıkmasından önce, kentler sözde incelendikleri yüksek noktalardan bile, bu resimlerde gösterildiği gibi görünüyor olamazdı; bunlar kurgu görüntülerdi. Diğer bir deyişle kuşbakışı, coğrafi ve başka bilgileri sunmayı amaçlayan bir soyutlamanın görsel betimlemesiydi ve dolayısıyla günümüz haritalarına akrabaydı. Geometrik planlar bazen aynı kâğıtta yer alsa bile burada ele alacağım Akdeniz kenti haritalarının tamamı bu türdendir.

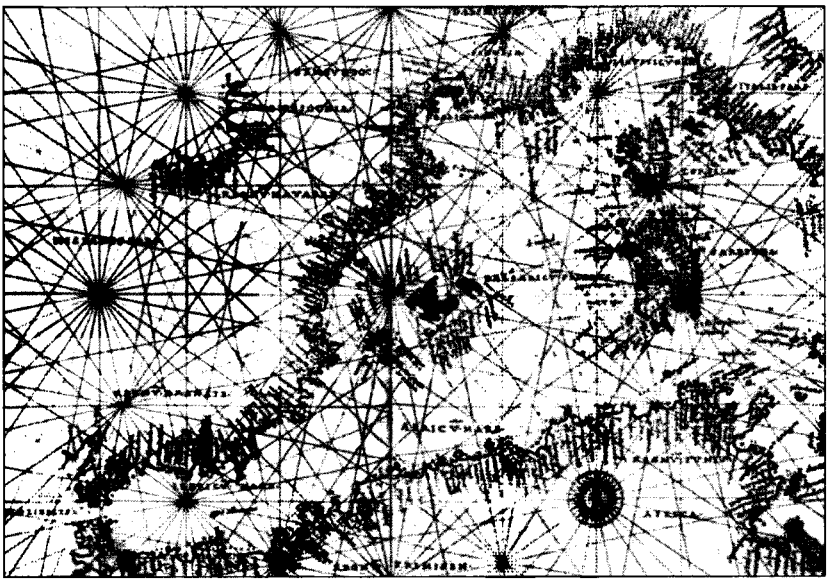
16. yüzyıl Avrupa'sında harita yapımının patlamasını açıklamak için geleneksel olarak iki etkene değinilmiştir. Bunlardan birincisi, matbaacılığın gelişmesiyle birlikte haritaların ucuza çoğaltılıp geniş kitleler için erişilebilir kılınmasıdır. Matbaanın, yazılı yapıt-

ların yaygınlaşması, okuryazarlığın artması ve 16. yüzyıl Avrupa toplumunun dönüşümü aracılığıyla yaptığı devrimci etki kapsamlı olarak irdelenmiştir.[9] Basılı görsellerin yaygınlaşması da bu süreçte kritik rol oynamıştır. Fotoğrafçılığın ortaya çıkmasından önce görsel bilginin kitlesel yaygınlaşmasının tek aracı matbaa baskısıydı.[10] Harita örneğinde, uzak kent ve bölgelere ilişkin basılı ucuz görseller, nüfusun geniş kesimlerine ulaşarak dünyaya bakışı şekillendirdi.

Ancak, matbaalar yalnızca beğenilmeye ve talep edilmeye başlayan nesnelerin üretimini kolaylaştırıyordu. Nitekim, bu popüler görsellerin üretiminin yanı sıra tek tek üretilen pahalı harita yapımı da hız kazandı. Bunlar genellikle, denizcilerin Ortaçağ'dan beri seyir destek aracı olarak kullandığı deniz haritaları, portolan haritalarıydı. Akdeniz'in büyük boş alanına odaklanan ve kıyı profili ve girinti-çıkıntılarının şaşırtıcı bir doğrulukla resmedildiği bu eski portolan haritaları Avrupalı deniz yolcularının dünyasından geliyordu. 15. yüzyılın sonuna kadar esas olarak sembolik bir işlevi olan Ortaçağ kara haritalarından farklı olarak Ortaçağ portolan haritaları deniz yolculukları için kritik önem taşıyan bilgileri verebilmek için pusula ve ilkel bir teodolit kullanılarak çizilirdi. Limanların ve kıyı yerleşimlerinin adları dikkatle yazılır, tehlikeli sığlık ve kayalıklar belirtilir ve pusula noktalarını ve rüzgâr yönlerini temsil eden çizgiler haritayı ağ gibi kaplardı.[11]

Bu pratik seyir araçlarının çok azı denizde kullanımın yıpratıcı ve bozucu etkisine dayanabildi. Varlığını koruyabilen portolan haritalarının büyük çoğunluğu süs eşyası niteliğindedir; bunları ısmarlayan zenginler, coğrafi bilgiye olan tutkularını sergilemek için onları çalışma odalarına asarlardı. Gemilerde kullanılan haritaların bu lüks kopyaları, zarif rüzgârgülü, kadırga, karavela resimleri, küçük kent, hayvan ve bitki eskizleri ve kıyı bölgelerinin siyasal ya da dini bağlarını gösteren bayrak ve sembollerle süslenirdi (Bkz. Şekil 1).

16. ve 17. yüzyıllardan kalan portolan haritası sayısı, önceki iki yüzyıldan kalanların dört katıdır.[12] Dayanma oranlarının değişkenliği hesaba katılsa bile, sayılar gelişen bir pazara işaret etmektedir. Doğru coğrafi bilgi ile ustaca yapılmış görseller bileşi-



Şekil 1: Battista Agnese, Batı Akdeniz'in Portolan Haritası, yaklaşık 1544, Library of Congress

minin yoğun emek içeren bileşimi bu haritaları lüks nesne haline getiriyordu. Bunlar genellikle en zengin soylular ya da kraliyet ailesi mensupları tarafından ısmarlanırdı. Rönesans sırasında haritalara duyulan bu hayranlığı açıklamak için çeşitli varsayımlar geliştirilebilir. Haritalar teknik gelişmelerden yararlanarak fiziki gerçekliği daha iyi yansıtır hale gelmişlerdi ve dolayısıyla bakana daha çok entelektüel keyif veriyorlardı. Tanıdık yerleri haritalarda bulmanın, bilinmeyen topraklara duyulan merakın haritalardaki yansımalarına bakarak giderilebileceği güvenini uyandırdığı da savunulabilir. Ve belki de Yeni Dünya'nın keşfinin ve bu keşifle birlikte eski sınırları bir anda buharlaştığı bir dünya algısının yarattığı başdönmesinin ardından, haritaların sunduğu görsel ve sembolik egemenlik duygusu, bu huzursuz edici yerini kaybetme ve belirsizlik duygularını giderici bir rol oynuyordu. Bu etkenlerin hepsinin ortak etkisi olmuş olabilir. Bu bileşenlerin hangisinin ne kadar etkili olduğu bir yana, 16. yüzyılda görkemli portolan talebinde ucuz basılı haritaların artışına paralel bir artışın yaşanması,

harita talebinin yalnızca ucuza elde edilebilmelerinden kaynaklanmadığını göstermektedir.[13]

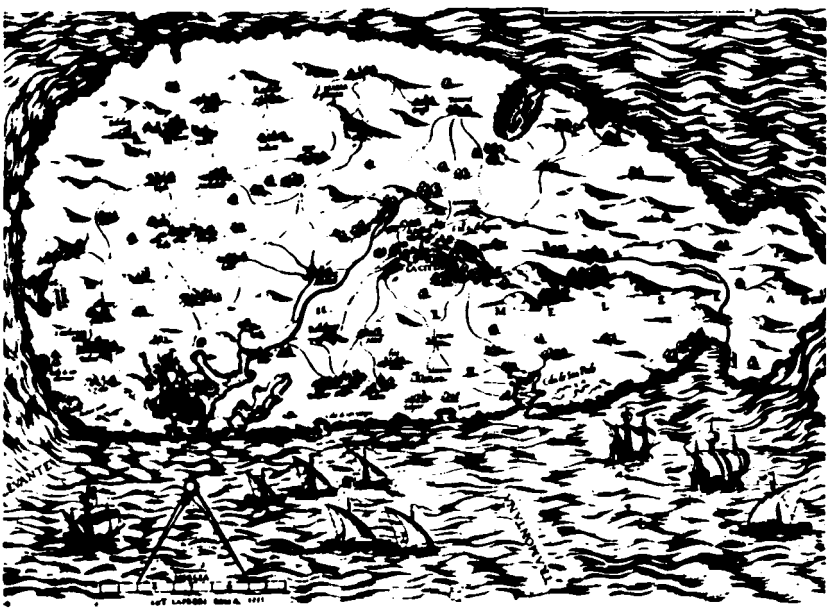
16. yüzyılda haritaların yaygınlaşmasını açıklamak için sıkça kullanılan bir diğer gerekçe de, Atlantik ötesindeki toprakların keşfinin yarattığı coşkunun yeni bulunan toprakların haritasını çıkarma gereksinimini kamçılamasıdır.[14] Keşiflerin psikolojik etkisi rol oynamış olabilir; ancak Coğrafi Keşifler Çağı ile harita yapımı arasında kolay bir eşitlik kurma eğilimi, 16. yüzyılda yapılan her Yeni Dünya haritasına karşılık Akdeniz çevresindeki ülkelerin yaklaşık üç haritasının yapıldığı gözlemi ile sorgulanmıştır. İtalya'daki birkaç önemli koleksiyona bakmak yeterli olacaktır; örneğin Floransa'daki Milli Kütüphane'de bulunan 300'ün üzerinde basılı haritadan yalnızca bir avucu Yeni Dünya'ya aittir. Roma'daki Vatikan Kütüphanesi'nde de benzer bir oran söz konusudur; kataloglanmış 160 haritanın hemen hepsi Avrupa ve Akdeniz'e, yalnızca biri Amerika'ya aittir; üçü dünya haritasıdır; üçü Asya'yı, biri de Afrika'yı göstermektedir.[15]

Genellikle dikkatten kaçmış bir olgu, dönemin Akdeniz haritalarının birçoğunun Osmanlılarla olan çatışmalarla bağlantılı olduğudur.[16] Pek çok durumda, Akdeniz'deki bir kentin ya da adanın ilk haritası, çarpışmaların bir evresini betimlemek için yapılmıştır. Stratejik üslerin egemenliği için Osmanlılarla girişilen çatışmanın dolaysız ekonomik sonuçları vardı ve savaşın seyrinden doğrudan etkilenenler, yalnızca geçimi ticarete ve gemilerin ve yüklerinin ticaret limanlarına güven içinde varmasına bağlı kişiler değildi. Herkes şu ya da bu şekilde bu işten pay alıyordu, çünkü gündelik kullanılan malların tedariki ve fiyatları herkesi etkiliyordu. Çatışmanın seyrine ilişkin güncel bilgi gereksinimi en etkili biçimde görsel olarak karşılanabiliyordu ve ilgili bölgelerin haritalarına talebi arttırıyordu. Bu dönemde harita yapımının altında yatan temel neden, uzak topraklara duyulan merak değil, yakınlardaki savaşların gidişatıyla ilgili anlık kaygılardı. 16. yüzyılda Yeni Dünya yalnız coğrafi olarak değil, zaman içinde içereceği ticari fırsatlar ve kültürel dönüşümler açısından da çok uzaktaydı. Avrupa nüfusunun çoğunluğunun günlük hayatı bu dönemde Akdeniz'i her zamankinden de yoğun bi-

çimde saran eski ve karmaşık ticaret yolları ağından etkileniyordu. Örneğin, 1565 Osmanlı kuşatması (Büyük Kuşatma olarak bilinir) sırasında oluşturulan çok sayıda Malta haritasına bakın. Malta Şövalyeleri askeri tarikatı, takviye kuvvetlerin gelmesi Osmanlı ordusunu geri çekilmek zorunda bırakana kadar o yılın Mayıs ve Eylül ayları arasında kaleyi savundu. Kuzey Afrika kıyılarındaki nüfuz alanı ile Sicilya arasında yer alan Malta'nın kontrolünü ele geçirmek Osmanlılar için tayin edici bir zafer olacaktı. İtalyan adalarına bu kadar yakın bir düşman üssünün oluşturacağı tehdidi anlamak için, Avrupalıların haritaya göz atmaları yeterliydi.

Haritaların yaygınlaşması ve karşıladıkları talep, günümüz gazetelerinin atası olan basılı *broadsheet* gazetelerin yaygınlaşmasına bağlıydı. Genelde kullanılan adlarıyla bu *avvisi* (İtalyanca 'bildirim' ya da 'uyarı' sözcüğünden gelir) başlangıçta prenslerin ya da başka yöneticilerin hizmetindeki gözlemcilerin efendilerini ekonomik ve siyasal gelişmelerden haberdar etmek için hazırladıkları özel raporlardı. 16. yüzyılda, *avvisi* halka satılan ve yakındaki ve uzaktaki olaylar, özellikle de savaşlar hakkında haber veren basılı yayınlara dönüştü ve satın almak için ödemek gereken küçük madeni paranın adıyla, *gazzette* olarak da adlandırılmaya başlandı. Tek yaprak ya da küçük risale halinde satılan bu yayınlarda genellikle görseller de vardı.[17]

Malta haritaları ve ilerde ele alacağım başka örnekler bu *avvisi* için çiziliyor ve Avrupa'yı kaplayan ve haberlerin hızla iletilmesine olanak sağlayan posta ağı sayesinde kısa sürede dağılıtılıyordu. Osmanlıların Malta'dan kesin olarak çekildiği haberi Roma'ya yalnızca altı günde ulaştı, Brüksel'e ulaşması ise 11 gün daha aldı. Kuşatmaya ilişkin ilk çizimli haberler, çizim ve baskı dahil, çatışmanın başlangıcından yalnızca bir ay sonra yayımlandı.[18] Bunu yeni haritalar izledi ve bu çatışma muhtemelen yüzyılın en sık resimlenen olayı oldu. Kuşatma yılı boyunca, mücadelenin çeşitli evrelerini belgeleyen 65 Malta haritası yayımlandı. Yalnızca İtalya'da yayımlananların sayısı 50'den fazlaydı.[19] Bu ilgi, savaşın sona ermesinden sonra da devam etti, izleyen 80 yılda çatışmaya ilişkin 70'ten fazla ayrı *avvisi* çizimi yayımlandı.[20]

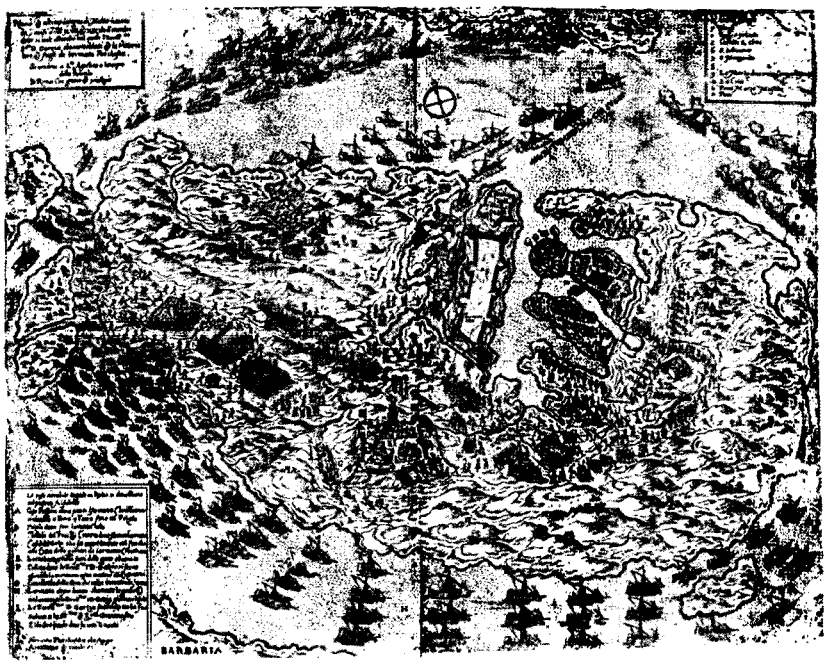


Şekil 2: Antonio Lafreri, Melita Insula (Malta Adası), 1551, Biblioteca Apostolica Vaticana, St.Geogr.I.73.

1565'teki Büyük Kuşatma'yı belgelemek için basılan ilk haritaların bir kısmı, Osmanlılarla daha önceki bir çatışma nedeniyle derlenen daha eski ve çok kaliteli bir haritaya dayanıyordu. Bu, bu tür basılı çizimlere adı verilmiş olan en önde gelen yayımcılardan biri, Romalı Antonio Lafreri tarafından 1551'de basılmış bir Malta haritasıydı (Bkz. Şekil 2).[21] Bu ince işlenmiş bakır klişe, portolan haritalar ve benzer bir tür olan *isolarii* (adaların haritalarını içeren ve gezgin olma heveslilerinin oluşturduğu bir pazara sahip kitaplar) ile birlikte, deniz yolculuğu kültüründen yararlanmıştı.[22] Tarihin ve yayımcının adının üstünde, üzerinde bir pergelin yer aldığı deniz mili cinsinden ölçek, çizimin güvenilirliğini gösteriyordu. Çerçevenin solunda boylam ve enlem (sırasıyla 39 ve 35 derece) yazılıdır. Kıyı büyük bir özenle çizilmiş; kentler minyatür çizimler olmakla birlikte, dikkatle etiketlenmiş ve titizlikle çizilmiş yollarla birbirine bağlanmış. Bu gerçeğe uygun görünüme perspektif de katkıda bulunuyor; yüksek bir noktadan görülen Malta dalgaların üstünde yüzen bir tahta parçasını andırıyor, 'kalınlığı' çerçevenin

okuyucuya en yakın kenarında görülüyor. Ada, dönemin Malta'yı bir Akdeniz balığı olan iskorpite benzeten betimlemesine uygun olarak balık (ya da balina) şeklinde çizilmiş.[23]

Haritanın etiketi, okuru Malta'nın Sicilya ile Afrika arasındaki koordinatları konusunda bilgilendirmenin yanı sıra adanın adını 'Melita, şimdiki Malta' biçiminde yazarak Malta Şövalyeleri tarafından bir Osmanlı saldırısına karşı başarıyla savunulduğunu da açıklamaktadır. Haritada çatışmaya başka hiçbir gönderme bulunmuyor, kadırga ve kalyonlar sakin seyir halinde yol alırken resmedilmiş. Bu, bir olayı sıcağı sıcağına yansıtmayı hedefleyen bir resim değil. Osmanlılarla 1551'deki çatışma kısa sürdü ve incelikli gravür Roma'da her şey sakinleştikten sonra çizildi. Büyük Kuşatma sırasında çizilen haritalar ise tersine savaşın belirli evrelerini göstermektedir. Adanın çizimine, donanmaların konumları, saldıranların ve savunmacıların ordugâhları ve taktik hareketleri, çarpışmadaki son gelişmeyi belgelemek için yeni baskılar yaratılması nedeniyle

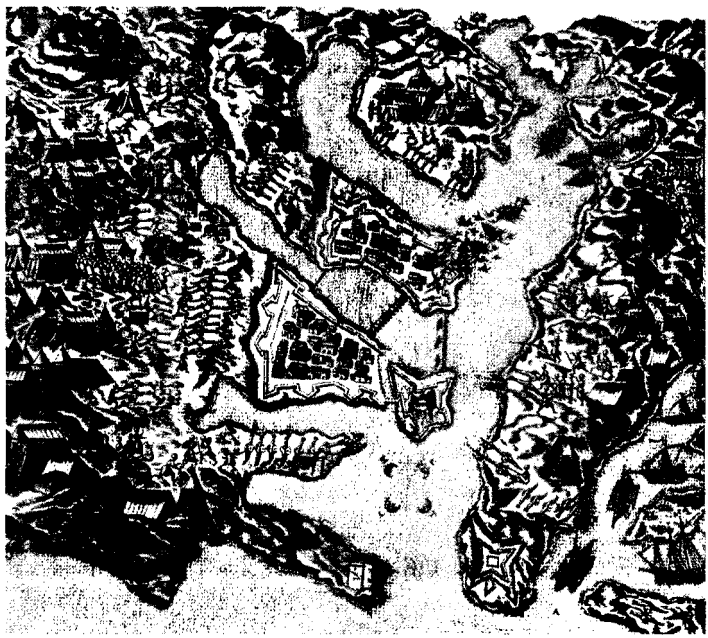


Şekil 3: Anonim, Malta, 1565(?), Biblioteca Apostolica Vaticana, Barb.P.IX.47.

bakır klişelerde hızla değişiklik yapılmasını gerektiren kritik ayrıntılar eklenmişti. Kimi zaman, birbirini izleyen iki baskıda gösterilen olaylar arasında yalnızca birkaç saat geçmiş olabiliyordu.

Bazı çizimlerde, yalnızca ada değil, yakınındaki topraklar da gösteriliyordu. Tarihsiz ve imzasız bir örnekte ölçeği son derece abartılı, çevresindeki denizler ise neredeyse adayı Sicilya'dan ve Afrika anakarasından ancak ayıran kanallara indirgenmiş, şekilsiz bir Malta çizilmiştir (Bkz. Şekil 3).[24] Bu kasıtlı çarpıtma Malta'nın Avrupa ile Afrika arasındaki sıçrama tahtası olarak sahip olduğu stratejik önemin altını çiziyordu. Çizim, Malta Şövalyeleri'ne uzun zamandır beklenen takviye kuvvetlerini getiren ve Sicilya'dan gelen donanmanın adaya ulaşmasına ilişkin birbiriyle bağlantılı bir dizi olayı betimliyor. Donanma hem batıda askerleri indirirken (resmin solunda), hem de daha sonra İtalya'ya gitmek için kuzeye dönmeden önce Malta'nın çevresinde dolaşırken (adayı çevreleyen gemi çemberleri) gösteriliyor. Bu güç gösterisinden etkilenen Osmanlıların taze kuvvetlerle çatışmaya girme yönündeki gönülsüz çabaları adanın üst tarafında, daha sonra kuzey kıyısından gemilerle uzaklaşmaları ise başka bir donanmanın üzerindeki 'Türk ordusu geri çekiliyor' yazısıyla gösteriliyor. Harekâtın gelişimi, adanın tamamını değil de çarpışmaların büyük kısmının yaşandığı liman bölgesini gösteren çok sayıda haber haritasında daha açık gösterilmektedir. Ağustos 1565'te basılan bir diğer Lafreri haritası buna örnektir. Burada sunulan örnek ise, çeşitli Lafreri klişelerini satın almış ve Roma piyasasına 17. yüzyılın ilk onyılları boyunca egemen olmuş gravürcü, matbaacı ve yayıncı Giovanni Orlandi tarafından yeniden yapılmış bir baskıdır (Bkz. Şekil 4).[25]

Bu çizimin aslı ise çatışma devam ederken basılmıştı. Çizim alelacele oluşturulmuş gibidir, çeşitli perspektifler bir aradadır. Örneğin, Osmanlı ordugâhının çadırları neredeyse havada durur gibidir, istihkâmların ise planı çizilmiştir. Açıklama yazısı haritanın yeterince işlenmiş olmamasından dolayı özür dilemekte, Malta'dan gelen güncel haberleri hızla yansıtmak gerektiğini dile getirmektedir: 'Her şey gerektiği kadar pürüzsüz değilse, kabahat bu çalkantılı günlerindir; bu çizimi Malta'dan gönderenler haberleri iletme telaşı için-

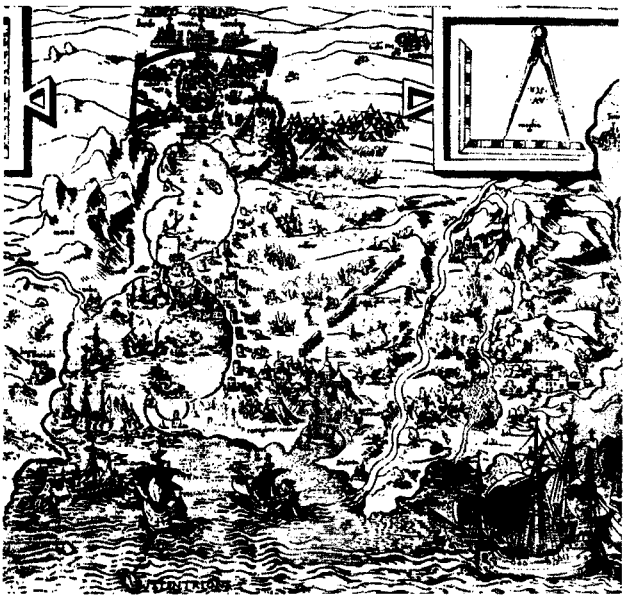


Şekil 4: Antonio Lafreri, Giovanni Orlandi, Malta Limanı (detay), 1565/1602, Gabinetto Nazionale delle Stampe, Roma.

deydiler.' Çatışmanın gelişimine ilişkin bilgi adadan düzenli olarak gönderiliyor, anakarada klişeye işleniyor ve basılıyordu; ancak bu, üretim koşullarına açıkça değinen ender açıklamalardandır. Baskının temel aldığı çizimin Malta Şövalyeleri'nin o sıradaki askeri mühendisi Girolamo Cassar'ın elinden çıktığı anlaşılmaktadır.[26] Cassar'ın çiziminde, istihkâmların -haritacının askeri amaçlı ölçekleme sistemlerine aşinalığını gösteren- geometrik planının ince konturları koyu kırmızı mürekkeple vurgulanmıştır. Sayfanın kalanı, mavimsi yeşil suluboyayla kaplanmış neredeyse bütünüyle boş bir alandır; basılı haritada ise bu alan çadırlarla ve göğüs göğüse çarpışan ya da topları ateşlemeye koşturan Türk ve Hıristiyan figürleriyle doludur. Bir planın geometrik yapısı içinde yer alamayacak bu renkli detaylar, tutarlı bir teknik çizimle bağdaşmasa da geniş kitlelerin ilgisini çekmek için gerekliydi. Yayıncı, yazdığı açıklamayla bu tutarsızlıkları zekice lehine çevirdi; çizim kurallarının gereklerinden gerçeklik ve güncellik uğruna vazgeçilmişti.

Bu haritalar, o dönemde Akdeniz'de oluşmaya başlayan bir öykünün bıraktığı izlerdir. Bu öykünün önemli kişilerinden biri, Akdeniz'den fazla uzak olmayan bir yerde, Lyon Körfezi'nde Rouergue'de 1494'te (bazı kaynaklara göre 1498'de) önemsiz bir soylu olarak doğan Jean de Valette idi. 20 yaşlarındayken, aile servetinden pay alma umudu olmayan birçok küçük oğulun yaptığı gibi talihini arayarak, Malta'ya yerleşmeden önce Rodos'un St. John Şövalyeleri adıyla bilinen askeri tarikata katıldı. Haşin yapısı bir yandan hızla ilerlemesini sağlarken (kısa sürede kadırga kumandasına yükseldi) başını belaya da soktu. Kendisine gerekli saygıyı göstermeyen bir sivili öldüresiye dövdüğü için Malta takımadaları içinde yer alan Gozo'da hapsedildi, sonra da Trablus'a sürgün edildi. Affedilmesinden sonra Osmanlıların eline geçti ve bir esir değişimi sayesinde serbest kalana kadar bir yıl boyunca bir Osmanlı kadırgasında kürek çekti. Serbest kaldıktan sonra hızla ilerledi ve 1546'da Trablus'a vali olarak döndü. Osmanlılar 1551'de Trablus'a saldırdığında, de Valette kenti terk etmek zorunda kaldı ve Malta'ya çekildi. O yılın tarihini taşıyan balina biçimindeki Lafreri çizimiyle anılan çatışmada adayı savunmada daha başarılı oldu. Yıllarca Trablus'u geri alma ve içinde yükselmeye devam ettiği tarikatın merkezini oraya taşıma umudunu korudu. Bu umut hiç gerçekleşmeyecekti. 1565'te Büyük Kuşatma karşısındaki savunmaya tarikatın Büyük Üstadı ve başkumandanı olarak önderlik ettiğinde 70'ine yaklaşmıştı. Başarısı hemen taltif edildi; Roma'da ve ta İngiltere'de onuruna şükran törenleri düzenlendi ve kendisine kardinallik teklif edildi. Reddetti ve dişiyle ve tırnağıyla savunduğu adada kalmayı nihayet kabullenmiş olarak Malta'ya döndü. Kuşatmadan altı ay sonra, daha sonra başkent olacak ve kendi ismini taşıyacak olan müstahkem kalenin temel taşını yerleştirdi.[27]

Jean de Valette'in gözünü korkutan düşman, Avrupalıların Dragut ya da Dorgut diye tanıdığı Turgut Reis'ti. Anadolu'da köylü ana-babadan (bazı kaynaklara göre Rum anneden) doğan Turgut, durumunu iyileştirmek için kendi toplumsal konumundaki kişilere açık olan az sayıda yoldan birini tuttu, korsanlara katıldı. Hızla yükselerek efsanevi Barbaros Hayrettin'in yardımcısı oldu. Kor-



Şekil 5: Agostino Musi, Tunus (detay), 1535, özel koleksiyon.

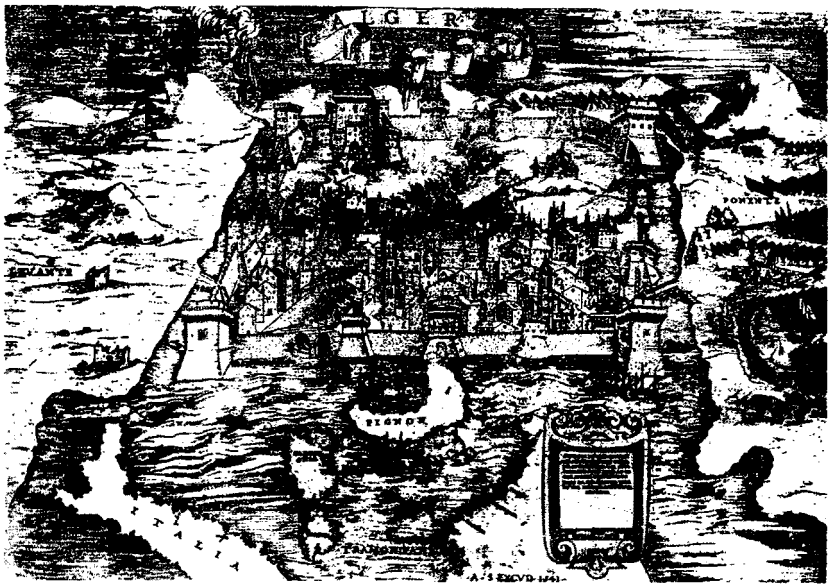
sanlığın gelişen bir işkolu olduğu bir dönemde, Barbaros 1546'da öldüğünde, Berberistan korsanlarının tartışmasız reisi oldu. Sultan, kişisel cesaretleriyle tanınan, ama mütevazi ailelerden gelen korsanları orduya kabul ederdi. Turgut Reis, zaferle sonuçlanan Trablus seferini Kanuni Sultan Süleyman'ın sancağı altında başarıyla yönetti ve kente vali olarak atanarak ödüllendirildi. Büyük Kuşatma sırasında yaşlıydı (değişik kaynaklara göre ya 70 ya da 80 yaşındaydı), ancak yine de sultanın emriyle, bütün önemli konularda danışmanlık yapmak üzere sefere katıldı. Çarpışmaya girmekten çekinmedi ve ölümcül biçimde yaralandı. Cenazesi Trablus'a dört savaş gemisi eşliğinde götürüldü.[28]

Malta kuşatması yalnızca Turgut Reis'in kişisel destanının son perdesi değildi, Akdeniz'deki stratejik müstahkem mevkilere ilişkin bir dizi çarpışmanın da doruk noktasını oluşturuyordu. Büyük Kuşatma ile sonlanan evre, Barbaros'un Osmanlılar adına, 1534'te Tunus'u yerel Hafsi hanedanından ele geçirmesiyle başladı. Malta ve Sicilya'nın artık bu Osmanlı üssünün kolayca vurabileceği

mesafede olmasından kaygılanan İmparator V. Charles, İspanyol, İtalyan ve Alman gemilerinden oluşan bir donanma gönderdi, limanı koruyan ikiz La Goletta kalelerini fethetti ve 14 Temmuz 1535'te kenti aldı.

Tunus'un, ya da daha doğrusu liman çevresindeki alanın en erken haritasını bu olaya borçluyuz. 1530 yılı dolaylarında Roma'da yıldızı parlayan Venedikli gravürcü Agostino Musi (ya da Agostino Veneziano), bu olayı belgeleyen bir çizim yayımladı (Bkz. Şekil 5).[29] Haber haritasının bu erken örneği, denizciliğin portolan haritaları ve *isolarii* geleneğine borcunu açıkça göstermektedir. Kıyı çizgisi yine dikkatle çizilmiş, neredeyse yalnızca sembolik eskizler halinde gösterilmiş de olsalar kentlerin yer ve adları, akarsuların ad ve yatakları ve topografya titizlikle belirtilmiştir. Soldaki uzun açıklama, tepelerin verimliliği ve bahçelerin yerleri, Hıristiyanların ordugâh kurduğu Kartaca harabeleri ve limanların giriş-çıkışa uygunluğu hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. Haritanın içerdiği ayrıntılı bilgiler, genelde hayali çizimlere yol açan genel gezgin anlatılarından değil, ayrıntılı görgü tanığı rapor ve çizimlerinden gelmiş olmalıdır. Sağ taraftaki yazılarda, yayın yılının ve çizerin adının başharflerinin yanı sıra bir pergel ve ölçek yer alması haritanın doğruluğu algısını güçlendirmektedir.Ölçek aletlerinin belirgin bir şekilde çizilmesi, Lafreri'nin balina şekilli Malta haritasında olduğu gibi burada da ölçülerin güvenilirliği iddiasını ifade etmektedir. Tarihsel bir olayı gösteren bir baskıda ise, gerçeğe uygunluk konusundaki örtük güvence, çizimin konusunu oluşturan olay da dahil olmak üzere çizimin bütününü kapsıyordu. Haritanın savlanan coğrafi güvenilirliği, tarihsel inanılırlığını ve titiz müşteriler nezdindeki çekiciliğini arttırıyordu. Gezginlerin anlatılarına dayanarak çizilen hayali uzak diyar resimlerinden hoşnutsuzluğu giderek artan müşterilerin aradığı güvenilir haberler, böyle doğru çizilmiş bir haritada bulunabilirdi.

1535'te Tunus'ta kazandığı başarıyla cesaret bulan V. Charles dikkatini Cezayir'e çevirdi, onu da Osmanlılardan alarak Kuzey Afrika'daki denetim zincirlerini kırmayı umuyordu. 1541'de kente saldırdı. Ancak bu defa, Barbaros ve Turgut Reis'in güçlü savun-



Şekil 6: Antonio Salamanca, Cezayir, 1541, özel koleksiyon.

ması, imparatorun gemilerini perişan eden bir fırtınayla birleşince sefer felakete dönüştü. İtalya'ya dönmeyi başarabilen gemilerden birinde, olağanüstü bir görgü tanığı, daha sonra Amsterdam'ın hayranlık uyandırıcı bir kuşbakışı çizimiyle meşhur olacak Hollandalı Cornelisz Anthonisz vardı.[30] Anthonisz'in seferden getirdiği Cezayir çizimini Lafreri'nin selefi ve sonunda ortağı olan Antonio Salamanca, kurnaz gazeteci zamanlamasıyla uyarladı, klişeye kazıdı, bastı, yayımladı ve dağıttı (Bkz. Şekil 6).[31]

Cezayir haritasıyla altı yıl önceki Tunus haritası arasında çeşitli farklar var. Birincisinde, kent ve istihkâmları çok daha ön planda. Binalar bir Kuzey Afrika kentinden çok, Hollandalı çizerin aşina olduğu kent ortamlarına ait olan sivri çatılara ve baca külahlarına sahip. Ama surlar, burçları ve bir kentin daima en belirgin unsurunu oluşturan müstahkem kalesiyle birlikte büyük bir titizlikle resmedilmiş. Öte yandan, Cezayir çiziminde ne ölçek ne de pergel şekli yok. Ayrıca dikkatle yazılmış yer adları ve Tunus çizimindeki ayrıntılı bilgiler, örneğin toprağın verimi ya da limanların kullanış-

lılığı da yok. Cezayir haritası, Anthonisz'in, seferin felaketli sonucu dikkate alınırsa karaya ulaşamama ihtimali bile olan bir gemide yaptığı çizime dayanıyor. Araziyi ölçme ya da yerel bilgi derleme şansı olmamıştı ve basılı haritanın, gösterilen bölgeyle ilgili böyle bir bilgiyi içerme iddiası yoktu.

Ancak, Tunus ve Cezayir haritalarının genel yapısı ve bileşimi birbirine çok benzemektedir. Bu pek şaşırtıcı değildir, çünkü Agostino Musi, Salamanca'nın, coğrafyacıların buluşma noktası olan matbaasının esas gravürcüsüydü. Tunus haritası muhtemelen Cezayir haritasıyla aynı yerde yapıldı.[32] Her iki haritada da ön planda gemilerle süslü deniz yer almakta, Hıristiyan orduları ve ordugâhı sağ tarafta gösterilmektedir; her ikisinde de esas konu, geniş topraklar tarafından çevrelenmiş ve çerçevelenmiş olarak yerleştirilmiştir; her ikisinde de haritanın dört kenarının her birinin ortasına açık olarak yazılmış coğrafi yönler dikkat çekici bir şekilde gösterilmiştir. Daha öz olarak dile getirilecek olursa, iki haritanın da yönelimi aynıdır, güney yukarıda yer almaktadır.[33]

Modern kartografya kuralları kuzeyin yukarıya yerleştirilmesini öngörmeden önce, Ortaçağ haritaları, Kutsal Topraklar'a saygı gereği, doğuyu yukarıya yerleştirirdi ('oryantasyon' terimi buradan kaynaklanır). 16. yüzyılda ise haritanın yönelimini haritacı, genellikle de çizdiği bölgenin kendi konumuna göre ne yönde olduğuna göre belirliyordu. Örneğin kuzey Avrupa'da yapılan bir Roma haritasında güney yukarıda, kuzey Avrupalı'nın Ebedi Şehir'e ulaşmak için yüzünü çevirmesi gereken yönde olurdu. Roma'da yapılan Roma haritalarında ise yukarıda genellikle doğu olurdu. Bunun nedeni Hıristiyan sembolizmi değil, çizimi yapan kişinin genelde kentin batısında yüksek bir gözlem noktası olan Janiculum Tepesi'nden kenti çizerken yüzünü doğuya dönmesiydi. Levant'ın kıyı kentlerini gösteren haritalarda da doğu yukarıda olurdu; sembolik değer de söz konusuydu elbette, ama bu yönelimin temel nedeni, bu kentlerin genellikle, yaklaşan bir gemiden göründükleri gibi çizilmesiydi. Aynı nedenle, Tunus ve Cezayir gibi Kuzey Afrika kentlerinin haritalarında genellikle güney yukarıda olurdu.

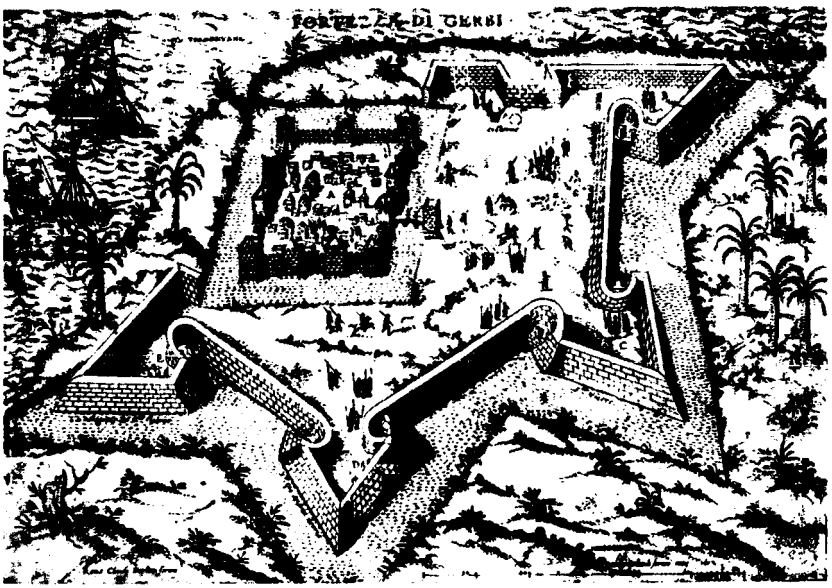
Salamanca'nın Cezayir ve çevresini gösteren gravürü iki âdete uygundu. Kent yaklaşan bir gemiden görüneceği gibi çizilmişti ve Cezayir, çizimi yapanın rahatça görebilmesi için bir eğik düzleme çıkarılmıştı. Çizimin geri kalanı ise, İtalya ile İspanya arasında duran bir haritacının açısından yapılmıştı. Çizim, aşağı, yani güneye doğru bakarak, kendisiyle Kuzey Afrika kıyısındaki Cezayir arasındaki her şeyi gören haritacının hayali bakışını yansıtmaktadır. Ayaklarına en yakın yerler, güney İtalya ve İspanya resmin alt tarafında, Akdeniz ortada, Cezayir de üsttedir. İtalya ve İspanya'nın çizimde yer alabilmesi için ağır bir coğrafi çarpıtmaya gidilmiştir. Açık ki her ikisi de, İspanya'dan gelen ve İtalya'da çalışmakta olan yayıncı Salamanca için çok değerliydi. Daha da önemlisi, her iki ülke de Cezayir seferine çok sayıda gemi ve asker göndermişti. Kuzey Afrika kentinin Avrupa'ya yakınlığının abartılması, bu Osmanlı üssünün yarattığı tehdit duygusunu kuvvetlendiriyor; çizimin her bölümünün ve orantısının gerçeğe uygun olduğu konusunda gözünü kırpmadan güvence verirken bir yandan da okuyucuları 'Cezayir'in İtalya ve İspanya karşısındaki konumuna dikkat' etmeye çağıran açıklama da bu tehdit duygusuna katkıda bulunuyordu.[34]

Tunus ve Cezayir haritaları 30 yıl sonra ünlü bir kent görünümleri derlemesi olan *Civitates Orbis Terrarum* içinde yer aldıklarında uzun süreli görünürlük kazanacaklardı. 1572 ile 1617 arasında Köln'de Georg Braun ve Hans Hogenberg tarafından altı cilt halinde basılan derleme büyük başarı kazandı ve sonraki 200 yıl içinde çeşitli kereler yeniden basıldı.[35] Derlemede yer alan Tunus haritası, Agostino Musi'nin önceki yapıtı değil, Musi'nin haritasını, kentin 1574'te yeniden Osmanlıların eline geçişini de gösterecek şekilde değiştirmiş bir çizimdi. 'Tunus'u ve kalelerini Türklerin saldırısı altında gösteren gerçek çizim' başlığını taşıyan ve resim kalitesi açısından daha çekici olan bu kopyayı yapan Mario Cartaro öndegelen bir Romalı gravürcüydü, kıyı profilini yalınlaştırmış, ama yüksek bir bakış açısı kullanarak iki kalenin yıldız şeklindeki planlarını daha belirgin kılmıştı.[36] *Civitates Orbis Terrarum* içindeki Cezayir görünümü, Salamanca baskısını temel almıştı, ancak Braun ve Hogenberg kenti daha az Kuzey Avrupalı görünecek şe-

kilde değiştirmiş ve İtalya ve İspanya'yı resimden çıkarmıştı; belki de bu çarpıtmalar kabul görmeyecekti artık. Ancak, istihkâmlarda dalgalanan hilalle süslü devasa bayraklar eklemişler ve resmi, 'Cezayir, İspanya'nın tam önünde bulunan çok güçlü Osmanlı kenti' diye adlandırarak Salamanca baskısındaki dehşet duygusunu korumuşlardı.[37] Körfezin sol kenarı boyunca uzanan açıklama, V. Charles'ın burada bozguna uğratıldığını belirtiyordu.

Bu yenilgiyi izleyen yıllarda çatışmalar yoğunlaştı. 1550'de Turgut Reis, Tunus açıklarında küçük bir ada olan Cerbe'yi kendine üs yaptı. Oradan Trablus'a saldırmayı tasarlıyordu, ama planlarını ertelemek zorunda kaldı. Trablus'ta karargâh kurmuş olan Jean de Valette, tehlike çanlarını çaldı ve Avrupalılar saldırıyı önlemek için harekete geçtiler. Nisan 1551'de Turgut kendini, kişisel intikam peşindeki Ceneviz amirali Andrea Doria yönetimindeki sayıca üstün bir donanma tarafından Cerbe ile anakara arasındaki sığlıkta köşeye sıkıştırılmış buldu. Andrea Doria yıllar önce yakalanmış ve yurttaşları tarafından fidye ödenene kadar korsan kadırgasında tutsak olmuştu. Çarpışma Turgut Reis için de kişiseldi; 1540'ta Andrea Doria'nın babası Giannettino'nun kurduğu pusuya düşmüş, Barbaros gemilerini Cenova önüne götürüp, yardımcısı geri verilmezse kenti topa tutmakla tehdit edene kadar üç yıl boyunca bir Hıristiyan kadırgasında forsalık yapmıştı.

Turgut Reis'i tuzlalardan kanal açarak gemilerini açık denizin güvenliğine kavuşturmak gibi olağanüstü bir işi başarmaya yönelten, bir kere daha ele geçmemek (hele hele tutsak olduğu adamın genç oğlunun eline geçmemek) için sergilediği müthiş kararlılık olmalı. Hızla intikam alma peşinde derhal Sultan Süleyman'ın sarayına gitti ve sultanı Trablus'a saldırmaya ve hep arzulanan bir ganimet olan Malta'yı yağmalamaya ikna etti. Ağustos 1551'de sultanın kumandanı Sinan Paşa ile birlikte Trablus'a şiddetle saldırdı ve Malta Şövalyeleri'ni kentten attı. Yakalanmaktan kılpayı kurtulan Jean de Valette Malta'ya kaçtı ve hâlâ savunabileceği bu adada mevzilendi. Osmanlılar Malta'ya yöneldiler ancak orada daha şanssızdılar. Belki korsanın intikam isteği, önce vali sonra paşa olarak atandığı Trablus'un fethiyle yatışmıştı. Ya da belki denizci de



Şekil 7: Claudio Duchetti, Giovanni Orlandi, Fortezza di Gerbi (Cerbe Kalesi), 1550'lerin başı/1602, Biblioteca Apostolica Vaticana, St.Barb.X.I.80, Pl.20.

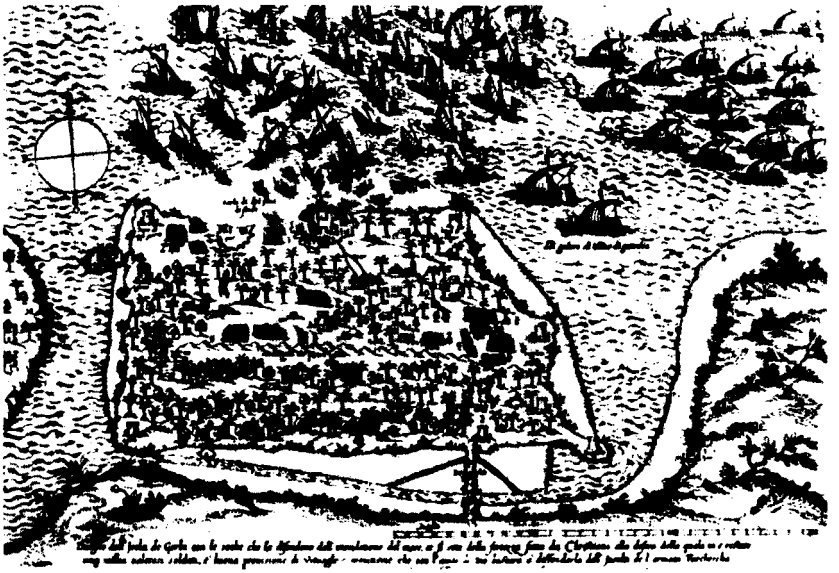
savaşçı da olmayıp, sadece sadrazam biraderi olan Sinan Paşa ile arasında anlaşmazlıklar baş göstermiştir. Her ne nedenle olursa olsun Osmanlılar Malta'yı alma girişiminden kısa sürede vazgeçtiler; Avrupalılar derin bir nefes aldı. Lafreri'nin balina şeklindeki zarif Malta haritasını çok kişi şükran duygusuyla almış olmalı.

Bu arada Andrea Doria ve ordusu Cerbe'ye yerleşti, Hafsilerin geçen yüzyılda yıktığı hisarın etrafına bir kale yaptı ve bu başarı anısına bir çizim bastırdı (Bkz. Şekil 7). Çizimde, her biri seferin ana katılımcılarından birine adanmış ve onun adını taşıyan dört burcu olan yıldız şeklinde bir kale yer alıyor. Alttaki ilk iki burç Malta Şövalyeleri'ne ve Andrea Doria'ya adanmış.[38] Burada yer alan çizim, Claudio Duchetti'nin (imzası solda) bir baskısını yeniden yayımlayan Giovanni Orlandi'nin imzasını taşıyor. Orlandi Lafreri'nin yeğeniydi, 1577'de amcasının ölümünden sonra işleri devraldı ve mevcut klişelerin bir kısmını kendi damgasıyla yeniden bastı.[39] Çok sayıda baskı yapılmış olması, burçlara verilmiş

önemli askeri aktörlerin adlarını da gösteriyor olması nedeniyle, ilk olarak, Avrupalıların Cerbe'yi ele geçirmesinden kısa süre sonra, 1550'lerde yapılmış olması gereken gravüre ilginin sürdüğünü gösteriyor.

1553'te, özgün klişenin yapıldığı sıralarda Salamanca ve Lafreri, bir değişim ve borçlanmalar sürecinin ardından birleşti.[40] Bu ortaklığa rağmen, Cerbe çiziminin yönelimi Tunus ve Cezayir çizimlerinden farklıdır. Kale, arkasındaki karadan görülmektedir, deniz resmin üst tarafındadır. Yukarıda kuzeydoğu yer alır. Görünümün yönelimini haritacının konumunun belirlediği düşünülürse, bu haritanın temelini oluşturan çizimi yapanın kaleyi bir savaş gemisinden değil, en azından geçici olarak adada bulunmuş birinin gözünden görmüş olması gerekir. Kaleyi korumak için bırakılan ve çizimde dolaşırken, talim yaparken ya da kalenin dışında avlanırken resmedilmiş askerlerin arasında yer alıyor olmalıydı. Çizim savaşa ara verildiği bir döneme aittir, adını bilmediğimiz eskizci, istihkâmların ölçülü bir planını çizebilecek zamanı bulmuştur. Çizime egemen olan kalenin düzgün geometrisi, bu kişinin askeri mühendis olabileceğini akla getirmektedir. Altyapıya duyduğu ilgi, hisarla birlikte yapılmış olması gereken ve 'sarnıç' olarak etiketlenmiş iki küçük çokgenin çiziminde ortaya çıkmaktadır.[41]

Avrupalıların Cerbe'yi ellerinde ne kadar tuttukları tam olarak bilinmiyor, ama kaleyi tamamlayıp memlekettekileri gururlandıracak bir resim göndermeye ancak zaman bulunabildi. Turgut Reis kısa süre sonra adayı yeniden ele geçirdi; 1557 tarihli bir yazıt haritada gösterilen eski Hafsi kalesi Burc-el-Kabir'i onartmasını belgelemektedir, böylece Cerbe'deki Müslüman egemenliği yeniden ilan edilmiş oluyordu. Fakat Jean de Valette yeni bir kaybı kabullenmeyecekti. Kendisini eski karargâhına kavuşturacak bir Trablus saldırısına hazırlık olarak, V. Charles öldüğünde yerine geçen oğlu II. Philip'e, Cerbe'yi geri almak için bir sefer düzenlemesi yönünde baskı yaptı. 1559'da Malta'da büyük bir donanma toplanmıştı; ertesi yılın Şubat ayında donanma Cerbe'ye doğru yola çıktı ve ada 7 Mart 1560'ta geri alındı. O ayın 29'undaki bir *avviso*'da Büyük Üstat'a ulaşan haber, daha yakın tarihli ama Avrupalılar için aynı



Şekil 8: Anonim, Cerbe, 1560(?), Gabinetto Nazionale delle Stampe, Roma.

ölçüde sevindirici bu haberi yansıtmak için kalenin gravürüyle süslenmiş olarak halka duyuruluyordu.[42]

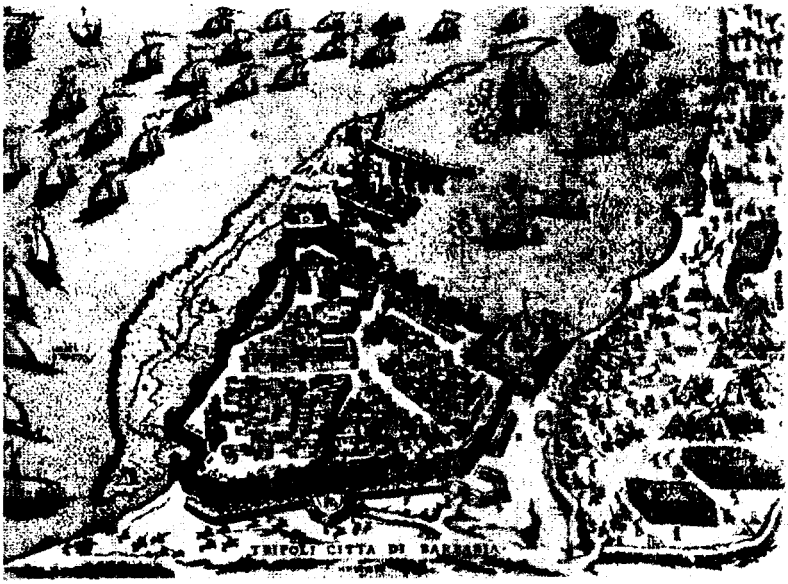
Zaman içinde, özel olarak 1560 savaşı için, başka hiçbir ilgi çekici yanı olmayan kumlukların haritası yapıldı. Bu defa Cerbe Adası'nın tamamı gösterilmişti ve kale küçük ve kaba bir plan halinde yer alıyordu (Bkz. Şekil 8). Yeni harita, adanın anakaraya ve çevresindeki sığlıklara bağlantısını da göstermektedir. Zeytinlikler, eski istihkâmların ve gözetleme kulelerinin kalıntıları, kent ve mahallelerin adları gösterilmiştir. Kale planı gibi Cerbe haritası da ölçeklenmiş ve kuzeyin yukarıda yer alacağı şekilde, adanın kalenin arkasındaki bir noktasından bakılarak ve ayrıntılı yerel bilgiye sahip bir kişi tarafından çizilmiştir. Tarih yoktur, başlıkta ise şu sözler yer almaktadır:

> Gerbi Adası'nın, onu denizin işgalinden koruyan kıyı kordonu ve Hıristiyanlar tarafından yapılan kalenin çizimi. Yeterli cephane ve yiyecekle adayı savunmak için kalan 5000 cesur asker, Tanrı'nın yardımıyla Türk ordusunun hücumlarını geri püskürtmeye yetecektir.[43]

Mayıs başında Turgut Reis, Hıristiyanları gafil avlayarak, toparlanmalarına fırsat vermeden gemilerinin çoğunu batıran bir saldırı düzenledi. Bir zamanların kudretli donanmasından kalanlar kuşatma altındaki kaleyi ve garnizonunu kaderine terk ederek anakaraya döndü. Turgut Reis'in kale sarnıçlarını (belki de önceki çizimde gösterilenler) besleyen su kaynaklarını bulup su akışını engellemesinden sonra, 30 Haziran'da garnizon teslim oldu. Yeni Cerbe haritasında, bayraklarında haçlarla ve hilallerle gösterilen iki donanma karşılaşmıştır ve çok sayıda Hıristiyan gemisi batmaktadır. Kuşatma haritanın yapıldığı sırada sürmekteydi ve zafer için haritaya bir dua yazısı konulmuştu. Dolayısıyla çizim 1560 yılında Mayıs başı ile Haziran sonu arasında yapılmış ve klişeye kazınma süresi de dikkate alınırsa, yaklaşık bir ay sonra basılmış olmalıdır.

Aşağı yukarı aynı sıralarda Venedik'te de başka bir harita yayımlandı; bu Trablus'un bilinen en eski haritasıdır, istihkâmlarında hilalli bayraklar dalgalanan kenti çok sayıda Avrupa gemisi kuşatmış ve topa tutmaktadır (Bkz. Şekil 9).[44] Cerbe haritaları gibi bunda da kent anakaradan bakışla çizilmiştir, bu, 'yerli'ler tarafından çizilen haritaların bir özelliği olabilir. Haritada ölçek gösterilmemiştir, ancak Turgut Reis'in Trablus'u 1551'de ele geçirmesinden önce yapılmış olması gereken bir ölçümlemeye dayandığı açıktır. Duvarlar tek tek çizilmiş, her kesimin uzunluğu tam olarak yazılmış ve kentin batısında yer alan sığlıklar ve deniz kanalları titiz bir şekilde betimlenmiştir.[45] Aynı yılda yapılan Cerbe haritası gibi bu çizim de coğrafi bilgi vermekle kalmayıp savaşın sıcak bir anının adeta resmini çekmektedir. Gemilerden ve kara ordularından dumanlar yükselmekte, atlılar telaş içinde koşturmakta ve surlardaki toplar düşman ateşine karşılık vermektedir.

Oysa bu olay tamamen hayal ürünüdür. Osmanlılar tarafından Cerbe açıklarında perişan edilen Hıristiyan donanması Trablus'a hiç ulaşamadı. Fazla istekli bir yayıncı, beklenen Hıristiyan zaferi haberi gelir gelmez satmak üzere haritasını hazır ederek rekabette üste çıkmayı hedeflemişti. Haritanın açıklaması, Berberistan'ın Trablus kenti olduğunu belirttiği yerleşimin Avrupalıların ve Osmanlıların eline geçişine ve 'ünlü korsan' Dragut Rays (Turgut



Şekil 9: Anonim, Trablus, 1560(?), Gabinetto Nazionale delle Stampe, Roma

Reis) tarafından onarılıp güçlendirilmesine ilişkin ayrıntılı bilgiler içeriyordu. Seferin Malta Şövalyeleri'nin Büyük Üstat'ının tavsiyesi üzerine düzenlendiğine değiniliyor ve bazı 'Arap beyleri'nin bile desteğini kazandığını ve bu beylerin sadakatlerini kanıtlamak için oğullarını rehin verdiği belirtiliyordu.

Bu saldırı gerçekleşmediği için harita hem utanç verici hem de potansiyel olarak kışkırtıcı oldu. Dönemin kaynakları sultanın sarayındaki Venedik elçisinin, bir nüshayı Floransa elçilerine gösterdikten sonra, onlara iyilik yapmak için yaktığını aktarmaktadır; o dönemde Floransa teknik olarak Babıâli ile barış içindeydi, ancak Osmanlıların haberi olmadan sefere katkıda bulunmuştu; açıklamasında Floransalıları katkıda bulunanlar arasında sayan ve gemileri klasik haçlarla değil, her ordunun kolayca tanınır armalarıyla betimleyen haritanın Sultan'ın eline geçmesinin doğuracağı sonuçlardan korkulmuştu.[46] Venediklilerin de, haritada yer almasalar da Osmanlılarla diplomatik ilişkileri açısından kaygılanmaları için

neden vardı. Harita gerçekten Venedik'te basıldıysa, Venediklilerin bu girişim hakkında dikkat çekecek kadar bilgi sahibi olduğu anlaşılıyordu. Açıklamayı içeren özgün kopyanın son derece az bulunması, öne sürüldüğü gibi, Floransalıların ve Venediklilerin ellerine geçirebildikleri bütün kopyaları yok etmelerinden kaynaklanıyor olabilir.[47] Günümüze gelen çizimlerin çoğunluğu, haritayı zor durumda bırakan açıklamasını çıkartarak yeniden basan Roma'daki Salamanca-Lafreri baskı-satış girişiminden kalmıştır.[48]

Cerbe ve Trablus haritalarına yansıyan beceriksizlik felaketleri Avrupa askeri güçlerinin zayıf bir dönemine tanıklık etmektedir. Osmanlılar durdurulamaz görünüyorlardı ve yenilmezlik efsaneleri büyüyordu. Birkaç yıl sonra 1565'te, bu defa bir araya getirilmesi aylar sürmüş daha iyi hazırlanmış bir donanmayla yeniden Malta'ya yöneldiklerinde, Avrupalılar paniğe kapıldı ve büyük bir hızla birbiri ardına haber haritaları yapılmaya başladı. Büyük Kuşatma'nın son evrelerini gösteren Malta haritasında Osmanlı donanmasının üzerine iliştirilen 'Türk ordusu geri çekiliyor' yazısı, bu efsaneyi sona erdirdi ve Avrupa hep beraber rahat bir nefes aldı.

***

Savaşın seyrini izleyen harita baskıları sürekli bir bilgi akışı sağlayarak kaygılı merakı giderdi ve Avrupalıların korkularını yatıştırdı. Ancak bu haritaların bugün bizim için önemi, bence, doğu ve batı Akdeniz halklarını birbirine bağlayan değişimler ağı hakkında, bugünün modası geçmiş ikiliklerinin olanak verdiğinden daha karmaşık, daha iyi eklemlenmiş bir fikir edinme olanağı sunmasıdır. Oryantalizm eleştirisi üzerine temellenen çözümlemeler, 'Doğu' ve 'Batı' mefhumları arasına kavramsal bir duvar örmüş ve bu ikisini, karşıt ve birbirini dışlar biçimde kurgulamıştır. Kartografya bağlamında bu, Rönesans Avrupa'sının haritalama dürtüsünün dünya üzerinde maddi egemenlik kurmaya hazırlık olarak dünyanın entelektüel ve görsel dökümünü çıkarma çabasını yansıttığı yorumunu teşvik etmiştir.[49] Ancak bu varsayım, neredeyse 200 yıl sonra gelişecek bir söylemi geriye yansıtmaktadır. Kolonileştirme girişimini meşrulaştırmak için geliştirilen Avrupa'nın üstünlüğü

tasımları 18. yüzyıl başında geliştirilmeye başlandı ve Rönesans dönemine ait değildi. Bu kavramların geriye dönük uygulanması, Akdeniz'i bölen ve çelişkili bir şekilde tarihçilerin doğu Akdeniz'in Rönesans toplumunun oluşumuna katkısını görmesini engelleyen yapay bir engel yarattı.[50] Bunun sonucunda, 15.-17. yüzyıl anaakım tarihçiliği önemli ölçüde yoksullaştı. Araştırmacıların belirli alanlarda tek tek olguları ele almasıyla bu durumun değişmekte olduğu görülmektedir. İki seçkin örnek, geleneksel olarak Doğu Akdeniz'in kültür ve ticaret aracısı olan Venedik'in sanat ve mimarisine ve İslamiyet dönemi İspanyasına ilişkin çalışmalardır. Fakat erken modern topluma ilişkin daha tam bir anlayış edineceksek, o döneme, daha sonraki bir aşamada ortaya çıkacak olan Akdeniz kültürleri arasındaki kavramsal bölünmeyi yakıştıran anakronik algılardan kurtulmamız gerekir.

Büyük su yolu insanları binlerce yıl boyunca birleştirmişti. 16. yüzyılda ticaret hızlandı ve kültürel değişim ticari faaliyete paralel olarak gelişti. Gemilerde besin maddeleri ve lüks mallarla birlikte kitaplar, yayınlar ve fikirler de taşındı. Temel metin, sorun ve temalar etrafında kıyılar arasında kültürel bir yakınlaşma ortaya çıktı. Bu makalede uzmanlık alanımla örtüşen bir alan ve döneme ilişkin Avrupa kaynaklarını ele almakla yetindim. Dönemin baskı piyasasına egemen olan bir avuç gravürcü ve yayıncıya odaklandım. Akdeniz'deki değişimin birçok diğer yönünü kapsayan bir tarihin oluşturulabilmesi için, farklı bölgeler üzerinde çalışan araştırmacıların uzun soluklu işbirliği gereklidir. Nesnelerin yakından incelenmesine dayanan ve şematik yorumların bizi yöneltebileceğinden daha canlı bir gerçekliğe tanıklık edecek yorumlara da aynı derecede gerek vardır. Yakınlarda gündeme gelen önemli bir örnek Ptolemaios'un *Geographike*'sinin yeniden keşfedilmesi ve modern kartografyanın köklerine ilişkindir. Eski metnin akılcı ölçme ve aktarma biçiminin Avrupa'da bilimsel ve aydınlanmacı bir zihniyetin gelişimine nasıl katkı yaptığı çok vurgulanmıştır. Ptolemaios'un metninin İtalya'da üretilen özenli kopyalarının, *Geographike*'nin Latince kopyalarına sahip olan ve Arapça kopyalarının araştırılmasına parasal destek veren, coğrafya araştırmalarının bu ünlü

hamisinin gözüne girmeyi uman bir yayıncı tarafından Sultan II. Mehmet'e ithaf edildiği ise pek dile getirilmez.[51]

Burada ele alınan haritaların gösterdiği başka şeyler de var. Osmanlılarla Avrupalılar arasında, elbette çatışmayla çevrili ancak düşmanın potansiyeline ve gücüne ilişkin gerçekçi bir algıya dayanan bir ilişkinin varlığına işaret ediyorlar. Bu farkındalığın, yanlış gösterimlerle lekelenmediğini söylemek istemiyorum. Avrupalıların haritalarının kasıtlı çarpıtmalar içerdiği, örneğin uzun zaman önce Osmanlıların eline geçmiş kentleri Hıristiyan kenti olarak gösterdiği -Kudüs, bunun öndegelen örneklerindendir- tekrar tekrar belirtilmiştir. Savaş propagandası ve belli gündemlere uygun gazetecilik çarpıtmaları yeni buluşlar değildir. Ancak, ekonomik nedenlerden kaynaklanan ve kimi zaman kişisel kan davalarıyla renklenen ama üstün bir kültürün diğeri üzerinde kaçınılmaz egemenliği olarak algılanmayan çatışmalara Floransa ve Venedik elçileri ve 'Arap beyleri' örneklerinde olduğu gibi, her iki tarafın da çıkarına olan geçici ittifaklar ya da diplomatik ilişkiler eşlik ediyordu. Avrupalıların, izleyen yüzyıllarda acımasız sömürüyü kendi zihinlerinde meşru kılmak için yapacakları gibi kendilerini bir uygarlaştırma misyonunu yerine getiriyor olarak gördüklerini söylemek de olanaksızdır. Gerçekte bu haritalar, düşmanın uyandırdığı korku ve büyülenme karışımının yanı sıra, aynı düşmanın entelektüel ve kültürel özelliklerinin değerinin teslim edildiğini de gösteriyor. Gördüğümüz gibi, Avrupa zaferleri anısına olduğu gibi, Osmanlı zaferlerini belgelemek için de haritalar yapılmıştı. Turgut Reis'in Trablus'u övgüye değer şekilde yeniden inşasını anlatan yazı, yenilgiye uğratılması için dua ederken bile başarılarını övmektedir. Son bir çizim bu noktayı destekliyor. Bu, coğrafi anlamda bir harita değil, ancak harita derlemelerinde yer alan ve kendisini yapanların zihniyetini gösteren bir çizim. 1557'de Roma'da Lafreri tarafından derlenen ve daha sonra çeşitli baskılarda yer alan bu çizim, Osmanlı kuvvetlerinin savaş alanında dizilişini göstermektedir ve başlığı açıkça huşuya yakın bir hayranlık taşımaktadır: *'Il meraviglioso ordine del gran esercito Turchesco'* (Büyük Türk ordusunun muhteşem dizilişi).[52]

Doğu Akdeniz'de Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları ve Mimari: Selanik, İskenderiye, İzmir

Cristina Pallini

Bir Mimarın Bakış Açısı

Her kentin evrimi, tarihi ile mimarisi arasındaki yakın ilişkiye ışık tutar ve bu evrim dahilinde tasarım, basmakalıp bir stil anlayışını yansıtmaktan ibaret olmayıp yapısal gereksinimlere yanıt verir. 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başında Selanik, İskenderiye ve İzmir'in incelenmesi, mimari ile hızla değişen toplumsal düzen arasındaki ilişkiyi açıkça göstermektedir. 1850'den sonra deniz ve kara ulaşımında buhar makinasının kullanılması, kara yollarıyla bağlantılı liman alanlarının yeniden inşasını gerektirdi ve Doğu Akdeniz'de ticaretin coğrafyasını yeniden tanımladı.[1] Her biri bu ticari devrimle bir ölçüde bağlantılı olan cemaat ve koloniler[2] bir kültürel geçiş evresi yaşadılar, bazıları ortak etnik köken ya da din zeminini sağlamlaştırıp zaman içinde kendi tarihsel ve siyasal söylemlerini oluşturdular.

Bu dönemin kamu binaları genellikle modernitenin ve kültürel kimliğin farklı yorumlarını yansıtır. Girişimcilerin ekonomik ivme verdiği toplumsal doku kaynaşmasını destekleyen okul, hastane ve

binalar, ayrıca tiyatro ve bulvarlar ve kent meydanları gibi toplumsal yaşamın bütün odak noktaları bir yandan kentte önemli bir rol oynarken bir yandan da eklektik bir mimarinin kolektif anlamını sergilemesine olanak veren egemen temalar olarak düşünülebilir. Kapsamlı bir kent planlaması çerçevesinde 1920'lerde ve 1930'larda yaratılan mimari, genellikle, tek tek binaları ya da kentin çeşitli kesimlerini geleceğe ilişkin toplu bir tasarımı içeren yeni simgeler topluluğu ve sahneler olarak değerlendirerek, güçlü bir çağrışım etkisi yaratmayı hedefliyordu. Bunun gerektirdiği yeni mimari dil, 'modern hareket'ten etkilensin ya da etkilenmesin, geçmişin çoğulcu eklektizmiyle keskin bir tezat oluşturuyor ve dolayısıyla kozmopolit toplumları etkileyen derin krizi yansıtıyordu. Her kent bunu değişik ölçüde yaşıyordu, cemaatler hızla birbirine düşman ulusal gruplardan ibaret hale geliyorlardı; bu dönüm noktası, yeniden inşa ve halkların yerinden edilmesi, mülksüzleştirilmesi ve yeniden iskânı konularında büyük sorunlar yaşayan iki kentte, Selanik ve İzmir'de ciddi ölçüde belirgindi.

Bu makale, Selanik, İskenderiye ve İzmir'e çeşitli düzlemlerde bakarak Doğu Akdeniz'in proje yönelimli bir bakış açısıyla haritalanmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Tarihi, coğrafyanın desteğiyle yeniden kavramsallaştırmayı amaçlayan bir kuramsal çerçeve, önemli olmakla birlikte, temel meselemiz değildir. Tarih ve coğrafi bağlam, dış olaylardan bu boyutta etkilenen kentlerin yaşadığı evrim/devrimin getirdiği sorunları kısmen açıklayabilir, öte yandan, farklı disiplinleri bir araya getiren çalışmalar ve karşılaştırmalı yaklaşım Doğu Akdeniz limanlarını şekillendiren karmaşık yerleşim süreçlerindeki önemli örüntüleri açığa çıkarabilir.

Alexandrie entre deux mondes,[3] *Colonial Bridgehead*,[4] ve *City of Memory*[5] İskenderiye'nin efsanevi 19. ve 20. yüzyıl tarihine, bu 'geçici bir birlikte yaşam modeli'ne[6] ilişkin üç önemli yapıttır. Osmanlı dönemi İzmir'ine ilişkin yeni çalışmalar, 'kültürlerin birbiri üstüne yazıldığı parşömen'[7] 'Küçük Asya Rumlarının metropolü[8] olarak tanımlanan bu 'unutulmuş kent'in[9] çokkültürlü yapısını yerli ve yabancı kökenli Hıristiyanların belirgin varlığına işaret

eden 'gavur İzmir' nitelemesini de anımsatarak doğrulamaktadır. Bir Yunan tarihçi tarafından 'pazar kenti' olarak adlandırılan[10] Selanik, 1944'e kadar, büyük oranda Yahudilerden oluşan nüfusu nedeniyle 'Balkanların Kudüsü' olarak[11] ve 1912-13 Balkan Savaşları'nda Türk, Yunan, Bulgar ve Sırpların ele geçirmek için birbirleriyle savaştığı kent olarak[12] bilinirdi; daha yakın zamanda da 'hayaletler şehri' olarak[13] tanımlandı. Bütün bu edebi anlatımların amacı yalnızca yok olmuş bir dünyaya ilişkin anıları canlandırmak mıdır? Yüzyıllar boyu kültürlerin bir arada yaşamasının, aralarındaki alışverişlerin ama aynı zamanda da çatışmaların sonucu ortaya çıkan bu antropolojik koşullar yalnızca tarihsel çalışmalarla incelenebilir mi? Son 20 yılda, Osmanlı limanlarındaki siyasal, toplumsal ve ekonomik yaşam, birçok farklı disiplinden araştırmacının ortak ilgi alanı haline gelmiş ve bu üç kentin her biri hakkında önemli monografiler yazılmıştır. Toplumsal ya da kültürel olarak tanımlanabilir grupların bir limandan diğerine nasıl gittikleri günümüzde gittikçe daha çok ilgi uyandıran bir konudur. Mimarinin kolektif amacına hizmet eden egemen temaların bu karmaşık toplumlara ilişkin yararlı bir kavrayış sunabileceğini savunuyorum; belli değerlerin (yabancı/yerli, yenilik/gelenek, din-dışı/dinsel kimlik) bir kültürel rekabet, uzlaşma ve hatta çatışma çerçevesinde nasıl bir kenara atıldıklarını ya da yüceltildiklerini gösterebilirler. Bu binaların yerleri, etnik topografyayı ve ekonomik ve toplumsal yaşam içindeki odak noktalarını ortaya koyuyor ve liman kentinin her etnik ve toplumsal bileşeninin görünürlüğünü sağlıyordu. Uzama dayalı bu çoğulculuk biçimi ile, toplum, yapısını, işleyiş biçimini ve değerlerini, Avrupa'da olduğundan çok daha açık bir şekilde sergiliyordu.[14]

Son yıllardaki değişimlere rağmen, Selanik, İskenderiye ve İzmir'de hâlâ hem ünlü kozmopolitizmlerine ve hem de bu kozmopolitizmlerin daha sonra ortadan kalkışına ya da yok edilişine tanıklık eden bina ve mahalleler vardır. Dolayısıyla bu mimari özelliklerin 'taştan kitaplar' oluşturduğunu düşünebiliriz. Bu süreçte, 1915 dolaylarında yazdığı İskenderiye kılavuzunda, 'kentin büyüsünü ve eskiliğini ve karmaşıklığını' göstermek için,

Ptolemaios'un metropolünün hem topografyasını hem de eski yaşamını adım adım canlandırarak okuyucuyu kentin sekiz bölgesinde dolaştıran E. M. Forster örneğini izledim.[15] Selanik ve İskenderiye'nin, özellikle de eski egemen temaların hâlâ yoğun olarak var olduğu iki kent alanının planlarını karşılaştıracağım. Proje yönelimli yaklaşımım çerçevesinde daha sonra her üç kenti *longue dureé* içinde ele alacak, hepsinin Doğu Akdeniz'in kıstak kentlerinde Büyük İskender tarafından kurulduğu gerçeğini vurgulayacağım.[16] 19. yüzyılın ilk yarısında gerçekleştirilen büyük ölçekli projeler, Makedonya, Mısır Deltası ve Küçük Asya'nın Ege Bölgesi'ni, limanları daha geniş bir altyapı bağlamının kilit taşlarını oluşturan coğrafi alanlar olarak öne çıkarmaktadır. Sonra, Fransız plancılarının İzmir ve Selanik'te 1920'lerde uygulanan bazı yeniden inşa projelerini ele alacak ve bu kentlerin bugününün temelini onların genel yaklaşımının ve 'pitoresk modernite'lerinin oluşturduğunu savunacağım.

Selanik: Doğu Surlarından Kalamarya'ya[17]

Şeyh Su Korusu'nun denize uzandığı kama şeklindeki bölgede bugün Uluslararası Fuar, Aristoteles Üniversitesi, tiyatro ve müzeler yer alıyor. Üniversitenin ve ticaret fuarının binaları yapılmadan önce doğu surlarının dışına uzanan, Helenistik ve Roma dönemlerinden beri kullanılan, daha sonra da Hıristiyan, Yahudi, Müslüman ve Dönmelerin defnedildiği büyük bir nekropol vardı.[18] Sırp coğrafyacı Jovan Cvijic'in Kalamarya'yı (doğu varoşlar) ayrı bir kent olarak görmesine belki de sellerin oluklar açtığı bu kutsal alanın varlığı neden olmuştur.[19] Bir zamanlar Kalamarya Kapısı'ndan[20] Halkidiki'ye kadar uzanan Hastane Caddesi'nin kalıntısını izleyerek bu kama şeklindeki alanda 1890'larda ve 20. yüzyıl başında birbiri ardına hızla yapılmış cemaat kurumlarını, kamusal ve askeri binaları arıyoruz. Değişik noktalardan kolayca görülebilen bu batı tarzı yapılar Osmanlı kentinden kesin bir kopuşa işaret ediyor; tıpkı devlet dairesi binalarının Osmanlı devletinin önemli reformlarını taşla dile getirmesi gibi, bu yapıların simetri ve düzen

ilkelerini birleştiren süslü cepheleri her etnik-dini gruba ilerlemeci bir Batı görünümü veriyordu.[21]

Surların dışında, Ayu Dimitru'nun Etnikis Aminis Caddesi'ni kestiği noktada, Selanik'in, bir bayırdan aşağı uzanarak Termayikos Körfezi'ne bakan, uzakta Olympos Dağı'nın seçilebildiği güzel bir görünümüyle karşılaşırsınız. Surlar boyunca daha ileride, 1875'te Yunan, Bulgar, Ermeni ve Protestan toplulukları için açılan Evangelistriya mezarlıklarının bulunduğu ağaçlık alan vardır. Arkalarında Almanya'da eğitim almış mimar Ksenofon Peonidis tarafından 1902'de planları çizilen Belediye Hastanesi, akılcı planı ve görkemli hatlarıyla yükselir.[22] Etnikis Aminis Caddesi'ni izleyerek Osmanlı atlı polisinin, 1922'den sonra Muhacir Hastanesi'ne çevrilen karargâhına geliriz. Solumuzda daha ileride, modern üniversite binalarının arasında eski Sanat Fakültesi'nin neoklasik taklidi cephesi göze çarpar. İlk başta İtalyan mimar Vitaliano Poselli tarafından Osmanlı sivil devlet memuru eğitimi için okul olarak farklı şekilde tasarlanan (1887-88) bu yapı, 1908'de genişletildi, 1930'dan önce de yeni kurulan Aristoteles Üniversitesi'nin yerleşmesi için yeniden değiştirildi. Kalabalık Sintrivaniou Meydanı bizi modern görünümüne karşın, aslında kenti geniş artalanına bağlayan eski arter olan Egnatiya Caddesi'nin sonuna getirir. Sağda Uluslararası Fuar ile solda Aristoteles Üniversitesi arasında kısa bir yürüyüşle Spor Sarayı'nı geçer, Nea Egnatiya'dan sağa, Hastane Caddesi'ne döneriz.[23] İlk kavşakta, 1960'lara kadar yakındaki kulübelerde yaşayan sığınmacıların İzmir'deki Rum Ortodoks Katedrali'nin anısına Aya Fotini adını verdiği küçük kiliseye geliriz. Karşıda, Askeri Hastane (1890 dolayları) yakınında 1903 dolaylarında yapılmış ve hâlâ kullanılmakta olan büyük kışlalar vardır. Vitaliano Poselli tarafından çizilen doğrusal planları Ordu Bulvarı'nı ve denize bakan bir talim alanını kapsıyordu ve bir yandan devletin gücünü ve modernliğini yansıtırken bir yandan da modern ordunun eğitimi için ideal bir ortam sağlıyordu. Yürüyüşümüz bizi eskiden İtalyan Regina Margherita Hastanesi (1894-1903) olan ve bahçe içinde bir dizi yapıdan oluşan Bulaşıcı Hastalıklar Hastanesi'ne getirir. Geç neoklasik üsluptaki ana

bina, Milano'da okumuş mimar Piero Arrigoni'nin eseridir. Hastane Caddesi'ndeki en güzel bina ise Papafya Yetimhanesi'dir. Buraya ulaşmanın en iyi yolu, sağa Serron Caddesi'ne dönmektir. Oradan, güzel bir parkın içinden geçen yol anıtsal bir merdivenlere ve yukarılarında yer alan İyon tarzı revaka getirir, bu, 'yetimler sarayı'nın[24] girişidir. Bina bugün de Yunanistan'dan ve Balkanlardan gelen erkek çocuklara sağlam bir teknik eğitim ve müzik eğitimi vermektedir. Servetini İskenderiye, İzmir ve Malta'da yapmış Selanikli bir Yunan tüccarın bağışı olan yetimhane, Ksenophon Paionidis (1894-1903) tarafından çizilen planlara göre yapılmıştı. Mimar, meslektaşlarının Atina'daki kamusal ve özel binalar için kullandığı mimari dili kullanarak Rum cemaatinin siyasal tutkularını yansıtıyordu. Buradan, Serron Caddesi'ni izleyerek eski bir Bulgar kilisesine (1907) geliriz. Papanastasiyu Caddesi'nin köşesinde, Ernst Ziller'in yaptığı eski Yunan Hastanesi'nin (1892) yerine, planları Yunan 'modern mimarinin öncüsü' Patroklos Karantinos tarafından çizilerek 1960'ta yapılan Teogenyo Hastanesi vardır. Yandaki parseli, 1890 yangınından sonra kurulan örnek bir Yahudi mahallesinin yerine yapılmış büyük bir Teknik Okul (1950-52) kaplar. Caddenin aynı tarafında 1907'de Rus cemaati için hastane olarak yapılmış olan Makedonya Tarih Arşivi, Korint üslubu kolonlu zarif cephesiyle yer alır. Sonunda, Papanastasiyu Caddesi'ni izleyerek, önemli sanayiciler ve bankerler olan ve Balkanlarda demiryolu yapımını üstlenen Hirsch ailesinin bağışlarıyla Yahudi topluluğu için yapılan Hipokrat Hastanesi'ne ulaşırız. Geniş bir alana yayılan bu kompleks, Piero Arrigoni tarafından tasarlanmıştı ve Fransız hastane mühendisliğinin son yeniliklerini içeriyordu (1904-08). Hastane'nin ana girişinden ileriye uzanan Fleming Caddesi üzerinde başka Yahudi kurumları yer alırdı: Matanoth Laevionim Aşevi (1901), Gattegno özel okulu (1928), Villa Ida (1886-90) ve 1917'de kentin ana sinagogu olan Beth Saul Sinagogu (1898). Vitaliano Poselli tarafından önde gelen bir Yahudi ailesi için tasarlanan bu son iki bina artık yoktur; yerlerine Umberto I okulu (1933) ve İtalyan devlet tütün tekeli binası (1960'ların başı) yapılmıştır.

İskenderiye: 'Ölüler Bölgesi'nde Eğitim Kalesi Chatby[25]

Tarihi merkez ile doğu mahalleleri (Ramleh) arasında bulunan Chatby bugün de çok sayıda okul ve hastanesiyle dikkati çekmektedir. Ramleh, Aboukir, Reşid ve Kahire'den gelen yolların son noktası olan Chatby eskiden karantina, mezbaha, belediye dükkânı ve ahırların yerel konut, tabakhane, çöplük ve tarihi kalıntılarla yanyana olduğu, alçak tepeler ve derin olmayan çöküntülerden oluşan geniş bir varoştu. 1920'lerde burası hâlâ her sabah şafak vakti Nil Deltası'ndan tarımsal ürün dolu arabaların geldiği bir dünyaydı.[26] Fakat 1930'larda bu resim değişmiş, Chatby, İtalyanların görkemli Littorie okulları için, İngiliz ve Rum okullarına Fransız lisesine ve Frerler Okulu'na yakın ve panoramik bir yer seçtikleri 'eğitim kalesi' olmuştu.

Turumuz kısmen E. M. Forster'ın yolunu izleyerek Chatby İstasyonu'ndaki tramvay hattından başlıyor. İstasyonun karşısında bugün de faal olan İtalyan emekliler evi (1927) var. Tramvay hattının bir tarafında İskenderiye Üniversitesi Hukuk, Felsefe, Ekonomi ve Ticaret, Turizm ve Otel Yönetimi Fakülteleri, diğerinde Rum cemaatinin, 1906-1909 arasında, giderek büyüyen göçmen dalgasının gereksinimini karşılamak üzere ileri gelenler tarafından kurulmuş okul ve yardım kurumlarını kapsayan geniş kompleksi yer alıyor. Son yıllarda bu kompleksin bir Yunan üniversitesine dönüştürülmesi tartışılıyor.[27] Hepsi Yunan mühendis George Lezinas tarafından Ambrogio Cassese ile işbirliği içinde çizilen planlara göre yapılan Salvago Meslek Okulu, Benaki Kız Yetimhanesi ve Zervudachi İlkokulları, birbirine bakan ve avluları ve neoklasik cepheleri bir arada uyumlu bir anavatan Yunanistan imgesi oluşturan derli toplu binalardır.[28] Hemen yandaki Orwa el Woska Okulu, bir İslami uyanış üslubu örneğidir; modern bir yapıdır, ama süslü dış yüzünde, girintili rölyef ve mazgal gibi mimari ayrıntılar vardır. Chatby-les-Baines İstasyonu'na giden yolun üstünde 'ölüler bölgesi'[29] yer alır; bu, 19. ve 20. yüzyıllarda İskenderiye'de yaşamış bütün etnik-dini grupların ayrı mezarlıklarını kapsayan dikdörtgen

şeklinde geniş bir alandır. İstatsyonun yanında, modern Avrupa mimarisinin Mısır'daki iyice eserlerinden biri olan Frerler Okulu bulunur.[30] Fransız *art-deco* üstatları Léon Azéma, Max Edrei ve Jacques Hardy'nin planlarına göre 1926-1928 arasında yapılan okul, geniş bir avluyu çevreleyen büyük bir tuğla binadır; anıtsal cephesinde bir orta kubbe ve spor alanlarına bakan iki katlı bir revak vardır. Tramvay hattının diğer tarafında, tam karşıda, laik kamu eğitimini yaygınlaştırmak için Fransız hükümetinin desteğiyle 1908'de yapılmış bir lise bulunur. Fransız Lisesi'nin yanındaki yol üçüncü hedefimiz. Sağda, Hayırsever Hemşireler yatılı okulunun İskenderiyeli mimar Ferdinand Debbane tarafından 1930'larda tasarlanan geometrik binası durur. Caddenin daha aşağısında, biri İtalyan işçi kulübünün eski spor sahasına, diğeri de eskiden İtalyan Littorie Okulu'nun bulunduğu yere yapılmış olan Fen Fakültesi ve Ziraat Fakültesi vardır. Karşıda, eskiden İngiliz denetimindeki eğitim sisteminin köşe taşlarından birini oluşturan İngiliz Kız Okulu olan El-Nasr Dil Okulu yer alır. Bu son iki kompleks, 1930'larda İskenderiye'de mimari ile ideoloji arasındaki etkileşime örnek oluşturur. Clemente Busiri Vici tarafından *Fasci Italiani all'Estero*[31] için, 'bir parkın ortasında bir fildişi kale' olarak tasarlanan İtalyan Littorie Okulu, çeşitli işlevleri yerine getiriyordu[32] ve anıtsal bir modern ortam oluşturan yalın simetrik bloklarının İtalya'yı ilerlemekten yana bir ülke olarak simgelemesi amaçlanmıştı. Londralı mimar George Gray, İngiliz Kız Okulu'nu tasarlarken klasik minimalizm ile yerel referanslar arasında kalmış, verandanın ortada ev içi ve dışı etkinlikler için bir odak noktası oluşturduğu İspanyol-Amerikan evi uzamsal düzenini akla getiren bir plan yaratmıştı. İngiltere'nin Mısır üzerindeki denetiminin yükselen milliyetçi duygular nedeniyle zorlanmakta olduğu bir dönemde, okulun rahat atmosferinin Anglo-Mısırlı toplulukta güven duygusunu güçlendirmesi amaçlanıyordu. Horreya Caddesi'nde birer tepenin üstünde yüzleri birbirine dönük iki etkileyici yapı, eski Yunan Hastanesi ve Mühendislik Fakültesi var. 1930'larda yapılan Yunan Hastanesi, Yunan dünyasında İskenderiye'nin önemini vurgulamaya dönük belki de son çabadır.[33] Planı modern bilimsel

kıstaslara uygundur, stilize klasik girişi ve ana avluyu çevreleyen neo-Bizans üslubu kemerli yol gibi ayrıntılar binaya bir Yunan kimliği vermektedir. 1952 devriminden önce tamamlanan Mühendislik Fakültesi, Mısırlı mimar Kamal İsmail tarafından tasarlanan anıtsal girişi Phylae tapınak kapılarını ve Karnak kapılarını, ortak tarihsel mirası anımsatarak, mümkün olan en kuvvetli milli üslup kavramını toplumsal birlik temeli olarak ifade eden neo-firavun mimari tarzında [Mısır'da Firavunlar çağı büyük ölçekli mimariyi yeniden canlandıran tarzdır.] bir modern yapıdır.

Turumuzun sonunda El Manara Müslüman mezarlığının çevresindeki hastanelere geliyoruz. Burada, Yunan Hastanesi'nin yanı sıra, gösterişli Tıbbî Araştırma Kurumu, planı Almanlar tarafından çizilmiş olan Al Mouassat Hastanesi (1936), neo-Romanesk İtalyan Hastanesi (Giacomo Alessandro Loria, 1921-23), fazlasıyla yalın Anglo-İsviçre Hastanesi (Aldo Marelli, 1908) ve yalınlaştırılmış bir *art-deco* üslubundaki Bulaşıcı Hastalıklar Hastanesi (1930-32) yer alıyor. İtalyan Hastanesi özellikle ilgi çekici. İtalyan Kraliyet Ailesi, Dışişleri Bakanlığı, İtalyan Hayırseverlik Cemiyeti ve cemaatin ileri gelenleri tarafından desteklenen bu hastanenin 'Avrupa'daki ve deniz aşırı ülkelerdeki modern hastanelerle boy ölçüşebilir' olması hedeflenmişti.[34] Plan, farklı aşamalar halinde uygulanmayı ve servislerde etkin bir tıbbi hizmet sunulabilmesini kolaylaştırmak için, düz bir hat boyunca sıralanmış bloklardan oluşuyordu; hastane donanımı en modern teknolojiyi içeriyordu. Bahçeden girilebilen ana bina için iki ayrı üslup önerilmişti: belediyenin tercihini yansıtan neo-Rönesans ve İtalyan cemaatinin tercihini yansıtan neo-Romanesk cephe.

Comprendre l'éclectisme [Eklektizmi Anlamak][35]

Görmüş olduğumuz gibi, Selanik, eski mezarlıkları tamamen silinmiş bir kent, doğu periferisi modern apartman bloklarından belirgin biçimde farklı zengin bir üsluplar hazinesini ortaya koyan bir kent. Modern Avrupa mühendislik kıstaslarına uygun olan bu yapılar, anıtsal boyutları ve çarpıcılıklarıyla bugün de kent gö-

rünümünde önemli bir yere sahip. Bunlar, olaylı tarihlerinin çok yönlülüklerine tanıklık ettiği, katı işlevsel sınıflandırmalara direnen kamusal binalar. İskenderiye'de 'ölüler bölgesi'ni gezdik ve değişik dini inanç gruplarına tanınan yurttaşlığın, boyutları, plan çeşitliliği, üslupları ve temsili kimlikleriyle her biri istisna oluşturan yakınlardaki çok sayıda okul ve hastaneyle örneklendiğini gördük. Yapıların bazıları, geçmişe ya da yeni resmi esin kaynaklarına ilişkin güçlü çağrışım etkileriyle mimariyi dramatize etme eğilimini yansıtıyor. İki kentteki bu egemen tema kanıtları, 19. yüzyılın son onyıllarından 1950'ye kadar eklektik mimarinin, hepsi farklı kökenlerden ve eğitimlerden gelen mimar, mühendis ve müteahhitlerin sanatsal, teknik ve bilimsel bilgisinden mümkün olduğu kadar yararlanan gelişim çizgilerini göstermektedir. Mimarlık kültürünün bu dönemine vurgu yapan yeni yayımlanmış kitabında Jean-Pierre Épron, okuyucuyu, eklektizmi, bir deneysel tasarım ve mimarlık tarihini evrimleşen bilgi olarak ele alma yöntemi olarak görmeye çağırır. Bir nokta açıktır: Buralarda eklektik mimari hiçbir binanın işlevine uygun üslupla sınırlı kalmamış, özellikle de geniş bileşik toplumun her bir bileşeninin yaşamı ve görünürlüğü için önemli yapılar söz konusu ise, sembolik değerlerle yüklenmiştir. Bir okul, hastane ya da yetimhane çok ender olarak yalnızca kurumsal bir inşaat programının ürünüydü. İç ve dış tesislerin, işlevsel ve toplu alanların bileşimi genellikle bireylerin toplulukla bağlarını güçlendirmeye yönelirken, aynı zamanda kimliklerinin kentin -dünya vatandaşı olmak için zengin bir ortam sunan- bileşik kültürel ortamına da kök salmış olduğu gerçeğinin farkında oldukları bir tür mikrokozmos yaratırdı. Dolayısıyla, bu yapıların anıtsal karakteri hiçbir zaman başlı başına bir amaç değildi. Tek tek her binayı kimin ısmarladığını, mimarın müşterisinin istekleriyle kendi sanat kişiliği arasında nasıl denge oluşturduğunu ve binanın nihai kullanıcılarının beğenisini nasıl kazandığını ortaya çıkarmak ilginç bir çalışma olacaktır. Mimari, kamusal binaların geçirdiği değişimi izlerken, toplulukların yalnızca kurumsallaşmış yapılar olarak değil, sürekli değişen bir temeldeki geçici gruplar olarak da geçirdiği sürekli dönüşümü ortaya çıkarır.

Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları

Selanik, İzmir ve İskenderiye'yi birleştiren bir nokta da, üçünü de, Büyük İskender'in ya da ardıllarının kurmuş olmasıdır.[36] MÖ 334 yılında Pers İmparatorluğu'na karşı yürürken, İskender Pagos Dağı'na gitti ve orada gördüğü rüyada intikam tanrıçaları Nemesisler, çevredeki köylere dağılmış olan İzmirliler için bir kent kurmasını söylediler. Lidyalılar tarafından MÖ 589'da yıkılan eski İzmir, korunaklı bir körfezin baş tarafındaki yükseltide yer alırdı. İskender'in ölümünden sonra Antigonus ve Lysimachus[37] tarafından Anadolu platosundan ve Orta Asya'dan ulaşılabilir limanın çevresinde kurulan Yeni İzmir ise karşı tarafta, kısmen Pagos Dağı'nın yamaçlarında kısmen de kıyıdaki ovada idi. Romalıların deyişiyle *Alexandria ad Ægyptum*, Nil Deltası'nın kuzeybatı köşesinde, Mısır'a zenginliğinden yararlanacak kadar yakın, bağımsız kalacak kadar uzaktadır. Liman, Nil ve Sahra vahalarından gelen yolların Avrupa'dan Kızıldeniz'e ve devamla Arabistan'a, Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya giden yolları keserek Mağrip-Suriye yoluyla buluştuğu noktadadır. Bu yeri, Akdeniz'le kıyıdaki büyük bir göl arasındaki dar kıyı parçasının ortasında yer alan ve bir adanın kuytusunda bulunan küçük bir limanın sunacağı olanakları gören İskender'in MÖ 332'de seçtiği bilinmektedir. Selanik'i, İskender'in ölümünden sonra Makedonya'nın yönetimini üstlenen Cassander MÖ 315 dolaylarında kurdu. Kenti oluşturmak için, Termayikos Körfezi'nin başındaki küçük kasaba ve köylerin sakinleri, Hortiyatis Dağı'nın eteklerinin denize ve geniş kıyı ovasına ulaştığı ve Adriyatik Denizi'nden gelip Balkan Yarımadası üzerinden geçen en güneydeki yolun Tuna havzasının geniş ovalarından aşağı, Morava-Vardar vadilerine inen kuzey-güney koridoruyla birleştiği stratejik noktaya yerleştirildi.

Adriyatik'i Karadeniz'e, Doğu Akdeniz'i Kızıldeniz'e ve Basra Körfezi'ne bağlayan yollar üzerindeki kıstak limanları, Büyük İskender ve ardıllarına göre ticari zenginlik ve kültürel gelişme için uygundu. Sırasıyla Makedonya'nın, Mısır Deltası'nın ve Küçük Asya'nın Ege bölgesinin odak noktaları olan ve her biri -içerile-

re uzanan ve Orta Avrupa'dan Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya giden tüccar kervanları, ordular ve göçmenler tarafından tekrar tekrar izlenen- doğal koridorlarda yer alan Selanik, İskenderiye ve İzmir bu rollere gayet uygundu. Dikdörtgen biçiminde yayılan bu üç kent, ilk günlerden itibaren oluşumlarının yaşamsal unsurları olan yerleşimlerinin doğal özelliklerinden sonuna kadar yararlanıyorlardı. İzmir'de Altınyol, bataklık ovadan geçmeyip, Efes'ten ve Anadolu platosundan limana gelen yolların güvenliğini tercih ederek Pagos Dağı'nın kuzeybatı sırtlarının çevresinden dolanırdı. İskenderiye'de zafer geçişlerinin yapıldığı Canopic Caddesi, Mısır akarsu sisteminin deniz limanlarına ulaştığı noktadan başlayarak, denizle göl arasındaki bir çöküntüyü izlerdi.[38] Selanik'te, aşağı yukarı günümüzdeki Egnatia Caddesi'nin geçtiği yerlerden geçen bir yol, kent surlarıyla liman arasındaki kıyıya paralel uzanır ve her yönden gelen yollar ona açılırdı.[39] Bu limanların her birinin, ünlü *Heptastadium*u[40] ile daha sonra Türk kentinin kurulacağı İskenderiye limanının, ya da yine mille dolarak çarşıya dönüşen İzmir limanının, ya da uzaktaki Olimpos Dağı'na kadar uzanan körfez görünümüne hâkim konumuyla Selanik limanının her üç kente üzerinde yeni yerleşimlerin zaman zaman gelişebileceği bir temel yapı sundukları açıktır.

Il paesaggio come teatro, (Tiyatro Olarak Peyzaj) İtalyan coğrafyacı Eugenio Turri'nin 1998'de yayımlanan kitabının adıdır.[41] Turri, peyzajı, yalnızca yaşamak ve üretmek amacıyla insan tarafından dönüştürülen fiziksel alan olarak değil, doğal ve yapay unsurların bileşimini daha geniş anlamda, hem bireyin hem de toplumun hem gündelik hayatta hem de uzun dönemde (*longue durée*) kendi rollerini oynadıkları bir sahne olarak görür. Turri'nin peyzajın belli bir kültürün temel kavramını ayna gibi yansıttığını öne süren metaforu, Selanik, İskenderiye ve İzmir'in proje yönelimli incelemesinin anahtarı olarak Seldmayr'ın egemen temalar görüşüyle bağlantılandırılabilir.

19. yüzyıl boyunca değişik zamanlarda Makedonya, Mısır Deltası ve Küçük Asya'nın Ege Bölgesi büyük değişimlere sahne olarak, yalnız bankerler, coğrafyacılar ve doğabilimciler için değil,

kanal, demiryolu ve liman tesisi yapımı için kritik önemdeki doğal çevreyi inceleyen mühendisler, mimarlar ve sanatçılar için de ideal bir ortam oluşturdular. Bu, uluslararası planda piyasa ekonomisinin gelişiminin en kritik aşaması yaşanırken gerçekleşti. Mısır'ın Napolyon ordusunun bilim adamları tarafından yapılan betimlemesi,[42] fiziksel alanın ve içerdiği çok sayıda kaynağın, Akdeniz'den Hindistan'a uzanan geniş doğal anayolları yeniden canlandırarak modern iletişim yollarına dönüştürme perspektifiyle girişilen bütüncül bir yaklaşıma konu olmasının öndegelen örneklerindendir. Elverişli fiziksel özellikler, yani denizler, akarsular, akarsuların birleştikleri noktalar, ovalar, vadiler bileşimi, Doğu Akdeniz'de ticaretin coğrafyasını yeniden tanımlayacak, birbirine sıkı sıkıya bağlı ve keskin uluslararası rekabete konu olan iki projenin, Basra Körfezi'ne giden demiryolu ve Mısır'a karadan geçişin, hayata geçirilmesinde kritik önem taşıyordu. Hindistan'a kadar uzanan bir suyolu, Napolyon'un 2 Temmuz 1798'de İskenderiye'ye çıkmasından beri Fransızların tutkusu olmuş, İngilizler İskenderiye'den Süveyş'e geçişi düzenler (1834) ve daha sonra demiryolu inşa ederken (1854-58) Delta'yı geçecek çeşitli suyolları önerilmişti.[43] Fransızların Süveyş Kanalı'na (1869) rakip olacak bir İngiliz girişimi, Fırat Vadisi Demiryolu, ilk olarak 1830'larda düşünülmüş,[44] daha sonra, 1882'de Mısır'ın işgali, İngilizlerin alternatif yol oluşturma tutkularını sona erdirdiğinde Almanya himayesinde yeniden gündeme gelmiştir.[45] Geniş bir senaryolar yelpazesini olanaklı kılan bu iki proje, İskenderiye, İzmir ve Selanik'in Doğu Akdeniz'deki rolünü tehlikeye atıyordu. Nil'den Kızıldeniz'e uzanan eski kanalların yeniden açılması görüşünün (1799 dolayları) ardından bu su yollarının İskenderiye limanına varıp varmamasına ilişkin sert tartışmalar geldi. Benzer şekilde İzmir'in kaderi de Fırat Vadisi Demiryolu projesi için hangi güzergâhın seçileceğine bağlıydı; Suriye kıyısından Basra'ya güneyden bağlantıyı içeren başlangıçtaki görüş mü, İstanbul ve Ankara'dan geçen kuzey yolu mu, yoksa İzmir'in etkin demiryolu ağını kullanan ve kentte bir bağlantı noktası oluşturan yaklaşım mı?[46] Kesin olan, her iki büyük projenin Makedonya üzerinden transit trafiği içerdiği ve dolayısıyla 1888'de Selanik'i

Avrupa başkentlerine bağlayan Vardar demiryolunun yapımına götüren projeleri teşvik ettiğidir.[47]

O halde, antik dönemde saptanan coğrafi tiyatrolar, bu üç kentin daha geniş bir altyapı projesinin odakları olarak yeniden inşa edilmesinde ne kadar rol oynadı? Belli grupların (etnik-dini toplulukların, çıkar gruplarının, vb.) belirli bir toprak parçasının ve coğrafi bölgenin gerçek ve olası kaynakları temelinde kendi geleceklerini nasıl gördüklerini öğrenme girişimi içinde, bu büyük 19. yüzyıl projelerini ve altlarında yatan stratejik bakışı karşılaştırırken bu soru akılda tutulmalıdır.

1841'de, Fransız yazar ve politikacı Saint-Marc Girardin, aralarında İskenderiye'nin de bulunduğu bazı limanların, dünya yolları üzerindeki konumları nedeniyle 'gerekli ve doğal' olduğunu düşünüyordu. Ona göre bu limanlar, doğa tarafından tek bir halkın gelişmesi için değil, yakın-uzak birçok halkın ticari ve kültürel değişimi için 'sığınak' olmak üzere yaratılmıştı.[48] Rastlantı mıdır bilinmez, Girardin'in bu deterministik gözlemleri, Mehmet Ali döneminde, 19. yüzyılın ilk onyıllarında hayata geçirilen ilk uzun dönemli Doğu Akdeniz planı olan İskenderiye'nin yeniden kurulmasıyla örtüşmektedir.[49] Osmanlı limanlarının 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca ekonomik ve siyasal olarak yeniden canlanması çeşitli gruplar için farklı perspektifler yarattı. Bunun bir örneği, 20. yüzyılın başında Selanik gücünün doruğundayken kentin Rumlarının ve Yahudilerinin esinlendiği çelişkili duygulardır; Rumlar kentin Helen Krallığı'na katılmasını bekliyor, Yahudiler ise Avusturya, Bulgaristan ve Sırbistan'ın planları doğrultusunda limanın uluslararası statüye kavuşacağını umuyordu. 1921'de 'Doğu Sorunu' uzmanı İngiliz yazar Henry Charles Woods, Yunan denetiminin Selanik ve İzmir'i ekonomik olarak bir parçasını oluşturdukları topraklardan siyasal olarak ayıracağına ve dolayısıyla bu kentlerin zararına olacağına inanıyordu.[50] Görüşleri, Selanik ve İzmir'in sırasıyla Venizelos'un Yunanistanının ve Atatürk'ün Türkiye'sinin parçasını oluşturacağı ve 'Balkanların Kudüsü'ne ya da 'Küçük Asya Rumlarının metropolü'ne ilişkin anıların kalanının da geçmişe gönderileceği yeni bir dönemin gelişine işaret ediyordu.

1920'ler: Fransız Plancılarının Sınavı

Ağustos 1917'de, Selanik'in Yunanistan'a ilhakından yalnızca beş yıl sonra, bir yangın, kentin Yahudi, Rum ve Müslüman mahallelerinin büyük kısmını yok etti; 1915'te kent geçici hükümetin merkezi ve Antant'ın müttefik askerlerinin transit kampı olmuştu. Eylül 1922'de bir yangın, Rum, Ermeni ve Avrupa mahalleleriyle İzmir'in ortasını kül yığınına çevirdi. Bu, 1914-1918 arasında müttefik donanma güçleriyle başlayan ve 1919-1922 arasında Yunan-Türk savaşıyla devam eden krizin doruk noktasıydı. Lozan Anlaşması uyarınca yapılan zorunlu nüfus mübadelesi, yarım milyon Müslümana karşılık Osmanlı uyruğu 1,3 milyon Hıristiyanın Ege Denizi'ni geçerek Selanik ve çevresine yığılmasına ve İzmir'in ekonomisinde büyük bir gerilemeye neden oldu.[51] Mübadeleden önce, biri Selanik'te biri İzmir'de olmak üzere iki Yunan üniversitesi kurularak bir yandan bu kentlerde bir kültürel dirilişin teşvik edilmesi bir yandan da yeni bilimsel ve teknik öğrenme merkezleriyle Yunan eğitim sisteminin geliştirilmesi yönünde öneriler yapılmıştı. 1919'da Yunanlıların İzmir'e çıkması, önceliği İyonya Üniversitesi'ne verdi, üniversite 1922'de matematikçi Kostantin Karatodori yönetiminde kapılarını açmaya hazırdı.[52] Küçük Asya'daki Yunan yenilgisi, dikkatleri Selanik projesine çevirdi; proje 1924'te, yeni kazanılan toprakların kalkındırılmasına ilişkin daha geniş bir program çerçevesinde gerçekleştirildi.

Doğu Akdeniz'i 1920'li yılların ortalarında gezen ve bir zamanların canlı Selanik ve İzmir limanlarına çıkan bilgili bir gezgin, sürekli göç hareketinin daha da feci ve toplumsal olarak istikrarsız kıldığı fiziksel yıkımın boyutlarını görürdü. Sonuçta bu, Osmanlı İmparatorluğu'nun sonunu getiren I. Dünya Savaşı'nın bittiği dönemdi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile sonuçlanan Yunan-Türk savaşı, 1,8 milyon dolayında mültecinin yerinden olmasına yol açmıştı.[53] Gezginimiz, bu kentleri tek bir trajedinin birbirini tamamlayan yüzleri olarak görebilir ve bu kadar zalim yıkıma neden olan savaşın, bir mimari eser olarak kente, o ana kadar görülmedik ölçekte sorun yarattığını düşünen Fransız kent tarihçisi Pierre Lavedan'ın görüşünü paylaşabilirdi.[54]

Bir kentin kurulmasından bile daha zor olan bir kentin yeniden inşası, Selanik ve İzmir örneklerinde, iki Fransız plancısı, Ernest Hébrard (1875-1933) ve René Danger (1872-1954) için gerçek bir meydan okuma oluşturuyordu. *Musée Social* ve *Société Française des Urbanistes*'in hemen hemen aynı yaşlardaki bu iki üyesini, jeopolitik senaryonun her iki tarafı da, 'bütünüyle farklı unsurları bir maden potasında eriterek yeniden kalıba dökmek ve aralarında bir tür birlik yaratmak' üzere davet edildiler.[55]

Yeni ulusal rolleri sonucunda Selanik uzun süre doğal çıkış noktası olduğu bölgelerden siyasal olarak kopmuş, İzmir ise önemli ekonomik ve kültürel roller üstlenmiş olan etnik gruplarını kaybetmişti. Her iki kentte de Ernest Hébrard ve René Danger, gelecekleri tehlikede olan yüzyıllık kenti yeniden biçimlendirmek, bunu yaparken de kentin modernleşmesini en fazla teşvik edecek yerel koşulların hangileri olduğuna karar vermek gibi muazzam bir işle karşı karşıyaydılar.

İkisi de geçmişten kesin bir kopuş yaşamak isteyen Yunan hükümeti ve genç Türkiye Cumhuriyeti, Selanik'in ve İzmir'in yeniden inşasını önemli bir görev olarak görüyordu.[56] Yeniden inşa, sadece teknik bir sorun değildi; böyle kesin bir kopuş ve geleceğe dair böyle idealleştirilmiş bir bakış, kent planlamasına hem 'bilimsel' hem de 'sanatsal' bir yaklaşım gerektiriyordu. Bu kent planlaması, kentin işlevsel etkinliğini geri getirirken, bir yandan da kolektif bir ulusal gelecek vizyonunu yansıtacak bir 'kent sahnesi' oluşturmalıydı. Dahası, kapsamlı bir insan yapımı ortam planı, kentle doğal bağlamının tek bir bütün olarak görülmesi gereği demekti.

Eğitimini, *Ecole des Beaux-Arts*'da ve Roma'daki *Académie de France*'ta almış olan Ernest Hébrard, Selanik yangını çıktığında müttefik kuvvetlerle birlikte kentteydi ve 1918'de tamamlanan yeniden inşa planında önemli rol oynadı.[57] Altı yıl sonra 1924'te İzmir yetkilileri, o sırada *Société des Plans Regulateurs*'ü yönetmekte olan ve konuya pragmatik yaklaşımlarıyla tanınan René Danger'yi ve kardeşi Raymond'u, Henri Prost'un tavsiyesini temel alan bir yeniden inşa planı hazırlamak üzere görevlendirdiler.[58] Hébrard da Danger de eski etnik yerleşimlerin yerini gelecekte kentin büyüme-

sine olanak tanıyacak düzenli cadde ve bloklardan oluşan bir kent dokusunun almasını amaçlayan ve sanayi, ticaret ve yönetim bölgelerini ve farklı türlerde yerleşim alanlarını birbirinden ayıran bir imar planı önerdiler. Tek başlarına duran bazı kamusal binalar (tren istasyonu, belediye binası, mahkemeler, postaneler, çarşılar, okullar ve üniversite binaları) kentsel yapının ana noktalarını oluşturacaktı. Erişilebilirliğe büyük önem veren iki plan da limanların genişletilmesini öneriyor ve bunu bir sanayi bölgesiyle desteklenen ve hem karayolu ve demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesiyle karadan, hem de yeni iskele, dok ve ambarların yapımıyla denizden kolayca ulaşılabilir, kendi başına bir altyapı olarak görüyorlardı. Yeniden inşayı nasıl kendi başına bir mimari iş olarak gördüklerini anlamak için iki planın benimsediği teknik önlemleri karşılaştırmakta yarar var. Birincisi ve en önemlisi, bu, geçmişin anılarıyla yüklü alanlara yeni bir kent merkezi oturtmak demekti. Artık odağı liman ve yanındaki her amaca hizmet eden çarşılar olmayan modern kentin yeni tür kamusal alanlara, geleceğin kentine ilişkin beklentilere uygun mimari ve uzamsal örüntülere, yeni işlev ve kurumlar için kentsel sahnelere gereksinimi vardı. Hébrard'ın toplumsal hayat için bir odak noktası olarak büyük bir park ve kamu kurumlarının daha iyi temsil edildiği bir kent merkezi önermesi, Danger'nin de yeni kent merkezini bir park olarak hayal etmesi tesadüften ibaret olamaz. Doğal ortamın bir parçası olan bu parklar, modernleşmenin peyzajları üzerine denemeler yapmak için ideal zeminler oluşturuyordu.

Ernest Hébrard Selanik'te

Selanik'in kentsel yapısını Helenistik kesişen yatay ve dikey hatlar sistemine ve daha yüksekte deniz kıyısına paralel giden Egnatiya Caddesi'ne oturtarak yorumlamak ve yeniden canlandırmak işinde Hébrard, Fransız *Beaux-Arts* geleneği doğrultusundaki arkeoloji eğitiminden çok yararlandı; *Armée d'Orient* arkeoloji servisi ile çalışırken bu eğitimi yerinde uygulamaya geçirebiliyordu.[59] Kentte yangından önce birkaç ay geçirdiğine göre, işlevsel ve temsili özelliklerinin birçoğunu fark etmiş ve farklı etnik mahalleleri geçerek

deniz kıyısından yukarı kente uzanan caddelerin önemini anlamış olmalıdır.[60] Kente ilişkin bu kapsamlı kavrayış, hiç de usulen bir deneme sayılamayacak olan planda kendini hissettiriyordu.[61] Hébrard kenti bir mimari eser olarak ele alıyor, işlevsel birimler olarak kentsel simetri eksenleri, dolaşımı kolaylaştıran diyagonal caddeler, meydanlar ve açık alanlar için düzgün geometrik şekiller gibi kent yapısının bazı ilkelerini bağlamın özgün yapısına uyarlıyor, böylece kentin geleceği ile doğal peyzajı ve kadim tarihinin özellikleri arasında bağlantı kuruyordu. Yeni kent merkezi, Kent Ekseni, surlar içindeki kentin kenar ortayını izleyecekti. Eski Agora'nın Egnatiya'nın yukarısında, burada bulunduğu düşünülüyordu,[62] en eski sinagoglar ise daha aşağılardaydı.[63] Bu hat boyunca her birinin ayrı işlevi olan bir dizi açık alan öngörüyordu; deniz kıyısında Büyük Meydan, Egnatiya Caddesi'ni kesen Kent Meydanı'nda belediye binası ve mahkemeler, yukarıda Aziz Dimitris Bazilikası'nın karşısında bir meydan ve bir açık hava tiyatrosu. Kent Ekseni'nin, kemerli yolları ve neo-Bizans üslubu cepheleri olan merkezinden, yukarı kentin ve uzaktaki Olimpos Dağı'nın görünümü eşsizdi. Hébrard doğu ve batı surlarının dışında kilit alan işlevi üstlenecek iki kentsel eksenin daha eklenmesini önerdi. Yahudi ve Türk mezarlıklarının yerine, Şeyh Su Korusu'ndan denize yeşil bir kama gibi uzanan ve üniversite binalarına, tiyatrolara, spor ve rekreasyon alanlarına giden patikaları olan muhteşem bir park yapılmasını önerdi. Limana giden şehirlerarası yolların buluştuğu Vardari Meydanı[64] yakınına dokları, toptancılar çarşısını ve yük ve yolcu tren istasyonlarını birleştiren geniş bir cadde yapılmasını tasarladı.

René Danger İzmir'de

İzmir'de Danger, insanın sürekli evrimini desteklemek için altyapının kendisine uyarlandığı topografyanın, bir kentin varoluş nedenini ortaya koyacağı biçimindeki sarsılmaz inancı yolunda ilerledi.[65] Dolayısıyla, projesinin tam olarak uygulanabilmesi için temel önemde yeni bir ulaşım planı önerdi. Bu plan Kasaba (Turgutlu) ve Aydın'a giden demiryolu için tek bir kavşak nokta-

sı içeriyor ve şehirlerarası yolları kente getirerek sokak sistemini yeniden düzenliyordu. Dolayısıyla planı İzmir'in kentsel yapısına ilişkin yeni bir yorum anlamına geliyordu; eski Kasaba ve Aydın demiryolu hatları boyunca uzanacak iki geniş bulvarın arasında, şehirlerarası yolların birleştiği yeni Kervan Meydanı'yla (*Place des Caravanes*) bağlantılı yeni bir kent merkezi olacak ve Punta'nın (Alsancak) ilersinde halen varolan sanayi bölgesi tarafından desteklenen ve demiryollarının ulaştığı bir liman yapılacaktı.[66] İşçi sınıfı alanı demiryolu kavşağının ötesinde yer alacak, eski kentin diğer mahallelerinden ise konut alanlarından güneye uzanan üç panoramik cadde geçecekti. Danger'ın topografyayla altyapıyı uyumlulaştırma anlayışı, tasarımını kent düzleminde de etkiliyordu. Yangının Avrupa, Rum ve Ermeni mahallelerini yok ettiği bölgenin merkezini belirtmek için, üniversite binaları, müze ve okul kompleksleri gibi yeni kültürel kurumları içerecek, at nalı şeklinde büyük bir park önerdi. Parkın yanında, deniz kıyısındaki Büyük Meydan'dan eski kentin kıyısında Basmane İstasyonu'nun yerine yapılacak bir meydana uzanan ve belediye binası, karakol, itfaiye, postane ve büyük bir oteli bir araya getiren baklava biçiminde bir yapım alanı yer alıyordu. Pagos Dağı'ndaki Kadifekale ile taçlanan eski kentin tersine yeni kent merkezinin alüvyon ovasındaki varlığını vurgulayan park, Danger'nin İzmir'i bir mimari eser olarak yeniden biçimlendirmeye katkısı olarak görülebilir. Ayrıca, önerdiği yolların çoğu da dolaşımın işlevsel gerekleri ile kentin benzersiz bir doğal ortamın önemli bir parçası olarak algılanmasını destekleme çabasını birleştirmek üzere tasarlanmıştı.

Liman, Ticaret Fuarı ve Üniversite

Hiçbir zaman başlangıçta tasarlandıkları gibi uygulanmamakla birlikte, Ernest Hébrard ve René Danger'nin planları Selanik ve İzmir'e ilişkin daha sonra alınan kararlar üzerinde önemli ölçüde etkili oldu, hatta belki de kentlerin bugünkü halinin temelini oluşturdu. O halde, daha sonra değiştirilmelerinin ve uygulanmalarının temelinde yatan stratejik vizyon neydi? Selanik ve İzmir'in

rolleri ne olacaktı, bölgesel metropol mü yoksa göçe zorlanmış halklar için sığınak mı?

Bu sorunun yanıtlanması, Hébrard ve Danger'nin yeniden inşa planlarının uygulanmasına eşlik eden olayların, boyutlarını ve zaman çizelgelerini de içeren anlatımını gerektirir. Örneğin, liman ve demiryolları ancak II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra yapıldı ve İzmir'deki demiryolu kavşağı tasarım aşamasından öteye geçmedi. Ancak, kent merkezi ve park önerisi hayata geçti. Dolayısıyla kentin bir mimari eser olarak yeniden inşasının bir kültürel, toplumsal ve ekonomik yeniden inşa sürecinin ilerletilmesinde temel bir adım olarak görüldüğü söylenebilir.

Aristoteles Üniversitesi'nin ve yanındaki Selanik Uluslararası Fuarı'nın yapımıyla[67] ve İzmir'deki Kültür Park'ın hayata geçmesiyle sonuçlanan tartışma, görüş, proje ve mimari proje yarışmalarından çok şey öğrenilebilir. Ticaret fuarı ve üniversitenin, artalanın daralmasını ve kozmopolit ortamın yitirilmesini kısmen telafi ederek Selanik ve İzmir'in ekonomik ve kültürel değişim merkezleri olarak kısmen yeniden canlanmasına katkıda bulunduğu bile söylenebilir. İki kentin yeniden inşa edilen bu başlıca bölgelerine bakmak, modern Yunan ve Türk mimarisinin, ilk olarak Hébrard'ın Üniversite Parkı ve Danger'nin kent merkezi ile önerilen mimari program çerçevesinde nasıl geliştiğini de ortaya koyabilir.

Fuarın açıldığı 1926'da, Aristoteles Üniversitesi'nin kurulmasından sonra, görüşlerini savunmak üzere Hébrard davet edildi. Yahudi mezarlıklarının taşınmasıyla ilgili zorluklar ilk üniversite binalarının yapılmasının 1939'a kadar ertelenmesine sebep oldu. Mezarlıklar Nazi işgali döneminde tamamen yok edildi; bu, o zamana kadar Türk mezarlıklarının yerine fuarın kurulmasını da içermiş olan projenin uygulanmasının önünü açtı.

1936'da açılan İzmir Kültür Parkı, başlangıçta üniversiteyi de kapsayacak şekilde tasarlanan at nalı biçimindeki alana yayılıyordu;[68] mimar, özgün projeyi Moskova'daki Gorki Parkı'nın işlevsel ve peyzaj özelliklerini de içerecek şekilde uyarlamıştı. 1923'teki Türkiye Ekonomi Kongresi'nde bizzat Atatürk İzmir Fuarı'nı kurma kararını açıkladı; bu, kentin yeni bir rol üstlenmesine duyulan

gereksinimin boyutunu yeterince göstermektedir. Biray Kolluoğlu'nun belirttiği gibi Kültür Park, yeni kentsel simgelerin Cumhuriyet Türkiye'sinin isteklerini, hayallerini ve geleceğe ilişkin umutlarını yansıttığı bir sahne yaratacak şekilde yeniden tasarlandı. Park, ilerleme ve modernleşme yönündeki cumhuriyetçi ülkülerin kent peyzajına işlenmesini sağlayan kamusal alanların bir araya geldiği bir ortam olarak görülüyordu.[69] Dönemin dergilerinde İzmir Fuarı ve Kültür Park hakkında yayımlanmış yazılar okunduğunda, 'toplanma ve rekreasyon alanlarındaki kutlama, gençlik, iyimserlik ve ilerleme ruhunu, doruk noktasına cumhuriyetin sergi alanlarında ulaşan bu ruhu' bugün bile hissetmek mümkündür.[70]

Sonsöz

'Coğrafi tiyatro' kavramını sunarken amacım, Makedonya'da Selanik'e, Mısır'da İskenderiye'ye ve Küçük Asya'nın Ege bölgesinde İzmir'e proje yönelimli bir yaklaşımın önemini vurgulamaktır. Bu kentlerin doğal çevrelerinin sunduğu olağanüstü avantajlar, geniş anlamda, tarih içinde farklı dönemlerde hem bireyin hem de toplumun kendi rollerini oynadıkları sahneler oluşturur. Fiziksel, antropolojik ve kültürel yeniden inşalar sık yinelenen olaylar olmuş ve mimarlığın yapısal rolü bu kentlerde, başka yerlere göre daha çarpıcı biçimde ortaya çıkmıştır. Buralarda mimari, kent sahnesinde simgesel değerleri yansıtabilmiş ve en dramatik koşullarda dahice bir alan yorumu geliştirebilmiştir. Bu deneyimler, geçmişin kozmopolit kentini ve olası geleceğini gözümüzde canlandırmamıza nasıl yardımcı olabilir? Bu deneyimler, kenti işlevsel bir bütün olarak ele alan modern görüşe ne oranda karşı çıkabilir? Mimarlığı yalnızca bireysel yeteneğin dışavurumu ve belki bir de inşaat teknolojilerinin vitrini olarak gören anlayışı nereye kadar sorgulayabilir?

Bugün Selanik, İskenderiye ve İzmir'de yürütülen mimari faaliyetin boyutları, ilerlemenin uzun vadeli değişimlerini yansıtmakta ve günümüz kentinin yalnızca kendi bölgesinde değil, çok daha geniş bir bağlamda kendine gelecek için nasıl rol aramakta olduğunu göstermektedir. Hébrard ve Danger gibi mimarlar, kentsel ve

mimari yapımın yeni ilkelerini belirlediler ve çalışmalarını, kentin özgün karakterini temel alarak, bir gelecek projesine yeniden yatırılabilecek kaynaklara uyarladılar. Sadece burada bahsedilen bağlamlarda değil, aynı zamanda endüstrinin yeniden örgütlenmesi, göç hareketleri ve erişebilirlik gibi konuların kapsamlı ve uzak görüşlü bir yaklaşım gerektirdiği her ortamda da bugün karşılaştığımız sorunlarla mücadele açısından, bu deneyimlerden öğrenebileceklerimiz gerçek bir değere sahip olabilir.

Doğu Akdeniz Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası: 19. Yüzyıl Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme

Vilma Hastaoglou-Martinidis

19. yüzyılın ikinci yarısı, Doğu Akdeniz kıyılarında yoğun liman inşaatı faaliyetlerine tanıklık etti. Bölgenin Batı ekonomisine bağlanması muazzam bir ticaret artışına yol açtı. Bu ise, yeni mali kurum ve kuruluşlar, yeterli ulaşım altyapıları ve gelişkin teknik tesisler gibi çeşitli modernleşme süreçlerinin yanı sıra yeni kentsel alan yönetim biçimlerini de tetikledi. Buharlı gemilerin 1830 dolaylarında bölgeye gelmesi, var olan altyapıların yetersizliğini ortaya çıkardı; özellikle sonraki 20 yılda Doğu Akdeniz liman kentlerinin, kolay ve hızlı yük indirme ve yüklemeye olanak sağlayacak modern rıhtım ve doklara, artan yük taşıma kapasitesine, uygun geniş gümrük tesisleri ve ambarlara, sağlık tesislerine ve benzeri daha gelişkin ulaşım tesislerine fena halde gereksinim duyduğu gittikçe belirgin hale geldi. Bölgenin İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik ve Pire gibi bütün önemli kentlerinde ve Patras, Sakız, Siros, Dedeağaç, Varna, Samsun, Trabzon, İskenderun ve Hayfa gibi daha önemsiz başka deniz ticareti merkezlerinde liman inşaatına girişildi.

Yeni limanların, beraberlerinde demiryolları ve diğer altyapı tesisleriyle birlikte inşa edilmesi, Doğu Akdeniz kentlerinde birçok değişimi hızlandıran bir rol oynadı ve bu kentlerin topu topu birkaç onyıl içinde köklü bir dönüşüm geçirmesine neden oldu. Bölgelerin ve kentlerin ekonomik faaliyetinin yönelimini denize ve dünyanın geri kalanına çevirdi. Bu inşa faaliyeti ayrıca bazı kentlerin önemini arttırdı ve kentin oluşumuna ve yönetimine yeni usuller getirerek yaygın bir kentsel modernleşmeyi besledi. Ayrıca, şehrin uzmanlaşmış işlevler ve rasyonel organizasyonunu gerektiren erken bir imar planı biçimini doğurdu ki bu da kentsel alanların yeniden yapılanması sonucunu doğuracaktı.

Bu sürecin, başlıca liman kentleri olan İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik ve Pire'de ne kadar benzer olduğu, burada sunduğumuz haliyle liman inşaatında açıkça görülmektedir. Hem coğrafya ve topografya benzerlikleri hem de uygulanan teknik modellerin aynılığı, her siyasal birimin teknik ve kentsel modernleşme politikalarından kaynaklanan farklılıklara ağır basmaktadır. Liman inşaatı, liman kentlerinin eski fiziksel ve toplumsal yapısının modernleşmesini sağladı. Reformcular, modern tesislerin inşaatı ve işletilmesiyle bağlantılı yeni mesleki ve ekonomik kurumlar, idari konseyler ve mali usuller oluşturdular. Bu yeni kurumlar, var olan etnik grup yapısını dikkate almadı ve geçersiz kıldı. Son olarak, modernleşmiş alanların eski mahallelerle iç içe geçtiği eşsiz bir kent görünümü oluşturdular; bu, Doğu Akdeniz kentlerine yeni bir kimlik verdi.

Bu makale, Doğu Akdeniz bölgesinde liman inşaatının kartografyasını oluşturacak ve 1860'lardan 1910'lara kadar devam eden bu sürecin ana yönlerine ışık tutacaktır. Liman kentlerinin geleneksel fiziksel örüntülerini ve transit ticaret altyapısındaki yetersizlik ya da eksikleri anlatacağım; bu küresel liman inşaatı girişiminin hazırlanmasını, yabancı konsoloslar, deniz taşıma şirketleri, ticaret şirketleri ve müteahhit şirketler tarafından uygulanan baskılara odaklanarak açıklayacağım; yabancı müteahhit şirketlerin ve mühendislerinin faaliyetlerini ele alacağım; liman inşaatının liman kentlerinin var olan fiziksel ve toplumsal yapısında başlattığı tek-

nik ve kentsel yenilikleri inceleyeceğim ve son olarak Doğu Akdeniz kentlerinde liman inşaatının yalnızca birkaç onyıl içinde kentsel planlamayı geniş anlamda modernleştiren etkisini ve beraberinde getirdiği mimari dönüşümleri vurgulayacağım.

Geleneksel Kent Biçimi: Limansız Liman Kentleri

19. yüzyıl ortası, yalnızca yeni denizcilik teknolojisinin gelişmesine değil, gemi trafiği düzenini önemli ölçüde değiştiren Süveyş Kanalı'nın açılmasına da tanıklık etti. 1845'te, Marsilya'dan Malta, İskenderiye ve Beyrut'a ilk düzenli buharlı gemi hattının açılması, Doğu Akdeniz havzasının potansiyel bir pazara dönüşmesinin ve doğu ve batı kıyıları arasında mübadelenin arttığının işaretini veriyordu. 18. yüzyılın sonunda taşımacılığın hâlâ yük hayvanı kervanları ve yelkenlilerle yapıldığı Doğu Akdeniz bölgelerinde, ekonomik faaliyet, temelde, değişen tarımsal üretim koşullarının sonucu olarak, kırsal alandan limana kaymaya başlamıştı bile. Bu kayış, iç bölgelerdeki kentlerin üstünlüğünü sona erdirdi ve kıyı kentlerini geniş artalanlarının en önemli ekonomik merkezleri konumuna yükseltti.[1] Avrupa sanayilerinin artan tarım ürünü ve hammadde talebi, liman kentlerinin ticari faaliyetin odağı haline gelmesini tetikledi.

Ancak, bir zamanların büyük liman kentlerinin kıyısında bulunan tahta iskeleler ve derme çatma ambarlar ile kara yollarının ya hiç olmaması ya da çok bakımsız olması, artan ticaretin gereksinimini karşılayamıyordu. Eski limanlar ya kapasitelerinin ötesinde çalışıyordu, ya da ihmal edilmiş, sahipsiz, hatta tamamen terk edilmiş durumdaydı. Gemilerin açığa demirlemesi ve yolcu ve malların son derece güvensiz ve pahalı mavnalarla karaya ulaşması gerekiyordu. Gelgit ya da fırtına nedeniyle sık sık kazalar oluyor ve tahta iskeleler ve derme çatma ambarlar yıkılıyor (1867'de İzmir'de olduğu gibi), ya da vapurlar karaya çıkıyordu (1863'te Beyrut'ta olduğu gibi).[2]

19. yüzyıl başında İskenderiye, benzersiz bir doğal konumu olan eski ünlü kentin son kalıntısını oluşturan, 12.000 nüfuslu içe

kapalı bir Arap yerleşimiydi. Nil üzerindeydi, küçük Agami Yarımadası'nı ve eski *Heptastadium*'u kaplıyor ve kara tarafında çift surla korunuyordu. Reşid ve Dimyat limanları sırasıyla 60 ve 215 km doğuda yer aldığından yakında rakibi olmayan liman, biri eski Eunostos limanı, diğeri ise kadim Pharos Adası'nın deniz rüzgârlarına karşı doğal bir koruma oluşturduğu eski zamanların büyük limanı olmak üzere iki hilal biçimindeydi. Ancak, batmış eski doklar nedeniyle kıyı terk edilmiş ve ulaşılması olanaksızdı ve yalnızca birkaç tekneye sığınaklık ediyordu.[3]

İzmir'in önemi 18. yüzyılda arttı. Ancak 1854'te bile kentin transit ticaret altyapısı yoktu. Kent daha ziyade, Avrupa'nın Asya ile ticaretinde aktarma noktası işlevini üstlenmişti, Küçük Asya'nın her yanından, bölgelerinin ürününü taşıyan uzun kervan katarları gelirdi.[4] İzmir limanı, girişi Saint Peter adlı Bizans kalesi tarafından korunan, Roma dönemine ait eski iç limanının yerine kurulmuştu. 17. yüzyılda sultanın kadırgalarının demirlediği bir donanma üssüydü; 18. yüzyıldan sonra dolmuş ve giderek bedestenleri, hanları ve atölyeleriyle işlek bir çarşının yayılmasıyla kent yaşamının merkezine dönüşmüştü. Doğu Akdeniz'e giden gezginlerin anlatıları, 1860'lara kadar ayakta kalan bu limanı ve kalesini betimler; bu form, Thomas Graves'in planında 1836'da kısmen binalarla kaplı olarak gösterilen çarşı sokaklarının dolambaçlı güzergâhında da yansıma bulur.[5] Kıyıda karmakarışık bir ambarlar ve küçük iskeleler kitlesi, İzmir ekonomisinin gerçekten atılım yaptığı 18. yüzyıl ortasından itibaren başlayan yoğun ticari trafiğin gereksinimlerini karşılıyordu.[6] Ancak,1870'lerin başına kadar kentte yeterli tesis yoktu. Hükümetin, yangında hasar gören çeşitli bölgelerin yeniden inşası için kentin kadastrosunu çıkarmak üzere davet ettiği İtalyan mühendis Luigi Storari, 1857'de 'ne liman, ne tersane, ne fener, iç bölgelerle haberleşebilmek için ne köprü ne de karayolu, (...) ne belediye, ne belediye hazinesi, ne de yol bakım-onarımı...' olduğunu yazıyordu.[7]

Bizans döneminde Akdeniz transit ticaretinde başı çeken İstanbul limanı, izleyen Osmanlı yüzyılları boyunca da Karadeniz ve Anadolu'nun ticaret merkezi konumunu korudu. Ancak, 19.

yüzyıl ortasında kent hâlâ surlarının içinde kapalıydı; bir yanında geleneksel Eminönü çarşıları diğer yanında dinamik Avrupalı Galata semti bulunan, uzunluğu yedi kilometre, genişliği 500 metre ve derinliği 70 metreden fazla olan doğal liman Haliç, deniz ticaretinin gereksinimlerini karşılamaktan uzaktı. Surların dışında, sığlıkların kıyısında eski tahta rıhtımlar ve küçük özel iskeleler yer alıyor, bunları ambarlar, dükkânlar, hanlar ile Tophane ve Sirkeci gümrükleri çevreliyordu. 1840'larda Tanzimat dönemiyle birlikte uluslararası ticaretin ve denizciliğin gelişmesi, yetkilileri en işlek noktalarda küçük yeniden düzenlemeler yapmaya ve 1863'ten sonra da özel dok inşaatlarına izin vermeye yöneltti. 1846'dan sonra Tophane'de bir rıhtım yapıldı, 1848'de ve 1849'da Karaköy'deki rıhtımların bazı küçük kısımlarında onarım ve inşaat yapıldı.[8] 1851'den sonra Şirket-i Hayriye'nin yeni buharlı gemileriyle kıyı seferlerinin başlaması, Boğaz'ın çeşitli noktalarında iskele yapılmasını gerektirdi. 1848'den itibaren Sirkeci ile Eminönü arasında birçok yeni dok kurma girişimi oldu.

Saint George Körfezi'nin kayalık sahilindeki Beyrut, surlar içinde, dar ve dolambaçlı yolları, pazarları ve atölyeleriyle içe kapalı bir kentti. Kent 19. yüzyıl ortasına gelindiğinde ticari büyüme ve ciddi boyutta deniz trafiğine şahit olmuştu, ancak küçük limanı hâlâ bir fener, küçük bir iskele ve derme çatma bir gümrükten ibaretti.[9] İlk olarak 12. yüzyılda Haçlılar tarafından yapılmış, Ortaçağ boyunca çok canlı kalmıştı ve limanı, Osmanlı donanmasından korunmak için Emir Fakr ed-Dîn (r. 1596-1634) tarafından doldurulmuştu. Kısa süren Mısır işgali sırasında 1835'te İbrahim Paşa bu limanı, kayık ve mavnaların sığınabilmesi için kısmen yeniden yaptırdı. Daha sonra Osmanlılar bekçi kulelerinin arasındaki geçişi doldurup kuzey tarafında yeni bir geçiş açtılar. İngiliz-Avusturya donanmasının 1840'taki bombardımanı kuleleri ve kaleyi yıktı. Daha sonra Osmanlılar kuzey kulesinin yıkıntıları üzerine gümrük görevlileri için kulübeler ve bir iskele yaptılar ve bir fener yerleştirdiler.[10]

Selanik 1869'a kadar, Yahudi, Hıristiyan ve Müslüman karışık nüfusu ile Ortaçağdan kalma surlarının içindeydi. 19. yüzyılın başında Makedonya'da ticaretin gelişmesi kenti Güney Balkanların

antreposu haline getirdiğinde,[11] deniz ticareti hâlâ denize açılan kent kapısının dışındaki geleneksel çarşıların, Frenk mahallesinin ve limana ucuz işgücü sağlayan kalabalık Yahudi mahallelerinin yakınında küçük tahta rıhtımın üstünde yürütülüyordu. Liman, Osmanlı döneminde çürümeye terk edilmiş ve giderek dolmuş Bizans limanının yerindeydi ve duvarların dışındaki tek tesisti. Çeşitli dükkân ve ambarlarla çevriliydi ve hâlâ yelkenliye dayanan dönemin deniz ticaretinin sınırlı gereksinimlerini karşılamaya yetiyordu.

1833'te Yunanistan Krallığı'nın yeni başkenti ilan edilene kadar Atina, 9000 nüfusu ve Yunan bağımsızlık savaşının sonuna gelindiğinde kısmen harap olmuş çok sayıda anıtı olan önemsiz bir kaleydi. Pire ve Hippodamus'un eseri antik Emporium çoktan yok olmuş, 120 hektar genişliğindeki havzası balıkçı limanı haline gelmişti. Chateaubriant 1806'da geldiğinde, yalnızca körfezle karşılaştı, gemi yoktu; Phaleron, Munikhia ve Pire limanları terk edilmişti, kıyıda harap bir manastır ve gemi gelmesi için genellikle aylarca bekleyen bir gümrük görevlisi ve ambar vardı.[12]

Müteahhit Şirketler ve Mühendisler

Doğu Akdeniz'de liman yapımının ilk gelişimini bu liman kentlerinde gözlemleyebiliriz. 1845'ten sonra buharlı gemiler Doğu Akdeniz kentlerini birbirine çok daha hızlı bağlamaya, mesafeleri kısaltmaya ve bu kentlerin sahip olmadığı ulaşım tesislerine gerek duymaya başladılar. Avrupa deniz ticaretinin genişlemesiyle birlikte, başlıca kıyı kentlerinde ekonomik faaliyet arttı. Bu kentler, 1851'den itibaren yapılan demiryollarının da başlangıç noktalarını oluşturdular[13] ve transit ticaret tesisi gerektiren yeni işlevler üstlendiler. Dolayısıyla, modern limanlar yapılması, ekonomik gelişmeleri denize bağımlı bu kentler için mutlak bir zorunluluk haline geldi.

Bu bağımlılık zaman içinde birkaç etkenden kaynaklandı. Genellikle liman yapımını demiryolu şirketleri istedi. Osmanlı hükümetinin 1869'da imzaladığı bir kontratla, imparatorluğun Avrupa vilayetlerinde bir demiryolu hattı yapma işi Hirsch Şirketine veril-

di. Balkan demiryolu ağının etkin çalışabilmesi ve tarım ve ticaretin gelişebilmesi için Selanik, Dedeağaç ve Varna limanlarında yolların ve liman tesislerinin ıslahını Osmanlı hükümeti üstlendi.[14]

Avrupa devletlerinin konsolosları İstanbul, Kahire ve Atina'daki hükümetlere iyileştirme yönünde baskı yaparak demiryolu ve liman yapımının önemli bir kâr kaynağı oluşturduğu müteahhitler, bankalar, ticaret şirketleri ve denizcilik şirketleri adına girişimde bulundular. İzmir rıhtımının yapımının kabulü[15] ve Haliç doklarının girişimi[16] bütün diplomatik temsilciler tarafından, kent için en önemli iyileştirme olarak selamlandı. Transit ticaret için dokların ve yolların iyileştirilmesine yönelik inisiyatif alan yerel tüccarlar da sık sık belirleyici bir rol oynuyordu. Beyrut'ta transit ticaret altyapısının yetersizliği, kent sakinlerinin oybirliğiyle modern liman tesisleri talep etmesine neden oldu.[17] 1869'da İskenderiye tüccarları, özellikle ihraç mallarının depolandığı mahallelerdeki yolların döşenmesine kaynak oluşturmak için ihraç malları üzerinden gönüllü bir vergi ödemeyi kabul ettiler. Ayrıca, yakındaki Mahmudiye Kanalı'nın rıhtımlarını yaptırdılar.[18] Son olarak, İskenderiye, Selanik, Beyrut, Pire ve benzerlerindeki yeni kurulmuş belediye yetkilileri birçok durumda projeleri yönetme hakkını elde etmeye çalıştılar.

Kara ve deniz taşımacılığı altyapısı inşaatı Batı Avrupa ülkeleri ve müteahhit şirketleri arasında çatışma alanı oldu. İngiliz ve Alman şirketleri demiryolu imtiyazları için kıyasıya rekabet ederken, Fransız müteahhit şirketleri, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nda, uzun dönemli imtiyazları ve özel takip ayrıcalıklarını güvence altına alan liman inşaatını neredeyse bütünüyle tekellerine almışlardı. Birçoğu Süveyş Kanalı'nın yapımına katılan liman mühendisleri Akdeniz'de dolaşarak, bir yerden diğerine teknik bilgi taşıdılar. Hemen hemen tamamı Fransız ve çoğu Avrupa'nın en eski ve en saygın mühendislik okulu *Ecole des Ponts et Chaussées*'de[19] eğitim görmüş olan bu mühendisler, hükümetlere ya da özel müteahhitlik şirketlerine modern dokların planlanmasında ya da inşaat işinin yönetiminde hizmet sundular. Auguste Stoeklin İskenderiye ve Beyrut'ta, Hilarion Pascal İstanbul, Selanik, Varna, Patras ve başka kentlerde çalıştı. Adolphe Guérard Selanik ve İstanbul li-

manlarında teknik danışmanlık yaptı ve Varna, Burgaz, Köstence ve Yafa planlarını hazırladı. Eduard Quellenec İskenderiye, Pire ve birçok diğer Yunan kentindeki limanlar için projeler çizdi. Louis Godard Rodosto, Dedeağaç, Samsun, Trabzon, Rodos, Mersin, İskenderun, Trablus ve Yafa limanlarını inceleme işini üstlendi. Paris'teki *Ecole Centrale* mezunu Louis Barret, İstanbul, Selanik ve Karadeniz liman kentlerinin ilk dok planlarının taslaklarını oluşturdu, Doğu Akdenizli bir mühendis olan Polikarp Vitalis ise İzmir ve Selanik rıhtım projelerini hayata geçirdi.[20] Marsilya teknik bilginin ana yayılma noktasıydı ve Doğu Akdeniz'in başlıca limanları aynı şekilde yapıldı.

Kentin yeni deniz yolları üzerindeki konumunu sağlamlaştıracak modern liman tesislerinin kurulması İskenderiye'nin Hıdiv dönemi valilerinin sürekli gündemindeydi. Yerel seçkinlerin desteklediği Mehmet Ali, bu girişimi daha 1829'da başlattı, ama Hıdiv İsmail Paşa'nın harekete geçerek projeyi, o sırada Süveyş Kanalı'nın yapımıyla meşgul olan Auguste Stoecklin'e vermesi ancak 1863'te pamuk talebinin patlamasıyla gerçekleşti. Kentin demiryoluyla Süveyş ve Kahire'ye bağlanmasından sonra nihai planı çizen ise, Mısır hükümetinde İmar Bakanı olarak görev yapan Saint Simoncu Fransız mühendis Linant de Bellefonds oldu.[21] Planın uygulanması, Liverpoollu mühendis William DuPort'un yönetiminde Londra kökenli *William Bruce Greenfield & Co.* şirketine verildi. 750 hektar büyüklüğünde bir rıhtıma, toplam 2.700 metre uzunluğunda doklara ve 2,5 metre yüksekliğinde dalgakırana sahip olup, Doğu Akdeniz'deki az sayıda İngiliz liman yapımı projelerinden biri olan inşaat 1880'de tamamlandı.[22]

İzmir limanındaki kapsamlı iyileştirme, Aydın ve Kasaba demiryolu açıldıktan ve üç İngiliz tüccar eski kıyıya 3,5 kilometre uzunluğunda modern bir rıhtım yapma imtiyazını aldıktan sonra, 1867'de başladı. Kontratın imzalanmasından kısa süre sonra, imtiyazı alanlar, Dussaud Frères adlı son derece yetkin ve güvenilir bir şirketi yöneten ve Marsilya, Cherbourg, Trieste ve Port Said'de liman yapımında büyük deneyimi olan Fransız Joseph ve Elie Dussaud ile bağlantı kurdular.[23]

1868'de *Société des Quais de Smyrne* kuruldu ve İzmirli mühendis Polikarp Vitalis, biri 20 diğeri 12 hektar büyüklüğünde korunaklı iki rıhtımı, gümrüğü ve iskelelerde gümrük antrepolarını da içeren projeyi 1875'te tamamladı. Artık limanı tren istasyonuna bağlayan yeni demiryolu hatları da vardı.[24]

İstanbul'da ise, Haliç'teki en işlek noktalarda, buharlı gemi seferlerinin artmasıyla gerekli hale gelen küçük iyileştirmeler 1840'ta başladı. 1872'de Orient demiryolunun işlemeye başlamasından sonra, demiryolu şirketi modern doklar yapmayı önerdi ve şirketin Marsilyalı mühendisi Louis Barret, Sirkeci terminalinin önüne yapılacak dokların planını çizdi. Ertesi yıl, *Ecole des Ponts et Chaussées* mezunu Fransız mühendis Hilarion Pascal, projeyi son haline getirdi. Ancak, Babıâli'nin imtiyazı, imparatorluğun Fenerler İdare-i Umumiyesi'nin başındaki Fransız Marius Michel Paşa'ya vermesi için yılların geçmesi ve epeyce diplomatik yazışma gerekti. 1890'da *Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople* kuruldu. Proje, Azapkapı köprüsünden Boğaz'a kadar Haliç'in her iki tarafında 3.000 metre uzunluğunda doklar yapılmasını öngörüyordu. Çalışmalar 1892'de başladı, ancak teknik sorunlar, arazi sahiplerinin kamulaştırmaya karşı çıkması ve mavnacıların rıhtım vergilerine itiraz etmesi nedeniyle sürekli gecikti. 1900'e gelindiğinde Galata ve Sirkeci kıyılarında yalnızca 1.128 metre dok yapımı tamamlanmıştı.

Anadolu demiryollarının İstanbul'daki başlangıç noktası olan Haydarpaşa'da modern liman tesislerinin kurulması işi, 1900'de, bir Alman şirketinin *Société du Port de Haidar Pacha* adlı yan kuruluşuna verildi. 1903'e kadar 600 metre uzunluğundaki mendireğin ve biri 150 diğeri 300 metre uzunluğundaki iki dokun yapımı projesini başmühendis Waldorp yönetti. Arkadaki dolgu alanda demiryolu hatları, vinçler, büyük antrepolar ve başka tesisler kuruldu ve 1905 ile 1909 arasında yeni tren istasyonu yapıldı.[25]

Beyrut'un 1840'taki şaşırtıcı ticari büyümeden sonra artan zenginliği ile ticaret tesislerinin yetersizliği arasında çarpıcı bir tezat vardı. Yerel tüccarlar 1860'larda modern bir liman istediler, ancak liman inşaatı epey gecikti ve ancak Şam'a giden ilk araba yolunun yapımından sonra başladı. Daha 1879'da vali Mithat Paşa lima-

nın geliştirilmesini ciddiyetle düşünmeye başladı ve İngiliz mühendis Austin'den plan taslakları hazırlamasını istedi. Ancak, imtiyaz 1887'de, Lübnanlı Joseph Moutran'a verildi ve Beyrut-Şam yolunu yapan inşaat şirketi, *Société du Port, des Quais et Entrepôts de Beyrouth*'u kurdu.[26] Projenin, 1867'de *Messageries Impériales* adlı denizcilik şirketinin Stoecklin'e yaptırdığı plana uygun olarak uygulanmasını Fransız mühendis Henri Garreta üstlendi.[27] 5-6 hektar büyüklüğünde bir dolgu alan üzerinde modern doklar inşa edildi ve çalışma 1895'te tamamlandı.[28]

Selanik'te liman inşaatı, kent yönetiminin yaşamsal önemde iki transit ticaret tesisi, rıhtımlar ve demiryolu için yer açmak amacıyla denizle kent arasındaki surun 1.650 metrelik bölümünü yıktırmasıyla 1869'da başladı. Ancak, daha önce de İzmir rıhtımının yapımına katılmış olan Vitalis yönetiminde yapılan bu rıhtımın yetersiz kaldığı kısa sürede anlaşıldı; yüklerin indirilmesinde hâlâ mavnalar kullanılıyordu.

1872'de ilk demiryolunun açılmasından hemen sonra, doğru dürüst bir liman yapımı sorunu bir kere daha gündeme geldi. Demiryolu şirketi, daha önce de İstanbul dokları proje taslağını çizmiş olan Marsilyalı mühendis Louis Barret'den rıhtımda yapay liman yapımı için proje istedi. Bu taslak proje, iki yıl sonra *Ponts et Chaussées* başmühendisi Hilarion Pascal tarafından son haline getirildi, aynı sırada Fransız mühendis Aslan da üçüncü bir proje oluşturmuştu. Ancak, liman inşaatı 22 yıl sonra, bayındırlık işleri müteahhidi ve eski Pireneler meclis üyesi Fransız Edmond Bartissol tarafından kurulan *Société de Construction du Port de Salonique* şirketine verildi. Proje, 800 metre uzunluğunda ve 130 metre genişliğinde bir dok alanının, 200'er metre uzunluğunda iki mendireğin, 13 hektar genişliğinde bir rıhtımı çevreleyen 560 metre uzunluğunda bir dalgakıranın, transit depolarının, yeni gümrüklerin, tren garının ve bir tahıl ambarının yapılmasını ve 3000 metre uzunluğunda demiryolu döşenmesini içeriyordu.[29]

Pire 1834'te Atina'nın yeni deniz limanı olarak yeniden doğdu; neoklasik planı başkentinkine benziyordu, ama liman tesisleri yetersizdi. Hidra ve Sakız adalarından gelen göçmenler kenti hızla

doldurdu. Ancak, limanın, belediye ve liman fonu tarafından gerçekleştirilen müthiş gelişimi,[30] büyük ölçüde, 1893'te açılan Korint Kanalı'nın gemilerin rotasını değiştirmesine ve kenti Yunan Krallığı'nın ilk limanı ve sanayi merkezi haline getirmesine bağlıdır.[31]

Limanın Fransız mühendislerin birbirini izleyen projeleriyle (1840'ta Fransız Sefer Kuvvetleri, 1882'de E. Quellenec) gelişmesi, kentin büyümesine paralel bir seyir izledi. 1907'de 122 hektar genişliğinde bir rıhtımı, 17 hektar genişliğinde setlerde 4000 metre uzunluğunda dokları, mendirekleri, savaş gemisi tersanesi, depoları, ambarları, gümrüğü ile 14.000 metrekare yüzeye yayılmıştı.[32] 1869'da Atina'ya, 1880'den sonra da ülkenin geri kalanına demiryoluyla bağlanmıştı.

Daha küçük kentler de kısa süre sonra liman yapımına başladılar. Orient demiryolu şirketiyle Babıâli arasındaki kontrat uyarınca Dedeağaç ve Varna liman projeleri geliştirildi. 1873'ten başlayarak, hızla gelişmekte olan Edirne'nin deniz limanı olmak üzere, *Compagnie des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe* tarafından yeni bir kent yaratıldı: Dedeağaç. Önce İzmir rıhtımının müteahhidi L. Dussaud, sonra da 1890'da Aslan tarafından yürütülen liman yapımını, sonunda 1910'da Conrad Schokke tamamladı.[33] Bulgar Prensliği'nin Karadeniz'e ana çıkış noktası olan Varna limanı için, 1873'ten itibaren önce Marsilya limanı başmühendisi Hilarion Pascal, ardından 1890'da Sir Charles Hartley ve 1894'te dönemin Marsilya limanı başmühendisi Auguste Guérard tarafından birbirini izleyen altı proje önerildi. İnşaat, 1895'ten sonra, Patras limanı yapımında da çalışmış olan Fransız liman mühendisi P. d'Istria yönetiminde başladı.[34]

Yıllarca uğraşıldıktan sonra Sakız limanının yapımı imtiyazı, 1896'da Sakızlı işadamı N. Pantelidis ve Atina Bankası kurucularından İstanbullu Rum K. Héliaskos tarafından kurulan *Société du Port et Quais de Chio* şirketine verildi. İnşaat projesi, daha önce E. Burreau ve Anthony Matsas tarafından çizilmiş olan plan temelinde, *Ecole des Ponts et Chaussées*'de eğitim görmüş, şirketin başmühendisi Sakızlı mühendis Theodore Koressios tarafından 1896'da hazırlandı. İnşaat 1895'te başladı ve 1900'de tamamlandı.[35]

1873'te Patras liman projesini hazırlama işi Hilarion Pascal'a verildi; 1881'de Fransız müteahhit Pierre Magnac'ın şirketi inşaata başladı, yeni doklar, Peloponez demiryolu ağı döşendikten sonra 1894'te tamamlandı.[36] Samsun ve Trabzon liman projesi imtiyazları 1908-1909'da *Banque Nationale de Turquie* müdürü Sir Henry Babington Smith'e verildi, Yafa limanını ise sırayla A. Guérard, E. Fancy ve Amat yaptı.[37]

Ancak, bu girişimler her zaman sorunsuz ilerlemedi. Yeni doklar geleneksel işleri ve işyerlerini ortadan kaldırıyor ve taşıma maliyetini artırıyordu. İzmir ve Beyrut'un yeni rıhtımlarına tramvay konduğunda, yüzlerce hamal işini kaybetti. Selanik'te tren istasyonuyla rıhtım arasındaki raylı bağlantı taşıma süresini kısalttı ama hamalların işlerini kaybetmesine neden oldu ve 1908 sonrasında mavnacı ve hamal loncaları ticareti sık sık kesintiye uğrattı.[38] Yeni dokların açılmasından kısa süre sonra mavnacılar, taşıma şirketleri ve tüccarlar arasında başlayan 'tarife savaşı' kayıtlarda sık sık yer alır.[39] Toprak sahiplerinin kamulaştırmaya karşı çıkışları da genellikle inşaatta önemli gecikmelere ve İstanbul ve İzmir'de olduğu gibi, plan değişikliklerine neden oluyordu.[40] 1868'de İzmir'de, kıyıdaki arazilerin sahipleri, işletim, sağlık ve estetik gerekçeleriyle, kamulaştırma bedellerine ve rıhtıma yapılacak tramvay hattına kuvvetle karşı çıktılar.[41] Yine de, ticaret kısa sürede o kadar arttı ki, 20. yüzyılın başında yeni demiryolu hatları ve liman tesisleri yapılması gerekti.

Bu arada, kentli politik gruplar ve tüccarlar yeni altyapıyı övüyordu. Halka açık ağırbaşlı açılış törenlerine devlet görevlileri, müteahhitler, diplomatlar ve finans dünyası mensupları katılıyordu. İstanbul'da Sirkeci doklarındaki büyük yolcu istasyonunun açılış töreni 22 Ekim 1890'da önemli bir toplumsal ve ekonomik olayın gerektirdiği saygınlıkla yapıldı.[42] Beyrut'ta liman istasyonunun Mart 1903'teki açılış törenine devlet görevlileri ve kalabalık bir yerel halk topluluğu katıldı.[43] Selanik'teki yeni rıhtımın 4 Haziran 1870'te vilayetin genel valisi tarafından açılması, deniz kıyısında yapılan ve konsolosların, diğer görevlilerin ve kentin önde gelen tüccarlarının katıldığı büyük bir törenle kutlandı.[44]

Limanların Yapımı

Elbette, benimsenen liman tipi, kentin özgün morfolojisine bağlıydı. Ancak yine de, ister İzmir, Selanik ve Beyrut gibi doğrudan denize açılsınlar, ister İstanbul, İskenderiye ve Pire gibi, korunaklı coğrafi konumlarıyla iç liman olsunlar, aynı amaca hizmet ediyorlardı. Kentle topolojik ilişkileri de ortak bir model izliyordu; yeni limanlar, eski limanların olduğu yere; Avrupa tarzı mahalleler ve iş çevreleri, geleneksel çarşılar, tren istasyonları ve benzeri ticaretle ilgili kent kesimlerinin hemen yakınına kuruluyordu.

İskenderiye'de eski Eunostos limanı, 20. yüzyılın başında modern bir limana dönüştürülmüştü. Düzgün bloklar halinde ve 7,84 hektar büyüklüğündeki geniş iç dok alanı doğrudan, 1882'de İngiliz donanmasının bombardımanından sonra yeniden inşa edilen kent merkezindeki Avrupa mahallesine bağlanıyordu.[45] 1896'dan sonra, büyük beton depolar ve ambarlar gerekli saklama alanını sunuyordu. Bunların arasında pamuk çarşısı ve genişletilerek yeniden yapılmış, elektriği, yönetim ofisleri, fenerleri, istasyonları, telgrafhanesi, gümrük ve karantina binaları, yolcu terminali ve denizcilik şirketleri için ofisleri olan Mısır Gümrük Ambarları Şirketi'nin iki büyük ambarı da vardı[46] Bütün bu eklentiler, kenti denizden koparan ama dünyaya açan bu son derece işlevsel bölgenin görünümünü değiştirmişti.

İskenderiye'nin modern deniz kıyısı, 3.947,5 metre uzunluğunda bir yay üzerindeki Ramleh rıhtımının, ünlü Corniche'in yapılmasıyla tamamlandı. Bu dönemde yapılan projelerin en mükemmelleri arasındaydı, batı limanı projesiyle karşılaştırılabilir ölçekteydi. Projenin hem çizimini hem de uygulamasını belediye üstlendi. 80 metre genişliğindeki setin yarısını, kıyıya paralel bir bulvar kaplıyordu, setin diğer yarısı ise bulvar boyunca uzanan yeni bir düzgün parseller şeridine ayrılmıştı. Rıhtım duvarının dibine, kumsala paralel olarak bir kanalizasyon kolektörü yerleştirildi. Denizden kazanılan toplam yüzey alanı 52,6 hektardı, bunun 21,6 hektarını bulvar kaplıyordu, kalan 31 hektar ise bina yapımına ayrılmıştı. Projeyi belediyenin mühendisleri Dietrich ve Arcondaris hazırladı, inşaatı

Gallois denetledi. Toplam maliyet yaklaşık 9 milyon Fransız frangı kadardı. Süveyş Kanalı Şirketi'nin başmühendisi E. Quellenec'in de süreçte yer alması, işin teknik açıdan taşıdığı önemi göstermektedir. İnşaat 1901'de başladı, rıhtım duvarının ve bulvarın yapımı 1907'de tamamlandı, ancak İtalyan şirketi *Almagià* işe 1920'ye kadar başlamadı.[47] 20. yüzyılın başında pitoresk Arap yerleşimi bu iki modern cephenin arasında kalmış; işadamı, tüccar ve sanayicilerin eklektik konutlarının bulunduğu Ramleh Corniche'ine ve genel olarak da kente zenginlik getiren bir liman bölgesi kurulmuştu. Gelişen İskenderiye, 370.000'e varan nüfusuyla Akdeniz'in, Marsilya ve Cenova'dan sonra en önemli üçüncü limanı oldu.

İzmir rıhtımları 1869 ile 1876 arasında yapıldı. Piyade kışlalarından Aydın tren istasyonuna kadar uzanan 3,5 kilometre uzunluğunda ve 18,75 metre genişliğinde muazzam bir rıhtım söz konusuydu. Bu alanda, altı metre yüksekliğinde bir parapet üzerinde yer alan ve istasyonu gümrük binasına bağlayan çift ray hattı, 240 metre uzunluğunda bir dalgakıran tarafından korunan iki yük iskelesi ve kanalizasyon yer alıyordu. Hükümet, gelirlerin yalnızca % 2'si karşılığında, denizden kazanılan arazinin özel mülk dışında kalan tamamının kullanım ve demiryolunun işletim hakları ile iskele bakım vergilerini 20 yıllık bir dönem boyunca *Société des Quais de Smyrne* şirketine bağışladı.[48] Eski gümrük binasının önünde yer alan liman, mendirekler arasında yaklaşık 1.200 metre uzunluğunda dokları ile, ticari işlemlere ayrılmış 20 hektar genişliğinde tamamen korunaklı bir iskele içeriyordu. Güneyinde, 12 hektarlık bir diğer iskele koster limanı olarak kullanılıyordu. Limanın hizmet binaları mendireklerin üzerinde kurulmuştu, kuzeylerinde ise karantina binaları, fenerler, liman süvarisinin ofisi, pasaport binası ve telgrafhane vardı. Mart 1880'de tamamlanan gümrük binası ve Düyûn-u Umumiye ise güney kısmında yer alıyordu. Limanın önünde, rıhtımda yer alan büyük depolar, çok miktarda malı saklamak için gerekli alanı sağlıyordu.[49]

Yeni İzmir rıhtımları, teknik, mali ve kentsel olmak üzere üçlü bir başarı olarak karşılandı.[50] Kentin aşağı bölümü tamamen temizlendi ve denizden kazanılan 40 hektarlık büyük alan üzerinde

köklü bir biçimde yeniden yapılandırıldı. Eski kıyının tahta iskeleler, kışlalar, dükkân ve kafelerinin yer aldığı karmaşık parseller kitlesinin yerini alan düz ve geniş caddeler ve 20 düzgün parsellik şerit, iki en uzun ve en düz caddenin, Kordon ve Paralel'in (bugün 1. ve 2. Kordon) arasında kentin cephesini oluşturdu. Şirket ile deniz arsası sahipleri arasında tazminat (karşılık) hakkı konusunda sürekli gerginlik çıktı; imtiyaz koşullarına göre, arazilerinin önünde deniz arsası olan mal sahipleri, bu alanları, masrafları kendileri ödeyerek doldurmak zorundaydılar; belirtilen süre içinde bunu yapamayan ya da yapmayı reddedenler, mal sahipliğinden vazgeçmiş sayılacak ve arazilerinin bedelini alacaklardı. *Société des Quais*, parası olmayan mal sahipleriyle, deniz arsalarını daha uzun bir sürede doldurmaları için özel düzenlemeler yaparak gerilimi azalttı. Mühendis Polikcarp Vitalis'in imzasını taşıyan kadastroya göre, 1889'da arsaların hemen tamamı (192 adet), sahipleri tarafından doldurulmuştu.[51] Yeni kent arazisi tahsisi, etkileyici bir işlevsel imar planlaması anlamına geliyordu. Rıhtımın kışlayla limana ana girişin bulunduğu kuzeydoğudaki mendirek arasındaki 1.250 metre uzunluğundaki bölümü ticarete ayrılmıştı. Kentin eski iş bölgesine ve çarşıya bakan bu yeni alan, ofis ve bankaları, ticaret acentelerini, sigorta şirketlerini, dükkânları ve benzerlerini hızla kendine çekti. 2.075 metre uzunluğundaki diğer bölüm gezinti alanı olarak kullanılıyordu; İzmirlilerin çok sevdiği bu alan, 20. yüzyılın şafağında, en temiz, en rahat ve en güzel kent alanlarından biri oldu. Yeni kent parsellerini kentin daha şık konutları ve elçilikler, lüks oteller, sinemalar, tiyatrolar, kafe ve kulüpler, kısacası ekonomik büyümenin bütün elle tutulur unsurları hızla doldurdu. 30 yıldan kısa sürede, İzmir rıhtımı, geleneksel cephenin pitoresk görünümünü tamamen değiştirmişti ve dönemin bütün turist rehberleri kentin en belirgin özelliği ve modern Avrupalı unsuru olan ünlü *Bella Vista*'nın görülmesini öneriyordu.[52]

İstanbul'da liman inşaatı Nisan 1892'de Galata doklarıyla başladı. Kamusal kullanım amacıyla el koymaya ilişkin yasalar[53] *Société des Quais* ile kıyı sahipleri arasındaki çatışmaları çözdü.[54] Aralık 1895'te, Marsilya rıhtımları örnek alınarak beton bloklar

üzerine oturtulan 758 metre uzunluğundaki Galata dokları tamamlandı.[55] Dar set boyunca, dönemin standartlarına göre geniş olan 19 metrelik bir cadde yapıldı, yükleme ve boşaltma için sekiz metrelik bir parapeti vardı. 15.277.000 Fransız frangı tutarındaki yüksek inşaat maliyetinin neden olduğu eleştirilere ek olarak, şirket mavnacıların ve kayıkçıların muhalefetiyle de karşılaştı. Yine de, Galata'nın Avrupalı topluluğu ve kentin ticaret ve finans seçkinleri, Mart 1896'da dokların açılışını büyük bir coşkuyla karşıladılar.[56] Ancak, kıyıdaki çalışma daha da gecikti, maliyet 11.840.000 Fransız frangı'na varmıştı bile. Haliç'te ve özellikle de Bizans döneminin en önemli Neorion'u iken sonraki yüzyıllarda doldurulan tarihi kıyıda yumuşak zemin nedeniyle dokların arka arkaya çökmesi yüzünden, Sirkeci ile Eminönü arasındaki 370 metre uzunluğundaki dokların tamamlanması[57] ancak Fransız mühendis Alphonse Cingria'nın yürüttüğü kapsamlı onarım çalışmalarıyla 1900 yılında gerçekleşebildi.[58] İlk planın ikinci bölümünün gerçekleştirilmesi sonraki bir tarihe ertelendi, ancak liman binalarının yapımı 1900'de başladı. Her iki kıyıda, yeni gümrük, postane, sağlık hizmetleri binaları, dükkânlar ve çok katlı ambarlar, hükümetin onayladığı planlar uyarınca ve yeni beton teknolojisi yardımıyla 1910'da yükseldi. Galata ve İstanbul'daki yeni gümrük binaları, etkileyici neoklasik tarzlarıyla kentin denizden modern görünüşünü vurguluyorlardı.[59]

Modern doklar, o sırada İstanbul'un deniz ticaretini olumsuz etkileyen ekonomik koşullara[60] ve 1900'den beri Anadolu demiryolunun Asya yakasındaki terminal istasyonu olan yeni Haydarpaşa limanının etkisine karşın, trafiği dikkate değer şekilde artan limanın kapasitesini yükseltti.[61] Kentsel etki de aynı derecede önemliydi; sıkışık ve düzensiz kent dokusunun önünde, işlevleri belli olan tesisleri ve akılcı bir şekilde düzenlenmiş yapıları içeren modern kıyı görünümleri oluştu. Limanın yapımı, çalışabilmesi için gereken hizmetleri de kısa sürede kendine çekti; denizcilik şirketleri, istasyonlar, ticarethaneler, banka ve sigorta ofisleri, oteller, büyük mağazalar özellikle Galata'da, büyük ve düz caddelere sıralanarak, kentin denizden geleneksel görünüşünü köklü bir şekilde değiştirdi.[62]

Beyrut'ta liman inşaatı 1 Ocak 1890'da başladı ve Stoeklin tarafından hazırlanmış olan plana uygun olarak, *Ecole des Ponts et Chaussées* mühendisi Henri Garreta yönetiminde zamanında tamamlandı. İnşaat malzemesi, İskenderiye'nin doğusundaki Nahr el Maoud taş ocaklarından, kıyı boyunca bu amaçla yapılmış 3,5 kilometre uzunluğundaki demiryoluyla getirildi.[63] Haziran 1893'te tamamlanan bölüm hazırdı, ancak resmi tören 1895 sonunda yapıldı. Liman inşaatı, Ech-Chamiyet'in ucuyla Moudaouar arasındaki kıyı boyunca 1.000 metreden fazla uzanan 5-6 hektar genişliğindeki bir set üzerinde biri 100-150 metre genişliğinde olan dokların ve mendireklerin yapılmasını içeriyordu. 800 metre uzunluğunda bir dalgakıran baskın kuzeybatı rüzgârlarına karşı koruma sağlıyor, 350 metre uzunluğunda ve iki metre yüksekliğinde bir dalgakıran da limanı doğu tarafından koruyordu. 23 hektar genişliğindeki rıhtım, liman girişinin ortasında 14 metre ile mendirek, dalgakıranlar ve doklar boyunca 8-12 metre arasında değişen bir derinlik sağlıyordu. *William Bruce Greenfield* şirketi, belirlenen yerlere yeni gümrük binasını ve yararı konusunda kentin bütün tüccarlarının görüş birliği içinde olduğu polis karakolunu yaptı. Ancak, hem denizcilik şirketleri hem de kentin ticareti açısından daha önemli gelişme, 1900'den sonra Beyrut-Şam-Hauran demiryolunun limanın iki kilometre yakınına kadar uzatılması ve Lübnan Tramvay Yolları'nın uzatılmasıydı.[64] Demiryollarının çok daha geç döşenmesine, tüccarların ve mavnacıların tarifeleri çok yüksek bulmalarına karşın, liman trafiği önemli ölçüde arttı.

Burada mühendisler boş bir sayfa, bir *tabula rasa* üzerinde çalışıyor, kentin bu ölçekteki tek bölgesini planlıyor ve gemi, tren, tramvay ve başka araçların buluştuğu yeni bir iş merkezi gibi özel işlevi olan tesislerle donatıyorlardı. Bu bölgenin ortaya çıkışı ve çevresindeki kentsel alanlar üzerindeki etkisi çarpıcıydı; doklar derhal oteller, bankalar, çeşitli acentelerin ofisleri, özel depolar, özel konut binaları, kafe ve dükkânlarla canlandı; bu binalar limanın yeni dinamizmine uygun yeni işlevler üstlenmişlerdi.[65] Kentin denizden görünen yüzü, taşımacılığın hâlâ yük hayvanlarıyla yapıldığı dar ve pitoresk sokaklı eski mahallelerle karşılaştırılınca Avrupalı bir

görünüm kazanmıştı. Kentin, dönemin sanatçıları tarafından o kadar çok resimlenen (örneğin Amadeo Preziosi'nin 1862'de yaptığı suluboya tablo) eşine az rastlanır eski anıtları ile Ortaçağ limanının yıkıntıları sonsuza kadar kaybolurken Beyrut'un geleneksel kıyısının yerini kozmopolit bir Akdeniz kentinin modern cephesi aldı.

Kent nüfusunun yaklaşık 80.000 olduğu 1860'lı yılların başından beri ihtiyaç duyulan Selanik limanının yapımına, 1869'da, vilayet genel valisinin önerisi üzerine Babıâli'nin, denize bakan surların yıkılarak yaklaşık yedi hektar genişliğindeki bir set üzerinde 1.650 metre uzunluğunda bir rıhtım yapılmasına izin vermesiyle başlandı. Buraya bir sıra parsel ve 12 metre genişliğinde bir trafik arteri yapıldı.[66] Planda 16 büyük parselden oluşan bir şerit öngörülüyordu; bunlardan altısı eski limanın yerinde olacak ve liman kullanımına ayrılacaktı, konut alanının önünde yer alacak olan 10'u ise kent kullanımı içindi.[67] Bir kısım arsa, kentin ilk meydanı ve valinin konutu, donanma hastanesi, gümrük binası ve belediye çarşısı gibi kamusal tesislere ayrılmıştı.[68] Projenin uygulanması için, vilayet fonundan alınan borçla *Société des Quais de Salonique* adında bir devlet iktisadi kuruluşu oluşturuldu. İnşaat, daha önce İzmir rıhtımlarının yapımında çalışmış olan inşaat mühendisi Polikarp Vitalis yönetiminde 1870 başlarında başladı. İddiaya göre, yeni toprağın satışından elde edilen kazancın önemli bir miktarının suistimali ve başlangıç bütçesindeki beklenmedik artış nedeniyle ciddi mali sıkıntılar yaşanınca inşaat gecikti; kamu binaları yapımından vazgeçildi ve özel şahıslara satılabilecek daha küçük arsalar oluşabilsin diye parsel sayısı 16'dan 30'a çıkartıldı.[69] İnşaat ek kamu fonlarıyla ve ancak 1882'de tamamlanabildi.

Kentin Avrupalılaşan kesimi, imalat alanları, atölye ve depolar, ofis ve dükkânlar, belediye çarşısı, rekreasyon alanları ve özel konutlar gibi çok farklı işlevleri olan alanları etrafına toplayarak kentin en işlek kesimi haline geldi.

Ancak kısa sürede rıhtımın yetersiz kaldığı görüldü, yük ve yolcu indirmek için hâlâ mavna kullanılması gerekiyordu. 1872'de, *Compagnie Générale d'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe*, mühendis Louis Barret'den limanın kent kıyı-

sı boyunca geliştirilmesini, rıhtıma dik açı yapan dört mendirek ve kıyıya paralel bir dalgakıran yapılmasını içeren taslak projeyi hazırlamasını istedi.[70] 1874'te Hiralion Pascal'ın kendisi, liman bölgesini rıhtımın batı ucuyla sınırlı tutan, eski limanın önüne ve demiryolu tesislerinin hemen yakınına iki mendirek yapılmasını öngören projeye dahil oldu.[71] Ancak inşaat, kentin 120.000'i aşan nüfusuyla ekonomik faaliyet açısından arı kovanını andırdığı 1896 yılına kadar askıya alındı. Kontrat, Hazine-i Hassa Nezareti ile Parisli eski meclis üyesi ve bayındırlık işleri müteahhiti Edmond Bartissol tarafından imzalandı. İnşaat, 1874'te Hilarion Pascal tarafından yapılmış olan projeye uygun olarak 1897'de başladı ve Paris'teki *Ecole des arts et des manufactures* mezunu mühendis Jules Robert'in yönetimine teslim edildi. İş, rıhtımın batı ucunun önünde 10 hektar genişliğinde bir alanın doldurularak üzerine 800 metre uzunluğunda ve 130 metre genişliğinde bir dok alanı yapılmasını, rıhtıma dik açı yapacak 200 metre uzunluğunda iki mendirek inşasını ve 13,2 hektar genişliğinde bir alanı korumak üzere rıhtıma paralel 560 metre uzunluğunda bir dalgakıran yapılmasını içeriyordu. Bunları, demiryolu hatları, beş vinç, transit ambarları, yeni bir gümrük binası ve tahıl silosu izledi. 1904'te, açık alanlarda ve rıhtımda, limanın işleyişi için gerekli binaların yapımı başladı. Düyûn-u Umumiye binasını ve yanındaki Tuz Tekeli depolarını 1905'te bir Fransız mimar çizdi. Osmanlı Bankası'nın deposu 1909'da yapıldı, Selanikli mühendis Eli Modiano tarafından yapılan silo ve yeni gümrük binası da İstanbul'da Osmanlı Bankası Genel Müdürlüğü ve Arkeoloji Müzesi gibi birçok kamu binasını çizmiş olan Levanten mimar Alexandre Vallaury'nin planına uygun olarak 1912 sonunda tamamlandı.[72]

Kentin I. Balkan Savaşı sonunda Yunan devletine bağlandığı 1912 yılına kadar, Osmanlı Bankası'nın, Atina Bankası'nın ve Orient Bank'ın büyük binaları, büyük ticarethaneler, ek gümrük büroları ve sağlık bölümünün eklenmesiyle limanın peyzajı tamamlanmıştı. Liman çevresini kısa sürede denizcilik şirketlerinin, bankaların, sigorta acenteliklerinin ofisleri, postaneler, büyüklü küçüklü dükkânlar, otel ve kafeler doldurdu.

Pire limanında büyük inşaat faaliyeti dönemi, 1880'den sonra başladı. 1893'te Korint Kanalı'nın açılması, Marsilya'dan Pire'ye (ve İzmir ve İstanbul'a) deniz yolunu 90 mil kısalttı ve Pire'nin liman trafiği diğer Yunan limanlarını geride bıraktı. 1882'de Fransız Bayındırlık Heyeti, başmühendis E. Quellenec ile Yunanistan'a geldi. Hükümet, Pire limanının genel düzenleme işini Quellenec'e verdi. Quellenec'in planı, Cordier'nin İskenderiye limanı için 1864'te çizdiği plana benzer şekilde, limanı, kentin etrafındaki araziye, kentsel alanı çevreleyen bir kanal şeklinde yerleştiriyor, doklara ambarların yapılmasını öngörüyordu. Bu plan pratik bulunmadı ve uygulamaya konmadı. Fransız Heyeti'nin mühendisleri, daha az orijinal fakat daha gerçekçi yeni bir proje hazırladılar.[73] Bu projenin uygulanması 1898'den sonra sorunsuz ilerledi ve 1907'de liman kesin şeklini aldı. Derinliği 5-27 metre arasında değişen 122 hektar genişliğinde bir havzayı, iki mendireği, 17 hektar genişliğinde bir seti, 4.000 metre uzunluğunda dokları, dalgakıranları ve tren istasyonunu kapsıyordu. Gümrük binası ve ambarlar 14.000 metrekareye yayılmıştı.[74]

20. yüzyılın başında, nüfusu 1896'da 43.000'den 1907'de 70.000'e çıkmış olan Pire, modern liman tesislerine sahip olan tek Yunan sanayi kentiydi. Kent görünümü üzerinde yaratılan etki çarpıcıydı; liman çevresindeki kentsel doku, gemi, dükkân, atölye, banka ve denizcilik şirketlerinin gereksinimlerine uyum sağlıyor ve yönetim merkezini daha da uzağa gitmeye zorluyordu. Kent kıyısına dayanan neoklasik rıhtımın vinç ve bacalarla, büyük ambar yapıları ve tren istasyonuyla dolu bir bölgeye dönüşerek kentle deniz arasında hem kapı hem de sınır oluşturması gerçekten de muazzam bir dönüşümdü.

Modernleşen Kent

Limanlar ve demiryolu yapımı Doğu Akdeniz'in ticaret haritasını yeniden biçimlendirerek bütün ithalat ve ihracatı ve yolcu trafiğini belli başlı liman kentlerine yönlendirdi. İç bölgelerden kıyıya kayış, nüfus yoğunluğunun ve faaliyetin gittikçe kıyı bölgelerine

Liman İnşaatları: Projeler, Mühendisler, Müteahhit Şirketler ve Kentsel Dönüşümler

Kent	Liman Projesi, Tarih	Müteahhit Şirket, İnşaat Tarihi	Doldurulan alan (ha)
kenderiye	Batı Limanı: Linant de Bellefonds, 1869 William Janvrin du Port, 1870	*William Bruce Greenfield and Co*, Londra, 1870-80	15
	Doğu Limanı ve Corniche: Leopold Dietrich ve Archondaris	Beelediye, *Eduardo Almagià*, 1901-7	52,6 (4 km uzunluğunda)
:mir	Polikarp Vitalis, 1868	*Société des Quais de Smyrne*, Dussaud Frères, 1868-75	40 (3,5 km uzunluğunda)
:tanbul	Sirkeci ve Galata: Louis Barret, 1872; Hilarion Pascal, 1873; Alphonse Cingria. 1898	*Société des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople*, Marius Michel, 1890-1900	3
	Üsküdar, Haydarpaşa: Waldorp, 1900	*Société du Port de Haydarpacha* (Bağdat Demiryolu Şirketi'nin yan kuruluşu), 1900-3	13
:eyrut	Austin, 1879; Auguste Stoecklin, 1863; uygulayan Henri Garetta, 1889	*Compagnie impériale ottomane du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth*, 1887-95	5-6
:elanik	Rıhtım: Polikarp Vitalis, 1870	*Société des Quais de Salonique, 1870-82*	6,2 (1,6 km uzunluğunda)
	Liman: Louis Barret, 1872; Hilarion Pascal, 1874; Jules Robert, 1897	*Société Anonyme Ottomane du Port de Salonique*, Edmond Bartissol, 1897-1904	10
Pire	Edmond Quellenec, 1882; Fransız Bayındırlık Heyeti, 1888; Edmond Quellenec, 1891-93	Liman Fonu, 1882-1907	17

yönelmesine yol açtı, bu ise kıyı kentlerinin ekonomik ve demografik büyümesi üzerinde büyük bir etki yaptı ve farklı etnik, dini ve bölgesel köklerden insanları bu kentlere çekti.

19. yüzyıl sonunda kıyı kentleri, bağlı oldukları vilayetlerdeki ekonomik faaliyetin merkezini oluşturuyorlardı. Taşımacılıktaki değişimle birlikte, kısa sürede ağırlık merkezi liman işlevinden kentin kendisine kaydı ve modern sosyal faaliyet yerleri, kent meydanları, artan nüfus için yeni konut alanları ve yükselen burjuvazi için daha lüks mahalleler talep edilmeye başladı. Kentsel alanın yenilenmesi, giderek, ekonomik gelişmenin itici gücü haline geldi. Kentler, yasa ve yönetmeliklerin yürürlüğe girmesini, belediye, ticaret ve sağlık konseyleri kurulmasını da içeren kent yönetiminin sistematik olarak uygulandığına tanıklık etti. Örneğin 1856'da Osmanlı hükümeti, demiryolu ve liman müteahhitlerinin arazi şeritleri edinebilmesine olanak vermek ve kentsel güzelleştirme ve canlandırma projelerini kolaylaştırmak amacıyla, bayındırlık işleri için kamulaştırma yasasını kabul etti. Ayrıca, yeni bina ve planlama yönetmelikleri ilk olarak 1864'te kabul edildi, 1882 ve 1891'de değiştirildi. Belediye kurumu resmen İstanbul'da, Pera'da 1855'te oluşturuldu.[75] Taşra kentini modernleştirme bilinç ve iradesi, sonraki yıllarda yerel yetkililerin üstlendiği girişim ve projelere yansıdı.

Doğu Akdeniz kentlerinin geleneksel dokusu içine modern taşımacılık altyapılarının nasıl konumlanacağı elbette kentlerin özgün koşullarına bağlıydı. Ancak yine de az çok benzer örüntüler izlediler. Yeni liman tesisleri geleneksel kıyı şeridini köklü bir şekilde değiştirdi. Bütün tren istasyonları liman civarındaki kara yollarına eski erişim noktalarında konumlanmıştı; bu noktalar genellikle amaca uygun arazilerin bulunabildiği eski çekirdeğin periferisinde ya da iş merkezi, çarşı ve gelişen sanayi mahalleleri ile doğrudan bağlantılı biçimde yeni kent dokusunun içindeydi.

Modern liman tesislerine yer açılması ve iletişimin kolaylaşması için Ortaçağ 'dan kalma surların yıkılması zorunluydu. Selanik'te kentin batı tarafında demiryolu döşenmesi ve yeni rıhtımın yapılması, 1869'da deniz kıyısındaki surların, 1890'da da yan surların geniş kesimlerinin yıkılmasını gerektirdi. Galata'nın Ceneviz surla-

rı, Avrupalılaşmış Pera ile iletişimi kolaylaştırmak için 1863'te yıkıldı,[76] İstanbul'da ise, 1870'lerin başında demiryolu geçişleri için Bizans surları birçok noktada delindi. Beyrut'ta surların yıkılması, 1850'lerde Osmanlı kışlası ve askeri hastanesi yapılırken başladı, eski kale ve kıyı istihkâmları ise yeni limanın gereksinimlerine feda edildi. Sonuç olarak, 1880'lerde kent surlarından geriye bir şey kalmamıştı.[77] İskenderiye'de Arap surlarının yıkımı 1855'te kuzeydeki surlarla başladı ve 1868'de, limanla ve Gabari bölgesiyle bağlantının sağlanabilmesi için batıdaki surların yıkılmasıyla devam etti. Güney surları, yeni yolcu terminalinin yapılabilmesi için 1876'da, Muharrem Bey Kapısı yakınında delindi, 1902'de ise tamamen yıkıldı.[78]

Böylece, yüzyıllar boyunca surlar içinde kapalı kalan Doğu Akdeniz kentleri, surlarının belirlediği sınırları parçalayarak geleneksel çekirdeklerinin ötesine yayıldılar. Limanlar, kentin yayılmasının ana hatlarını belirleyen odak noktaları rolünü oynadılar, geleneksel kent örüntülerini köklü bir şekilde ve hızla değiştirdiler ve konut alanları, yönetim ve iş merkezleri, ticaret ve imalat alanları biçiminde bir erken imar planlama anlayışı ile kentsel işlevlere yeni bir düzen getirdiler. Yeni dokların ve tren istasyonlarının yakınında imalat atölyeleri ve fabrikalar belirmeye başladı. İskenderiye'de yeni doklar ve tren istasyonu Gabari bölgesini depoların ve işçi konutlarının kapladığı bir sanayi mahallesine dönüştürdü; Selanik'te limanın ve tren istasyonunun yanında, batıdaki uzantı sanayi bölgesi oldu; Pire'de tren istasyonunun kuzeyindeki alan işçi konutlarının bulunduğu bir mahalle halini aldı. Surların yıkılmasıyla kazanılan alanlar, yolların genişletilmesi ve yeni binalar, konut projeleri ya da parklar için alan kazanılması için kullanıldı. Selanik'in doğu kesiminde kentin bütün etnik cemaatlerinden zengin aileler için 1890'dan sonra düzenlenen yeni konut alanı ya da güney surlarından açılan alana yapılan ve İskenderiye'ye, 'en yeşil' Akdeniz kentlerinden biri olma ününü kazandıran park ve bahçeler (örneğin Nuza Parkı) buna örnektir.

Geleneksel zanaatlar artık daha yoksul sınıfların oturduğu eski çekirdek içinde kalan çarşı ve pazarlarda devam ederken, kent gö-

rünümü köklü bir şekilde değişti. Ağırlık merkezi, geri dönülmez bir şekilde, kentin yenilenen alanlarına, bileşimlerinde 'oryantal' denebilecek hemen hemen hiçbir şey kalmamış olan konut alanlarına, yönetim ve iş merkezlerine ve yeni rıhtımlara kaydı. Eski mahalleler en azından düzenli sokaklarla yeniden düzenleniyor ve yeni caddelerle kentin ana iletişim noktalarına bağlanıyordu. Demiryolunun, limanın ve genel olarak ticaretin gelişmesinin kente çektiği yeni sakinlerin gereksinimini karşılayacak konut projeleri talep ediliyordu. Yeni yönetim alanları yaratıldı; İskenderiye'de Fransız Joseph Cordier 1860'ta ünlü Konsoloslar Meydanı'nı yeniden düzenledi ve merkez giderek, bu meydana ve belediye tarafından 1901-1907 arasında doğu limanı boyunca 52,6 hektar genişliğinde bir dolgu (bu alanın 31 hektarı özel inşaata ayrılmıştı) üzerine yapılan 4000 metre uzunluğundaki Corniche'e kaydı.[79] İzmir'de kıyı boyunca kazanılan 40 hektarı aşkın arazi, düzenli arsalara ayrıldı ve liman kullanımının dışında tutulan kuzey kesimi, kısa sürede lüks konutları, tiyatro ve otelleri çekerek toplumsal ve sivil hayatın merkezine dönüştü.[80]

Bütün bu değişimler, kentsel alanda görülmemiş bir genişlemeye yol açtı. İskenderiye'nin yüzölçümü, 1850-1880 arasında 120 hektardan 500 hektara, neredeyse beş katına çıktı ve Akdeniz'in her yanından insanları içeren benzersiz kozmopolit nüfusu 230.000'e ulaştı.[81] Selanik'te, kent alanının surların dışındaki genişlemesi, 320 hektar büyüklüğündeki eski çekirdeğe 1890'larda 150 hektar eklemişti. 19. yüzyıl sonunda Beyrut'ta, modern konutları, araba yolları, bahçeleri, kolejleri, okulları ve otelleriyle yeni kent, Ortaçağ'dan kalma çekirdeğin çevresinde 1,5 millik bir yarıçap boyunca gelişti.[82] İzmir'de, demiryollarıyla 19. yüzyıl ortası kent periferisi arasındaki boş arazi, 1910'lara gelindiğinde tamamen modern konutlarla kaplanmıştı ve kentin yüzölçümü 190 hektardan neredeyse 400 hektara çıkmıştı.

Yolların kaplanması ve aydınlatılması, kanalizasyon ve su kanallarının döşenmesi gibi kent yaşamını iyileştiren diğer girişimler belediye hizmetleri tarafından üstlenilerek kısa sürede bu önemli dönüşümleri izledi. Örneğin, İskenderiye'de yolların ıslahı ve kap-

lanması 1869'da başlamıştı, 1878'de kent caddelerinin 541.752 metrekaresi kaplanmıştı.[83] Modern tren istasyonlarının, gümrük binalarının ve ambarların yapımı, eski kıyı şeridinin yeniden düzenlenmesinin prestijini arttırdı ve kentin mimari sözcük dağarcığını yeniledi; bu yapılar, ünlü yerli ve yabancı mimarlar tarafından tasarlanmıştı: İstanbul'da Sirkeci Garı, 1890'da Alman mimar Jachmund tarafından, Haydarpaşa Garı 1910'da yine Alman mimarlar Helmut Cuno ve Otto Ritter tarafından tasarlanmıştı; İskenderiye'de 1856'da yapılan Gabari İstasyonu İngiliz mimar Edward Baines'in eseriydi; Selanik'te yeni gümrük binası 1910'da Alexandre Vallaury tarafından, tren istasyonu ise 1894'te İtalyan mimar Pietro Arrigoni tarafından tasarlanmıştı. Bu yeni tip binalar yeni inşaat teknolojilerini içeriyor ve betonarme yapı kullanımını yaygınlaştırıyorlardı. Beton patentini elinde bulunduran Parisli François Hennebique'in *Bureau Technique* şirketinin 1910'da İstanbul, İzmir, Selanik Atina ve Kahire'de imtiyaz sahibi ortaklarla bölgesel acenteler kurmuş olması dikkate değer bir olgudur. Bu acenteler, 1892 ile 1902 arasında, 7.205 şantiyede, 120 milyon Fransız frangı tutarında iş yaptı.[84] Betonarme kavramı kısa sürede, yeni banka ve ofis binalarının, imalat tesislerinin, büyük mağazaların, apartmanların yapımında ve otel, restoran ve benzerlerinin yenilenmesinde kullanıma girdi ve yeni bir kent ortamı yaratılmış oldu.

Sonsöz

Modern taşımacılık altyapıları inşaatı, 19. yüzyılda Doğu Akdeniz kentlerini yalnızca birkaç onyıl içinde köklü bir şekilde dönüşüme uğratan ana katalizör oldu. Yaşamsal önemdeki çarşılarını merkez alan içe kapalı kentlerin eski rıhtım ve yolları çürümeye başladı ve sonunda yok oldu. Kentsel alanları, ekonominin gereklerine ve hem doğanın hem de savaşın getirdiği yıkımlara ağır ağır uyum sağlayarak uzun süreler içinde gelişmişti.

Yeni limanların yapımı bu durumu tersine çevirdi. Kentleri dünyaya ve yeni bir çağa açtı ve her tür değişim için uygun alanlarla donattı. Demiryolu tesisleriyle donanmış modern rıhtımlar, Avru-

pa sermayesi ve teknoloji transferinin bir girişimi ve modernleşmenin amblemi olmanın çok ötesinde, bu kentlerin uluslararası ticaret dünyasıyla bütünleşmesinin simgeleri ve etnik grupların iç içe geçmesinin ve ekonomi tarafından belirlenen yeni hiyerarşilerin ana odakları oldular.

Liman inşaatı, 20. yüzyıl başına kadar açık arayla en önemli kentsel yenilik girişimini oluşturuyordu ve Doğu Akdeniz kentlerinin geçmişten gelen fiziksel ve toplumsal yapılarında çeşitli değişikliklere yol açtı. Yeni bir kent yönetimi ve planlaması biçimi getirdi, kentin oluşumunda rol oynayan, yeni kurulmuş belediyeler gibi daha az etkin kurumların yanında müteahhit şirketler de kent yönetişiminin bir parçası haline geldiler. Doğu Akdeniz kentleri, yakın tarihlerinde ilk kez, alanlarını, bayındırlık işlerini vurgulayan ve etnik cemaatlerin bireysel inisiyatiflerinin üzerine çıkan bir inşaat süreciyle bu kadar genişlettiler.

Yeni başrol oyuncularını ortaya çıkartan dönüşüm araçları olan limanlar, kentsel alanın yeniden oluşturulmasında düğüm noktaları oldular. İşleyişleri, sanayi, hizmetler ve çarşılar için yeni yoğunlaşma noktaları yarattı. Hem benzersiz bir kentsel yaratı, hem de bir kalkınma aracı olarak liman, yeni planlama ve mimarlık modellerini, belirli işlevleri olan alanların akılcı düzenlemesini getiren ve giderek çevresindeki geleneksel dokuyu zayıflatan bir erken imar planlama biçimini ve ikisi de limanın dışında kent kavramını etkileyen yeni mimari estetiği ve modern inşaat teknolojisini gündeme getirdi. 20. yüzyılın başında, Doğu Akdeniz kentinin modern kimliği sağlam bir şekilde oluşmuştu.

Zihin Haritaları: Geç Osmanlı Döneminde İki Filistin Gazetesinin Akdeniz Dünyası

Johann Büssow

19. yüzyıl sonundan itibaren Osmanlı reform politikaları ve ticaretin gelişmesi Doğu Akdeniz liman kentlerini İstanbul'a ve Avrupa'nın çeşitli ekonomik merkezlerine daha sıkı bağladı. Aynı zamanda bu kentlerin kendi arasında da yeni bağlar yarattı. Buharlı gemiler, telgraf ve yeni yapılan demiryolları sayesinde, insanların ve malların yanı sıra bilgi de görülmemiş bir hızda yol alıyordu. Dönemin liberal görüşlerinin uyandırdığı coşkudan esinlenen Doğu Akdeniz'in entelektüelleri, sanatçıları ve siyasal eylemcileri, bu yeni olanaklardan yararlanarak başka yerlerdeki eğilim ve gelişmeler hakkında ilk elden bilgi edinebiliyor ve benzer düşünen kişi ve gruplarla bağlantı kurabiliyorlardı. Bu ilişkiler, özellikle buharlı gemilerin düzenli olarak uğradığı ve İstanbul'dan mal, görevli ve asker, yabancı gezgin ve son haberleri getirdiği liman kentlerinde daha da kolay sürdürülebiliyordu. Entelektüel ve kültürel ağlar, idari ve ekonomik bütünleşmeye paralel gelişiyordu.

Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nda entelektüel alışveriş ve açık tartışma, Abdülhamit'in (1876-1909) baskıcı sansür yönetmelikleriyle ciddi olarak engelleniyordu. Özellikle gazeteciler sert kısıtlamalarla karşı karşıyaydı. 1908 Jöntürk Devrimi ile onlara da gün

doğdu; sansür yasalarının kaldırılmasıyla çok sayıda entelektüelin ve siyasal eylemcinin o güne kadar baskı altında tutulmuş enerjileri serbest kaldı ve piyasaya görülmemiş sayıda yeni gazete çıktı.

İlk coşkunun durulmasından sonra, basının öncülerinin önemli bir kısmı, imparatorluğun, toplumun bütün sorunlarını bir anda çözemeyeceğini acı içinde fark ettiler. İsa ve Yusuf el-İsa adlı iki Filistinli gazeteci, 1911'de, gazetelerinin altıncı ayı münasebetiyle yazdıkları makalede hem karşılaştıkları engelleri hem de yaptıkları işe ilişkin yüksek beklentilerini canlı bir şekilde aktarıyorlardı:

> Zaman zaman, kamuoyunu, ne kadar güçlü bir tepki vereceğini görmek için tahrik ettik. Bunu söylemek üzücü, ama bu bölgede kamuoyu olduğuna dair bir işarete rastlayamadık. [...] Bundan iki şey anladık: Birincisi, ülkemizde gazetecinin işi yabancı ülkelere göre daha zor; oralarda gazetecinin [yalnızca] haber iletmesi gerekiyor, burada ise, kamuoyu yaratması ve ahlâk ve geleneklerde devrime yol açması gerekli. İkincisi, eğitimli kesimler, her şeyi, bağımsız düşünme ve eleştiri zahmetine girmeden, kendilerine sunulduğu gibi kabul ediyorlar. Eğitimsiz kesimlerin cehaleti ise toplumun her kesiminde görülüyor. Eğitimli kişilerin nüfusun yüzde ikisini oluşturduğu ulusun durumu bu![1]

Gazetecinin işi ne kadar zor olursa olsun, gazetelerin geç Osmanlı döneminde Filistin'de çok büyük bir etkisi olduğu çok açıktır. O günden itibaren geniş bir yelpazedeki kritik toplumsal ve siyasal konular basın forumunda açıkça tartışıldı ve azımsanmayacak sayıda devlet görevlisi, kamuoyunun kendi yanlarında olmasının ne kadar yararlı olduğunu fark etti.[2]

Bu makale, 1908'den sonra basının yalnızca bir siyasal aktör olmadığını, Filistin kentleriyle diğer Akdeniz merkezleri arasında bağlantı kurulmasında ve bu bağlantıların sürdürülmesinde önemli rol oynayan unsurlardan biri olduğunu ve bu bağlantıların büyük ölçüde yerel gazetecilerin kişisel ağlarından kaynaklandığını savunuyor.[3] Bu ağların nasıl kurulduğunu, hangi güçler tarafından şekillendirildiğini ve bölgenin özgün zihin haritalarının yaratılmasına nasıl katkıda bulunduğunu irdeliyor. Temel kaynağım, geç Osmanlı döneminde yayımlanmış iki Filistin gazetesinin Arapça

Filastin (Filistin, Yafa'da yayımlanıyordu) ve İbranice *ha-Herut*'un (Özgürlük, Kudüs'te yayımlanıyordu) çeşitli ciltleri. Zihin haritalarının yeniden oluşturulması bir dizi somut soruyu daha içerir: Filistinli okurlar, bu iki gazeteden çevrelerine, bölgelerine ve dünyaya ilişkin nasıl izlenimler edindiler? Oluşan zihin haritaları nerelerde örtüştü, nerelerde birbirinden farklılaştı? Ancak, bu sorulara geçmeden önce, kısaca Kudüs ve Yafa kentleri ve iki gazete hakkında bilgi vererek ortamı tanıtmalıyız

Geç Osmanlı Döneminde Yafa-Kudüs Bölgesi

19. yüzyıl sonundan itibaren Yafa ve Kudüs birbirine gittikçe daha çok yakınlaştı. Yeni altyapı ve iletişim ağlarının etkisi, bir yandan iç bölgedeki dini ve idari merkezle limanının geleneksel ortak yaşamını derinleştirirken bir yandan da iki farklı tipte kent arasında bir hiyerarşi oluşturdu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde Yafa hâlâ Doğu Akdeniz'in daha küçük ticari ve kültürel merkezlerindendi. Siyasal olarak Kudüs sancağı içinde yer alan kabaca 40.000 nüfuslu[4] kentin önemi büyük ölçüde üç unsurdan kaynaklanıyordu: yerel tarım ürünlerinin (ünlü Yafa portakalları, tahıl ve zeytinyağı sabunu) Avrupa pazarına ihracatının hızla artması, yerel tüketim için yabancı malların (başta pirinç, kumaş, petrol, inşaat malzemesi ve lüks mallar) ithalatı ve limanından Kudüs'e giden gezgin ve hacılar.[5] 1892'den sonra iki kent dar aralıklı bir demiryoluyla birbirine bağlandı, her gün her iki yöne iki tren ve her gece bir yük treni vardı. Demiryolu, her iki kentte ve artalanlarında ticaret hayatının gelişmesinde önemli bir unsur olmanın yanı sıra, iki kentin sakinleri arasında iletişimi de kolaylaştırdı. Yerel basında yer alan haberler ve anılar en azından daha zengin kişilerin iş ortaklarını, dostlarını ve ailelerini görmek için sık sık trene bindiklerini göstermektedir.[6]

O dönemde Kudüs'ün nüfusu 50.000 kadardı, Yafa'dan biraz daha fazlaydı ama çok daha yavaş artıyordu.[7] Öneminin temelde iki dayanağı vardı. Bunlardan biri geleneksel kutsal kent statüsüydü ki bu statü 19. yüzyılın ikinci yarısında, Hıristiyan misyonerle-

rin, Avrupa devletlerinin ve Osmanlı hükümetinin çeşitli girişimleriyle çok daha güçlenmişti. Diğeri ise, 1864 Teşkil-i Vilayet Nizamnâmesi ile oluşturulan vilayet merkezleri ile aynı statüye kavuşmasını sağlayan, Kudüs sancağı idari merkezi olma konumuydu.[8] Kudüs'ün ekonomik ve kültürel durumunu belirleyen ise, Yafa'ya giderek artan bağımlılığıydı. Turist ve hacıların hemen tamamının Akdeniz'e açılan bu kapıdan gelmesinin yanı sıra, kent ekonomisinin seçkinleri de kıyı ovasında toprak edinip geliştirerek kârlı portakal ihracından pay almaya çalışıyorlardı. Kültürel olarak Yafa, hızlı kentsel gelişimi ve daha liberal ve Avrupai hayat tarzıyla çekiciydi. Bu, birçok Yafa sakininin, Kudüs'e göre daha modern ve ilerici oldukları yolunda yeni bir algı geliştirmesine yol açtı.[9]

Son olarak, biraz belirsizlik içeren 'Filistin' terimi ele alınmalı. Filistin, tek tanrılı dinlerin üçünün de geleneklerinde yer alan, ancak sınırları kesin olarak tanımlanmamış Kutsal Topraklar kavramıyla özdeşleştirilmiştir. İncil'deki 'Dan'dan Birüssebi'ye' ifadesine göre, Kutsal Topraklar yalnızca Kudüs sancağını değil, Beyrut'tan yönetilen Nablus ve Akka sancaklarını da içeriyordu.[10] Ancak, günlük kullanımda, özellikle de siyasal gelişmeler bağlamında Filistin genellikle Kudüs sancağıyla özdeşleştirilirdi.[11]

Gazeteciler ve Okurları

Anadolu, Mısır ve Levant'ta ilk özel gazeteler 1870'lerde çıkmaya başlamıştı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Arap bölgelerinde ise siyasal ve kültürel yaşamın önemli bir unsuru olarak basından ancak 1908 sonrasında söz edilebilir. Doğu Akdeniz'deki Arap gazetecilik faaliyetinin ana merkezleri Beyrut, Şam ve Kahire'ydi. Kentsel nüfusu görece az olan ve az sayıda yüksek öğretim kurumu olan Filistin bu açıdan ikincil önemdeydi. Resmi *al-Quds al-Sharif/ Kudüs-i Şerif* gazetesi ile yetinmeyen Filistinli Arap okurlar Suriye ve Mısır'dan ithal edilen gazetelere bel bağlamak durumundaydılar. Bunların dışında, yalnızca on kadar İbranice gazete vardı ve bunlar hemen tamamen Yahudi okur kitlesine hitap ediyordu. 1908-1914 arasında, daha sonra Mandater Filistin olacak bölgede 34 Arapça

ve en az beş yeni İbranice süreli yayının ortaya çıkması, dramatik bir yaratıcı enerji patlaması halinde yaşanmış olmalı.[12] Bu olgu, tarihçilere, önceki dönemde olmayan bir kaynak sağlamaktadır. Raşid Halidi'nin dediği gibi, 'o noktaya kadar birçok açıdan neredeyse opak görünen bir toplum, tarihsel gözlemci için birdenbire aydınlanır'.[13] Karşılaştırmak için seçtiğim iki gazete, *Filastin* ve *ha-Herut*, Osmanlı-Filistin toplumunun iki farklı etnik-dilsel kesimine aitti. Ancak, iki özellikleri ortaktı: İkisi de belirli ağlara dayanıyordu ve ikisinin de net siyasal profili vardı.

Filastin (1911-1914)

Arapça *Filastin* gazetesi, 1911-1914 yılları arasında Yafa'da yayımlandı; haftada üç kez çıkıyordu, yayımcıları ve editörleri İsa al-İsa (1878-1950) ve Yusuf al-İsa (ö. 1948) adlı iki kuzendi. Yafa'nın en önde gelen Arap Rum Ortodoks ailelerinden geliyorlardı, aileleri zeytinyağı ve sabun ticareti ile ve Yafa'nın ticaret merkezinde konut kiraya vererek önemli bir servet kazanmıştı.[14] 20. yüzyılın başında hem kentin iş çevrelerinde hem de Rum Ortodoks cemaatinde iyi bir konumda oldukları anlaşılıyor.[15] Basım ve gazetecilik işine girmeden önce, iki kuzenin ayrı kariyerleri vardı. İsa al-İsa, Beyrut ve Kahire'de eğitim gördükten sonra bir Mısır şirketinde çalışmıştı.[16] Bu sırada Yusuf çeşitli Rum Ortodoks kilise kurumlarına katılmış ve Yafa-Kudüs tren şirketinde çalışmıştı.[17] Yukarıdaki alıntı, *Filastin*'i yayımlamaya başladıklarında kendilerini öncü gibi hissettiklerini düşündürmektedir, ancak, iki kuzenin gazetecilikte daha önce de deneyimi olmuştu.

1908'de, Yusuf'un ağabeyi Abdullah al-İsa, aylık edebiyat-siyaset dergisi *al-Asma'i*'yi çıkarmıştı.[18] İddialı dergi yalnızca beş ay çıkabildi; ama İsa ve Yusuf al-İsa üç yıl sonra *Filastin*'i yayımlamaya başladıklarında *al-Asma'i*'ye katkıda bulunmuş seçkin yazarlarla oluşmuş olan bağlantılar ağından yararlanabildiler. Bu yazarların arasında, genç kuşaktan, Müslüman Is'af al-Nashashibi ve Ali al-Rimawi ve Arap Ortodoks entelektüel ve eğitimci Halil al-Sakakini gibi pek çok entelektüel vardı. Hepsi, Arap kültürel

reform hareketine (*nahda*) güçlü bir bağlılığı ve Osmanlı devletine ve Jöntürk devrimine olumlu bir yaklaşımı paylaşıyordu. Kuzenlerin Halil al-Sakakini ile daha da çok ortak yanı vardı. Üçü de, o güne kadar Rum ruhbanların egemen olduğu kilise kurumlarında Arapça konuşan yerli Hıristiyanlara eşit haklar tanınması için çalışan *al-nahda alurthuduksiyya* adlı bir başka reform hareketinin içindeydiler.[19] *Filastin*'de 'Ortodoks meseleleri' (*shu'un urthuduksiyya*) için ayrı bir sütun ayrılmıştı. Gazetenin belirgin avantajlarından biri, iki kuzenin, devrimden sonra iktidar olan ve Osmanlı siyasetinde giderek bağımsız bir güç oluşturan İttihat ve Terakki Fırkası ile yakın ilişkisiydi. *Filastin*'in yönetim merkezi, İttihat ve Terakki Fırkası'nın Yafa şubesinin merkezi olarak da işlev görüyordu.[20] Gazetenin adı ve yayıncı ve editörlerin siyasal eğilimleri, gazetenin profilini, kültürel anlamda Arabizme, siyasal olarak ise Osmanlıcılığa bağlılık olarak nitelemektedir.

Ha-Herut (1909-1917)

Yazar kadrosu Hıristiyan ve Müslümanlardan oluşan *Filastin*'in tersine, 1909-1917 yılları arasında Kudüs'te yayımlanan İbranice *ha-Herut* gazetesi, bir tek topluluğa, Kudüs'ün Ladino konuşan Sefarad Yahudilerine sıkı sıkıya bağlıydı. Önce haftalık, 1912'den itibaren de günlük olarak, 1900'den beri Kudüs'teki bir İbrani yayınevinin sahibi olan Sefarad Moşe Azriel (1881-1916) tarafından yayımlanıyordu.[21] 1886'da Fas'ta Azemmour'da doğan Haim Ben 'Atar gazetenin ilk editörüydü ve çok genç yaşından beri Azriel'in yayınevinde çalışıyordu.[22] *Filastin* örneğine benzer şekilde, *ha-Herut*'tan önce de aynı yayınevi tarafından Ladino dilinde bir başka yayın, *El Liberal* yayımlanmıştı. Yalnızca üç ay sonra, Sefarad cemaatine ilişkin iç anlaşmazlıkların ardından, gazete hem yayın yönetmenini hem de dilini değiştirdi. Haim Ben 'Atar'ın yerine 1885 doğumlu Avraham Elmaliah geçti ve Ladino dilindeki *El Liberal* İbranice *ha-Herut*'a dönüştü. Sefarad kökenli olmayan Yahudilere de açık hale geldiği için, potansiyel okur kitlesi çok genişlemişti. *Filastin* Ortodoks Hıristiyan ve Müslüman Arapları bir araya

getirmeye çalışırken, *ha-Herut* da Aşkenaz ve Sefarad cemaatleri arasında köprü kurmaya adanmıştı.[23] *Filastin* ile *ha-Herut* arasındaki bir diğer benzerlik, yayın kurullarının kültürel ve siyasal yönelimiydi. *Filastin* nasıl Arap dilinin yeniden canlanması için çalışıyorduysa *ha-Herut* da Filistin'deki Yahudilerin 'ulusal' dili olarak İbranice'nin kullanılmasını savunuyor ve aynı zamanda, Osmanlı yanlısı bir siyasal çizgi izlediğini söylüyordu.

ha-Herut Doğu Akdeniz'in tamamına yayılmış Sefarad cemaat ağlarından çok güç alıyordu. Gazete sahibinin yayınevinin bastığı yayınların büyük kısmı Osmanlı İmparatorluğu'nun başka kentlerinden, özellikle de İstanbul, Selanik ve İzmir'den geldiği için, Sefarad cemaatleri arasındaki belli başlı entelektüel ve edebi etkinlik merkezleriyle yakın ilişkisi vardı. Azriel, bütün bu kentlere ve Osmanlı İmparatorluğu dışındaki Ladino konuşan topluluklara kitap satıyordu.[24] Örneğin Kahire, imparatorluğun dışında kalan önemli bir topluluk merkeziydi. *El Liberal*'in ilk başyazısının gururla açıkladığı gibi, Kahire'de gazetenin kendi 'Osmanlı konuları danışmanı' vardı: tanınmış Sefarad gazeteci Avraham Galanti. Galanti'nin Osmanlı kültür ve siyasetiyle içli dışlılığı, kısa süre sonra İstanbul Üniversitesi'nde profesör olmasıyla da kanıtlandı.[25]

ha-Herut'un yayın ekibinin kökenini oluşturan toplumsal ortamda dini ağların rolü, *Filastin*'e göre bile daha belirgindi. Yönetim merkezi eski kentin Yahudi mahallesinde, Sefarad cemaat evinin (*kolel ha-Sefaradim*) üst katındaydı.[26]

Moşe Azriel ve editörleri uzun bir rabinik eğitim geleneğinden gelen ailelerdendi ve hepsi yüksek öğretimlerini geleneksel bir Talmud-Tora okulunda tamamlamışlardı. Azriel, Kudüs'te ünlü bir Sefarad haham olan Haim David Surnagana'nın kızıyla evlenerek rabinik seçkinlerle bağını daha da güçlendirdi. *Ha-Herut*'un ikinci sayısında, pek çok açıdan Arap *nahda*'sına denk düşen Osmanlı İmparatorluğu Yahudi reform hareketi *haskala*'nın önde gelen savunucularından Haham Abraham Danon'un (1857-1912) editörlere tebrik mesajı yayımlandı. Ancak, İsa kuzenlerin Rum-Ortodoks dini yapıyla çatışmalarıyla karşılaştırıldığında, genç Sefarad entelektüellerle cemaat liderleri arasındaki ilişki daha uyumluydu.[27]

Bilgi Kaynakları

Her iki gazetenin haber ve yazılarını dayandırdığı en önemli kaynak, Filistin'deki ve yurtdışındaki muhabirlerinden gelen birinci elden bilgilerdi. Muhtemelen o yıllarda matbaadaki işçiler dışında tam zamanlı çalışana ücret ödeyecek mali kaynağa sahip çok az gazete yayıncısı olduğu için, muhabir bulmak büyük ölçüde yayıncıların ve editörlerin kişisel ağlarına bağlıydı.[28] *Ha-Herut*'un, katkıda bulunan kişilerle daha çok sayıda ve daha resmi ilişkileri olduğu anlaşılıyor zira çok sayıda haber 'özel muhabirimiz bildiriyor' (*mi-sofrenu ha-me'uhad*) satırıyla başlıyordu.

Yüzyılın başında, haber ajansları, yerel gazeteciler için temel bir kaynak haline gelmişti bile. En önemlileri, Londra merkezli Reuters'di. Onu izleyenler arasında bir dizi başka ajans, bazıları yerel kamuoyunu etkilemeye çalışan Avrupa hükümetlerince de desteklenerek, haber piyasasına girmeye çalışıyordu.[29] Dünya haberlerinin büyük bölümü haber ajanslarının haberlerine dayanıyordu. Haber ajansları sayesinde Filistinliler, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ve dünyanın geri kalanındaki olayları neredeyse anında izleyebiliyorlardı. Bu ajanslar, zaman ve mekân arasında yeni ilişkiler de yaratıyorlardı; Akdeniz'deki başka merkezlerden veya *Ha-Herut*'taki sürekli bir sütunun başlığıyla 'geniş dünya'dan (*ba-'olam ha-gadol*) haberler, Kudüs ve Yafa'daki okurlara genellikle yakınlarındaki köy ve kasabaların haberlerinden daha çabuk ulaşıyordu. Diğer bir kaynak, özellikle de haber ajanslarının düzenli izlemediği yerlerden gelen gazetelerdi. Her iki gazetede sık sık yer alan alıntılar, Yafa ve Kudüs'te, Doğu Akdeniz'in hemen bütün önemli Arap gazetelerinin yanı sıra, çeşitli Yunan, İtalyan, Fransız ve Alman gazetelerinin de bulunabildiğini göstermektedir.

Okurlar

1908'den sonra, özellikle de Arap okurların birdenbire kendi dillerinde çok sayıda yerel gazeteye ulaşabilir hale gelmesiyle birlikte Filistin'de gazete okuru kitlesinin bileşiminin dramatik

bir şekilde değiştiği varsayılabilir. Ne yazık ki, bu iki gazetenin satışına ilişkin kesin sayılara ulaşmak mümkün değil; dolayısıyla, çoğunlukla da gazetelerin kendilerinin belirttiği dağınık bilgilerden yola çıkmak gerekiyor. *Filastin*'de yer alan bir yazıya göre, gazetenin1912 sonunda, kayıtlı 1.121 abonesi vardı. Birçok başka yerel gazete gibi *Filastin*'in de sokakta da satıldığı göz önünde tutulacak olursa, toplam baskı adedi muhtemelen daha yüksekti.[30] Dolayısıyla, dönemin en büyük Filistin-Arap gazetesi olmalıydı.[31] *Ha-Herut*'un satışının da benzer boyutta olduğu anlaşılıyor. Gazetenin Mayıs 1909'daki ikinci sayısının başyazısında editörler, ilk sayının 1.200 kopyasının tamamının 'üç-dört saat içinde' satıldığını gururla duyuruyorlardı.[32] Kudüs'teki Alman konsolosluğu daha küçük bir sayı vermekle birlikte, *ha-Herut*'u Filistin'in üçüncü büyük İbrani gazetesi olarak değerlendiriyordu.[33]

Okurların sınıfsal durumu açısından, o dönemde gazetelerin görece pahalı olduğunu belirtmek gerekir.[34] Bunun ikili bir etkisi vardı: Bir yandan, abonelerin kentli ve hali vakti yerinde denebilecek oldukça homojen bir toplumsal yapıdan gelmesine yol açmış olmalıdır. Diğer yandan, Filistinliler, yoksulluk ve okuma-yazma bilmeme engellerini aşmak için özel stratejiler geliştirmişlerdi,[35] bunların en önemlisi de birlikte okuma idi. Dolayısıyla, iki gazetenin de toplam okur sayısı, yukarıda verilen baskı adetlerini büyük ölçüde aşıyordu. Sınıf farklılığı, kentsel ve kırsal alanlar arasındaki farklılığa da çok bağlıydı; demokratik ve popülist bir dürtüyle hareket eden *Filastin*, bu konuda dikkate değer bir girişimle köprü kurmaya çalışıyordu: Yafa kazasının nüfusu 100'ü aşan köylerinin muhtarları, 'doğal abone' (*muştarikun tabi'un*) kabul edildi ve gazeteleri, her gün jandarma devriyesiyle gönderildi.[36] Özel bir gazeteyle güvenlik güçleri arasındaki bu umulmadık işbirliğini, İsa ve Yusuf al-İsa'nın İttihat ve Terakki Fırkası sayesinde yerel yetkililerle olan iyi ilişkilerinin kolaylaştırmış olması muhtemeldir.[37]

Söz konusu iki gazetenin okurlarının dini yapısına ilişkin çok az sayıda güvenilir göstergeye sahibiz. *Filastin*'in editörleri, Müslüman yazarları da olmasından 'gurur' duyduklarını yazıyorlardı, gazeteyi Müslümanların da okuyor olması yüksek bir olasılıktır.[38] *Ha-Herut*'un ise tersine, çok az sayıda Müslüman ve Hıristiyan yazarı var-

dı. Yahudi olmayanlarca yazılmış yazılar, ülkedeki Yahudi okulların birinde İbranice öğrenmiş ancak anadili Arapça olan kişilerin arada sırada yaptığı katkılardan ibaretti.[39] Aynı nedenle, Arapça konuşan Müslüman ve Hıristiyan toplulukların arasındaki potansiyel okur sayısı da çok azdı. 1912'de iki gazete arasında açık çatışma patlak verdiğinde ve *ha-Herut*, *Filastin*'i boykot çağrısı yaptığında, Yusuf al-İsa oldukça küstah bir başyazıda, böyle bir boykotun fazla zarar veremeyeceğini, çünkü gazetesinin yalnızca 20 Yahudi abonesi olduğunu yazdı.[40] Dolayısıyla, iki gazetenin okur kitleleri arasındaki örtüşmenin epey az olduğunu düşünmeliyiz.

İki gazete de yalnızca Filistin'de okunmuyordu. Alman Konsolosluğunun yaptığı bir araştırma, her iki gazetenin toplam baskılarının yarıdan çok fazlasının Yafa ve Kudüs dışında satıldığını gösteriyor. *ha-Herut*'un abonelikleri, 'ülke içinde 300, Türkiye'de [*sic*] 500', *Filastin*'inki ise 'Yafa'da 465, Türkiye'de 1.200' (Türkiye ile Osmanlı İmparatorluğu'nun geri kalanı kastediliyor) olarak belirtiliyor.[41] Bu raporlar, güvenilirlikleri kuşku götürmez olmasa da, en azından bir fikir vermekte ve hem *Filastin*'in hem de *ha-Herut*'un, yalnızca yerel gazeteler olmanın çok ötesine geçtikleri gerçeğinin altını çizmektedirler. Bu açıdan, ait oldukları dini cemaatlerin uluslararası yapısını koruyorlardı.

Gazetelerin Kartografyaları

Bu iki gazetenin okurları, gazetelerinden, bölgelerine ve dünyanın geri kalanına ilişkin nasıl bir resim ediniyorlardı? Ve bu zihin haritaları ne ölçüde örtüşüyordu? Bu soruları yanıtlamak için, eş merkezli dört daireyi birbirinden ayıracağım: Kentler ve yakın artalanları, Doğu Akdeniz bölgesi, siyasal başkent İstanbul, bir bütün olarak Akdeniz ve son olarak, dünyanın tamamı.

Filastin

Filastin Yafa'nın yakındaki artalanını oldukça seçici bir şekilde yansıtıyordu. Yolların yetersizliği nedeniyle kent, çevresindeki kır-

sal alandan fiilen büyük ölçüde kopuktu. El Halil (Hebron) ve Eriha (Jericho) gibi kentlerden gelen haberlerin Yafa'nın çarşı, kahve ve diğer kamu alanlarına ulaşması bazen günler sürerdi, sonra da bu haberlerin gazeteciler tarafından doğrulanması gerekirdi. Yolculuk yapmak o kadar güç ve zaman alıcıydı ki, editörler bu kentleri birinci elden tanımıyorlardı. Örneğin, Yafa'ya yaklaşık 60 kilometre uzakta olan Gazze'ye ilişkin bir haber, neredeyse yabancı bir ülkeden bir gezi anlatısını andırmaktadır.[42] Öte yandan okurlar, sancak merkezi Kudüs ve Yafa-Kudüs demiryoluyla bağlantılı Ramla ve Lydda kasabalarındaki olaylar hakkında bilgi sahibiydi. Kudüs'te, valinin faaliyetleri ya da yerel konseylerdeki tartışmalarla ilgili haberleri hemen her sayıda yer alan sürekli bir muhabir bulunuyordu.[43] Ayrıca, gazeteci olarak ya da Rum-Ortodoks kurumlarının toplantılarına katılmak için Kudüs'e düzenli olarak giden editörlerin kendilerinin de yazıları yayımlanıyordu. *Filastin*'in kesin bir avantajı, Yafa limanına yakın olmasıydı. Bu, gazetecilere, bölgeye gönderilen yüksek düzeyli Osmanlı görevlileriyle, Yafa limanına iner inmez tanışma fırsatı sağlıyordu. El Halil, Birüssebi, Eriha ve aralarında, Yafa bölgesindeki Yahudi kolonilerinin de yer aldığı diğer kasaba ve köylerden çok ender haber geliyordu.

Filastin okurları, Kudüs sancağına dahil olmayan Kuzey Filistin'den çok ender olarak ve çok az bilgi alabiliyordu. Yafa'nın kuzeyindeki kentler arasında en çok, 1905'te Hicaz demiryoluna bağlanan modern limanı sayesinde ekonomik önemi artan Hayfa'dan söz ediliyordu. *Filastin*'in Hayfa'yı izlemesinde belirgin bir rekabet etkeni de vardı, Yafa geride kalma tehlikesi içindeydi.[44] Şunu da ekleyelim ki İsa ve Yusuf al-İsa'nın, Hayfa'nın önde gelen gazetesi *al-Karmil*'in Arap Ortodoks editörü Necip Nâssar ile aralarının iyi olduğu anlaşılmaktadır ve özellikle de Yahudi yerleşimine ilişkin konularda onun makalelerinden sık sık alıntı yaparlar. Öte yandan, kuzey Filistin'in *Filastin* ve okurları için çok da önemli olmadığı açıktır. Bu noktada, Osmanlı gerçekliği, bölgesel yönelimi belirgin bir şekilde etkiliyordu. *Filastin* yazarlarının genellikle Filistin'i Kudüs sancağı ile özdeşleştirmeleri bu durumu daha da belirgin hale getirmektedir.[45]

Filastin'de Şam, Trablus ve Karak gibi Levant kentlerine ilişkin haberler sık yer alıyordu, bu haberlerin birçoğunun kaynağı başka yerel Arap gazeteleri idi. Bölgenin ana ekonomik ve kültürel merkezleri olarak en çok öne çıkanların Kahire ve Beyrut olması şaşırtıcı değildir. Gazetenin, her iki kentte de eğitim görmüş olan İsa al-İsa'nın kişisel bilgilerinden hâlâ yararlanıyor olması mümkündür. *Filastin* birçoğu belki de editörün kişisel dostları olan Kahire'deki abonelere gönderiliyordu.[46] İskenderiye, Beyrut ve İstanbul arasında sefer yapan gemiler Yafa limanına düzenli olarak uğradığı için, bu kentte yaşayan birinin bu tip bağlantıları sürdürmesi, başka kentlere göre çok daha kolaydı. Arap kültürel merkezlerindeki eğilimler Yafa'ya, Filistin'in diğer bölgelerinden önce ulaşırdı. Örneğin, Mısır tiyatroları Yafa'ya gelirdi ve film gösterimleri daha 1911'de sürekli hale gelmeye başlamıştı.[47] Yalnızca sanatçılar değil, yeni fikirler de Akdeniz kıyıları boyunca yol alıyordu; *Filastin* kimi zaman Mısırlı ve Lübnanlı yazarların yazılarını yeniden yayımlıyordu kimi zaman da bu yazarlar *Filastin*'de yayımlanmak üzere yazıyorlardı. En göze çarpan örnekler arasında, Mısırlı feminist Sara al-Maihiyya'nın, Dürzi politikacı, entelektüel ve pan-İslamist eylemci Şekib Arslan'ın ve Arap edebi *nahda*'sının önde gelen savunucularından yazar Jurji Zaydan'ın yazıları vardı. Hem Arslan hem de Zaydan Yafa'ya geldi, bu, kuzenlere onların saygınlığına ortak olma olanağını verdi.[48]

Beyrut sık sık, yükselen Arap milliyetçiliğinin merkezi olarak anılıyordu. *Filastin*'de bu hareketten biraz muğlak biçimde söz ediliyordu, çünkü, editörler milliyetçilerin kültürel görüşlerinin birçoğunu paylaşıyorlar, ancak savunmaya çalıştıkları Osmanlı devletini yıpratan siyasal girişimlerini doğru bulmuyorlardı.[49] Yine de, İskenderiye'nin yanı sıra 'bilim, ticaret ve sürekli hareket kenti' Beyrut da kentsel modernite modeli olarak betimleniyordu.[50] Bir başyazısında Yusuf al-İsa vilayet genel meclisine (*meclis-i umumi*), yerel meclislere yabancıların da alınmasını içeren bir reform önerisi sundu. Yusuf al-İsa, üyeleri arasında Suriyeliler, İtalyanlar, Fransızlar ve Yunanlılar bulunan İskenderiye'yi örnek gösterdi. Yabancıların yer almasının, meclisi çok etkin bir kurum kılmaya

katkıda bulunduğu kanısındaydı. Aynı yazıya göre, Beyrut valisi de belediye işleri reformunu ele almak üzere yerli ve yabancılardan oluşan karma bir komisyon toplamayı planlıyordu, İsa, Kudüs genel meclisinin de bu örneği izlemesini öneriyordu.[51] Bu paragrafta Yusuf al-İsa, Beyrut'un yanı sıra İngiliz işgali altındaki Mısır'da bulunan İskenderiye'yi de içeren ilerici ve uluslararası bir Akdeniz liman kentleri ortak kimliğini canlandırıyor gibidir.

İmparatorluk başkenti İstanbul'a ilişkin haberler *Filastin* okurlarına hemen tamamen haber ajanslarının haberleri ve Türkçe Osmanlı gazetelerinden çevrilmiş bölümler aracılığıyla ulaşıyordu; bu haberlerin çok azı kentteki yaşamı ilgilendiriyordu. *Filastin*'in Arap Ortodoks sivil halkın Rum ruhbanına karşı mücadelesinin çok içinde yer alması, İstanbul'daki Rum Ortodoks patrikliğine ve cemaatin meselelerine ilişkin haberlerin belirgin yokluğunu açıklayabilir. Kentten genelde yüksek politikanın merkezi olarak söz ediliyor ve hükümetin Filistin politikalarıyla doğrudan bağlantı kurulmuyordu. Sık sözü edilen politik bağlantılar, vali ve çeşitli kereler adı geçen ve betimlenen üç yerel parlamento üyesidir. Yine de, Osmanlı basınından ve parlamento tartışmalarından yapılan uzun alıntı ve özetler sayesinde, *Filastin* okurları imparatorluk yönetimindeki ana eğilimler hakkında bilgi sahibiydiler. Yusuf ve İsa al-İsa'nın İttihat ve Terakki ile ilişkisinin esas olarak bir siyasal duruş olduğu ve Türk kültürüne özel bir yakınlığı içermediği anlaşılıyor. Kültürel merkez olarak İstanbul'u Arap kentlerinden çok daha önemsiz buluyorlardı.

Filastin yazar ve okurlarının ana ilgi alanının Doğu Akdeniz'de gündelik olarak Arapçanın konuşulduğu bölgeyle örtüştüğü, kabaca Trablus ve Gazze arasındaki bölgeyi kapsadığı anlaşılıyor.[52] Arnavutluk ve Trablus vilayeti (Libya) gibi önemli siyasal ve askeri kriz alanları dışında, Akdeniz'in diğer merkezlerine pek fazla yer verilmiyordu. Okurları için bunlar ne ekonomik ne de kültürel açıdan ilgi çekiciydi. Avrupa haberlerinde, İsa ve Yusuf al-İsa'nın ekonomik ve kültürel öncelikleri nedeniyle İngiltere ve Fransa ağır basıyordu. Yafa portakallarının büyük kısmı Liverpool limanına gönderiliyordu,[53] öte yandan, kuzenlerin toplumsal çevresinde

temel yabancı dil Fransızca idi ve Arap klasikleri bir yana, kültürel modelleri belirgin bir şekilde Fransız edebiyatıydı.[54] Ancak, *Filastin*'in Arap Ortodoks okurlarının birçoğunun zihin haritasında daha da ağır basan başka yerler vardı; gazete her iki Amerika kıtasının diaspora topluluklarında yer alan ve çoğu Arap Ortodoks olan çok sayıda Filistinli göçmen tarafından okunduğu için, oralardan haberler ve yeni topraklardaki cemaat yaşamına ilişkin haberler *Filastin* sayfalarında düzenli olarak yer alıyordu. Cleveland, Ohio'dan, Chicago'dan ve Brezilya, Meksika ve Şili'deki çeşitli kentlerden mektuplara rastlanabiliyordu.[55]

Ha-Herut

Beklenebileceği üzere, *ha-Herut*'un haritasını büyük ölçüde Sefarad cemaatinin uluslararası yapısı belirliyordu. Kudüs ve Yafa arasında *Filastin*'le aynı yakın ilişkinin olduğunu görüyoruz. Arapça gazeteyle aynı şekilde, diğer Filistin kentleri yerel muhabirlerin haberleri ve kişisel mektuplarla da kapsanıyordu. Osmanlı idari birimi olarak Kudüs'ün, Yahudi yazarların gözünde, *Filastin*'in yazarlarına kıyasla daha az önemli olduğu anlaşılıyor. Siyasi olarak Beyrut vilayetine bağlı olan ve kalabalık bir Yahudi nüfusa sahip Hayfa, Safed ve Taberiye kentlerine, güneydeki el Halil ve Gazze kadar geniş yer veriliyordu. *Filastin* gibi burada da kuzey kentleri arasında en geniş yer verileni Hayfa idi. Bu kente ilişkin haberlerin birçoğu, Hayfa'daki Yahudilerle Müslüman ve Hıristiyan komşuları arasındaki ilişkilerin kötüleşmesiyle ilgiliydi ve genellikle bu durumdan Arap Ortodoks *al-Karmil*'in makaleleri sorumlu tutuluyordu.[56]

Doğu Akdeniz'in Arap kentleri arasında en geniş yer Beyrut, Kahire ve İskenderiye'ye veriliyordu. Bu üç kent de Filistin'in Sefarad seçkinlerinin genç kuşağının eğitim ve meslek gelişiminde önemli duraklardı.[57] Mısır'daki gelişme ve olaylar, genellikle haftalık olarak 'Mısır Diyarından' (*mi-erets Mitsrayim*) başlığı altında, gazetenin oradaki muhabirlerinin yazılarıyla yer alıyordu. Burada, Tanta gibi taşra kentlerinden de sık sık söz edilirdi. Bu sütunda en sık iş-

lenen konular arasında, pamuk ticareti, güvenlik durumu, Yahudi cemaatine ilişkin sorunlar ve Mısır politikası vardı.

Filastin'in tersine ve Osmanlı Sefarad cemaatinin yapısına uygun olarak, *ha-Herut*, Doğu Akdeniz'de Sefarad yaşamının kaleleri olan İzmir ve Selanik kentleriyle güçlü bağlara sahipti. Hemen hemen her hafta her iki kentten bir muhabir haber gönderiyordu. *Ha-Herut* okurlarına buralardan ulaşan haber miktarı, neredeyse Yafa ve Hayfa haberlerine eşitti. Bu haberlerin büyük kısmı, cemaat okullarının durumu ve sosyal hizmetlerin finansmanı gibi Sefarad cemaatinin iç sorunlarıyla ilgiliydi. Bu iki önemli Sefarad merkezinden gelen katkıların birçoğu, Azriel'in yayınevinin bağlantıları sayesinde sağlanmış olabilir. Orta ve Doğu Anadolu ise, tıpkı *Filastin* gibi, *ha-Herut*'un da kartografyasında yer almamaktadır.

İstanbul'a ayrılan yer, *Filastin*'den farklıdır. Kudüs sancağındaki birçok Seferad'ın, Arap Ortodokslarından farklı olarak, başkentteki dindaşlarıyla yakın ilişkileri sürdüğü için, onlar kentin yerel siyasetiyle, *Filastin* okurlarından daha ilgiliydiler.[58] İstanbul'un gerek belediyesiyle gerek Yahudi cemaati konularıyla ilgili sık haberler sayesinde, başkent, Kudüs'ün Sefaradlarına, Arap Hıristiyan hemşerilerinden daha az yabancı gelmiş olmalıdır.

Akdeniz havzasının tamamına ilişkin olarak, *ha-Herut* okurlarının zihin haritası *Filastin* okurlarınınkinden oldukça farklı olmalıdır. Vurgu kesinlikle Osmanlı toprakları ve Mısır üzerinde olmakla birlikte, editörün Reuters haber ajansından seçtiği telgraflar arasında, Atina, Belgrad, Napoli, Roma ve Lizbon gibi kentlerden de birçok haber yer almaktadır. Bunun nedeni, bu kentlerin siyasal öneminin yanı sıra, *ha-Herut* okurlarının bazılarını buralara bağlayan aile,iş ve cemaat bağlantıları olabilir. Atina'da gazetenin sürekli muhabiri bile vardı.[59] *Ha-Herut*'un dünya olaylarını ele alışındaki bir diğer odak noktasını, Yahudi yaşamının dünyadaki merkezleri oluşturuyordu. Bunların arasında, ayrımcılık ve baskıyla karşı karşıya olan Rusya ve Yemen Yahudi cemaatleri özel bir yere sahipti. Editörlerin kültürel-milliyetçi kanaatleriyle çok uyumlu birçok mektup genellikle birinci sayfadan yayımlanır ve okurları çeşitli Yahudi cemaatlerinin durumu hakkında aydınlatır-

dı. Ayrıca, Berlin ve Londra'dan da Avrupa'daki Siyonist faaliyet merkezleri olarak sık sık söz edilirdi. *Filastin*'de buna benzer yazılar yoktu. İsa ve Yusuf al-İsa'nın ana kaygısı, Filistin'deki gayrimüslimlerin haklarıydı. Filistin ve Bilad al-Şam'ın Arapça konuşan Ortodoks cemaatleri dışında, Rum-Ortodoks milletinin yapı ve kurumlarıyla özdeşlik kurmuyorlardı.

Sonuç

İki Filistin gazetesinin Doğu Akdeniz'i ve genel olarak dünyayı haritalandırışında farklılıkların yanı sıra büyük benzerlikler de vardır. Birincisi, iki okur kitlesinin de zihin haritalarını şekillendiren, Osmanlı İmparatorluğu'nun çerçevesiydi. Dolayısıyla *Filastin* ve *ha-Herut* okurları Osmanlı başkentindeki politikalara aşinaydı, ama Avrupa uzakta kalıyordu. Her ikisinde de, dünyanın başka bölgelerine ayrılan yer, büyük ölçüde, diasporanın nerelerde yoğunlaştığı ile bağlantılıydı.

Öte yandan, gazetecilerin Doğu Akdeniz'i haritalandırışında farklı vurgular vardır; *ha-Herut*, İstanbul, Selanik, İzmir, Kahire ve İskenderiye'deki Sefarad merkezleriyle yakın ilişki içindeydi. Kural olarak, önemli bir Yahudi, özellikle de Sefarad cemaati olan yerleri kapsıyordu. Bunun dışında, Akdeniz dünyasının bütününde yer alan olay ve gelişmelere elle tutulur bir ilgi gösterildiğini görüyoruz. Tersine, Arap dünyasının ya da Ortadoğu'nun geri kalanı çok daha az yer alıyor. Bir bütün olarak *ha-Herut*'un bakışının *Filastin*'e göre daha Osmanlı ve daha uluslararası, ama aynı zamanda daha az siyasal ve daha çok cemaat yönelimli olduğu söylenebilir. *Filastin*'in bakışı ise, daha Arap-merkezlidir. Gazetenin hem Hıristiyan hem de Müslüman okurlara seslenme iddiasına uygun olarak, kapsanan bölgeler neredeyse hep Doğu Akdeniz'in Arap kentleriydi. Anadolu topraklarının, okurları için çok önemli olmadığı anlaşılıyor. İstanbul'daki Rum Ortodoks cemaati, dil farklılığı nedeniyle ve *Filastin* yazarlarının birçoğu Rum ruhbanlarıyla anlaşmazlık içinde olduğundan, bir dayanışma odağı oluşturmuyordu. Hızlı kentsel gelişimleri, yüksek öğretim kurumları

ve Arap *nahda*'sının sanatsal ve entelektüel ortamını oluşturmaları nedeniyle Beyrut ve Kahire daha da öne çıkıyordu.

Her iki gazetenin ve temsil ettikleri toplulukların, Osmanlı İmparatorluğu'nun yapılarıyla bütünleştikleri, ancak vurgularının farklı olduğu anlaşılıyor. İsa ve Yusuf al-İsa'nın temsil ettiği Arap Ortodoks Hıristiyanlar, cemaatlerinin İstanbul'daki kilise kurumları aracılığıyla temsil edildiği çerçeveye güvenmiyorlardı ve Sünni Müslüman çoğunlukla ittifak oluşturmak için Meşrutiyet döneminin kurumlarını ve sözcük dağarcığını etkin bir şekilde kullanıyorlardı. Böyle bir ittifakın en belirgin platformları Arapça ve Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasal yapıları idi. Dolayısıyla, güncel olayların ele alınışında bu iki alanın ayrıcalıklı bir yer tutması şaşırtıcı değildir. *Ha-Herut*'un temsil ettiği Sefarad cemaati için ise tersine, *millet* kurumları iyi işliyordu. *Ha-Herut*'u destekleyen Sefaradlar, Filistin'deki en Osmanlılaşmış toplumsal gruplardan olabilir.

20. yüzyıl başının bu iki Filistin gazetesinin Doğu Akdeniz imgelerinde birçok ortak nokta da vardır. Bu imgeye, Akdeniz kıyısında noktalar halinde yer alan kentsel merkezler egemendi, kırsal alan, büyük oranda, bu kent düğümleri arasında boş bir alandı. Bu resmin altında yatan neden, Doğu Akdeniz'de altyapı ve iletişim ağlarının, kentsel ve kırsal yerleşimler arasındaki geleneksel hiyerarşileri hem güçlendiren hem de altüst eden eşitsiz gelişme hızı olmalıdır.[60]

Yafa gibi liman kentlerinin konumlarından kaynaklanan büyük bir avantajları vardı; o dönemde Akdeniz'de ve bütün dünyada ana değişim aracı olan buharlı gemiler ağında yer alıyorlardı. Liman kentlerini, iç bölgelerin vilayet merkezleri (örneğin Kudüs) izliyordu; bunlar da, düzgün yollar, telgraf ve demiryolu hatları ile dünyanın geri kalanına gittikçe daha iyi bağlanıyorlardı. Ardından, sancak merkezleri arasındaki iletişim hatları üstünde yer alan, ya da bu merkezlere yakın olma avantajına sahip olan bir grup ikincil kent geliyordu. Kudüs sancağında Ramla, Lydda ve Beytüllahim bu kategorideydi, onları el Halil ve Gazze izliyordu. Bilad al-Şam, Filistin ve Mısır arasındaki kervan yollarının önemlerini deniz ticaretine kaptırmalarından önce en başta yer alan Gazze

için, bu üçüncü sıradaki konum, ciddi bir statü kaybı anlamına geliyordu.[61] Artalanın köy ve kasabaları ise büyük ölçüde dışarıda kalıyordu. Döşenmiş yollar ve telgraf hatlarıyla bağlı olmadıkları gibi, Osmanlı devletinin Filistin'in en ücra köşelerinde bile iktidar tekelini kurmasıyla birlikte kırsal seçkinler de genelde nüfuzlarını büyük ölçüde kaybetmişlerdi.[62] Kısacası, kentler, dünyanın geri kalanına bir ölçüde bağlanmıştı, artalanın ise tamamı kentlere bağlanmamıştı. Bu da zaman ve mekân arasındaki ilişkilerde bir değişikliğe yol açtı; Kudüs ve Yafa'daki birçok gazete okuru için Beyrut ve İskenderiye, kentlerinin çevresinden daha yakındı.

Geç dönem Osmanlı toplumunda mekânsal hareketliliğin yüksek olmasına karşın, Filistin gazetecilerinin ve okurlarının zihin haritaları açık bir şekilde sınırlanmıştı. Gazetelerin kapsamının coğrafi sınırlarını büyük ölçüde, Doğu Akdeniz'in teşkil ettiği 'bir bölgesel çekirdek dünya'nın sınırları oluşturuyordu.[63] Buna, İstanbul ve Mısır ve çeşitli *milletler*in yurtdışındaki diaspora cemaatleri ekleniyordu. Arapça *Filastin* ile İbranice *ha-Herut*'un çizdiği resim, Osmanlı siyasal düzeni, *millet* topluluklarının yapıları ve orta sınıftan yeni bir grup hareketli failin kişisel ağları tarafından şekillendirilen kent-merkezli bir mekân imgesidir. İnceleme konusu dönemde, *millet* topluluklarının yerel yurtseverliği ile uluslararası bakışı arasında çelişki yoktu, çünkü bu ikisi, Osmanlı devleti çerçevesi içinde birleştirilebiliyordu. Bu durum, imparatorluğun çökmesi ve birdenbire bir ulus devletler dünyasının ortaya çıkmasıyla birlikte dramatik şekilde değişecekti. Gazetelerdeki iki yazı ekibinin I. Dünya Savaşı sonrası öyküsü, bakışlarının milliyetçilik çağıyla ne ölçüde uzlaşır ya da uzlaşmaz olduğunu göstermektedir. Artık yalnızca İsa al-İsa tarafından yönetilen *Filastin*, Hıristiyan-Müslüman yakınlaşmasını savunmayı sürdürdü ve Mandater Filistin'in önde gelen Arap gazetelerinden biri oldu. *Ha-Herut* ise, uluslararası cemaat yönelimli bakışına yer kalmadığı için yayıma son verdi. Böylece, yüzyıllar süren Osmanlı egemenliğinin birdenbire çökmesi, milliyetçiliklerin yükselmesi ve sonuçta çokkültürlü liman kentleri çağının sona ermesiyle birlikte, Doğu Akdeniz zihinsel haritaları köklü bir değişim geçirdi.

Doğu Akdeniz'e Yeni Tarihsel Ölçekler Eklemek: Yasadışı Ticaret ve Arnavut

İsa Blumi

Doğu Akdeniz'i birbiriyle bağlantılı bir dizi ticari, siyasi ve kültürel değişim bölgesi olarak görmek, araştırmacıya, 19. yüzyılda modern devletin ortaya çıkışına ilişkin kritik bir bakış açısı sağlar. Bu bağlamda en önemli unsur, Doğu Akdeniz'de gerçekleşen ve dönemin Avrupa imparatorluk ilişkilerini biçimlendiren eksiksiz bir dizi devlet reformunu tetikleyen sürekli sosyoekonomik etkileşimlerdir. Bu reformların yüzeyi biraz kazındığında, olayların çoğunluğunun özündeki yerellik ortaya çıkmaktadır.

Bu makalede, yerel faaliyetlerin, kıyı ticaretiyle uğraşan ailelerin, dağlardaki kaçakçıların ve yerel valilerin görünürde yerel olan çıkarları ile devletin bölgesel ticareti düzene sokma (ve dizginleme) girişimleri arasındaki gerginliği yoğunlaştırdığını savunacağım. Devletin istekleriyle yerel ihtiyaçlar arasındaki gerilim sık sık yerel ticaret faaliyetinin yasal olarak marjinalleştirilmesi ve açıkça engellenmesiyle sonuçlanıyordu. Örneğin, yerel ticaret yolları, geleneksel ticaret biçimlerini kabul edilemez kaçakçılık eylemleri olarak mahkûm eden vergi tahsildarları tarafından birdenbire kapatılıyordu. Bu bölümde, 19. yüzyıl sonundaki kritik bir geçiş döneminde Balkanlarda yer alan bu tür alışverişleri nitelemek için

daha az katı bir yol izlenmesini öneriyorum. Bölgenin modern tarihine ilişkin kavrayışımıza yeni katmanlar eklemeye başlayabilmek için, bu kadar dönüştürücü bir dönemde, bazı politika kararlarının arkasında başka etkenler olabileceği görüşüne açık olmak istiyorum. Tarihe katkıda bulunan devlet dışındaki diğer etkenlere açık olmak, aksi takdirde etnik milliyetçilik, mezhepçilik ya da eşkıyalık gibi pek yararı olmayan jargonlara sıkışacak olaylara yeni değişim güçleri atfedilmesine yardımcı olacaktır.

Bu makalede, Balkanlarda devlet iktidarının yeniden kurgulanmaları bağlamında gayriresmi ticaret örüntülerini inceleyerek, geniş Akdeniz dünyasında tarihin nasıl yazılabileceğine ilişkin yeni bir genel yönelim önereceğim. Günümüz dünyasında son derece açık olduğu üzere, şiddet anlarına ilişkin yorumlar çok büyük çoğunlukla kabaca 'terörizm' (ya da 19. yüzyıl bağlamında 'eşkıyalık') kategorisine sokulur. Bu yaklaşım, olayların temelinin yeni biçimlerde yorumlanmasını etkili bir şekilde önler. Geçmişteki olayların, imparatorluğun ve yerelin çıkarlarının hem nesnesine hem de öznesine duyarlı olan daha dikkatli bir irdelemesi, sonuç olarak dönemin Doğu Akdeniz dünyasındaki olayları yorumlamak için yeni ve daha esnek bir metodolojik ölçek oluşturabilir.

İmparatorluk yönetiminin koyduğu terimleri kullanarak, yasadışı ticari faaliyet biçimleri denen olguya ilişkin kavrayışımızı kısıtlamak yerine bu tür etkileşimleri, Doğu Akdeniz dünyasına ilişkin çalışmalarda çok sık rastlanan bölgesel, topografik, ırksal, etnik ve mezhepsel bölünmeleri aşan bir dinamizmin parçası olarak ele almaya değer. Genellikle doğrudan devlet tarafından cezalandırılan 'korsanlık', 'kaçakçılık' ve diğer yasadışı ticaret biçimlerini yeniden kalıba dökerek, yerel ekonomilerin üretim bileşenine yer açabilir ve Doğu Akdeniz'e ilişkin yeni bir öyküye katkıda bulunabiliriz. Doğu Akdeniz'e ilişkin bu yeni çözümlemenin özünde, devletin düzen kurucularıyla yerel halk arasındaki etkileşimler yatmaktadır. Bu değişimlerin en sık rastlanan kanıtı, devlet yetkililerinin yerel ekonomik faaliyeti denetlemeye çalıştığı şiddetli karşılaşma anlarıdır. Devletin düzen kuruculuğunun çok çeşitli araçları arasında seçici bir şekilde askeri güç kullanımı, toprak kullanımını düzen-

leyen yasalar yapılması, ticari ittifaklardan yararlanılması ve isyankâr yerel topluluklara zarar verecek şekilde dışarıdan getirilen nüfusun iskânı vardı. Osmanlı egemenliği altındaki Balkanlarda 1872-1908 arasında olan kesinlikle buydu; Ortodoks Slavların değişen kaderi, geniş Müslüman Arnavut ve Katolik toprakları içeren etnik-ulusal devletler yaratılmasıyla sonuçlandı. Bunun sonucunda ortaya çıkan ve mezhepsel ve etnik gerilimler anlamında Balkan ulusal tarihyazıcılığında en çok görülen uyarlama ve reaksiyonlar aslında, modern dünyada değişimi açıklayan çok daha karmaşık bir dizi düşüncenin varlığına işaret edebilir.

Arnavutluk Bağlamı

Bölgesel tarihler isyanla ve hatta zaman zaman 'yasadışı' ticaretle ilgilenmişler, ancak söz konusu dönemdeki önemli bir bağlantı etkenini hemen hiç dikkate almamışlardır. Örneğin, Arnavutça konuşanların, ortaya çıkmakta olan modern dünya için temel önemdeki kimi dönüşümlere katkılarını etkin bir şekilde belirleyebilirsek Doğu Akdeniz'in tamamını yeni bir gözle değerlendirebiliriz. Ancak, bazı gayriresmi ticaret biçimlerinin ve iskân örüntülerinin imparatorluk yönetiminin yapısını nasıl değiştirdiğini araştırmak, Doğu Akdeniz'de ticaret ve modern devlet inşası dinamiklerine yeni katılan bir grubu belirlemekle yetinmekten çok daha önemlidir. Arnavut toplumsal, siyasal ve ekonomik tarihinin bağlamı içindeki yasadışı ticari girişimler, Tanzimat dönemi ve Tanzimat sonrası dönem boyunca Osmanlı idari reformlarının modern dünyadaki ilişkilerin çözümlenmesi için nasıl alternatif bir ölçek oluşturabileceğinin örneklerini sunabilir.

İster yüzyıllık ticarethaneler tarafından kurulmuş, ister bu makalede öne sürüleceği gibi, sığınmacı yerleşimlerindeki yeniden düzenlemeler sonucu oluşmuş olsunlar, Arnavut ticari ağları, reform yapmakta olan imparatorluk rejimlerinin dayattığı resmi siyasal ve ekonomik uzamların etrafından dolanabildi. İmparatorluk yönetiminden bu özerklik o kadar kapsamlıydı ki, 19. yüzyıl ortasıyla I. Dünya Savaşı arasındaki kritik dönüşüm dönemi boyunca,

Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren imparatorlukların modernleştirici kurumları, yeni mali, siyasi ve ekonomik örgütlenme biçimleri benimsemek zorunda kaldılar. Diğer bir deyişle, resmi belgelerde yasadışı diye nitelenen yerel ticaret, dönemin kurumsal, toplumsal ve siyasal dönüşümlerinde çok önemli rol oynadı.

Hem sığınmacı topluluklarda hem de yerleşik Arnavut ticarethanelerinde gözlenebilen 'yasadışı' ticaret, 19. yüzyıl boyunca, Adriyatik kıyılarından ve artalanından Doğu Akdeniz'in çeşitli kesimlerine (özellikle Kıbrıs, Mısır ve Lübnan'a) kadar uzanıyordu. Bu ağlar o kadar karlıydı ki, bu ticarethanelerin başları bölgede önemli bir siyasal nüfuz kazandılar. 19. yüzyılın kritik anlarında imparatorluk yönetimi bu kişilere ciddi bir yetki vermek zorunda kaldı. Yerel tüccarlar, devlet görevlilerini kendileriyle -genellikle Akdeniz'deki nüfuzlarıyla belirlenen koşullardapazarlık yapmak zorunda bırakma sürecinde, korsan, kaçakçı, eşkiya ya da asi etiketinin değiştirilmesini ve resmi belgelerde topluluk lideri, devrimci ya da yasal tüccar olarak anılmayı başardılar. Devlet ile tebaa arasındaki bu akışkan etkileşim örüntüsü, bölgenin tarihinin yeniden ele alınması açısından kritik önemdedir. Zaman içinde, Doğu Akdeniz'deki birçok ticaret biçimi, resmen kabul edilen değişim motorları haline geldi ve eskiden cezalandırılan ticari faaliyetler, imparatorluk reformları kisvesi altında devletin kurumsallaşmasının ve giderek normalleşmesinin nesnelerini oluşturdu.

Bu tür dönüşümlerin değerlendirilmesinin birincil bağlamı, iyi konumdaki tüccar ailelerin kendi nüfuz alanlarında ciddi ölçüde özerk oldukları bu dönemin, yani 19. yüzyılın tamamının yeniden ele alınmasını gerektirir. Zaman içinde, Balkanların Arnavutça konuşulan bölgelerinin büyük kısmını, ayrıca Kuzey Afrika ve Maşrık'ı içeren bu alanlar, Akdeniz'in Arapça konuşulan bölgelerinin büyük kısmını Osmanlı egemenliğindeki Balkanlar ve Anadolu'ya bağlayan ticaret ağlarının yeniden kurgulanması için hayati önem taşır oldu. 16. yüzyıldan 18. yüzyıl sonuna kadar Cezayir, Malta, Tunus ve Sicilya'da oluşmuş olan Arnavut tüccar odakları bu bölgesel dinamizm için özellikle önemliydi. Bu dönem boyunca Ar-

navut diaspora toplulukları birbirleriyle ticari bağlarını korudular ve böylece Osmanlı devletinin Akdeniz'in büyük kısmında olayları gayriresmi yollarla etkilemesine olanak sağladılar. 19. yüzyıl başında bu ticaret örüntülerini, Kuzey Arnavutluk'un Buşati, Saraçi ve Çoba gibi aileleriyle Güney Arnavutluk'tan Kavalalı Mehmet Ali Paşa ve Tepedelenli Ali Paşa gibi daha tanınmış kişiler devraldı. Bu yeni kuşak da, tıpkı kendinden öncekiler gibi, Arnavutluk limanları Shkodër/Scutari (İşkodra) ve Ulqin/Dulcino'yu (şimdi Karadağ'dadır), Draç/Durrës ve Preveze'yi Mısır, Malta, Suriye, Tunus ve Ege adalarına bağlayan uzun mesafe ticaret bağlantılarını sürdürdü.[1] Eskiden olduğu gibi, bu ticari bağlantılar, ilgili aileler için önemli bir siyasal güç anlamına geliyordu ve bu güç, bölgesel ticareti denetlemeye yönelik Osmanlı, Fransız ve İngiliz girişimleriyle doğrudan çatışıyordu. Bu ticaret yollarını denetim altına alma mücadelesi, Doğu Akdeniz'de dramatik bir dönüşüm dönemini başlattı.

Bu çatışmalar, Tanzimat reformlarının daha kapsamlı bağlamını ve dönemin Avrupa'sındaki reformları irdelemede özellikle yararlı olabilir. Başka bir yayında da savunulduğu gibi, Akdeniz dünyasının tamamında (yalnızca Osmanlı İmparatorluğu'nda değil, İtalya, Fransa ve Mısır'da da) modern devlet inşası reformlarına eşlik eden kurumsal uyarlamaların birçoğu, modern devletin gelişimiyle devletin merkezileşmesini alt etme yönündeki yerel kapasitenin gelişmesinin el ele ilerlediğini düşündürmektedir.[2] 19. yüzyılın ilk yarısına ilişkin kavrayışımızda bu çatışmalar bağlamında henüz alınacak çok yol olmakla birlikte, bu makale kapsamında, kolayca Sultan II. Abdülhamit (1876-1909) ile bağlantılandırılan reformlar, daha büyük bir metodolojik saptama yapmada yeterli olabilir. Osmanlı ve Avrupa imparatorluk yönetimleri ile yerel Arnavut kullar arasındaki etkileşimlerin bir yan ürünü olan bu reformlar, basitçe devlet iktidarının bir jesti olarak geçiştirilmemelidir. Bu ayrım, yerel halkın siyasal rolünü kabul etmek ve devletin en üst düzeylerinde alınan kararları etkileyen çeşitli unsurları görmezden gelme hatasına düşmemek açısından da kritik önemdedir.

Arnavut Akdeniz'inin Âyan Aileleri

Merkezleri Adriyatik'teki ticaret limanı Shkodër/Scutari'de (İşkodra) olan yerel Arnavut Buşati ailesi, kendi denetimindeki Adriyatik liman kentlerini hem Balkan artalanına hem de Akdeniz dünyasının tamamına bağlarken İstanbul'dan siyasal ve ekonomik olarak bağımsız kalma konusunda özellikle becerikli oldu.[3] Özellikle Mehmet Buşati 1757'de, yerel isyanları durdurmak için bir taviz olarak İstanbul tarafından İşkodra sancağına vali olarak atandığında Akdeniz dünyasında önemli bir oyuncuydu. Buşati'nin atanması, ailenin bölgedeki gücünü arttırdı ve bu gelişme Osmanlı yetkililerini, sancağın sınırlarını artalandaki Peja/İpek kentini de içerecek şekilde yeniden çizmek zorunda bıraktı; bu, Kosova'yı İşkodra ile ve dolayısıyla Adriyatik ticaret bölgesinin tamamıyla resmi olarak birleştirmek isteyen yeni valiye verilmiş kartografik bir tavizdi. İstanbul'un doğrudan kontrolünden uzak bir dizi iç dinamiğin böyle erken bir noktada kurumsallaşması, Buşati ailesinin 19. yüzyıl başına kadar birbiri ardına valilik yapmasına neden oldu. Örneğin 1785'te, Mehmet'in oğlu Mahmut, vali olarak kendine ayrılmış kaynakları, ailesinin ticari nüfuzunu arttırmak amacıyla Orta Arnavutluk'a ve Kosova'ya askeri olarak boyun eğdirmek için kullandı. 1796'da öldüğünde Mahmut Buşati İşkodra liman kentinin Arnavut artalanıyla, özellikle de Kosova'yla ticaret bağlantılarını o kadar geliştirmişti ki, çağdaşı gözlemciler Arnavutça konuşulan toprakların hepsini siyasal olarak birleştirmeye dönük uzun dönemli bir stratejiyi algılayabiliyorlardı.

Arnavut tarihçiler sık sık Buşati'nin girişimlerini proto-milliyetçi tutkularla özdeşleştirme hatasına düşmüşlerdir; öte yandan Buşati ailesini geniş Akdeniz bağlamından koparmak da yanlış olacaktır. Ailenin birçok üyesinin yakın çevrelerindeki Arnavut topraklarında yürüttüğü birçok faaliyetin dışında, Mahmut Buşati, ailenin çıkarlarının Adriyatik Denizi'nin ve artalanının sınırlarının çok ötesinde yattığının farkındaydı. Buşati, merkezi şimdiki Karadağ'da olan bağımsız bir konfederasyon kurmayı ümit etmiş olabilir, ama bu hareketlerin arkasında Balkanların tamamını ve

Akdeniz'i yalnızca etnik-milliyetçi açıdan değil, bir zenginlik ve güç kaynağı olarak gören bir aile de vardı. Örneğin, Buşati ailesi komşu İtalyan Yarımadası'na yürüyen Fransız devrim ordusunu açıkça destekledi. Bu desteğin arkasındaki amaç, muhtemelen rakip Kuzey İtalyan ailelerinin ortadan kaldırılmasıydı, ancak cumhuriyet ülküsünün bu kararda etkili olmuş olması da olanaksız değildir. Liberal değerlerle ticari çıkarların bu bileşimi, ailenin, o sırada Balkan Yarımadası'nın tamamına dağılmış olan yerel ayaklanmalara yardım etmesini açıklayabilir.

Buşati para ve lojistik desteğini, Balkanların büyük kısmında Osmanlı yönetimini yıpratan ve sonuçta bağımsız devletlerin kurulmasına yol açan Sırbistan ve Yunanistan'daki ayaklanmalara doğrudan yardımı da içeriyordu.[4] Sırbistan ve Yunanistan'daki ayaklanmaların en azından başta, etnisitenin ve mezhepçiliğin insanlar arası etkileşime karıştığı bir dünya düşlemeyen, çok-etnili bir tüccar-devrimciler kadrosunun ilkelerine dayanıyor olması önemlidir. Buna belki de en önemli örnek, bağımsız Yunanistan'ın yaratılmasıdır. Yunanistan, tarihinin ilk 50 yılının önemli bölümünde çift dilli bir devletti ve Hıristiyan Arnavutlar (örneğin Yunanistan'ın ilk valisi, Cham bölgesinden Jani Kapodistria) hem orduda, özellikle de donanmada, hem de yönetimde önemli roller üstleniyorlardı.[5]

Bu patronajın uzun dönemli etkisi daha derinlemesine bir araştırmayı gerektirir, bu makale çerçevesinde ise Buşati hanedanının tarihi, yerel/bölgelerarası değişim içindeki etkileşim ve devletin reaksiyonu süreci açısından simgesel niteliktedir. Buşati ailesinin kazanımları görünürde, Akdeniz bölgesinin tamamında sağlam ticari bağlantıları olan diğer yerel Arnavutlar için, İstanbul'un (ya da başka Avrupa devletlerinin) doğrudan yönetimine nasıl direnilebileceği konusunda bir model yarattı. Buşati'nin ekonomik bağımsızlığını, ailenin kuşaklar boyu sahip olduğu kârlı ticaret güvence altına almıştı, ailenin çağdaşları da İstanbul'dan siyasal ve ekonomik özerklik kazanmak için fırsatlardan yararlanmak üzere daha da güneye gittiler. Osmanlı devletine Adriyatik'te ve Doğu Akdeniz'de ticareti etkin bir şekilde izleme konusunda açıkça meydan okuyan Tepedelenli (Janinalı/Ioanninalı/Yanyalı) Ali Paşa ve Ka-

valalı Mehmet Ali gibi Arnavutlar büyük güç politikasında önemli bir rol oynadılar, bu rolün bölgenin tarihi üzerindeki etkisi daha da büyük oldu.

Bu Arnavut âyanlarının sırasıyla Yanya ve Mısır'da bağımsız siyasal yapılar oluşturabilmesi, büyük ölçüde, ortak kültür/dil bağlantıları gerektirmiş olduğu anlaşılan ticari ittifaklar kurma becerilerine bağlıydı. Çok incelenmiş bir örnek olan Tepedelenli Ali Paşa, merkezini Güney Arnavutluk'ta Yanya'da oluşturmuştu ve uzun dönemli siyasal nüfuzunu, Arapça konuşulan ülkelere dağılmış Arnavut ailelerle ticaret bağları kurarak sağladı.[6] Benzer şekilde Kavalalı Mehmet Ali de, Doğu Akdeniz'e yayılmış Arnavut tüccar ve asker elitlerle bağlantıları sayesinde 1816'da Mısır'da İstanbul'dan fiilen siyasal ve ekonomik bağımsızlığını kazandı. Mehmet Ali ve oğulları, diğer Arnavut âyandan da ileri giderek, Mısır devletinin ticari ve siyasal nüfuzunu Doğu Akdeniz dünyasının tamamını kapsayacak şekilde genişlettiler ve 1840'larda Kızıldeniz/Afrika bağlamıyla bağlantılandırdılar.[7]

Yüzyıl boyunca Tunus, Libya, Yunanistan, Kıbrıs ve Sicilya gibi başka yerlerde kazanılan benzer özerklik örneklerine karşı alınan önlemlerle birlikte bu hareketler, imparatorluk ilişkilerinde, modern tarihçilerin modernite çerçevesinde betimledikleri bir yeni düzen getirdi. Mısır'da, imparatorluklar Osmanlı devletinin zayıflayarak Doğu Akdeniz'de ekonomik ve siyasal düzeni koruyamaz hale gelmesinin rakip Rusya, Avusturya, Fransa ve İngiltere imparatorluklarını bu durumdan yararlanmaya yönelteceğinden korktular. Sonuç olarak, İngilizler ve Fransızlar Mehmet Ali'yi ortadan kaldırmak için doğrudan müdahale ettiler. Bu tür önlemler, sonuçta, Osmanlı İmparatorluğu'nun hem geniş topraklarını etkin bir şekilde yönetme yetisine kavuşturulmasını hem de bölgedeki İngiliz ve Fransız egemenliğinin bağımlı ama çok değerli bir uzantısı haline getirilmesini amaçlayan reformlara yol açtı.[8]

1876-77 Rus-Osmanlı Savaşı'na ve Balkanlarda bağımsız devletlerin kurulmasına yol açan şeyin, Balkanlarda yaşayanların, bölgede Osmanlı devletinin etkinliğinin artmasına gösterdikleri tepki olması ironiktir. Arnavutların Doğu Akdeniz'de yaşanan ve

aşağıda anlatılan dönüşümler dizisine nasıl katkıda bulunduğunu, 1878 Berlin Kongresi ve Osmanlı devletinin Balkanlardaki yeni siyasal düzen için taviz verdiği antlaşma çerçevesinde daha ayrıntılı inceleyebiliriz. Bu süreç, yeni sultan II. Abdülhamit tarafından 1878'de uygulamaya konulan bir dizi yeni ve önemli diplomasi ve ticaret düzenlemelerinin etkisini ortaya koyar. Zayıf Osmanlı devletini güçlendirmesi amaçlanan bu önlemler, paradoksal olarak, yerel toplulukları (örneğin Arnavutluk kıyısında ve artalanında yer alanları) destekledi ve yabancı devletlerin Osmanlı devletinin uzun dönemli başarısı için o kadar önemli gördükleri devleti merkezileştirmeye dönük müdahaleci planlarına karşı direnişlerini yoğunlaştırmaya yöneltti. Yerel Arnavutlarla imparatorlukların çatışan gündemleri yeni bir dünya düzeni kurulmasına katkıda bulundu.

Yeni Bir Dünya Düzeninin Kurulması

Berlin Kongresi'nin Osmanlı devletine dayattığı antlaşmaların yürürlüğe girmesinin önündeki belirleyici engel, ilginç bir şekilde, yerel karşı çıkışlardı. Özellikle, İşkodra ve Ulqin merkezli ailelerin oluşturduğu eski ticaret yollarıyla bağlantılı Arnavutluk yüksek kesimlerinde yerel topluluklar, toprakları üzerinden bölgesel sınırlar geçirme girişimlerine açıkça direndiler. Önceki bir çalışmada da gösterildiği gibi, yeni kurulmuş olan Sırbistan ve Karadağ'ı Osmanlı egemenliğindeki Arnavutluk'tan ayırmayı amaçlayan bu tartışmalı sınırlar, iki kere 'haklı ve âdil' olarak nitelendiyse de, yerel itirazları yatıştırmak için değiştirilmek zorunda kalındı.[9] Berlin Kongresi'nden ve getirdiği iddia edilen modern düzenden çıkarılacak çok sayıda önemli dersin ilki budur. Sonuçta, yeni hükümet denetimi biçimlerine karşı yerel Arnavut direnişi ve Osmanlı devletinin bu denetim biçimlerini hayata geçirememesi Avrupa devletlerini, bütün dünyada bölgesel sınırları yönetme uygulamalarını değiştirmek zorunda bıraktı.

Yerel direniş, sonunda büyük devletleri diplomatik kararlarını ve devletlerin kendi topraklarını nasıl yönetmesi gerektiğine

ilişkin beklentilerini değiştirmeye zorladı. Yerel Malësore direnişi karşısında büyük devletlerin aldığı tehlikeli önlemler dizisi, sonunda bağımsızlığını yeni kazanmış Karadağ ve Sırbistan gibi bölgesel devletlerin Osmanlı egemenliğindeki Arnavutluk topraklarında daha da fazla hak iddia etmesini sağlamak üzere güç kullanılmasını olanaklı kılacaktı. Örneğin, Karadağ'a Arnavutların yaşadığı Ulqin limanı verildi, böylece yerli Arnavutlarla dış dünya arasında, Adriyatik'te ticaret üzerinde uzun dönemli sonuçlar doğuracak çatışmaların ortamı yaratılmış oldu. İkisi de Ortodoks Hıristiyan krallığı olduğunu ilan eden Karadağ ve Sırbistan'ın kendilerine yeni bağışlanan bu toprakları, çok sayıda Arnavut'u zorla sürerek yönetmeye kalkmalarının, istenmeden, bölgeyi dönüştüren çok sayıdaki yıkıcı değişim güçlerinden biri haline gelmesi dikkat çekicidir. Karadağ ve Sırbistan devletlerinin seçici etnik homojenleştirme politikası, sonraki 40 yıl boyunca Arnavut ticaret ağlarını stratejik olarak harekete geçirecek yeni bir dizi karakter için yeni fırsatlar yarattı.

Karadağ'ın, Arnavutça konuşan ve yeni çizilen sınırın iki tarafında kalan topluluklara dönük politikası, bu yeni bölgesel dinamizmin değerlendirilmesinde bir vaka çalışması olarak özellikle değerlidir. Nihai amaç, toprakların dini ve etnik açıdan homojenleştirilmesi (Karadağ, sınırları boyunca topluluklar oluşturmak için Hersek ve Sırbistan'dan yerleşimci gelmesini teşvik etti) idi, ama aynı zamanda yeni krallık seçici sınır dışı etme politikası da izliyordu. İngiliz görevlilerin belirttiği gibi, bu politikanın uzun dönemli ekonomik mantığı vardı.[10] Karadağ'ın yeni hükümetinin temel kaygısı, Karadağ'a rakibi Osmanlı karşısında üstünlük kazandırabilmek için, yerel halktan mümkün olduğu kadar çok servet toplamak ve daha sonra bölgede ticareti geliştirmekti. Bu, çarkları iyi yağlanmış bir ekonomi motorunun çalışır durumda tutulmasını gerektiriyordu. Bu ekonomi ise, ancak onu yaratan Arnavut tüccar aileleri tarafından sürdürülebilirdi. Bunu fark etmek, Karadağ devletini, Arnavutların büyük çoğunluğunu Osmanlı topraklarına sürerken, yaşamsal önemdeki bu tüccar ailelerinin belli üyelerinin ülkede kalmasına izin verme zorunda bıraktı.[11]

Karadağ'ın stratejisi büyük ölçüde, hedeflenen topluluklara karşı şiddet kullanımını ve ekonomik, kültürel ve siyasal tecrit uygulanmasını, devletin ekonomisinin dış dünyayla bağlantılı kalması için vazgeçilmez görülen Arnavutlara dönük finansal teşviklerle dengeliyordu. Prens Nicholas'ın, yeni kurulan devletinin nüfusunu Hersek'ten gelen Slavlarla yeniden oluşturmaya dönük kampanyası, devraldığı çok-etnili nüfusa karşı incelikli bir yaklaşımı gerektiriyordu. Nicholas, nüfus içindeki toplulukların bir anda hep birden göçe zorlanmasının ekonomik intihar anlamına geleceğinin farkındaydı. Bu özellikle de, Arnavut tüccarların bölgenin ticaret ağları içinde yerleşik olduğu ve dolayısıyla Karadağ ekonomisinin gelecekteki istikrarında kritik bir rol oynadığı büyük ticaret merkezleri için geçerliydi. Karadağ'ın seçici bir şiddet politikası uyguladığının görülmesi, bölgedeki yeni gelişmeler bağlamında özellikle önemlidir. Bölgeyi Slav olmayanlardan etnik olarak temizleme fikrinin çekiciliğine karşın, bölgede yeni bir siyasal düzen kurulması, bir ülkenin ekonomik temelinin yıkılmasının sorumlu veya olanaklı bir davranış olduğu anlamına gelmiyordu. Büyük Arnavut tüccar ailelerinin yüzyıllık faaliyeti, sonunda 1878 sonrasında Karadağ'daki birçok Arnavut'a kalıcı bir yer sağladı.[12]

Gerekli olmayan Arnavutların çoğunu, yeni kurulmuş ülkenin ekonomik canlılığına zarar vermeden Karadağ'dan ayrılmaya zorlamak için, Nicholas yönetimi, seçilen Arnavutlara devlet mekanizmalarıyla ekonomik baskı uygulama stratejisini benimsedi. Arnavut halkın çoğunun zorla yerinden edilmesi, yeni bürokrasiler ve yeni uygulama mekanizmaları gerektiriyordu; bunların bazıları keyfi el koyma uygulamasını başarıyla yasallaştırdılar. Tarihsel olarak zengin birçok ailenin yoksullaşmasına yol açan 'yakın egemenlik bölgesi' ilkesi, yalnızca Karadağ'da değil, sınırın Osmanlı tarafında da devlet için çok değerli bir araç olacaktı.[13]

Karadağ yeni devlet düzenlemelerini kullanarak Arnavutları karşısına alır, korkutur ve genellikle de zorla sınır dışı ederken, en önemli tüccar ailelerinin birçoğunun hâlâ, ailenin işlerini sürdürmek için geride küçük bir temsilci çekirdek bırakmaya teşvik edildiğini hatırlamak önemlidir. En önde gelen Ulqin aileleri bile

bu stratejinin kurbanı oldu. Bütün anlatılara göre, Bianki ve Çoba ailelerinin çok sayıda üyesi Karadağ'dan sürüldü. Ancak, aynı zamanda, bu ailelerin küçük bir kısmının geride kalmasına izin verildi ve daha da önemlisi, bu ailelerin sahip olduğu dükkân ve mülklerin çoğunluğunun da ellerinde kalmasına izin verildi.[14] Bu seçici etnik temizlik uygulaması, bölgenin geçmişine ilişkin bir kısım üstünkörü yorumu geçersiz kılmakta ve bugünün olaylarının salt etnik-milliyetçi çerçevede algılanmasının değerini sorgulamaktadır. Karadağ görevlilerinin devlet çıkarlarına ilişkin kavrayışının bölgenin ekonomik canlılığının korunmasını da içerdiği ve çok daha yaratıcı olduğu açıktır.

Arnavut tüccar ve zanaatkârların böyle seçici bir şekilde dağıtılması, paradoksal olarak Osmanlı devleti için çok değerli bir fırsat yaratmış oldu. Osmanlı topraklarındaki görevliler, sınır dışı edilmiş Arnavutların kitleler halinde gelmesinin yarattığı fırsatı görüp iskân sürecini yöneten bir komisyon kurdular. Bu komisyon, ev temin etmenin yanı sıra finansal tazminat için de aktif bir şekilde lobi yaptı. Bölgenin eski tüccar ailelerinin yeniden finansal canlılığına kavuşturulması çağrısı, bu Arnavutların dış dünyayla eski ticaret bağlantılarını sürdüreceği umudunu yansıtmaktadır.[15]

Karadağ devletinin seçici sınır dışı uygulaması ve Osmanlı devletinin yeni çizilen sınır boyunca devlet desteğiyle iskânı süreci iki hükümetin de Arnavut ticaret topluluklarının stratejik değerinin farkında olduğunu açık bir şekilde göstermektedir. Aynı zamanda, hükümetlerin çabalarının sonucu olarak, bu iskân örüntüleri, 1878 sonrası gibi geçiş dönemlerinin, sonraki 40 yıl boyunca Doğu Akdeniz'in tamamının şekillenmesine nasıl katkıda bulunduğunun anlaşılmasına da yardımcı olabilir. 1878 ile 1912 arasındaki bu kritik geçiş döneminde Arnavut ticaret elitleriyle Osmanlı görevlileri arasındaki ilişkilerin yapısının Akdeniz'in tamamında iş yapma biçimini hızla değiştirdiği açıktır. Bu dönüşümü gözlemenin bir yolu, Osmanlı yerel yönetiminin yeni kurulmuş Sırbistan ve Karadağ'dan kitleler halinde sınır dışı edilen Arnavutları nasıl iskân ettiğini daha yakından incelemektir.

İskân Politikası

Osmanlı görevlilerinin, hepsi de Karadağ'a verilmiş olan Ulqin, Antivari (Bar) ve Podgoritza ticaret kentlerinden gelen Arnavutları yerleştirdiği ilk yer, Arnavutluk'un yüksek kesimlerinde yeni çizilen sınırda yer alan ve hızla büyüyen Tuz kentiydi. Daha sonra ortaya çıkacağı gibi, bu iskân, Arnavutların Karadağ'la olan ticari bağlarını hiçbir şekilde koparmadı. Hem Osmanlı devleti hem de Karadağ, bu yeni sınır topluluğunda bir fırsat buldular ve bölge içi ticareti teşvik etmek için ellerinden geleni yaptılar. Bu politikanın başlangıcından 10 yıl kadar sonra Osmanlı görevlileri Tuz'a yerleştirilmiş Arnavutların birçoğunun hem başarılı olduğunu, hem de Karadağ'daki işlerini de sürdürebildiğini gördü. Kıyıyı, yüksek kesimdeki bu hızla gelişen kente bağlayan ticaretten kâr edenlerin birçoğu, ya bir aile üyesini liman kentlerinden birinde bırakmıştı, ya da gittikçe geçerliliği artan bir seçenekle, Karadağ topraklarındaki işlerini yürütmek üzere, yeni yerleştirilmiş Slavlara para vermeye başlamıştı.[16]

Bireysel çıkarların yeni sınırlarla tamamen kesintiye uğramadığı yolunda her iki devletin de verdiği uyanık güvencenin yanı sıra, dönüşen bölgesel ekonominin doğrudan sonucu olarak yerel politikalara yeni bir lojistik unsur eklendi. Bölgesel ekonominin ve altyapısının yeniden kurgulanması, ironik bir şekilde, Arnavutları seçici bir biçimde evlerinden sürme politikasının yarattığı fırsatlardan bütünüyle yararlanma arzusunu yansıtmaktadır. Örneğin, Karadağ devleti, hâlâ Arnavutların yaşadığı iki liman kenti olan Ulqin ve Antivari (Bar) ile Osmanlı devletini birleştiren bir yol yapmaya başladı. Zaman içinde bu yol, Karadağ'dan hemen sınırın öte tarafındaki Osmanlı çarşılarına yasadışı mal ihracını kolaylaştırdı. Böyle bir yatırım, devletin, kendi ticaret kentleriyle artık rakip bir devlette yaşamakta olan yerinden edilmiş topluluklar arasında iletişimi kolaylaştırmakta çıkarı olduğunu gösterir.[17]

Abdülhamit döneminde Osmanlı bürokratik olgunlaşmasının dikkate değer örneklerinden biri, yönetimin, çok sayıda insanla ilgilenmek, onları doyurmak ve yerleştirmek için gereken altyapıyı

kurma hızıdır. Oluşturulan kurumlar yalnız konut temin etmekle kalmadı, bu önlemlerin finansmanı için gereken geliri sağlayacak fırsatlar da yarattı. Sınır dışı edilen bir milyona yakın Arnavut'un toplumla bütünleşmesi için gereken ek fonları sağlamanın bir yolu, yeni çizilmiş sınırlardan geçen bütün ticareti vergilendirmekti. Ancak, umulan gelir patlaması bir gecede gerçekleşmedi.

Yeni çizilmiş Osmanlı sınırından geçen ticareti vergilendirme girişiminin ilginç sonuçlarından biri, İşkodra-merkezli ailelerin hem Karadağ hem de Osmanlı yönetimleri içindeki artan nüfuzuydu. Ancak, bu nüfuz, bu ailelerin yeni siyasal ve ekonomik düzenle hemen işbirliğine girmiş olmasından kaynaklanmıyordu. Tersine, bu aileler önde gelen kaçakçılardı. Osmanlı gümrük görevlilerinin denetiminden geçmeyen kaçak mal talebinden kâr etmek için Karadağ'la ticaret bağlarını geliştirenler bu aileler, özellikle de Sarachilerdi. Karadağ'ın limanları Osmanlı toprağındaki önemli ticaret yollarıyla birleştiren yeni yol ve köprülerinin oluşturduğu kazanç fırsatını gören Sarachiler ve başkaları, yerel Osmanlı valilerinin bölge ekonomisinin denetimini elinde tutma becerisini hızla sınamaya başladılar. Karadağ ile Sarachi ailesi arasındaki ticaretin büyük kısmı Osmanlı devletinin denetimi dışında yürütülüyordu. Bu faaliyetlerin ekonomik sonuçları olduğu gibi, Osmanlıların 'yasadışı' ticarete ilişkin kaygılarının artması, görevlileri yeni yönetişim biçimleri benimsemeye zorladıkça yeni siyasal fırsatlar yaratılması açısından da önem taşıyorlardı. Karadağ'da yerleşik Arnavut ailelerden, kaçak malların Osmanlı topraklarında dağıtımını sağlayanlara mal akışı, bütün bölgede yeni siyasal ve ekonomik güç yoğunlaşmalarının yaratılmasına yardımcı oldu ve bu da Osmanlı devletini bu ailelere cömert ayrıcalıklar tanımak zorunda bıraktı.

Aynı sırada, hızla değişen ticaret örüntüleri de sınırlar boyunca yeni ticaret bölgeleri yaratarak eskiden bölgenin ticaret ağlarının dışında kalan geniş bir aktörler yelpazesini güçlendirdi ve zenginleştirdi (fakat aynı zamanda da marjinalleştirdi). Sonuç olarak, silahtan kumaşa her şeyin kaçakçılığının yapılması, sonunda bölgeyi değiştirdi ve Osmanlı devletinin bölgedeki çıkarlarını ve yerel siyasal fırsatları algılayışının dönüşmesine yol açtı. Örneğin, belli mallarda

kaçakçılığı önleme çabaları, Osmanlı yönetiminin yeni politikalar benimsemesine yol açtı; bunların en dramatik olanlarından biri, Karadağ'dan sınır dışı edilen çok sayıda Arnavut'un özellikle sınır bölgelerine yerleştirilmesiydi. Beklenebileceği üzere, sığınmacıların iskânı, sınır güvenliğinin sağlanması açısından zaman zaman etkili oldu, ancak bu politika bir yandan da sınır boyunca kurulmuş kârlı yeni ilişkilerle serpilen toplulukları açıkça tehdit ediyordu.

Sorun yalnızca Osmanlı topraklarını etkilemiyordu. Osmanlı topraklarından Karadağ'a kaçak mal getiren Arnavut toplulukları da Karadağ devleti için aynı derecede tehdit oluşturuyordu. İşkodra'daki İtalya konsolosuna göre, Selza (Kelmendi) yöresindeki Arnavutlar, bölgedeki ticareti vergilendirmeye başlayan Karadağlı görevlilerle sık sık açık çatışmaya giriyorlardı.[18] Karadağ görevlileriyle yerli halk arasındaki bu çatışmalar, 1890'da gerçekleşmiş bir politika değişikliğinin varlığına işaret etmektedir. Zaman içinde kaçakçılığın yerel ekonomiye sağladığı kâr, ya kaçakçılığı önlemeye dönük pahalı önlemlere ya da devletin bazı görevlilerinin eline, görevi kötüye kullanma karşılığında geçen kârlı fırsatlara dönüştü. Yerel ticaretle uğraşmanın çeşitli yolları, sonunda bölgede yönetişimin yapısını dönüştürdü. Karadağ'ın (ya da Osmanlı devletinin) bu kârlı ticareti bütünüyle denetim altına alabilme olasılığı gittikçe azaldı. Bölgede ticaret arttıkça, Karadağ görevlileri, özellikle de ulusal sınırları 'korumak' için yeni atananlar, ticaret faaliyetini, yerel halka tanınmış önemli bir ayrıcalık olarak değil, bir kişisel gelir kaynağı olarak görmeye başladılar. Görevlilere 'payı' verilmeden Osmanlı toprağına kaçak mal sokulması sırasında dört yerel Kelmendi tüccarının tutuklanması gibi arşivlerde yer alan örnekler, yerel halkla devlet arasındaki ilişkilerin yapısının nasıl dönüştüğüne örnek oluşturmaktadır.

Küçük çaplı dört Arnavut kaçakçının Karadağ'a 'yasadışı girmek' suçuyla tartışmalı tutuklanışı, sonuçta, bir gelir kaynağının sınır görevlilerinin denetiminden kaçmasına verilen tepkiydi. Bir yerel tartışmanın dramatik tırmanışı, yerel tüccarlarla devlet görevlileri arasında etkileşimi düzenleyen yazılı olmayan bir kuralın çiğnendiğini düşündürmektedir. Dört çobanın tutuklanmasının he-

men ardından, akrabaları Karadağ devletinin temsilcilerine saldırdı. Karadağ görevlilerinin bunun karşılığında, yetki alanlarından geçen ticareti denetlemek için daha çok çaba harcamasıyla, yerel ticaret örüntüleri geçici olarak değişti.

Bu olaylar ele alınırken kimin kazançlı çıktığına bakmak önemlidir. Bu örnekte, yerel halkla Karadağ arasındaki çatışma, hem Osmanlı devletinin hem de yeni fırsatları değerlendiren bölgedeki tüccar grubunun işine yaradı. Kelmendi'dekine benzer yerel çatışmaların ilginç sonuçlarından biri, Osmanlı yönetimiyle yerel müttefikleri arasında iyi ilişkiler olmasına önem verilmeye başlanmasıydı. Görünüşte yerel olan bu türden sorunları Doğu Akdeniz'in modern tarihi açısından değerlendirmenin en iyi yolu, Arnavut tüccar ailelerinin Berlin Kongresi sonrasındaki iskânı ve uyumu olgusunu, Osmanlı devletinin ticari düzenlemeler karşısındaki yerel direnişe nasıl vaziyet ettiği çerçevesinden incelemektir.

Osmanlı Devleti'nde Sürgün

Daha önce de belirtildiği gibi, bu geçiş döneminin en başından itibaren İstanbul hükümeti, sınır dışı edilmiş Arnavutların imparatorluğun sınır boylarında yaşayan topluluklara katılmasını sağlamaya karar vermişti. Belki en önemli dürtü, yeni sınır bölgesinin güvenliğini sağlamaktı. Temeldeki mantık, sınır boylarında önemli sayıda insan yaşamasının, Sırbistan ve Yunanistan'ın görece küçük ordularının istilasını çok zorlaştıracağıydı. Elden yeni çıkan liman kenti Ulqin'den gelen sığınmacıların hemen Tuz'da, sınıra ve İşkodra'yı çevreleyen dağlara yerleştirilmesinde bu tür hesapların rol oynadığı açıktır. Ancak, Osmanlı görevlileri, bu sığınmacıları olası istilalara karşı tampon olarak kullanmakla kalmadı; yeni çizilmiş Karadağ sınırının karşı tarafında kalan eski topraklarına gelen Slav yerleşimcilere baskın yapmalarına uzun süre izin vererek onları aynı zamanda gönüllü sorun çıkarıcılar olarak da kullandı.[19]

Bu iskân politikasının da sorunları vardı. Karadağ ve Sırbistan'dan göçün, sınır dışı edilen Arnavutların topraklarına yerleştirildikleri yerel toplulukların üzerinde büyük bir toplumsal etkisi

oldu. İşkodra ve Kosova vilayetlerindeki ev sahibi toplulukların, yeni gelenler için büyük bir ekonomik ve siyasal yükü omuzlaması gerekti. Bu yük, kendi başına bir değiştirici güç haline geldi ve Osmanlı İmparatorluğu ve Akdeniz'in bütünü bağlamında uzun dönemli sonuçlar doğurdu.

Özellikle değerli bir örnek, Osmanlı Devleti'nin doğrudan denetleme çabalarına hep direnmiş olan Katolik Mirdita bölgesidir. Lübnan Dağı'nın ünlü mutasarrıfı Vasa Paşa, Lübnan'a sürülmesine neden olan yıkıcı ayaklanmayı Mirdita'dan yönetmişti. 1880'den sonra, Karadağ ve Sırbistan'dan gelen Arnavut göçmenlerin birçoğunun isyancı bir geleneğe sahip bu bölgeye gönderilmesi anlamlıdır. Sığınmacıların bu bölgeye yerleştirilmesinin ardında belirgin bir kurumsal mantık olduğu açıktır. Daha önce de belirtildiği gibi, Osmanlı görevlileri, zengin Arnavut tüccarların yeni oluşan sınır bölgelerinde uygun evler bulmasına yardımcı olmaya çok istekliydiler. Ancak yönetim, bu isyankâr bölgeye, bu zengin ve iyi bağlantıları olan aileleri yerleştirmenin Mirdita'nın tarihte hep direnişçi olagelmiş liderlerinin gücünü zayıflatacağını da kuşkusuz hesaplamıştır.

Sınır dışı edilmiş binlerce Arnavut'u kullanarak, aralarında Prenk bib Doda Paşa'nın da bulunduğu Mirdita seçkinlerinin gücünü kırma girişimi yüzyılın sonuna kadar arazi anlaşmazlıklarına ve siyasal güç mücadelelerinin yoğunlaşmasına yol açacak yeni bir dizi reaksiyon ve karşı hareket yaratacaktı. 1878'deki gibi nüfus hareketlerinin, Arnavut nüfusun yaşadığı bölgelere Arnavutların yerleştirilmesi söz konusu olsa bile, gerginliklere neden olması, bölge politikasının dinamiklerine yeni bir ışık tutmaktadır. En önemlisi, Mirdita örneği bizi her şeyden önemli tarihsel etkenin etnisite olduğu görüşünü terk etmeye zorlamaktadır.[20] Yeni güçlükler karşısında bireylerin ve toplulukların hareketlerine yön veren başka etkenleri de dikkate almamız zorunludur.

Bir kere, Osmanlı Devleti'nin sığınmacıları yatıştırmak için bölgedeki toprakları dağıtması, yerel halkın bölgedeki ticaret biçimini değiştiren bir politika oldu. Bir anlamda kaçakçılığı ve Karadağ ve Osmanlı İmparatorluğu için uzun dönemli siyasal sonuçları olan yeni ticari ittifaklar kurulmasını teşvik etti. Özellikle yeni ge-

lenlerin iskânı için yönetim bölgelerinin sınırlarının değiştirildiği durumlarda sorun yaşandığı anlaşılıyor. Örneğin, Mat, Mirdita, Akçahisar kazalarının İşkodra'ya katılması, yetkililerin bölgeyi yönetme biçiminde bir değişikliğe yol açtı. 1880'lerin ikinci yarısında, sığınmacılar yerel halkın arasına yerleştikçe gerilimi artan bu yeni yapılandırılmış sınır bölgesinin yönetim sorumluluğu Derviş Paşa'ya verildi. Yeni yönetim hiç zaman kaybetmeden yerel ekonomilerin örgütleniş ve yerel kaynakların kullanılış biçimini bütünüyle yeniden yapılandırdı. Reformlarla yaratılan yeni kazaların her birinde Derviş Paşa, önce görüşmeler, ardından da Karadağ'dan gelen sığınmacılara ve ayrıca bölgenin ormanlarından yararlanma peşindeki İtalyan ve Avusturyalı fırsatçılara toprak dağıtımı sürecini başlattı.[21] Bu tür dramatik değişimler, aile topraklarının önemlice bölümünü yeni yerleştirilen komşularına ve imtiyaz verilen Avrupalı yatırımcılara kaptıran Prenk bib Doda Paşa gibi yerliler için uzun dönemli sorunlar doğurdu.

Bu sürecin kritik bir bileşeni sığınmacıların kendilerinin çabalarıydı. Podgoritza'dan gelen Arnavut sığınmacıların temsilcileri, örneğin Hasan Bey, Mustafa Ağa ve İbrahim Ağa, merkezi Osmanlı hükümetine mali kayıplarının karşılanması için baskı yapması konusunda Derviş Paşa'ya saldırgan bir şekilde lobi yaptılar.[22] Sınır dışı edilen Arnavutların aktivizmi, bazı kişisel trajedilerin yeni bir siyasal gücün yaratılmasını nasıl esin verebildiğini göstermektedir. Ayrıca, Osmanlı devlet görevlilerinin geliştirdiği çözümlerin dramatik sonuçları olduğuna, sınır dışı edilen ailelerle ev sahibi toplulukları arasında yeni bir dramın ortaya çıkmasına neden olduğuna da işaret etmektedir. Anayurttan sürülmenin travması için Osmanlı Devleti çözüm geliştiriyor gibiydi, ama bu büyük oranda çatışmacı yöntemlerle yapılıyordu. Mirdita gibi bölgelerde toprak çok sayıda sığınmacıya öylece veriliyordu.

Birinci çatışma nedeni, Osmanlı yetkililerinin Tuz ve Mirdita gibi sınır bölgelerinin yerli halkının ortak mülkleri olan topraklara ve ormanlara el koyma biçimiydi.[23] Hükümetin bu el koymaları yerel muhalefet karşısında savunma biçimi, imparatorluk sınırlarının nasıl hem yeni tür sosyoekonomik gerçeklikler dayattığını,

hem de yerel toplulukların Osmanlı ve Karadağ devletleriyle ve birbirleriyle bir arada yaşamalarının doğasını değiştirmeye katkıda bulunduğunu daha da fazla ortaya çıkarır. Bu politikalar karşısındaki direniş, mülkiyet sahipliği ve yerel haklara ilişkin yerel kavrayışlara dayanıyordu. Etkilenen bölgelerdeki halkın çoğunluğu için, bir başkasının toprak üzerindeki hakkını tanımama ve bir yabancıya toprak verme düşüncesi en ağır günahtı.[24] Toprağın yabancılara veriliş biçimine yönelik yerel itirazlara karşı çıkmak için, görevliler bireysel hak iddialarına konu olan toprağın kanunen *miri* toprak olduğunu ilan ediverdiler. Zaman içinde devlet *rakabe* (devlet mülkiyeti) kavramını benimsedi; böylece devlet görevlileri, 'gereğince işlenmeyen' (*mevat*) olarak değerlendirdikleri toprağa yasal olarak el koyup kuramsal olarak gelir getiren çiftliklere dönüştürecek ya da ormanlarından gerektiği gibi yararlanacak siyasal müttefiklerine dağıtabiliyorlardı. Anahatları ilk olarak ünlü 1858 Arazi Kanunnamesi'nde çizilen bu doktrin, Kosova ve İşkodra gibi yerlerde modern çağda mülkiyet anlaşmazlıklarını niteleyen türde gerginliklerin yaşanmasına neden oldu ve bireylerin Doğu Akdeniz'in gelişmesinin odağına oturması için fırsatlar yarattı.

Devletin, 1880'lerin büyük kısmı boyunca, Prenk bib Doda Paşa gibi âyanların önderlik ettiği yerel direniş karşısında politikasını değiştirmek zorunda kalmasının örnekleri uzun bir liste oluşturur. İlginç bir şekilde, Prenk bib Doda direndikçe, devletin bu direnişi karşısında aldığı önlemler, işbirliğine istekli yeni yerel aktör kümelerinin güçlenmesine yol açtı. Osmanlı hükümeti sonunda, toprak kaynaklarının yönetimini iyileştirmek için bazı yönetsel sorumlulukları, başlangıçta yerel müttefikleri olduğunu umduğu kişilere verdi; aynı zamanda da işbirliğine daha az yatkın kişilere, özellikle de Prenk bib Doda'ya ait toprakların önemli bölümünü başkalarına verdi. İmparatorluğun müttefiki sayılan kişiler, devletin sorun çıkaranları cezalandırırken bağlılığı ödüllendirme politikasından yararlanma fırsatları buldular. Hükümete bu tür yaklaşımlar, direnişlerini, devlet görevlilerinin sunduğu ayrıcalıklardan en çok faydayı sağlamak üzere ayarlayan yerel kişilere, istemeden uzun dönemli güç verdi.

Bu durum, belli kişilerin kaçakçılık ağları üzerinde önemli ölçüde denetim kurabildiği sınır bölgelerinde özellikle belirgindi. Osmanlı yetkilileri, isyancı/kaçakçıların toplu gücünü yatıştırabilmek ve nihayetinde dizginleyebilmek için, bazı kişileri toprak bağışı yoluyla kazanma konusunda dikkate değer jestler yaptılar. Kimi zaman, naiplere, zaman zaman başkaldıran Gosineli Ali Paşa gibi kişilere toprak verilerek sultana bağlı kalmaya ikna edilmesi talimatı verilirdi. Bu örnekte, devlet yetkililerinin sadakati toprakla ödüllendirme isteği, Ali Paşa'nın ömrüyle sınırlı kalmadı. Üsküp (Skopje) naibinin emriyle, Ali Paşa'nın dul karısı Altun Hanım'a, başkaldırmakla suçlanan köylerden yeni alınmış ciddi miktarda toprak verildi. Toprak bağışı, yasal tazminat kisvesine büründürülmüştü; gerçekte ise Ali Paşa'nın, artık dul karısı ve eski yakın işbirlikçilerinin nüfuzu altındaki kaçakçılık ağı, Osmanlı devletini Paşa'nın ölümünden sonra bile kârlı bir ilişkiyi sürdürmek zorunda bırakmıştı.[25]

Genellikle eskiden Osmanlı devleti zararına başarılı kaçakçılık faaliyeti yürütmüş olan yerel müttefiklerin bağlılığını toprak bağışıyla sağlama politikası, Osmanlı arşiv kayıtlarında sık görülür. Bu politikanın neredeyse kaçınılmaz sonucu ise topraklarına el konulan toplulukların düşmanlığının kazanılmasıydı. Bu durumda, Osmanlı makamları, görülmemiş sayıda bir kısım insana zarar verirken bir başka kesim insana yarar sağlayan devlet müdahalesi örneğini *terra nullius* (*no-man's land*) kavramı çerçevesinde rasyonalize ettiler. Balkanlarda *terra nullius* ilkesi, uluslararası hukukla 'uygarlık' dışı olarak etiketlenen bireyler arasındaki belirsiz ilişkiyi de yansıtıyordu.

Osmanlı belgelerinde sık rastlanan küçümseyici ifadeler bu noktada özellikle önemlidir. Kamulaştırılması hedeflenen bölgelerde yaşayan yerel toplulukların aşağılanmasının amacı, onların bir şekilde söz konusu toprakların yasal malikleri olmadığını öne sürmekti. Bu, toprağı akılcı kullanmadıkları iddia edilerek yapılıyordu. Toprağın, gerçek piyasa değerine kavuşabilmesi için, düzgün bir devlet yönetimine gerek olduğu söylenerek tazminatsız el koyma meşrulaştırılıyordu. Birçok durumda, toprağa el koymanın

meşrulaştırılması, bu mülksüzleştirmenin, mevsimsel koyun çobanlığı gibi 'bedavet' (ilkel) üretim biçimleri izleyen 'vahşi' insanları düzgün bir şekilde yerleştirmek için gerekli olduğu biçiminde bir üslup kullanılıyordu.

Bu toprak yönteminin, 1880'lerden sonra Osmanlı askeri yenilgisi ve Avrupa (Hıristiyan) askeri ve ahlaki üstünlüğünün ortaya çıkmasıyla öngörülmemiş bağlantıları vardır. Osmanlı iktidar çevreleri, imparatorluğun gerilemesini gittikçe daha fazla, Arnavutluk'un yüksek kesimlerinde doğal kaynakların kötü kullanımı örneğindeki gibi liberal olmayan ekonomik uygulamalar ile ahlaki çöküşün bileşimine bağlıyorlardı. Özellikle 1908 Jöntürk darbesinden sonra birçok kişi, Osmanlı İmparatorluğu'nun gücünü korumasının tek yolunun, Osmanlı kullarının dünyanın geri kalanıyla etkileşim biçimini dönüştürmek olduğu kanısındaydı. Bu, bazı yetkililerin ve yerel müttefiklerinin son derece zenginleşmesiyle sonuçlanan el koyma politikalarına denk düşen prototipik liberal ekonomik ve toplumsal değerlerin benimsenmesi anlamına geliyordu.[26] Toprağın yeniden dağıtılması bağlamında, 1890'larda uygarlık kıstaslarına uygun olanlar Arnavutluk topraklarının ıslahına katılacak, uygun olmayanlar (Arnavut köylüler, bazı sığınmacılar ve bazı Osmanlı görevlileri) ise modern dünyanın kenarında yer alacaklardı.[27] Mirdita dağlık bölgesindeki halkın durumu buydu.

Toprak Kaynaklarının Yönetimi: Mirdita Ormanı

Osmanlı'nın yeniden dağıtım politikaları özellikle Mirdita'daki gerektiği kadar yararlanılmayan otlak ve ormanları hedefliyordu. Tarihsel açıdan, uzun süredir sultana rahatsızlık veren Prenk bib Doda Paşa'nın korumasındaki değerli orman alanında epeydir gözü olan yerel devlet yetkilileri, kimsenin yaşamadığı belirtilen, dolayısıyla *terra nullius* kategorisine sokulan ortak mülkiyet üzerinde yasal bağlayıcılığı olan hak iddiasında bulunup bu mülkü istedikleri gibi dağıtabildiler.[28] *Terra nullius* (Osmanlıcada *mevat*) kavramının Balkanlarda aslında işe yaramadığı, Avrupa devletlerinin 1890'larda Mirdita'da Osmanlı İmparatorluğu'nu gerileterek geniş-

lemelerini rasyonalize etme girişimleriyle açıklık kazanır. Osmanlı Devleti'nin (ve zaman zaman dış güçlerin) yerel sorunlar üzerinde etkilerini arttırma girişimleri karşısında yerel direniş, imparatorluk kurumlarının farklı uygulanmasına yol açtı. Bu uyarlama, Prenk bib Doda Paşa'nın Lübnan'a sürülmesini de içerdi. Bu bölgelerde Babıâli'nin hiçbir politikasının yerel seçkinlerin yardımı olmadan sürdürülemeyeceğinin belirtilmesi önemlidir. Bu, yerel görevlilerin, artık Lübnan'da olan Prenk bib Doda Paşa'nın işbirliği olmadan sorumluk alanlarında hiçbir politikayı sürdüremeyecekleri gerçeğiyle karşı karşıya bıraktı. Sonuçta, bölgesel olaylarda, artan sayıda oyuncu için bir dizi yeni fırsat yaratan ve geçmişte etkisinin azaltılması hedeflenmiş birçok kişinin nüfuzunu arttıran imparatorluk yönetiminin odağında, sürgünde bile olsa yerel tebaa vardı.

Osmanlı'nın ve yerel halkın istekleri arasında kritik bir çatışma bölgesi oluşturan ormanlık artalan, Akdeniz ekonomisinin bütününde de önemli bir rol oynadı. Prenk bib Doda Paşa'nın artık Arnavutluk'un dağlık alanlarındaki çok sayıda ırmak ve derelerin üstüne kurulu köprüler ve daha iyi yollarla bağlanmış olan toprakları, Avrupalı yatırımcıların ilgisini çekmeye başladı. Osmanlı egemenliğindeki Arnavutluk sınırlarında başlayan, bütünleşme yoluyla dönüşümdü; 1878-80 arasında sınır dışı edilen Arnavutların gelişi nasıl dönemi dönüştürdüyse, bu defa da Avrupa'nın, bölgenin doğal kaynaklarına duyduğu ilgi, bir değişim gücü oluşturdu. Çeşitli ticari çıkar çevreleriyle bölgenin doğal kaynaklarının büyük kısmına, özellikle de ormanlara erişimi olanlar arasındaki ilişkiler, modern çağda imparatorluğun temeldeki sosyoekonomik dinamiklerini değerlendirebilmek için kritik önem taşıyan karmaşık bir öykü oluşturdu.Toprak kullanımı konusunda gerginlikler, mülkiyet iddiaları ve devlet kayırmacılığı, el koyma, bölgenin yerlisi olmayanlara karşı düşmanlık, sınırlı kaynaklar üzerine çatışmalar ve toprağın değerine ilişkin farklı yargılardan oluşan düşmanca bir karışım yarattı.

Orman, yerel halkın gözünde, tıpkı otlaklar ve su kaynakları gibi, kırılgan bir meta idi ve hem toprak bütünlüğünün korunması için hem de topluluğun gücünü korumaya dönük uzun yıllara

dayanan bir geleneğin parçası olarak, yabancı müdahalelerden korunması gerekiyordu. İnceleme konusu olan dönemde, ormanların kontrolsüz şekilde yok edilmesinin toprağın üst tabakası üzerinde yaptığı etki iyi bilindiğinden, iskân edilen sığınmacıların aşırı ağaç kesmesine karşı genelde direniliyordu. Aşırı otlatma konusunda da benzer kaygılar vardı ve Malësore Arnavutları topraklarını bundan korumaya özellikle yatkındı. İşkodra vilayetinin tartışmalı Tuz sınır bölgesinde otlaklar (*mera*) ve çevresindeki ormanlar, Slav göçmenlerin ve yeni iskân edilmiş sığınmacıların sürülerini otlatma girişimlerine karşı saldırgan bir biçimde korunuyordu. Çok sayıda 'dışarlıklı', bölgenin kaynaklarını siyasal ve ekonomik nedenlerle kullanmaya başladığı sırada bölge folklorunda bu kadar belirgin olan toprağın yanlış kullanılması korkusu, Osmanlıların ve komşusu olan devletlerin değerlendiremediği dilin bir parçasıydı.[29] Bu açıdan, devletin yerleşik toprak yönetimi geleneği olan bölgelerde belli ekonomik faaliyet türlerini zorla dayatma girişimlerinin uzun dönemli ağır sonuçları olacaktı.

Bu arada, yeni kurulan Karadağ'dan sürülen sığınmacıların birçoğu, yeni yerleştirildikleri bölgede, kendi asimilasyon örüntülerini geliştirdiler ve bunların Osmanlı yetkililerinin ve yerel müttefiklerinin yerel doğal kaynakları nasıl kullanabileceği üzerinde önemli bir etkisi oldu. Özellikle Hafız Ali Şükrü Efendi örneği, iskân deneyiminin genelde, bireyin daha geniş bir topluluğun parçası olma duygusunu güçlendirdiğini düşündürmektedir. Karadağ ve Sırbistan'dan sınır dışı edilenlerde, yerinden edilmenin etkisi, kritik alanlara yerleştirilenler arasında bir aidiyet duygusu yaratılmasına yardımcı oldu. Sığınmacılar arasındaki bu bağlanma, sonraki yerel güç mücadelesinin anlaşılmasında önemlidir.

Ulqin liman kentinden olan Hafız Ali, genellikle devletin, sınır dışı edilmiş Arnavutların Osmanlı düşmanları karşısındaki düş kırıklıklarını dizginleme çabalarına ters ortak talepler dile getiriyordu. Örneğin, Osmanlı devletine doğrudan karşı çıkarak Arnavutçanın geliştirilmesini savunmada etkin bir rol üstlendi. Osmanlıcanın Arnavut hemşerilerinin yaşamı üzerindeki egemenliğine açıkça karşı çıktı ve önemli dini metinlerin tercümesi kampanyası başlattı.

Hafız Ali'nin Osmanlı devleti tarafından Kuzey Arnavutluk'a yerleştirildiği ve kendisine toprak verildiği düşünülürse, güçlü Arnavut mirası duygusunu gösteren hareketleri, devletin önlemlerinin devlet yardımı alanların sadakatini sağlamaya yetmeyebildiğini gösterir.[30]

Yeni iskân edilen Hafız Ali ile geçmişte onu zaman zaman Osmanlı devletiyle doğrudan çatışma içinde bırakmış olan yerel âyan arasındaki çatışma daha da ilginçtir. Hafız Ali'nin yeni iskân edilmiş Arnavutları birleştirme temel hedefi, Prenk bib Doda Paşa gibi yerel şahsiyetlerle çatışmalara yol açıyordu. Bu kritik kavşakta yerel gerilim büyük ölçüde, Hafız Ali gibi dışarlıklı liderlerin, bir zamanlar Prenk bib Doda'ya bağlılıklarını ilan etmiş kişiler arasında sadık taraftarlar buluyor olmasından duyulan korkunun yansımasıydı. Bu durum farklı çıkarların örtüşmesi sonucunu doğurdu: Hafız Ali'nin aktivizminden kaygılanan Osmanlı devleti, sürgündeki Prenk bib Doda'nın, bu dışarlıklının yerel köylüler arasında taraftar toplamasından korkan yakın çevresinde istekli müttefikler buldu. Osmanlıların ve yerel seçkinlerin çıkarlarının kritik bir dönemde örtüşmesiyle, Mirdita'da toprak kullanımına ilişkin çatışma ve dış dünyayla ticaret bağlantıları değişime uğradı.

Çatışan gündemlerin uzun tarihine karşın, Mirdita'daki hammaddelerden yararlanmanın sunduğu kârlı iş fırsatları bu yeni ittifakı mümkün kıldı. Bu yararlanmanın, Osmanlı devleti ile yerel lider Prenk bib Doda arasında işbirliği gerektiren bir kilit unsuru, kereste ve maden ihracını kolaylaştırmak için Kuzey Arnvutluk'ta pahalı ulaşım sistemlerinin kurulmasıydı. Bu çerçevede, Katolik Mirdita, bir grup Fransız, Avusturyalı ve İtalyan yatırımcının ilgisini çekmeye başladı.[31] İtalyan ve Avusturyalı kereste ve mühendislik şirketleriyle bağlantılı lobiciler Lübnan'da sürgünde bulunan Prenk bib Doda ile doğrudan bağlantıya geçtiler ve geniş ormanlarla kaplı bu bölgeyi 'geliştirme' girişimi başladı.[32] Doğrudan sürgündeki lidere gitmeleri gerektiğini anlayan Avusturyalılar ve İtalyanlar, yerel Beyrut bağlantıları sayesinde onu kendi yanlarına çekmeyi başardılar ve böylece hem Arnavutluk'ta hem de uzaklardaki Lübnan'da, Osmanlı topraklarının zenginliğinden yararlanılmasında bir dizi aktör arasında yeni işbirliği fırsatları yaratmış oldular.

Bu sınır bölgelerindeki geniş ormanların İtalyan ve Avusturyalı çıkar gruplarına satılması, yerel şahsiyetlerle ve Osmanlı yönetici sınıfı arasındaki kilit kişilerle böyle ittifaklarla başladı. 20. yüzyılın ilk 15 yılı boyunca yapılan kârlı anlaşmaların çoğunluğu, açıktır ki, yerel oyuncuların desteği ve yardımı olmaksızın gerçekleştirilemezdi. Giacinto Simini'nin sahip olduğu bir İtalyan şirketine verilen imtiyaz özellikle ilginç bir örnek oluşturur. Simini'nin şirketi, Skurai köyü çevresindeki ormanlardan kok kömürü çıkarma ve üretme izni aldı. Antonio Dagna adlı bir yerel avukat Prenk Bib Doda Paşa ile yakın ilişki kurmuştu ve Simini bu sayede topluluk liderlerinden imtiyazı onaylayan imzalar alabildi.[33]

Görevini kötüye kullanan görevlilerle yabancı yatırımcılar arasında bağlantı kuran Simini, yerel doğal kaynakların kullanılmasında kilit unsuru oluşturacaktı.[34] Yerel ormanların kullanıma açılmasına (ki farklı bir açıdan bakıldığında, bütün bir bölge halkının zararına olmuş ve gereksiz ağaç kesimini cezalandıran yerel gelenekleri çiğnemiştir) onay veren, sonunda Avusturya lobisi sayesinde sürgünden kurtulan yerel liderdi.[35] Prenk Bib Doda'nın kereste endüstrisinin müstakbel ortağı ve yerel güç sahibi olarak kariyeri, sürgünde kurduğu beklenmedik bir ilişkiyle başladı. Prenk Bib Doda, yaşamının daha önceki döneminde, doğup büyüdüğü Mirdita'nın tıpkı ataları gibi, Osmanlı sultanının mutlak otoritesini kabullenmeyi reddeden ve herkesçe kabul edilen lideri idi. Kuzey Arnavutluk'un diğer bölgelerindeki benzerlerinden farklı olarak Lübnan'a iç sürgüne gönderildi; bu olay Mirdita'daki olaylar üzerinde sürmekte olan etkisinin ötesine geçen yeni fırsatların önünü açtı.

Avusturyalıların temsilcilerinin bu sürgün döneminde Lübnan'dan gönderdiği raporlardan, Malhameler diye tanınan Beyrut'un yerlisi bir âyan ailesinin Prenk Bib Doda'nın Lübnan Dağı mutasarrıfı yapılması için İstanbul'a açıkça dilekçe gönderdiği anlaşılmaktadır.[36] Malhame ailesinin bu müdahalesi, sultanın bu Beyrutlu ailenin bir üyesine, aileyi resmen yönetimin içine alma amacıyla Maden ve Orman Bakanlığı makamını verdiği dikkate alınırsa gerçekten hayret vericidir. Yukarıda da belirtildiği üzere

Osmanlı devleti, ticari nüfuz alanları Doğu Akdeniz'in büyük kısmına yayılan etkili ve potansiyel olarak tehlikeli tüccar ailelerini devlet görevlerine atayarak resmi olarak ellerini kollarını bağlıyordu. Malhame ailesinin, zengin kaynaklara sahip Mirdita bölgesinden sürgün Katolik Arnavut'un kaderiyle yakından ilgilenmeye başlaması ve tam da bu bölgeyi kullanım için geliştirmek üzere Avrupalı yatırımcılarla birlikte çalışmaya ciddi boyutta zaman ayırması, Balkanlarla Ortadoğu arasındaki derin ticari bağlantılara bir kanıt daha oluşturmaktadır.

Mirdita'daki ve başka yerlerdeki ormanlardan yararlanmanın bir diğer önemli unsuru, ormanları limanlara bağlayacak ulaşım ağının kurulmasıydı. Yukarıda belirtildiği gibi, çıkar sahibi yabancılar, görevini kötüye kullanan Arnavutluk görevlileri ve nüfuz sahibi yerel şahsiyetler, bölgesel altyapıyı geliştirmek için birlikte çalıştılar. Bu spekülatörler konsorsiyumu, zaman zaman Babıâli'ye baskı yaparak, pahalı inşaat projelerinin finansmanına yardımcı olacak istikrazlar sağlayabildi. Bu projelerden biri, Medua ve Draç liman kentlerinden sırasıyla Mirdita ve Tiran'a demiryolu hattı döşenmesi, bölgedeki Avusturya ve İtalyan ekonomik çıkar rekabetinin odağını oluşturdu.[37] Örneğin, merkezi Trieste'de olan Roshfol Şirketi, Orta Arnavutluk'un kerestesini, Draç limanını artalana bağlayan bir demiryolu hattı inşa ederek elde etmeyi umuyordu. Yerel görevlilerin aracılık ettiği yoğun lobi faaliyetinden sonra, sonunda Roshfol hattı inşa etme imtiyazını elde etti.[38]

Benzer bir kontrat İtalyanlara iç bölgelerdeki başka ormanlardan yararlanma hakkını verdi. Roshfol demiryolu hattının erişilir kılacağı geniş Cadralicci ormanlarına ilişkin imtiyaz, Osmanlı Maden ve Orman Bakanı ile doğrudan bağlantısı olan Giuseppe Carbonne'ye verildi.[39] Demiryolu inşaatı sürerken gerçekleşen bir yerel yönetim değişikliği, yerel çıkar çevrelerinin Carbonne'ye verilen imtiyaza başarıyla karşı çıkmasıyla bir tür skandala yol açtı. Kaynaklarının tehlikede olduğunu gören Ziya ve Celal Bey adlı iki önemli yerel toprak sahibi, bölgedeki devlet görevlisi üzerinde güçlü bir nüfuzu olan sadık kullarla Carbonne'yi kayıran yozlaşmış merkezi yönetim arasındaki utanç verici bir çekişmede devlete kar-

şı çıktılar. Çatışmanın özünde, imparatorluğun uygulamasındaki değişiklik yatıyordu; Orman Bakanlığı, anlaşılan, yerel halkın üzerinde hak iddia ettiği toprağı Carbonne'ye satmıştı.[40] Dava yıllar sürdü, Carbonne İtalyan devletine, müdahale edip kârlı imtiyazını kurtarması için dilekçe verirken, yerellerin de İstanbul'daki yozlaşma karşısında düş kırıklığı gittikçe artıyordu.

Yerel halk yabancı yatırımcılar tarafından zarara uğratılmaktan korktuğu için, demiryolu bir tartışma konusu haline geldi. Bu çatışmalar, sonuçta devletin gerçek çıkarını ve yerel çıkarları yabancıların kârı için kurban etmeye hazır olduğunu ortaya çıkardı. Avusturya projelerinin gerçekleşebilirliği üzerine rapor vermek üzere gönderilen bir ordu komisyonu, bölgeyi demiryolu hattı inşa ederek geliştirme planını onayladı. Askeri mühendisler, yerel halkın böyle bir hat yapılmasına olumlu yaklaştığını ve bölgenin tamamında uygulanacak genel reform önlemlerine yardımcı olacağını öne sürüyorlardı. Sonunda, demiryolu, yerel halkın karşı çıkışına rağmen, devletin önemli bulduğu bir dizi kritere uygun olduğu için yapıldı. Açık ki, devletin bir bölgeyi geliştirme (ve dağlık arazide askeri hareketliliği iyileştirme) isteği ile yabancıların yerel halka ait kaynaklardan yararlanma planları arasında ayrım yapılmıyordu.[41] İstanbul'un duruşu, sonunda yerel halkı Osmanlı devletinin kendi çıkarlarını dikkate almadığı sonucuna varmak zorunda bıraktı ve bu yeni bir çatışma dönemine kapı açtı. Bu çıkar çatışması, Arnavutluk'ta yeni bir ayaklanmalar dalgası başlattı ve bunlar, Balkanlarda yeni savaşların ve sonunda büyük imparatorlukları Osmanlı İmparatorluğu'nu yutmaya heveslendirerek I. Dünya Savaşı'nın koşullarını yarattı.

Sonuç

İmparatorluğun kendi işleyişi genelde bu tür çatışmaların ötesindeydi. İmparatorluk politikalarına yerel tepkiler büyük devletleri sık sık toprak ve siyasal isteklerini değiştirmek zorunda bırakıyordu. Sonunda, Balkanlarda 1878'de ve sonra 1919'da çizilen sınırlar imparatorlukların olduğu kadar yerel hareketlerin de ese-

riydi. Modern imparatorluk devletinin evriminin bu yönü, tarihteki imparatorlukların günümüz dünyasındaki etkisini yeniden değerlendirmemize yardımcı olacaktır. Yerel halk, devletin resmi ekonomik politikasının sınırlarında katılımda bulunarak tarihte rol aldı.

1878-1908 arasında Kosova ve İşkodra vilayetlerinde olanlar, Osmanlı devleti ile tebaası arasında, amaçlananın gittikçe daha fazla tersi etki yapan bir ilişkiyi yansıtır. Başlangıçta, sınırların çizilmesi süreci, sınırın 'yanlış' tarafında kalan topluluklar için kısa sürede ağır koşullar yarattı. Ayrıca, etnik-ulusal alanların yaratılması, Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarının yönetimini daha da karmaşık kılan yeni tür bir bürokratik soyutlama oluşturdu. Dahası, yönetimin, daha 'akılcı' bir vergilendirme ve yönetim sistemi kurmak için, sınır dışı edilmiş Arnavutlarla dolu köyler oluşturması, hem ciddi bir karmaşaya neden olan, hem de yeni ittifak olanakları sunan çıkar kümeleri yarattı. Bu çelişkili dönüşümler zinciri, sonunda, bu dönemde çizilen çeşitli sınırların içinde, üzerinde ve dışında yaşayan topluluklardaki güç dinamiklerini değiştirdi.

Uluslararası sınırların çizilmesi kapsamında insanları belirlemek, kayda geçirmek ve ayırt etmek gereksinimini karşılamayı amaçlayan Osmanlı reformları, iç sınır değişiklikleri ve insanların nesneleştirilmesi, yeni bir grup yerel aktör tarafından kullanılan taleplerin ortaya çıkmasına yol açtı. Balkanlarda gelişen olaylara karşı hızla alınan bazı önlemler, Osmanlı devletinin imparatorluğun tamamında yapabileceği değişiklikleri göstermektedir. Örneğin, İstanbul, savaşın yol açtığı ve kargaşaya neden olabilecek iskân sürecini denetleme çabası içinde, Kosova ve İşkodra'da yeni bürokrasiler oluşturdu; bunun sonucunda oluşan sistem, sonraki 40 yılın, bu makalede ele alınan toplumsal, ekonomik ve siyasal dönüşümlerinin bir kısmını tetikledi. Bu önlemlerin önemli sonuçlarından biri, bir ticaret faaliyeti bölgesinin ortaya çıkması, bunun da beklenmedik bir şekilde Osmanlı görevlilerine, yeni çizilmiş uluslararası sınırda ticareti vergilendirerek gelirleri arttırma olanağı sunmasıydı. Bu yeni bürokrasiler, yerel seçkinlerin yerel eko-

nomi üzerinde ve hatta daha ötesinde de önemli bir etki yapması için yeni kanalların oluşmasına da yardım etti. Dahası, daima Akdeniz'in bütünüyle bağlantılı olan yerel ekonomi, rakip devletler arasındaki bölgesel güç mücadelesinde yeni bir önem kazanınca, 19. yüzyılın ilk yarısında kurulan bağlarla rekabet eden, yeni bir dizi bölgeler arası bağ ortaya çıktı. Örneğin, Adriyatik kıyısının Arnavutluk'un yüksek kesimleri ve Beyrut'taki tüccar aileleriyle bağlantısının resmen kurulması sonucunda, Doğu Akdeniz'in yeni bir dünya düzeniyle daha fazla bütünleşmesi gerçekleşecekti.

Ulusun Eğitilmesi: 20. Yüzyılın Başında Ege'nin İki Yakasında Göç ve Kültürel Etkileşim

Vangelis Kechriotis

Osmanlı egemenliği altındaki Akdeniz liman kentleri, son zamanlarda çok sayıda sistemli araştırmanın ve yoğun tartışmanın odağını oluşturuyor. Ya bir bölgenin ekonomisindeki ayrıcalıklı konumları sayesinde ya da Doğu Akdeniz'in dünya ekonomisiyle bütünleşmesinin köşe taşları olmaları nedeniyle dikkat çekiyorlar. Bu araştırmalar, toplumsal konulara ilişkin yeni sorulara da yol açıyor; liman kentlerinde yaşayanların uluslararası ticaretle yerel toplum arasındaki konumunu irdeliyor ve böylece yerel seçkinlere daha önce yakıştırılan 'komprador burjuvazi' tanımını sorguluyor.[1] Yeni bir yaklaşım, bireylerin yerel kurumlar[2] ya da günlük hayat[3] içindeki rolüne odaklanıyor. Bu tür araştırmalarda en çok önemsenen, devletin rolünden çok tek tek vakalar üzerinde durmaktır; böylece, cemaatler ve bireyler arasındaki farklılıklar kadar bunlar arasındaki çeşitli ilişkilere de ışık tutmak amaçlanır. Önceki yapısalcı bakışlara göre belirgin bir şekilde yenilikçi olan bu yaklaşımlar, 20. yüzyıl başındaki topluluklar arası ya da sömürgeci şiddeti hafife almakla eleştirilmektedir. Sonuçta, liman kentlerindeki (ve başka yerlerdeki) toplulukların, güçlerini başka

gruplara ve devlete kabul ettirmek için etnisiteye ya da dine dayalı stratejiler geliştirdiği sırada, milliyetçilik ve emperyalizm egemen siyasal paradigmalardı.[4]

İzmir, bu farklı yaklaşımların birçok yandaşının ilgisini çeken bir örnek olay oluşturur. Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortodoks Rum cemaatleri içindeki kültürel temsil ve siyasal çatışmalar gibi çok daha geniş bir alana duyulan ilginin ürünü olan bu makale, farklı coğrafi kökenlerden gelen ve etnik olarak özdeş grupların kültürel etkilenmeyi ele almaktadır.[5] Bu cemaatler, önce geçici olarak İzmir'e, sonra eğitim ve toplumsal hareketlilik olanaklarının 'daha iyi bir gelecek' vaat ettiği Atina'ya göç sürecinde, hızla gelişen kültürel ve toplumsal ağların öznesi ve nesnesi oldular.[6] Bu süreç çerçevesinde, göç nedeniyle demografik bileşimi sürekli değişen 'cemaat' kavramının kendisinin de yeniden tanımlanması gerektiğini savunacağım. Aynı zamanda, cemaat yönetiminin, aynı anda birden çok bağlılık yemini olmasına karşın, önemli bir kültürel etkileşim aracı işlevi gördüğünü öne süreceğim. Akdeniz'in daha geniş kesimi açısından, tam da Ortodoks Rum cemaatlerinin Ege üzerinden ve iki farklı devlet sistemi (Osmanlı İmparatorluğu ve Yunan Krallığı) üzerinden kurduğuna benzer bölgeler-arası ağlar ve onları şekillendiren demografik dalgalanmalar, ortak bir alan yaratma ve milliyetçilik ile emperyalizmi kesen bir söylem oluşturma eğilimindeydi.

Kültürlerin ve Ürünlerin Buluştuğu Kavşak: İzmir

Daha 17. yüzyılın başında İzmir, hızla kendi topluluklarını kurarak, kentin Müslüman, Ortodoks Rum, Ermeni ve Yahudi cemaatlerinden oluşan mevcut çok-topluluklu yapısını güçlendiren çok sayıda Avrupalı tüccar için önemli bir merkez haline gelmişti. Daniel Goffman, İzmir'in 17. yüzyılda Avrupa'nın ürün ve pazar arayışı limanda ticari bir ağ yaratırken, kargaşa içinde ortaya çıktığını söyler: 'Kasaba hızla, ticarete duyarlı toplulukları çeken bir mıknatıs rolü oynayan ve genişleyen artalanının insanları ve malları için İstanbul'a rakip olan bir kozmopolit kente dönüştü.'[7]

18. yüzyılın ikinci yarısı, uluslararası ticaretteki olumlu koşullar nedeniyle kent için bir büyüme dönemiydi[8] Bu dönemde ihracatın dönüşümünün önemi, bu dönüşümün büyük ölçüde Küçük Asya'nın batı bölgesinin tarım ürünlerini ilgilendirmesinde yatar. Diğer bir deyişle, İzmir, Doğu'dan gelen ürünler için bir transfer noktası olmaktan, yerel ürünler için bir ihraç merkezi olmaya doğru gelişti. Bu, bölgedeki tarımsal üretim hacmini 4-5 kat arttırdı. Önce İngiliz, sonra da başka Avrupalı ticaret acenteleri, ezici çoğunluğu gayrimüslim olan ve bu şirketler için vazgeçilmez olan aracılarla işbirliği yapmak için yerel tüccarlarla anlaştılar. Bu etkileşim, yerel cemaatlerin iç hiyerarşisinde bir yeniden yapılanma başlattı. Örneğin, hem tarımsal üretimle hem de ticaretle uğraşan Ortodoks Rumların nüfuzu arttı ve bu cemaat, 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı hükümetiyle daha yakın ilişkileri olan Yahudilerin bir ölçüde yerini aldı. Ermeniler yerlerini korudular ve bazı durumlarda Yahudiler aleyhine kârlı çıktılar.[9]

19. yüzyılın sonunda, ticari faaliyette yaşanan patlama, kentin görülmemiş bir hızla büyümesine yol açtı, kent nüfusu önceki yüzyıla göre en az iki kat arttı. Bu faaliyeti yerel grupların denetliyor olması, liman kentinin de bütün Batı Küçük Asya artalanını denetliyor olması anlamına geliyordu. İzmir'de bankalar, sigorta şirketleri, ticaret şirketleri, depolama ve işleme işleri için binalar gibi çok çeşitli mali ve ticari kuruluşlara rastlanabiliyordu. Bu kuruluşlar, ağın çekirdeğini ve toplanma ve transfer alanını oluşturuyordu.[10] Bu hızlı ekonomik gelişme sonucunda, kentin etnik-dini mahalleler halindeki eski örgütlenişi, yerini yeni bir düzenlemeye bıraktı. Yeni kıstas, etnik aidiyet değil toplumsal statü idi ve geleneksel kent modern kente dönüşüyordu. Bu, farklı topluluklar arasında, pazarlarda ve rekreasyon alanlarındaki ticari ve toplumsal etkileşimle zaten yaygınlaşmaya başlayan bağlantılara katkıda bulundu.[11] Ortodoks Rum tüccarlar özellikle yerel ağlarından ve imparatorluk içindeki ve ötesindeki hareketliliklerinden yararlanarak, kendileri de İzmir'de oturan önde gelen Avrupalı tüccar ailelerini müşteri olarak kazanmayı başardılar. Bu, mal dağıtmalarının yanı sıra, "güney Akdeniz ve Yakındoğu'daki diğer önemli ticaret merkezlerindeki benzer ko-

numda kişileri dünya görüşü düzeyinde birleştiren belli bir burjuva kültürünün aracıları" da olmaları anlamına geliyordu.[12]

Küçük Asya'nın batı kıyıları, 17. yüzyılın sonundan beri, savaşlar, doğal afetler ya da daha iyi bir yaşam fırsatı nedeniyle, Ege adalarından ve Peloponez'den Ortodoks Rum göçmenleri çekmişti.[13] Bu gruplar, esas olarak Türkçe konuşan ve büyük çoğunluğu kırsalda yaşayan yerli nüfustan kolayca ayırt edilebilirdi. Küçük Kaynarca Antlaşması'nın (1774) sultanın bütün Hıristiyan tebaası için getirdiği olumlu koşullar nedeniyle bu göç 1770'lerde hızlandı. Ancak göç, Osmanlı makamlarının 1821 Yunan Bağımsızlık Savaşı sonrasında Rumlara duyduğu güvensizliğe karşın, 1830'lardan sonra daha sistematik bir nitelik kazandı. Ortodoks Rumlar, 1838 İngiliz-Osmanlı Ticaret Anlaşması'nın ardından, serbest ticaret politikasından yararlanmayı sürdürdüler. Bir anlamda, Ortodoks Rum cemaatinin artan ekonomik gücü, toplumsal ve siyasal nüfuz kaybını telafi etti. Dolayısıyla bu dönemde, siyasal temsil için çalışmak zorunda kalmadan (ama aynı zamanda bu konuda çalışmalarına olanak da olmadan) ticaret ağlarındaki konumlarını güçlendirdiler.[14] Bu liberal ekonomi ve imparatorluk rekabeti atmosferi içinde, bir yabancı devletin koruması altına girebiliyor, hatta uyruğu olabiliyorlardı; koşullara bağlı olarak sık sık bir uyruktan diğerine geçiyor, böylece imparatorluk makamlarının müdahale etmesi neredeyse olanaksız olan bir toplumsal faaliyet alanı yaratıyorlardı. Aynı zamanda, bölgeden başkente uzanan yerel güç ağlarında yer alan ve bu sayede devlet kontratlarını tekellerinde bulundurabilen bu gayrimüslim seçkin gruplarının bir kısmı, Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda gerçekleşen reformlara olumlu bakmıyordu.[15] Yeni gelen Ortodoks Rum girişimcilerin çoğu 19. yüzyılın ikinci yarısında hüküm süren liberal ekonomiden yararlanıyordu; bölgeyle daha eskiye giden bağları olan yerli aileler ise bu dönüşüme karşıydı. Dahası, bu dönem için bütün Batı Küçük Asya bağlamında öne sürüldüğü gibi, yerel gayrimüslim ticari seçkinler Avrupa çıkarlarının basit aracıları gibi hareket etmiyorlardı; aslında Avrupalılarla karşıtlık içindeydiler ve daha çok yerel ağlar içindeki ayrıcalıklı konumlarına dayanıyorlardı.[16]

İmparatorluktan Ulus-Devlete Kentli Seçkinler

Bu bağlamda, imparatorluk topraklarına ilişkin birçok faklı siyasal projenin söz konusu olduğu bir dönemde, farklı seçkin gruplarını siyasal egemenlik kurma çabasına yönelten deneyim ve dürtüleri araştırmak önem taşır. Bu seçkinler, çıkarlarına bağlı olarak, ya yerel devlet makamlarıyla ya da bir yabancı hükümetle ittifak yapıyorlardı. Bu durum, İzmir'deki Ortodoks Rum cemaati için de geçerliydi. Ticaretin artmasıyla birlikte ticari elitlerin gelişmesi ve siyasete karışması, bölgede ulus-devletin yükselişi bağlamında önemli bir etkendi.

Yukarıda da değinildiği gibi, ticari elitler 'burjuva sınıfı' olarak tanımlanmıştır.[17] Ancak, İngiliz toplumunun oluşumunu inceleyen tarihçiler bu sınıfı bir kültürel inşa olarak ele almış ve 'deneyim' ile 'bilinç' arasındaki ilişkiyi irdelemeye çalışmıştır. Siyasal söylemin ekonomik ve toplumsal gelişmelerle birebir bağlantılı olmadığını ve burjuva sınıfının siyasal temsilinin tutarsız ve çelişkili olduğunu savunmuşlardır.[18] Sonuç olarak, İzmir'deki Rumlarınki gibi burjuva sınıflarının oluşumu, burjuva yaşamının, sınıf bilincinin oluşumunda farklı deneyim kaynaklarını açığa vuran kültürel yanları ile kentsel etkinliklere, derneklere ve vakıflara bakılarak incelenebilir.[19] Toplumsal dönüşümün ekonomik koşulları üzerinde yoğunlaşmak yerine, İzmir'deki Rum cemaatinin kültür etkileşim sürecinin incelenmesinde tam da burjuva yaşamının kültürel yanlarının ayrıcalıklı bir alan oluşturduğunu savunuyorum. 19. yüzyılın ikinci yarısında nüfusu artan bir liman kenti olarak İzmir'i daha da ayrıcalıklı kılan iki unsur vardı: Bölgede daha yaygın bir kentleşmenin olmayışı ve karışık bir nüfusun, çok-etnili bir işbölümüne yol açan varlığı.

1850'lerden itibaren hem Yunan devleti hem de İstanbul seçkinleri, Makedonya ve Küçük Asya'daki Ortodoks Rum halkın Elenleştirilmesi projesine girişmişti. Bu çaba içinde kentsel topluluklar çevrelerindeki kırsal nüfusla birleşmeyi başardı. Bu süreçte İzmir önemli bir rol oynadı. Hem dışarıda başlatılan ağların geliştirilmesine, hem de bölgesel ağların oluşturulmasına ve güçlenmesine

katkıda bulundu. Bunların en önemlileri eğitim ve ticaret ağlarıydı. Liman, malların yanı sıra, eğitimde kullanılan malzemeyi ve eğitim becerisine sahip kişileri şehre ulaştırarak, çevre halkının yaşamı üzerindeki kent etkisini arttırdı. Artalandan ve komşu kentlerden birçok çocuk kentteki yatılı okullara gönderilirdi. Mezun olduklarında köylerine ya da kentlerine dönerek öğretmenlik yaparlardı.[20] Bu, kendilerini İzmirli olarak gören kişi sayısını arttırıyordu.

Bu dönemde, imparatorluğun kentsel merkezlerinde ve dolayısıyla elbette İzmir'de bir dizi dernek, hayır kurumu, eğitim kurumu ve en önemlisi cemaat yönetiminin kendisinden oluşan bir ağ, Elenleştirme sürecinin zeminini yarattı. Dahası, tek tek bireylerin profesyonel katkısı, hem topluluğa sundukları hizmetler, hem de siyasal çatışma alanı oluşturan ve kamusal alanın birçok özelliğini taşıyan bu kuruluşlar içindeki tartışmalarda yer alış biçimleri üzerinden izlenebilir. Ayrıca, Anagnostopoulou'nun savunduğu gibi, Batı Küçük Asya'nın kentsel merkezlerinde, Anagnostopoulou'nun 'Elen burjuva sınıfı' diye adlandırdığı çeşitli vasıflı meslek sahiplerinin faaliyetlerini izleyebiliriz. Bu kişilerin çoğu, Tanzimat'la başlatılan elverişli düzenlemelerden yararlanarak,[21] eğitimlerini Atina Üniversitesi'nde tamamladıktan sonra memleketleri olan şehirlere dönüp öğretmen, avukat ya da doktor olarak çalışıyorlardı.[22] 'Elen burjuva sınıfı' terimini fazla iddialı buluyorum ve 'yeni kentli seçkin' teriminin, kendi cemaatleri tarafından da, özellikle de mesleklerindeki uzmanlık ve yetkinlikleri nedeniyle böyle algılanan bu kişileri nitelemeye daha uygun düşeceği kanısındayım. Mesleki yetkinlikleri, tek Yunan üniversitesinin mezunu olmalarıyla bağlantılıydı; bu, imparatorluğun Ortodoks Rum cemaatleri için çok değerliydi. Dolayısıyla, yalnızca kendi topluluk bağlarının ürünü olarak görülemezler. Bir bakıma, cemaatlerini, hem coğrafi hem de kültürel anlamda farklı odaklarla iletişim içine soktular.

Ancak, "cemaat" ve "kültürel etkilenme" gibi kavramlar, toplu deneyimi kavramamız açısından önemli olmakla birlikte, dikkatli kullanılmalıdır. Göç deneyimine ve ulusun sınırlarına ilişkin sömürge-sonrası eleştiriyi göz önünde bulundurmak topluluğun esnek yapısının ele alınışını zenginleştirebilir. Homi Bhabha, modern

ulusun sonraki aşamasının ortaya çıkışını, Batı'daki kitlesel göç ile Doğu'daki sömürgeci yayılmayı birleştiren bir olgu olarak tanımlar. Bu koşullarda, köklerinden koparılmış topluluğun ve akrabalığın yerini ulus alır ve "bu kaybı, ev ve aidiyetin anlamını [...], ulus-halkın hayal edilen topluluğunda var olan kültürel farklılıkları ve uzaklıkları buluşturacak şekilde dönüştüren [...] bir metaforlar diline çevirir."[23] Böylece göç travması, 'yitirilen cemaatler'i ulusal ideolojilere dönüştürür ve ulus, "kültürün yerelliğini yaşamanın muğlak ancak her yerde mevcut olan bir biçimine dönüşür, 'cemaat'ten çok daha karmaşık bir yaşama biçimi haline gelir."[24]

Bu yaklaşımın buradaki çabamız için özellikle anlamlı olduğu kanısındayım. Bhabha'nın, ulusun kültürel deneyimi için kilit kavramlar olarak tanımladığı kavramsal ikili, *yerellik* ve *zamansallıktır*.[25] Ancak, İzmirli Rumlar hakkında yazarken, toplum, ülke, vatan, devlet, ideoloji, hegemonya, yurttaş, tebaa, vatandaşlık gibi kavramları kullanmayı, Bhabha'nın bunları muğlak kavramlar olarak nitelendirmesine karşın, son derece meşru buluyorum. Bu terimlerin toplumsal pratikte yerleşmesinin, modernitenin işaretleri ve göstergeleri olan kurum ve mekanizmaların varlığını öngördüğü doğrudur. Ancak, incelenen dönemin modernitenin hemen arifesinde olmasına ve bu tür kurumların yeni oluşuyor olmasına karşın, bu terimleri, kaygan metodolojik zeminlerinin farkında olarak kullanacağım. Çözümlememin odağında yatan kilit terim olan 'cemaat', bu yaklaşım ışığında ele alınmalıdır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortodoks Rum cemaatlerine ilişkin yazıların çoğunda bu kavram verili kabul edilir; en geleneksel tarihyazıcılığında ise cemaatlerin kökeni antik çağlarda ya da Bizans'ta aranarak ulusal sürekliliğe ilişkin tarihsel bir anlatı yaratılmaya çalışılır. Son zamanlardaki tarihyazıcılığı tartışmalarında, bu cemaatlerin 18. ve 19. yüzyıllardaki bir miktar gecikmiş gelişmeleri ve bölgesel farklılıkları gerektiği gibi betimlenmiştir. Ancak, bu gelişmeler milliyetçi ideolojinin oluşumu çerçevesinde sunulur, bu ise modernleşmenin ve ilerlemenin ilhamını dinden alan muhafazakâr topluluklarda ortaya çıkışını ima eder. Dolayısıyla, çok farklı çatışmalar, yeni ile eski, geleneksel ile modern arasında-

ki çatışmayla açıklanır.[26] Bu yaklaşımın görmezden geldiği, yerel cemaatlerin ve akrabalıkların çözüldüğü ve hayal edilen bir ulus topluluğunun oluştuğu bir dönemle ilgileniyor olmamıza karşın, cemaatlerin ve akrabalıkların insanların kırdan kente göçüyle buharlaşıp yok olmadığıdır. Tersine bunlar, ortak kökene dayanan dayanışma ağlarına dönüşür ve çıkar grupları olarak da şekillenirler. Bu yüzden cemaat dediğimiz şey, aslında zaman içinde kente göç eden çeşitli toplulukların, etnisite, bölge, meslek ya da akrabalık bağlarıyla bir araya gelen grupların oluşturduğu bir toplamdır.[27] İzmirli olmanın ne kadar kolay olduğunu düşünmek bile topluluğun karmaşıklığına ilişkin bir fikir verecektir. İzmir cemaatinin 1910 yönergesi, kentte en az iki yıldır oturan her Ortodoks Rum'a oy kullanma hakkı verir. Yani, kurumsal olarak İzmir'in yerlisiyle yeni gelenler arasında ayrım yapmak olanaksızdır. Ancak, gündelik yaşamda, yerel siyasette ve kültürel temsilde, cemaat içindeki ayrımlar belirgindi: önceden oluşmuş gruplar ve yeni göçmenler, Kapadokya'dan gelenler ve adalardan gelenler, lonca mensupları ve meslek sahipleri, adları 'oğlu' ile bitenler ve 'idis' ile bitenler, Türkçe konuşabilenler ve konuşamayanlar, Osmanlı uyruğu olanlar ve olmayanlar (bunlar her zaman örtüşmezdi). Dolayısıyla, bu grupları kesen bir ayrım çizgisi çizilmesi yararlı olmayacaktır. Ancak yine de, çok basit bir nedenle, herkesin oy kullanma hakkı olmasına karşın, bu grupların hepsinin İzmirli algısı farklı olduğu için, bu ayrımların hesaba katılması gerekir. Bu farklılık, cemaat yönetimindeki gelişmelere çok iyi yansımaktadır.

Daha, kente göçün arttığı 18. yüzyıl sonundan itibaren uluslararası ağlar ve ticaretle bağlantılı olan kişiler ile esas olarak yerel ekonomik faaliyetlerle uğraşanlar arasında önemli bir ayrım oluştu. Güçlü ticaret gruplarının toplumsal ve ekonomik yaşama giderek egemen olması, geleneksel yönetim biçiminin zorlanmasına yol açtı. 'Eski dünya' (yerel seçkinler ve ruhban) ile cemaat yönetiminde yer almayan zenginler arasındaki ilk çatışma 1785'te çıktı ve 'Uzlaşma' (Συνυποσχετικόν) olarak bilinen bir anlaşmadaki düzenlemelerin yapılmasına neden oldu. Ancak, 19. yüzyılda gerginlikler ortadan kalkmadı. Tersine, İzmirli Rumların arasında

süregiden toplumsal farklılaşma nedeniyle, farklı meslek loncalarınca temsil edilen daha çok sayıda grup, cemaat yönetiminde yer edinmek istemeye başladı.[28]

Yunan devletinin kurulmasından sonra, toplumsal ve siyasal çatışmalar farklı bir yol izledi ve iki kutup etrafında gelişti: bir tarafta Osmanlı bağlamındaki geleneksel cemaat yönetimi düzeni, diğer tarafta ise, bağımsız temsil mekanizmaları olan özerk bir etnik-dini topluluğun gelişmesi.[29] Bu gelişme, otoritesi artık genç Elen kentli seçkinleri tarafından sorgulanan yerel İhtiyarlar Meclisi'nin (Δημογεροντία) konumuna ilişkin bir dizi krize yol açtı. Osmanlı hukuku uyarınca cemaat yönetimine katılmalarına izin verilmeyen bu genç Elen seçkinler kendi kurumlarını oluşturdular. Anlaşmazlık, 1878'de bir Merkez Komitesi (Κεντρική Επιτροπή) kurarak İhtiyarlar Meclisi'nin yetkilerini kısıtlamayı başaran yeni İzmirlilerin kesin zaferiyle sonuçlandı.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı sonrası siyasal bağlamdaki değişiklikler, Osmanlı makamlarının uyrukluk üzerine kesin sınırlamalar getirmesiyle, bu ayrımları daha da arttırdı. Yunan uyrukları, iki ülke arasındaki önceki anlaşmaların, özellikle Yunanistan'a, Batı Avrupa devletlerinin sahip olduğu ayrıcalıkları veren 1855 Kanlıca Sözleşmesi'nin elverişli hükümlerinden yoksun kaldılar. Osmanlı makamları, Yunan uyruklarını Osmanlı uyruğunu seçmeye ya da ülkeyi terk etmeye zorlayarak vergi muafiyetini de ortadan kaldırma girişiminde bulundular.[30] Yüzyılın sonunda Osmanlı yanlısı kesime önderlik edecek olan iki şahsiyet bu çatışmada önemli rol oynadı: *Amalthia* adlı Rumca İzmir gazetesinin editörü ve onyıllardır İhtiyarlar Meclisi'nin en önde gelen ismi olan Sokratis Solomonidis ve daha sonra yerel İttihat ve Terakki Komitesi ile yakın ilişkiler geliştirecek ve Osmanlı Meclisi'ne girecek olan avukat Emmanouil Emmanouilidis. Bu kişiler ile yine bir mebus olan Pavlos Karolidis ve Meclis-i Âyan üyesi ve bakan Aristidis Paşa Yorgancıoğlu, hem kökenleri aynı yerde, Kapadokya'da olduğu için, hem de aile bağları nedeniyle birbirleriyle yakın bağlantı içindeydi. Bu kişilere ve çevrelerine yöneltilen kişisel çıkar peşinde koşma ve entrika suçlamaları, Kapadokya kökenliler arasında aile ve toplum

bağlarının ötesine geçen hissedilir bir ağ olduğunu göstermektedir. Bu ağ, bu Kapadokyalı grubun, bütün cemaat temsil sistemine egemen olma çabası içinde denetim altına aldığı hayır kurumları aracılığıyla, cemaat yönetim ağlarının yeniden üretilmesinin sonucuydu. Bu anlamda, belki cemaat işlerini yürütmek için gereken, yukarıda değinilen bilgi ve becerileri pratik içinde kazanmış bir yarı-bürokrasiden söz etmek daha uygun olacaktır. Daha da ileri gidip bu yarı-bürokrasinin, şu ya da bu nedenle, kentin, yeni ticari seçkinler oluşmasına katkıda bulunan, gelişen ticaret faaliyetinden yarar sağlamadığını söylemek mümkündür. Dolayısıyla, bu yarı-bürokrasi, söz konusu seçkinlerin toplumsal etkisini dengelemek için, var olan tek alana, cemaat yönetimine egemen olmak istiyordu. Bu, daha önce de dikkat çektiğim gibi, siyasal partiler ve hatta halkın çeşitli kesimleri arasında kesin bir ayrım anlamına gelmez. Ancak, birkaç yıl sonra, Osmanlı'nın Yunan mallarını boykot ettiği 1909-1912 yıllarında, cemaatin, cemaat yönetiminde yer alması nedeniyle bağışık tutulan bir kesiminin hiç etkilenmemesi önemli bir göstergedir. Boykot sırasında Yunan ve Osmanlı uyrukları arasındaki dayanışma, bu ticaret savaşının etkisini bir miktar azalttı. Özellikle 1912'de yeni metropolit Chrysostomos'un gelmesiyle birlikte, cemaatin yarı-bürokrasisi bir refah dönemine girdi ve birçok yeni bina yapıldı.

Göç ve Kültürel Etkileşim Mekanizmaları

19. yüzyılın sonuna doğru, Küçük Asya'nın farklı bölgelerinden gençler, parasal destek için toplumsal ve kültürel ağlara dayanarak, İzmir'de, Atina'da ya da Küçük Asya'nın güneybatı kıyısı yakınlarındaki Patmos Adası'nda bulunan öğretmen okulunda eğitim görebilirdi. Küçük Asya Halkları Derneği (Anatoli), Atina ve Pire'de bulunan diğer bir Küçük Asya temelli Yunan derneği olan Mikrasiates'in içinden 1891'de ortaya çıkmıştı.[31] Maria Sideri'nin savunduğu gibi, Mikrasiates içindeki bu alt grup, kökenlerinin olduğu yer ile yeni bir yaşam kurdukları ve 'ulusal merkez'leri olarak gördükleri Atina arasında bir bağ kurmak istiyordu. Dernek üyeliği

üç unsura bağlıydı. Birincisi, üyeler, Yunan Krallığı'ndan değil, Küçük Asya'dan geliyorlardı, fakat Yunan Krallığı Rumlarıyla birçok ortak kültürel yönleri vardı. Dernek, yeni ortamlarında toplumsal ilişkilerini geliştirmelerine olanak sağlıyordu. İkincisi, üyelerin çoğu Atina Üniversitesi'nde profesör ya da öğrenciydi ya da avukat ve doktor gibi meslek sahipleriydi. Yeni derneğin faaliyeti, üyelerinin akademik ilgilerinin dışında, bu dönemde bütün Osmanlı topraklarında Ortodoks Rumlar tarafından kurulmuş olan yüzlerce yerel derneğin genel eğitsel amaçlarıyla ilgiliydi. Üçüncüsü, ana görev, 'Büyük Fikir'in somut bir parçası olarak, Yunan devleti dışındaki kardeşlerine destek sağlamaktı. Dahası, Sideri'nin işaret ettiği gibi, "bu derneğin kuruluşu, Yunan milliyetçiliğinin ayrılıkçı politikaları terk edip 'kurtulmamış' toplulukların yaşam koşullarını iyileştirmeye odaklanan yeni yönelimiyle çakışıyordu. Dahası, Anatoli için, 'kardeşler' terimi yalnızca 'hayal edilen bir topluluğa' değil, gerçek akrabalık ilişkileri içindeki bir grup insana gönderme yapıyordu."[32]

Bu girişimi başlatan esas kaygı, Küçük Asya'daki topluluklar arasında, özellikle de Ortodoks nüfusun Türkçe ya da hatta Ermenice konuştuğu Kapadokya'da Yunan dilinin kaybolmaya başladığı algısıydı.[33] Türkçe konuşan Rumlar konusu son sıralarda Yunan tarihyazıcılığında, Yunan etnisitesi için farklı kıstaslar söz konusu olduğunu gösteren yenilikçi bir yaklaşımla ele alınmıştır. Makedonya'da ve Küçük Asya'da Rumca konuşmayan Ortodoks halkın, başka etnik unsurlarla etkileşim ya da yabancı baskı nedeniyle Yunan dilini kaybettiği kabul ediliyordu. Ancak, Yunan bilinçlerini korumuş oldukları ve dolayısıyla ulusal birlik içinde yer almayı hak ettikleri varsayılıyordu.[34] Anatoli, Küçük Asya'nın farklı bölgelerinden gençlere burs sağlama işini üstlenerek onları eğitim görmek üzere Atina'ya ya da başka yerlere gönderdi. Bu gençler, mezun olduktan sonra cemaatleri tarafından, kendi bölgelerindeki 'ulusal çıkarlar'a hizmet etmek üzere atanacaklardı. Magda Kitromilidis'in işaret ettiği gibi, "bu görüşleri dikte eden ideoloji, Elen uygarlığının kadim Küçük Asya beşiğinden silinmemesi ve insanların Yunanistan'ın gelişmesine adanmışlığı sayesinde yaşaması gerektiğine inanıyordu."[35] Elen uygarlığına bu bağlılığın yapısını

ve derecesini anlamak için iki noktaya dikkat edilmesi gereklidir. Birincisi, Anatoli'nin desteklediği meslek yelpazesi öğretmenlikle sınırlı değildi. Eğitimlerini sürdürme olanağına sahip olmayan tıp ve hukuk öğrencileri de derneğe destek için başvuruyordu.[36] İkincisi, Yunanistan'a ve Elen kültürüne bağlılık, birçok genci ve destekçisini çeken bir unsur olsa da, bu bağın, coğrafi ve toplumsal hareketliliği sağlamanın belki de tek yolu olduğu kanısındayım. Bu açıdan, bireyin rolü, belli bir ideolojinin yayılmasında kritik önemdeydi. Anatoli'nin desteklediği kişilerin, ait oldukları, hayal edilen daha geniş bir Elen ya da Ortodoks Rum cemaatine ilişkin bir algıları olup olmadığını değerlendirmek bazı durumlarda kolay değildir. Ancak, kişisel çıkarlarla hareket ettikleri anlaşılıyor. Daha iyi eğitim, iyi gelirli işler ve toplumda kabul edilme peşindeydiler. Muhtemelen, farklı bölgeler arasındaki bu tür ağlar, bazı kişilere, o noktaya kadar bilinmeyen fırsatlar sağladı. Ancak sonuç, tek tek stratejilere ve içerdikleri pazarlıklara bağlıydı. Dahası, başka araştırmacılarca da belirtildiği gibi, Küçük Asyalı araştırmacı ve yazarlar, kendi Elen tarihlerini -anaakım ulusal süreklilik anlatısına Kapadokya ve Pontus (Karadeniz bölgesi) topraklarını da katmakla kalmayıp, ulusal kültürün gerçek beşikleri olarak kendi cemaatlerine kilit konumlar atfeden bir tarihi- yazmışlardı.[37]

Derneğin başkanı Margaritis Evangelidis'in (1850-1932) 1900 yılında, Anatoli'nin kuruluşunun dokuzuncu yılı için yaptığı konuşma iyi bir örnek oluşturur. Evangelidis Atina'nın dünya tarihindeki önemine dikkat çekti ve felsefeden siyasete kadar, toplumsal bilimlerin bütün alanlarındaki katkılarının, Küçük Asya'daki İyon merkezlerinin mirası olmaksızın mümkün olamayacağını öne sürdü. Evangelidis konuşmasını şöyle haykırarak tamamladı: "Atina... tarihsel ihtişamının temellerini oluşturanları hatırla. Kendi sürekli heyecanımızı hatırla ve karşılık vermekte ağırdan alma."[38] O dönemde siyasal yaşama egemen olan Başbakan Ioannis Koletis (1773-1847), 1844'te, Yunan Krallığı'nın ilk anayasasına ilişkin tartışmalar sırasında yaptığı önemli bir konuşmada Elen ırkının 'büyük fikri' (*megali idea*) terimini yarattı. Geçmişte Yunanistan'ın Batı'yı aydınlattığını ve yeniden doğuşunun şimdi de ona ışığını

Doğu'ya sunma kaderini yüklediğini savundu. Bir anlamda, 20. yüzyılın başında Küçük Asyalı araştırmacıların, Küçük Asya'nın -yani Doğu'nun- geçmişte Avrupa kıtasındaki Yunan şehir devletlerine -yani Batı'ya- kültürünü cömertçe yaydığını ve artık, Elen devletinin başkenti Atina'nın bu iyiliğin karşılığını verme zamanının geldiğini öne sürerek yukarıdaki açıklamayı tersine çevirmek istedikleri söylenebilir.

Evangelidis'e ve derneğin sekreteri Konstantinos Lameras'a, iş isteyen öğretmenlerden ve gençleri korumayı üstlenmiş seçkin topluluk üyelerinden çok sayıda dilekçe geliyordu. Atina'ya İzmir'den gelen ve günümüzde Anatoli Derneği Arşivi-İzmir Şubesi'nin (ADA-İŞ) Atina'daki İzmirliler Ocağı'nda saklanan yazışmalar bu kişiler ve dernekle bağları hakkında geniş bilgi sunmaktadır. İstanbul'daki Tıbbiye-i Şahane Mektebi'nde okumuş az sayıdaki İzmirli'den biri olan ünlü Ortodoks Rum doktor Mihail Çakıroğlu, mektubunda, üyeliğe kabul edilmesinden duyduğu sevinci dile getiriyordu.[39] Yazışmaların büyük kısmı, İzmir cemaatinin, bağlantıları, toplumsal prestijlerinin göstergesi olan üyelerinin tavsiye mektuplarından oluşmaktadır. Örneğin, İzmir Rum Ortodoks Metropoliti Vassilios,[40] Atina Üniversitesi'nde tarih profesörü olan Karolidis'e[41] ve dernek yönetimine gönderdiği referans mektubunda, Kapadokya'dan, Aksaraylı ve Türkçe konuşan Mihail Konstantiou Kantarcopulo'yu 'korunmaya değer' bir genç olarak tanıtıyordu. Genç Kapadokyalı, Atina'ya okumaya gitmiş olmalıdır. Metropolit ayrıca, "geçen hafta, bir Edirneli ve dört Kapadokyalı daha aydınlanmak için oraya [Atina'ya] gelmiş ve vardıklarında arzulanan biçimde [karşılanmıştır]. Aynı şeyi, çoğunluğu karanlık içinde olan başkaları için de diliyorum." demektedir.[42] Gençleri Atina'ya, özellikle de yukarıda adı geçen derneğin ve Karolidis'in koruması altında 'aydınlanmak üzere' gönderme uygulamasının yaygın olduğu anlaşılıyor. Diğer bir örnekte, Vassilios, Evangelidis'e Burdurlu Athanasios Iomeoğlu ve Leonida Papastefanou için yazıyordu. Adı geçen ikinci kişinin bir din değiştirme kurbanı olduğunu (hangi dine olduğunu belirtmeden) ve kurtarılmak için gönderildiğini savunuyordu.[43] 19. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul'un ve Küçük Asya'nın Orto-

doks cemaatleri, Katolik ve Protestan misyonerlerin varlığını büyük bir tehlike olarak görürdü; Papastefanou'nun bu iki dinden birine döndürüldüğü varsayılabilir.[44] Açıktır ki, İzmir'in Ortodoks Metropoliti Makedonya kökenli olmakla birlikte, Mikrasiates ağında oynadığı kilit rolü, konumuna borçluydu.

İsteklerin çoğu eğitim bursuna ilişkindi. İzmir'deki Aya Fotini Merkez Kız Okulu'nun[45] sadece üçüncü sınıfını tamamlayabilen Ispartalı genç hanım Eftalya Ülkeroğlu, Atina'daki Arsakion Kız Yatılı Okulu'na kabul edilmek için dernekten yardım istiyordu.[46] Diğer bir faaliyet alanı, dini eğitimdi. Efsevia adlı din kardeşliği derneği[47] Anatoli ile bir anlaşma yapmıştı ve Anatoli, o dönemde önemli bir tutar olan 600 drahma yıllık ücreti ödeyerek genç erkeklerin Atina'daki Rizarios Yatılı Dini Okulu'na gitmesinin masrafını karşılıyordu. Dernek, bu amaçla Sinop'tan Hacı Anesti'yi desteklemişti. Eski Foça'dan bir gencin de öğretmenlik eğitimi alıp sonra doğum yerine dönerek cemaatine hizmet etmek üzere papaz olarak atanacağı da öne sürülmektedir.[48] Bu, gençlerin eğitimini desteklemeyi taahhüt eden ve eğitimini tamamlayanların doğdukları yere dönme ve orada çalışma kurallarına uymasını sağlamaya çalışan toplulukların gönderdiği dilekçelere tipik bir örnektir.

Derneğin Patmos Adası'nda kendi dini okulunu kurmasından kısa süre sonra, Efsevia, Evangelidis'e bir dilekçe yazarak, genç erkeklerin eğitimlerine orada da parasal destek verilmesini istedi.[49] İlgili imparatorluk fermanının henüz yayımlanmamış olduğu 1900 yılında olduğu gibi, dini okulların güçlüklerle karşı karşıya olduğu bir durumda Efsevia'nın alternatifi, öğrencileri geçici olarak, İzmir'deki en önemli ve ünlü Ortodoks Rum lisesinde ağırlamaktı.[50] Diğer bir örnek, Efsevia üyesi Ioannis Kavasilas'ın, Atina'daki Rizarios Okulu'nda okuyarak öğretmen ya da vaiz olmak isteyen yoksul bir İzmirli genç için yazdığı tavsiye mektubuydu.[51] Bu mektuplar, öğrencilerin memleketlerine döndüklerinde sunacakları hizmeti ve herkesin velinimetlerine duyacağı şükranı vurgulamaktadır.[52] Evangelidis'in arkadaşı olduğunu belirten Emmanouil Lountzopoulos'un bir mektubundan ise, *Amalthia*'da yayımlanan bir yazıya göre, Anatoli'nin Türkçe konuşan sekiz Küçük Asyalı

Rum'u destekleyerek Atina'daki öğretmen okulunda eğitim görmesini sağlayacağını öğreniyoruz. Lountzopoulos ilahiyat okumak isteyen ama yerel zenginlerden destek alamadıkları için, yeterli kaynağa sahip olmayan çok kişinin olduğunu da belirtiyor.[53] Bu, açıktır ki, zengin olmalarına karşın, bu tür teolojik girişimleri desteklemeye istekli görünmeyen yerel seçkinlere içerlendiğinin bir işaretidir. Ancak, belki daha da önemlisi, hedef kitlenin, İzmir'de Rumcayı çok iyi öğrenmek konusunda sorun yaşamayacak İzmirli gençler olmadığı açıkça anlaşılmaktadır.

Bazı durumlarda da, öğrenciler İzmir'deki bir kişi tarafından destekleniyor, ancak derneğin gözetiminde bulunuyor ve gelişimleri hakkında dernek tarafından bilgi veriliyordu. Melektidis'in koruması altındaki öğrenci G. Mavrokaliviti buna örnektir.[54] Diğer bir örnekte, Loukas Pavlidis, eğitiminin ilk birkaç yılını biriktirdiği parayla karşılayabilen, ancak tamamlayabilmek için derneğin desteğine gereksinim duyan öğrenci Nikolaos Georgiadis'in çabalarını betimlemektedir.[55] Başka bir dilekçede Agioi Anargyroi Eğitim Kardeşliği (Εκπαιδευτική Αδελφότητα, Άγιοι Ανάργυροι), parlak bir öğrenci olan ve Atina'daki Politeknik Okulu'nda okumak isteyen Georgios Skandalis'in dernek tarafından himaye edilmesini istemektedir. Kardeşlik, sınırlı kaynaklarının İzmir'deki ve varoşlarındaki yoksullara yardım için kullanılması nedeniyle Skandalis'in masraflarını karşılayamayacağını belirtmekte, ayrıca, kendi *ad hoc* çalışmalarının, Küçük Asya'nın tamamından sorumlu Anatoli'ye göre daha dar bir alanı kapsadığını savunmaktadır.[56] Sonuçta burada iki tip çember betimlenmektedir: merkezinde Atina'nın yer aldığı daha büyük bir çember ile merkezleri küçük kentlerde olan ve büyük çemberi kopya etmeye ve faaliyetlerini yaygınlaştırmaya çalışan birçok başka çember.

Ioannis Hatzi Nikolaou, kendi mektubunda, yeğeni Kosmas Spanidis'i Atina'da bulunduğu üç yıl boyunca desteklediği için ve aynı yeğen daha sonra, önce İzmir yakınındaki Kasaba'ya (Turgutlu) okul müdürü olarak, sonra da Kahire'ye daha da iyi bir konumla atandığı için Evangelidis'e şükranlarını dile getirmektedir.[57] Açık ki, Küçük Asya ile Atina arasındaki bu ağlar, bu bölgenin çok daha

ötesine kadar uzanıyordu. Diğer bir örnekte, Metropolit, Mısır'dan gelmiş olan ve dolayısıyla aslında Küçük Asyalı olmayan Georgios Tzouros adlı bir Ortodoks Rum'a, dernekten himaye ye da iş sağlanmasını isteyen bir mektup vermişti.[58] Benzer bir dilekçe, Küçük Asya'nın kuzeybatı kıyısı yakınındaki Midilli Adası'ndan olan ve Küçük Asya kartografyası üzerinde çalışan Dimitrios Iasas yararına yazılmıştı.[59] Derneğin coğrafi kapsamı, yoksul işsiz öğretmen Dimitrios Glyptis'in Epir, Makedonya, hatta Kıbrıs'ta her türlü işi kabul edeceğini belirten mektubuyla açıklık kazanmaktadır.[60] Ancak İzmir, Atina'dan dönmesi gereken herkes için çok daha güçlü bir çekim oluşturuyordu. Kosmas Spanidis'in, kendisi de aslen Ispartalı olan arkadaşı N. Ioannidis, Alaşehir, Kula ve Kasaba okullarından aldığı tekliflere karşın sonuçta İzmir'de 240 mescid [Yunanca kaynakta mescid diye geçen bu sözcük mecidiye anlamındadır –y.n.] aylıkla ruhban okulunda çalışmayı seçti.[61] Atina'daki Pallas Okulu mezunu, vasıflı anaokulu öğretmeni Kleoniki Apostolidou, Urla, İzmir, Denizli ve Kayaköy'de 12 yıl çalışmıştı. Derneğe, İzmir'de ya da İstanbul dışında bir büyük kentte iş için dilekçe verdi.[62] Birisinin İstanbul'da değil'de İzmir'de çalışmak istemesinin aslında bir önemli nedeni vardı: Yaşamın daha ucuz olması. Apostolidou, işini bırakarak İstanbul'dan tam da yaşamın pahalılığı nedeniyle kaçtı.[63] İzmir'deki Aya Fotini Merkez Kız Okulu mezunu Aikaterina Syropina, Aydın yakınlarındaki küçük Musalı köyünde çalışıyor, ama yine de, "daha gelişmiş bir topluluk"ta çalışmayı hak ettiğine inandığı için, İzmir'deki bir iş için başvuruda bulunuyordu.[64] İkinci mektubunda, bütün bir aileyi kendisinin geçindirmek zorunda olduğunu belirterek neredeyse yalvarıyordu. Bazı mektuplarda, cemaatin önemli kişilerinin adları referans gösterilmektedir. Bu son örnekte Sokratis Solomonidis'in yayımladığı *Amalthia*'nın rakibi ve İzmir'in ikinci en önemli gazetesi *Armonia*'nın editörü Miltiadis Seizanis referans gösterilmiştir.[65] Gerçekten de, Seizanis, Evangelidis'e hitaben yazdığı tavsiye mektubunda, genç öğretmenin sonunda Trabzon'a atandığı için şükranlarını dile getirmekte ve hatta onun adına yol masraflarını istemektedir.[66] Birkaç gün sonra gönderilen ikinci bir mektupta Seizanis yine para istemektedir, ancak

başlangıçtaki 400-500 Fransız frangı, 100 Fransız frangına düşmüştür.[67] Para isteklerinin kolay karşılanamadığı ve belki de kimi zaman abartılı olduğu anlaşılmaktadır.

Öğretmenlik bulmada Anatoli desteğinin yerel ağların desteğinden daha yararlı olduğu anlaşılıyor. Ruhban Okulu mezunu Georgios Kokolas Fransa'da hukuk okumuştu; ancak, Fransızca öğretmeyi avukatlık yapmaya tercih ediyordu. Sonunda Yanya'daki ünlü Zosimaia Okulu'nda öğretmenlik yapmaya başladı. Yunan vatandaşı olduğu için işten çıkarıldığında, dernek onu İzmir'deki bir okulda öğretmenlik yapmaya gönderdi. Fransızca öğretmeni, işini yine kaybetti ve başka bir iş istedi.[68] İzmir'in önemli bir ailesine mensup olan Dimitrios Hamoudopoulos,[69] mektubunda, Ruhban Okulu'ndaki bütün antik Yunanca öğretmenliği pozisyonlarının dolu olduğundan yakınmaktadır. Genç dil öğretmeni, ticaret okulu kurmaya ilişkin bir projeden de söz etmişti. Hamoudopoulos, mütevelli heyeti başkanı ve aynı zamanda İzmir'deki Yunan uyrukları kolonisi başkanı Pavlos Jovanof'un, onun bu pozisyona adaylığını desteklemesini bekliyordu.[70] Bu tür yazışmalar, gelecek yılın iş anlaşmalarının yapıldığı yaz aylarında yoğunlaşıyordu.

İzmir'den mümkün olduğu kadar uzağa gitmek isteyenler de vardı. Yukarıda adı geçen Dimitris Hamoudopoulos, biri Büyükdere'de diğeri Kayseri'de iki boş pozisyon olduğunu öğrendiğine sevinmişti. Aslında, İzmir'den uzak olduğu için "genç bir bilim adamına [...] daha verimli ulusal görev potansiyeli" sunan ikinci seçeneği tercih ediyordu[71] Ancak sonunda, anne-babasının baskısıyla ilk seçeneği seçmek zorunda kaldı. İlginç bir şekilde, o dönemde, Ruhban Okulu'nun yönetimiyle ilgilenen cemaat önderliğinin de uğraştığı çatışmaları betimlemektedir. Hamoudopoulos, öğretmenlerin bu çatışmalar nedeniyle düş kırıklığı içinde olduklarını ve kendisinin da mümkün olduğu kadar uzağa gitmekten mutlu olacağını yazmaktadır. Kader genç bilim adamının yüzüne güldü; anlaşılan, yorumları derneğin başkanına ulaştı ve sonunda Patmos'taki dini okula atandı; burada 'ulusal çaba'sını sürdürmek[72] ve mezun olduğu okul olan Atina Üniversitesi'ni onurlandırmak için her türlü fırsatının olacağını hissediyordu.

Gençlerin resmi Yunan eğitimiyle böyle sistemli bir şekilde yüz yüze gelmesi, 19. yüzyıl sonunda Ege'nin batı kıyılarında gerçekleşen kültürel etkilenme sürecini açıklar. İzmir'de bir öğretmen derneği kurulduğunda, dernek üyeleri, kendi amaçlarını belirleyebilmek için, Atina'daki öğretmen derneğinin yanı sıra Anatoli'den de talimat istediler.[73] Atina'daki okulların müfredatı da Küçük Asya'da benzer bir ilgi uyandırıyordu. Örneğin, Vassilios Papadopoulos Kristal Mağazası çalışanı Sokratis Oulkeroglu, Atina'daki Rizarios Okulu'nun müfredatını istedi, çünkü kardeşinin Isparta'da benzeri özel dersler almasını amaçlıyordu.[74]

Oulkeroglou, Arsakion'da okumakta olan kız kardeşine de üç ayda bir 160 drahmi gönderiyordu. Bu tutar, onun bütün masraflarını karşıladığı gibi bir miktar harçlık da sağlıyordu.[75] Anatoli'nin, masraflarının tamamını karşılamadığı öğrencilere de hem düzenli olarak para gönderdiğini hem de gelişimlerini izlediğini belirtmek yerinde olur. Efthalia Oulkeroglou sonunda mezun oldu ve dernekten bütün gerekli formaliteleri tamamlaması istendi.[76]

İzmir'in Aya Fotini Merkez Kız Okulu'ndan sonraki ikinci en önemli kız okulu Omirion Kız Okulu'nun[77] yıllarca mütevellisi olmuş olan ünlü avukat Konstantinos Psaltoff,[78] Evangelidis'e, Omirion müdür yardımcısının oğlu Ioanni Sarikaki hakkında mektup yazdı. Ioannis tıp okumak istiyordu. Psaltoff, Anatoli'nin başkanını, İstanbullu ünlü bankacı, Atina Bankası'nın sahibi Ioanni Pezmazoğlu'na, her yıl desteklediği beş kişiden biri olarak Ioannis'i önermeye çağırdı.[79] Psaltoff öğrencinin ailesini betimliyordu: Kıta Yunanistan'ı yakınındaki Syros Adası'nda ve Mısır'da faaliyet gösteren avukat baba Urla'dan, Müdür Zolota'nın kız kardeşi olan anne Sakız'dandı. Ailenin çok çocuğu vardı ve hepsini birden okutamazdı. Bu başvuru, mütevelli heyeti tarafından ve bizzat başkan Dionysio Markopoulo tarafından destekleniyordu.[80]

Zaman içinde, Rum kız okulları gibi eğitim kurumları daha kendine güvenli ve isteklerinde daha iddialı oldular ve derneğe daha kapsamlı önerilerle gelmeye başladılar. Yukarıda adı geçen ve Konstantinos Psaltoff'un önemli bir konumda olduğu Omirion Kız Okulu, dernekten, 'Küçük Asya Halkları Derneği'nin, ya

kendi fonlarıyla, ya da zengin Küçük Asyalılar gibi başka kaynaklarla iç bölgelerden, her bölgedeki cemaatler ya da Metropolitler tarafından aday gösterilecek beş yoksul kıza ya dernek ya da Omirion mütevelli heyeti aracılığıyla burs vermesini' istedi.[81] Ayrıca, Omirion mütevelli heyeti, eğitim ücreti ve barınma masraflarını bütün yıl için yalnızca 20 liraya indirmeye ve isteyen öğrencilerin yaz boyunca da kalabilmesine karar veriyordu. Dilekçe, "Anadolu'nun iç kesimlerinin ve adalar dahil genel olarak Küçük Asya'nın ekonomik gerileme içinde" olduğuna dikkat çekerek sona eriyordu.[82] Dolayısıyla, mütevelli heyetindeki herkes, kendi gereksinimlerini bile karşılayamayan cemaatlerden katkı beklemenin mantıklı olmayacağına kesinlikle inanıyordu.[83]

Okul yönetimleri, Anatoli'den eğitim malzemesi ve özellikle Yunan kimliğine bağlılığın diğer bir aracını oluşturan harita da istiyordu. Omirion Okulu yönetimi, o sırada her yerdeki Yunan okullarında kullanılan standart malzeme olan Zafiropoulos haritalarından isteyen bir mektup göndermişti.[84] Aslında, bu kız okulunun müfredatı, Konstantinos Psaltoff'un okuldaki bir konuşmasında belirttiği gibi, Ege'nin öteki kıyısında Rum kadınlarına ilişkin egemen görüşü de yansıtıyordu: '[biz] kadınlar yararına ılımlı ve liberal Hıristiyanlık emirlerini ve kadınlara ilişkin bilimsel ilkeleri beğeniyoruz, ancak, güzel elbiselerine pazaryerinin çamurunun bulaştığını görmeyeceğiz, erkek işlerini devraldıklarını ve seçim meydanında mücadele ettiklerini görmeyeceğiz.'[85]

Dernek, çeşitli kitapçılara kılavuz kitaplar ve hatta Osmanlı hükümetince tehlikeli bulunan kitaplar göndermeyi sürdürdü.[86] Gönderdikleri malzeme zaman zaman sorunlara da yol açabiliyordu. Örneğin, İzmir'de bir kitapçı dükkânı olan Papamihalakis, muhtemelen Maarif Dairesi'ne bağlı olan yerel müfettişin, üzerinde derneğin mührü olan her şeye el koyduğundan yakınıyordu.[87] Merkez Kız Okulu, Yunan Konsolosluğu aracılığıyla Maraslios Kütüphanesi adlı ünlü bir dizi yayını almak için derneğin yardımını isterken, kuşku uyandırmamak için, yayınların parça parça gönderilmesini istiyordu.[88] Sonunda dernek, kitapları göndermeden önce ciltleme işini üstlendi.[89] Dernek aynı zamanda, farklı

bölgeler, özellikle de Ankara, Alaşehir, Kayseri ve Mustafa Paşa gibi Türkçe konuşan Ortodoks Rumların yaşadığı bölgelerle ilgili istatistik topluyordu.[90] Böylece dernek, farklı bölgelerdeki Ortodoks okullarının sayısına ve gereksinimlerine ve ayrıca misyoner okullarının sayısına ilişkin bilgi sahibi oluyordu.[91]

Yerel topluluklar, derneğe, burs ya da öğretmen istemek için de başvuruyorlardı. Ancak, önce kendi aracılarını İzmir'e gönderiyorlardı. Örneğin H. K. Iliadis, Isparta'daki cemaati tarafından, bir miktar Türkçe bilen deneyimli bir anaokulu öğretmeni bulmak için gönderilmişti.[92] Boş pozisyonu duyurdular ve sonunda daha düşük maaşla çalışmayı kabul eden bir kişiyi işe aldılar. Diğer öğretmenler buna hiç mutlu olmadı. Urla'dan İzmir'de daha iyi bir iş bulmak için ayrılan Savvas Avramidis'in durumu da benzerdi; her pozisyon için en az iki başvuru olduğunu gördü. Sonunda, rekabetin kesinlikle Urla'dan daha az olduğu Kastelorizo'da (Meis) bir işe razı olduğu anlaşılmaktadır.[93]

Sonsöz: Kültürel Etkileşimin Müzakeresi

Dernek, kısa sürede, belli bir ulusal ideolojiyi yaygınlaştırırken Küçük Asya'da Yunan eğitimini geliştirme görevini üstlenen İstanbul merkezli Yunan Filoloji Derneği'ne çok benzer bir şekilde, gayriresmi bir eğitim bakanlığına dönüştü.[94] Bu açıdan, hem eğitimini Atina'da tamamlamak isteyen genç erkek ve kadınların doğduğu yer, hem de iç bölgelerdeki köylerden gelen ve İzmir'de okumak isteyen çoğu Türkçe konuşan Rumlar için hedef olan İzmir, kilit rol oynuyordu. Dönemin metinlerinde kullanılan adıyla İyonya'nın başkenti, bu ağların tam merkezindeydi ve kültürel ve toplumsal canlılığı, söz konusu ağların dönüşümüne büyük katkı yapıyordu. Aradaki fark ise, hemen hemen aynı kitleye hitap eden iki dernekten Yunan Filoloji Derneği'nin, kaynaklarını ve ilhamını Osmanlı başkentinin Ortodoks Rum seçkinlerinden, Anatoli'nin ise Yunan başkentinden alıyor olmasıydı. Söz konusu yazışmalarda rastlanan 'ulusal görev' ve 'ulusal kurtuluş' söylemini bu olgu büyük ölçüde açıklamaktadır. Elbette, derneğin bütün

üyeleri Yunan eğitimi almamıştı ve bir Yunan kolektif kimliğinin militan destekçisi değillerdi. Bu kadar genellemeci bir sonuç, daha önce de belirttiğim gibi, hareketlilik örüntüleri için, o zaman da şimdi de önemli olan yerellik ve zamana bağlı olma özelliklerinden yoksun olacaktır. Ancak, İzmir'in Ortodoks Rum topluluğu içinde gelişmekte olan ayrımlar akılda tutulursa, Anatoli'nin, Küçük Asya'nın farklı bölgelerinden İzmir'e ve sonra da Atina'ya, genellikle kökenlerini oluşturan topluluğa dönmek ve orada çalışmak taahhüdünde bulunarak göç eden önemli sayıda gencin Elenleşmesine büyük katkı yaptığı anlaşılmaktadır. Ancak, kültürel etkilenmenin bu genç adayları, daha büyük bir sürecin pasif araçlarından ibaret olarak görülmemelidir. Birçoğu bu fırsatı hem toplumsal hem de coğrafi hareketlilik için kullanmıştır. Sonuçta hem taahhütlerini hem de mesleki stratejilerini, kişisel, ailevi ve yerel çıkarlarını 'ulusal görev'lerinin çok önüne koyan şekillerde başarıyla müzakere etmişlerdir.

Küresel Ağlar, Bölgesel Egemenlik ve Aşağı Tuna'da Deniz Limanı Modernizasyonu

Constantin Iordachi

Kırım Savaşı (1854-56) sürerken, 1854 yılının Ağustos ayında, Saint-Arnaud komutasında bir Fransız kuvveti, 700 düzenli Osmanlı süvarisi ve 2.500 başıbozukla birlikte, geri çekilmekte olan Rus askerlerinin bıraktığı boşluğu doldurmak için Dobruca'da bir askeri harekata girişti. Sefer kötü sonuçlandı; müttefikler savaşa girmedi ama, kolera salgını büyük can kaybına neden oldu.[1] Fransız askerlerinin 'ölüm yürüyüşü', Dobruca'nın, Batı basınında ve ortak bellekte 'sağlıksız' bir vilayet olarak damgalanmasına yol açacaktı. Öte yandan, Fransız harekatı, vilayeti modern dünyaya da çekti. 1855'te, Lalanne ve Michel adlı mühendislerin önderliğindeki bir teknik heyet, Köstence ve Raşova arasındaki ilk modern yolu yaptı. Bu olay nedeniyle, Fransız *L'Illustration* dergisi, Dobruca üzerine uzun bir rapor yayımladı. Dergi, vilayeti Doğu'nun uygarlaşmamış bir vilayeti olarak sunuyor ve Fransız askerlerinin uygarlaştırıcı rolünü, Fransa'nın 'uygarlaştırma görevi'nin (*mission civilisatrice*) bir kanıtı olarak görerek övüyordu. Basında yer alması, bölgenin Batı Avrupalılar tarafından 'keşfedilmesi'ne ve altyapı yatırımlarına yol açtı.[2] Dobruca'nın stratejik jeopolitik

konumu nedeniyle, bütün büyük devletler ve birçok komşu ülke (Fransa, İngiltere, Rusya, Avusturya, Sardunya, Prusya, ABD, Yunanistan) vilayette konsolosluk açtı ve sert bir ekonomik rekabete girişti, bu da bölgesel egemenlik kurma girişimlerine neden oldu.

Bu makale, Aşağı Tuna'nın ve genel olarak Karadeniz bölgesinin modern dönem uluslararası ticaretindeki artan öneminin altını çizerek, bölgedeki jeopolitik rekabete verilen ve tek taraflı egemenlik planlarından pan-Avrupa işbirliği içindeki düzenlemelere kadar uzanan kurumsal yanıtları ele almaktadır. Bunlarla bağlantılı olarak, 19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı makamları (1876'ya kadar), büyük Avrupa devletleri (genellikle 1856-1914 arasında), Sovyetler Birliği (esas olarak 1950'lerde) ve Romanya (1878-1939 arasında ve sonra büyük bir enerjiyle 1980'lerde) tarafından Aşağı Tuna'da hayata geçirilen, birbiriyle rekabet içinde olan ama aynı zamanda da örtüşen çeşitli ekonomik modernleşme projelerini saptayacağım.

Uluslararası ağları bölgesel egemenliğin ve dünya ekonomisiyle başarılı bir biçimde bütünleşmenin etkili araçları olarak kurumsallaştırmaya dönük bu girişimleri ele alırken, tarihi Dobruca vilayetinde yer alan, Aşağı Tuna bölgesindeki ticarete egemen olan ve çok-etnili ve çok-dinli kozmopolit nüfusa sahip üç önemli limanın, Tuna üzerindeki Sulina'nın, Tulçe'nin ve Karadeniz'deki Köstence'nin 19. ve 20. yüzyıllardaki gelişiminin anahatlarına değineceğim. Bu üç kent, çeşitli açılardan zengin ve öğretici bir tarihsel karşılaştırma olanağı sunar. Osmanlı öncesi dönemde ve Osmanlı döneminde birbirlerinden farklı biçimlerde var olsalar da liman kentleri olarak gelişmeleri üç belirgin modernleşme projesiyle bağlantılıydı: Tulçe Osmanlı ekonomisi ile, Sulina Avrupa ekonomisi ile, Köstence de Romanya ulus devleti ile. Üç kentin yönetim işlevlerinin modern dönemdeki değişimi, büyük ölçüde önemli siyasal değişikliklere ve uluslararası ticaret örüntülerine denk düşen bu farklı modernleşme stratejilerine ışık tutar: 1878'e kadar, Osmanlı egemenliğinde Tulçe, Dobruca'nın ana yönetim merkezi ve ekonomik merkeziydi, imparatorluk başkenti İstanbul'la bağlantısı vardı ve Dobruca'nın başlıca ticaret kapısı olarak işlev görüyordu. 1878 sonrası Romanya egemenliğinde Dobruca'nın en önemli kenti

Köstence olacaktı ve doğrudan ulusal başkent Bükreş'le bağlantılı olacaktı. 1856'dan sonra Sulina Aşağı Tuna'daki Avrupa ticaretinin ana çekim alanlarından biri oldu ve bir serbest bölgeye (*porto franco*) dönüştü. Viyana ve Budapeşte gibi önde gelen Orta Avrupa kentleriyle bağlantısı olan Sulina, Orta Avrupa ile Küçük Asya arasındaki ana ticaret kapılarından birini oluşturdu.

Kuramsal açıdan, bu makale, küresel araştırmacılığın, deniz ticareti etkileşim ve ağlarına odaklanan yeni ve daha dinamik modellerini belirleyerek ve Aşağı Tuna gibi az araştırılmış bölgelerin etkileşim ve toplanma noktaları olarak önemini vurgulayarak alan çalışmalarına yenilik getirmeye dönük girişimlerle uyum içindedir.[3] Aşağı Tuna bölgesinin modern dönemde geçirdiği derin ekonomik ve siyasal dönüşümlerin uluslarüstü nitelikte olduğunu ve ilişkisel bir yaklaşım gerektirdiğini savunuyorum. Erken modern ve modern dönemde ekonomik ve demografik büyümeye liman kentleri egemendi[4] ve oluşumları İngiltere'nin küresel egemenliğini olanaklı kılan yapısal dönüşümlerin bir parçasıydı.[5] Dobruca liman kentlerinin tarihi, buna örnektir; bu kentlerin gelişimi, İngiliz ekonomik nüfuzunun -özellikle de Osmanlı pazarında Avrupa mallarının düşük gümrük vergileriyle serbestçe alınıp satılmasına olanak veren 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması sonrasındaki- Aşağı Tuna'ya girişinin tarihiyle iç içe örülüdür. 19. yüzyıla kadar Avrupa ile ticaret, Dobruca kentleri için ikincil önemde olsa da, Osmanlı ekonomisine yabancı sermayenin (esas olarak İngiliz sermayesinin) girmesi, uluslararası ticaret ve iş ilişkilerinin gelişmesine yol açtı. Ele aldığım üç kent, eski çağdan ya da Ortaçağ'dan beri vardı, ancak modern dönemde 'merkez-periferi' ekonomik ilişkileri içinde yer alan liman kentleri haline geldiler.

Bu makale, liman kentlerini, genişlemekte olan kapitalist dünya ile yüz yüze gelmenin doğurduğu büyük toplumsal dönüşümleri yansıtan gerçek 'beşeri laboratuvarlar' olarak görmektedir.[6] Merkez-periferi ilişkisinin uzamsal yansımaları ve aracıları olan liman kentleri, ticaret örüntülerindeki küresel değişimlerin barometresidir ve milliyetçilik, emperyalizm ve sömürgecilikle organik bir bağ içindedir. Söz konusu üç kentin tarihi bu açıdan önemlidir.

Dobruca liman kentleri bir yandan Orta Avrupa ile Ortadoğu arasında, mal ve insan geçişini kolaylaştıran ve dolayısıyla bölgesel ve küresel sermaye akışına ve fikir alışverişine katılan ara halkaları oluşturuyordu. Öte yandan, dış dünya ile karşılaşma, Dobruca liman kentlerinin yönetim düzeninde ve kent yapısında, kentlilerin yaşam tarzında ve liman kentleriyle artalanları arasındaki ilişkide değişikliklere yol açtı.

Bu makale, bağlantıları iyi olan 'vekil' bölgelerin, yakınlarındaki yerlerin gelişmesine, uluslararası ticaretin kapısı olarak nasıl etki yaptığına da ışık tutmaktadır; örneğimizde, Doğu Akdeniz'in Aşağı Tuna ile ilişkisi bu kapsamdadır. Aşağı Tuna ve Karadeniz limanlarının tarihi, Akdeniz'in tarihsel gelişimiyle çok yakından bağlantılıdır. Antik çağdan beri, Karadeniz kıyıları, kuzey bozkırlarının demografik havzasıyla Balkanlar ve Küçük Asya arasında geçiş koridoru işlevi görmüştür.[7] Önde gelen Akdeniz şehir devletleri, Karadeniz kıyılarında ticaret noktaları oluşturdular.[8] Jeopolitik açıdan, denizin ve İstanbul ve Çanakkale boğazlarının askeri denetimi, Doğu Akdeniz havzasının egemenliği için stratejik bir araç oluşturuyordu. Bu bağlantılar modern dönemde daha da arttı; II. Dünya Savaşı'na kadar, Tuna üzerindeki taşımacılığın önde gelen ülkeleri, nehre kıyısı olmayan Yunanistan, İngiltere ve İtalya idi. Yunanistan ve İtalya, Aşağı Tuna'daki güçlü Akdeniz varlığının kanıtıydı. Karadeniz ve Akdeniz dünyalarıyla bağlantısı olan Dobruca liman kentleri, diğer Akdeniz kentleriyle çeşitli benzerlikler taşıyordu; bunların en önemlileri 'açık' ve 'gözenekli' oluşları, büyük göç akımlarını içlerine alabilmeleri ve bunun sonucunda nüfuslarının büyük oranda Yahudi, Rum ve Ermenilerden oluşan kozmopolit ve çok-etnili bir yapıya sahip olmasıydı.[9] Bu üç kent, kent planlaması ve mimari gelişim alanında da Akdeniz örneğini izledi ve kentsel uzamları sonuçta yeniden düzenlendi.[10]

Karadeniz limanlarıyla başlıca Akdeniz limanları arasındaki karşılıklı bağımlılık, ortak bir kuramsal çerçevede karşılaştırmalı disiplinlerarası çalışmalar gerektirir. Bu çerçevede öncü bir çalışma Karadeniz'in Osmanlı fethine kadar uzanan, Akdeniz limanlarıyla çeşitli bağlantıları ortaya koyan ve sonraki çalışmalara temel

oluşturan tarihini yazan Romen tarihçi Gheorghe Bratianu (1898-1953) tarafından yapılmıştır.[11] Bratianu, Cenova ve Venedik'in Karadeniz'in tarımsal artalanıyla ekonomik ilişkisinin tarihini ve bu kentlerin ticaret kapılarının bölgedeki sosyopolitik etkisini de inceledi. Öte yandan, önemli fakat sayısı birkaç taneyi geçmeyen çalışmalar bir tarafa, bu araştırma alanı takip edilmedi. Karadeniz bölgesinin 19. yüzyılda artan bir ekonomik ve jeopolitik önem kazanmasına karşın, bölgenin liman kentlerinin kentsel gelişimi, ticari rolü ve Akdeniz'le ve dünyanın geri kalanıyla bağlantıları gerekenden çok daha az araştırılmıştır.[12]

Bu makalenin ilk bölümünde Dobruca tarihine kısa bir bakış ve Aşağı Tuna'daki Osmanlı modernleşme projesinin başlıca özelliklerinin özeti yer almaktadır. İkinci bölüm, Avrupa'nın Aşağı Tuna bölgesindeki siyasal ve ticari faaliyetine odaklanmakta, esas olarak da Avrupa Komisyonu'nun, uluslararası hukuk alanında yenilikçi bir deneyim olarak değerlendirilen faaliyeti üzerinde durmaktadır. Üçüncü bölüm, Romanya'nın, Dobruca'nın 1878'de ilhak edilmesinden sonraki deniz limanı modernleştirme planlarını ele almakta, nehri korumacı ekonomik kazançlar için millileştirme yolundaki istikrarlı çabasının altını çizmektedir. Son bölüm, kısa 20. yüzyılda Aşağı Tuna'daki deniz limanı modernleştirmesini kısaca özetlemekte ve esas olarak Romanya ve Sovyet modernleşme stratejilerine odaklanmaktadır. Bu kuramsal yönelimli ampirik vaka çalışmasına dayanan makale, küreselleşmenin ve uluslararasılaşmanın liman kentleri üzerindeki ve liman kentlerinin bölgesel iletişim ağları üzerindeki etkileri gibi konuları ele almaktadır.

Bir İmparatorluk Sınır Bölgesi: Osmanlı Egemenliğinde Dobruca

Dobruca vilayeti, tarihi boyunca stratejik bir jeopolitik konumda olmuştur; bölgeye egemen olmak için rekabet eden çok sayıda ticari ve siyasal çıkar grubunun olmasının nedeni budur. Dobruca antik Yunan kolonileri arasındaydı, Roma İmparatorluğu'nun eline geçti, Slavlar tarafından alındı (602-972), geri alındı ve Bizans'ın

Paristrion eyaletine katıldı. Dobruca, konumu nedeniyle, 5. yüzyıldan itibaren Avrasya bozkırlarından Balkanlara göç eden Hunlar (408), Avarlar (534, 587), Bulgarlar (679), Peçenekler (1048), Uzlar (1064), Kumanlar vb halklar için bir geçiş koridoru da oldu.

15. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmesinin ardından, Dobruca imparatorluğun askeri ve ticari geçiş koridoru oldu. Vilayet çeşitli işlevler üstlendi: İstanbul'a gidiş yolunun savunulması, Eflak ve Boğdan beyliklerinin denetimi ve İstanbul-İshakçı-Babadağ askeri hattında Kırım Tatarları ile iletişimin sağlanması. Ekonomik olarak Dobruca kırsal bir alandı, sığır ve koyun yetiştiriciliği esastı, tarım ikinci sıradaydı.

Osmanlı egemenliği, imparatorluğun başka yerlerinde de olduğu gibi, önemli demografik değişimleri harekete geçirdi. Vilayet önemli bir sınır bölgesi ilan edildi, Güney Kırım ve Küçük Asya'dan Türk ve Tatar halkın yoğun askeri iskânına tabi tutuldu ve bir İslam bölgesine dönüştü. Osmanlı ekonomisinin sınır bölgesi olarak, komşu vilayetlerden, askerlikten ya da feodal yükümlülüklerden kaçmaya çalışan sayısız göçmen aldı. 18. ve 19. yüzyıllarda vilayet demografik olarak daha geniş bir alanla bağlantılıydı, Eflak ovalarından, Balkan dağlarından ve Güney Besarabya'dan çok sayıda Romen ve Bulgar köylüsünün yanı sıra, Dinyeper Deltası'ndan Kazaklar, Orta Rusya'dan Lipovanlar ve Güney Rusya'dan Alman kolonileri geliyordu. Geniş otlakları ve ılıman Akdeniz iklimi nedeniyle vilayet, kışın ve bahar başlangıcında, Transilvanya'dan, Balkan dağlarından ve Selanik'ten gelen ve Balkanlardaki kırsal yaşama özgü bir tür uzun mesafeli mevsimlik göç yaşayan Romen, Bulgar ve Yunan çobanların buluşma noktası oluyordu.

Sonuç olarak Dobruca son derece karışık bir etnik bileşim kazandı: Tuna Deltası'na Slav balıkçılar egemendi; kentlerde İtalyan, Yahudi, Yunan ve Ermeni tüccarlar, doğu kıyısında Romenler yaşıyordu; kuzeyde Bulgarlar, ortada ve güneyde Türkler ve Tatarlar egemendi. Dolayısıyla, Romen tarihçi Nicolae Iorga, Romanya tarafından ilhak edildiği 1878'de 'üç Dobruca', vilayetin kuzey-güney ekseni boyunca uzanan üç paralel şerit saptıyordu: bir ticaret kapısı olan Karadeniz kıyısı; İstanbul ile Güney Besarabya arasın-

da askeri iletişim bulvarı olan orta bölge ve son olarak da büyük oranda Romenlerin yaşadığı ve komşu Eflak kazalarıyla sürekli bağlantı içinde olan Tuna'nın tarımsal kıyısı.

Müslümanlara mali ve siyasal avantajlar sağlamasına karşın, Osmanlı devleti kültürel homojenleştirmeye girişmiyordu ve etnik ve kültürel çeşitliliğe oldukça toleranslıydı. Millet sistemi, önemli etnik gruplara inanç özerkliği sunuyordu, 1839'da kabul edilen Tanzimat reformları ise çoğu Romen etnik kökeninden gelen bir yerel Hıristiyan ileri gelenler kategorisinin ortaya çıkmasına ve vilayet yönetimine katılmasına olanak verdi. Osmanlı toplum düzeni, babadan oğula geçen yerel bir Müslüman aristokrasisinin yerleşmesini de önlüyordu; Dobruca'da büyük toprak sahiplerinin konumu, 1877-78 Türk-Rus Savaşı sonrasında Osmanlı yönetiminin tamamen çökmesi ve muazzam Müslüman göçü ile daha da zayıfladı. Ayrıca, Dobruca'daki etnik gruplar büyük oranda kırsaldı, çok heterojendi ve milliyetçi hareketlenme düzeyleri düşüktü. Yalnızca Bulgarlar ve Romenler, esas olarak 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinden başlayarak önemli ulusal hareketler geliştirdi.

Bir İmparatorluk Merkezi: Liman Kenti Tulçe

Aşağı Tuna'nın kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşmesinden önce, liman kenti Tulçe, Dobruca'nın bölgedeki ana Osmanlı yönetim ve ticaret merkezi işlevini görüyordu. Osmanlı makamları, Tuna üzerinde uluslararası ticaretin Avrupa ülkelerine fiilen kapalı olduğu 17. ve 18. yüzyıllarda iç ticareti Tulçe'den sıkı denetim altında tutuyorlardı.

O dönemde Tulçe, merkezi idari ve ticari rolü nedeniyle, Türk, Tatar, Romen, Bulgar, Rus, Yahudi, Rum ve Ermenilerden oluşan son derece heterojen bir nüfusa sahip olmuştu. Nüfus, toplumsal olarak iki ana kategoriye ayrılıyordu: yönetici seçkinler ve hem Müslümanlardan hem de gayrimüslimlerden oluşan sıradan kentliler. Elbette, bölgesel merkez olan Tulçe'de memurlar, askeri garnizon, sınır bölgesinin askeri yöneticisi ve kanunların uygulanması ve düzenin sağlanmasından sorumlu diğer görevliler gibi askeri ve

idari seçkinler de yaşıyordu. Tarikat liderleri, zanaatkâr temsilcileri ve zengin tüccarlar gibi çeşitli ileri gelenler, yöneticilerle halk arasında aracılık yapıyorlardı. Sıradan kentliler, çoğunlukla, yerel tersanede ya da loncalarda çalışan zanaatkârlardan, esnaftan ve kimisi kent sakini olan kimisi de mevsimlik göçle gelen liman işçilerinden oluşuyordu.

Tulçe, Osmanlı egemenliği süresince, 1878'e kadar, Dobruca'nın ana yönetim merkezi olarak kaldıysa da, kentin ekonomik önemi, Kırım Savaşı'ndan sonra, Dobruca'nın giderek Avrupa dünya ekonomisiyle bütünleştiği dönemde azaldı. Bu sonuca, iç ve dış etkenlerin bileşimi yol açtı. Bir yandan, 19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa ticaretinin Osmanlı ekonomisine girmesi, farklı ekonomik faaliyet noktaları gerektiriyordu ve bu yerel ekonomide, yeni ve daha iyi coğrafi konumdaki liman kentlerine doğru bir kayma yarattı. Diğer yandan, Osmanlı makamları, bölgede kendi modernleşme projelerini uygulamaya koydular, Dobruca'yı imparatorluk başkenti İstanbul için bir tarımsal artalana dönüştürmek için, tarımın gelişmesini ve Köstence merkezli bölgesel iletişimin ve kentleşmenin yaygınlaşmasını teşvik ettiler. Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat döneminde girişilen bu kapsamlı modernleşme projesi, Osmanlı ve Avrupa (büyük oranda İngiliz ve Fransız) sermayesiyle yürütüldü.

Osmanlı Modernleşmesinde Bir Pilot Proje: Dobruca

Kırım Savaşı (1854-56) Dobruca'daki Osmanlı kalkınma projesi üzerinde önemli bir etki yaptı. Batı'nın bölgeye ilişkin belirgin jeopolitik ve ekonomik ilgisi, Osmanlı yönetimini, ulaşım ağları kurarak ve yeni yerleşimleri teşvik ederek, vilayeti Orta Avrupa ile Akdeniz dünyası arasında bir iletişim düğüm noktasına dönüştürmeye yöneltti. İddialı modernleşme projelerinin gerçekleşmesini kolaylaştırmak için Osmanlı makamları normal devlet konseyinin yerine, Türk görevlilerin yanı sıra, dört Fransız mühendis, iki Rus ve bir İngiliz'den oluşan yeni bir 'İmar İşleri Konseyi' kurdular. Aşağı Tuna'da İngiliz ekonomik denetimini yaygınlaştırma konu-

sunda çok istekli olan Dobruca'daki İngiliz konsolosluk temsilcileri, konseyde tek bir İngiliz üyenin bulunmasının çıkarlarının 'yeterince korunması'nı sağlamasının zor olduğunu belirtiyorlardı. Bir İngiliz üye daha atanarak, 'bütün önemli imar işlerinin İngilizlerin elinde olmasının ve İngiliz sermayesiyle yürütülmesinin' sağlanmasını istiyorlardı.[13]

Aşağı Tuna'nın modernleşmesine ilişkin Osmanlı planlarının esas yaratıcısı John Trevor Barkley adlı İngiliz mühendisti. Barkley, 1855'ten önce, Heraclia yakınlarındaki kömür madenlerinde İngiliz hükümetinin müdürlerinden biri olarak çalışmıştı.[14] Kırım Savaşı'nda müttefik kuvvetlerle başarılı bir şekilde işbirliği yaptıktan sonra, Aşağı Tuna bölgesini geliştirmekle ilgilenen bir grup İngiliz yatırımcıyı temsilen, 'Karadeniz-Tuna Demiryolu Şirketi' başmühendisi oldu. Eylül 1857'de şirket, Sultan Abdülmecid'den, Dobruca'da, Karadeniz kıyısındaki Köstence limanından Tuna boyundaki Boğazköy limanına kadar uzanan bir demiryolu yapma imtiyazını aldı. Abdülmecid imtiyazı 99 yıllığına vermişti, ancak, sözleşmeye göre Osmanlı makamları demiryolunu 'denetleme' hakkına sahipti. Bu koşul, yasal açıdan yeni olmamakla birlikte, vilayetin Osmanlılar için taşıdığı büyük ekonomik ve siyasal önemin kanıtıydı.[15] Öte yandan, İngiliz şirketi, yeni demiryolu hattından mümkün olduğu kadar fazla yararlanmak için, Köstence limanını büyütme ve kullanma hakkını da aldı ve böylece fiilen Aşağı Tuna'da ithalat ve ihracatın denetimini ele geçirdi.

40 mil uzunluğundaki demiryolu tamamen İngiliz sermayesi ve teknolojisiyle yapıldı. 9 Ekim 1858'de Londra'da yayımlanan *The Times* gazetesi, okurlarına, demiryolu yapımının başladığını ve güçlüklerin 'önemsiz' olduğunu, büyük ölçüde komşu Eflak'tan bulunan 'iyi kalite' emeğin 'bol'luğu ve "öngörülen hattın yakınındaki Mecidiye'de yerleşik aç Tatar nüfusun da (işgücü ihtiyacının) kalanını sağlaması" nedeniyle, ilk dokuz milin soğuk mevsimden önce tamamlanacağını duyuruyordu.[16] Demiryolu hattının, İzmir ile Aydın (1866), İzmir ile Turgutlu (1866) ve İstanbul ile İzmit (1873) arasındaki önemli demiryollarının yapımından önce,[17] Osmanlı İmparatorluğu'nda açılan ilk demiryolu olarak, 16 Ekim

1860'ta açılması da Dobruca'nın ekonomik ve jeopolitik önemini göstermektedir. Yüksek devlet görevlisi Ethem Paşa'nın da katıldığı gösterişli bir açılış töreninde tren Köstence'den "farklı ırkların çarpıcı özellik ve giysilerini taşıyan Türk, Rum, Arnavut, Bulgar ve türlü türlü Tatardan" oluşan büyük bir kalabalık tarafından karşılandığı Boğazköy'e geldi.[18] *The Times* muhabirine göre, Boğazköy'de "Avrupa'nın hemen her ulusundan donanma, ordu, konsolosluk ve diğer üniformalar da vardı", öyle ki, izleyenler neredeyse "Kırım Savaşı'nın yeniden başladığına" inanacaklardı.[19] Demiryolunun tamamlanması, limandaki çalışmaya "yeni bir canlılık" kattı; "kısa sürede, büyük gemilerin kargolarını, içlerine kadar girecek tren vagonlarından tamamen güvenli bir şekilde alabileceği" umuluyordu.[20]

Ekonomik yatırımların yanı sıra Osmanlı makamları vilayetin nüfusunu arttırmaya dönük sürekli çabalara da girişti. Dobruca, Türk-Rus savaşları (1768-1878) sırasında sürekli savaş alanı olmuş, 1771-74, 1790-91, 1809-1810 yıllarında, 1829 ve 1853'te Rus ordusu tarafından işgal edilmişti. Bu durum, yönetimde kargaşaya ve büyük nüfus dalgalanmalarına yol açmıştı. 1770-1784 arasında, Dobruca'ya 200.000 kadar Kırım Tatarı sığınmıştı.[21] Ancak, son derece yıkıcı olan 1828-29 savaşı sonucunda, vilayetin nüfusu 40.000'e düştü. Bu sayı, 1850'ye gelindiğinde 100.000'e çıkacaktı.[22] Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı makamları Dobruca'ya Kırım'dan 100.000'i aşkın Tatar ve ayrıca Kuban'dan ve Kafkaslardan Çerkezler yerleştirdi; bunlara ayrıcalıklı sınır savaşçısı yasal kategorisi içinde askeri görevler verildi. Osmanlı makamları, vilayetteki kentleşmeye de önem verdi. 1860'ta Sultan Abdülmecid vilayete gitti ve güneyde kendi adını verdiği Mecidiye kentini kurdu.[23]

Ancak, Osmanlı modernleşme projesi, bölgede yinelenen askeri çatışmaların güvensizliğe ve yönetimde istikrarsızlığa yol açması nedeniyle engellerle karşılaşıyordu. Nihayet, 1878'de vilayetteki Osmanlı egemenliği, yine bir Osmanlı-Rus savaşının ve ardından Berlin Kongresi tarafından bölgedeki statükonun yeniden yapılanmasının sonucunda sona erdi.

Avrupa'nın Can Damarlarından Tuna

Osmanlı sonrası dönemde Aşağı Tuna'da modernleşme planları, büyük devletlerin toplu çabasıyla sürdürüldü ve hatta geliştirildi. Bu gelişmenin anlaşılabilmesi için, Tuna'nın Avrupa için taşıdığı artan ticari ve askeri öneme bakılması gerekir.

Tuna başından sonuna yaklaşık 1.800 millik uzunluğuyla Avrupa'nın Volga'dan sonraki en uzun ikinci nehridir. Ortaçağ'da nehre, aşağı tarafında ulaşımı tekelinde bulunduran Osmanlı İmparatorluğu egemendi,[24] 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ise Tuna, Orta Avrupa ile Ortadoğu arasında önemli bir iletişim arteri olmuş ve geniş kapsamlı 'Doğu Sorunu'nun bütünleşik bir parçası olarak önemli bir ekonomik ve stratejik değer kazanmıştı. Bunun nedeni büyük ölçüde, nehir üzerinde Osmanlı egemenliğinin giderek gerilemesi idi; bu, nehir üzerinde ulaşımın Rusya (1774) ve Habsburg İmparatorluğu (1791) gibi büyük devletlere açılması olgusunda ifade buluyordu. Dahası, Rusya 1812'de Besarabya'yı ilhak edince, Tuna'ya kıyısı olan bir ülke haline geldi ve böylece nehir ve Karadeniz üzerindeki Osmanlı ticaret tekelini kırdı. Korumacı ticaret politikaları, Karadeniz'in kıyı bölgelerindeki Osmanlı ticaret ağlarını dağıtarak Osmanlı egemenliği için dolaysız bir tehdit oluşturdu.

Osmanlılarla Ruslar arasındaki Edirne Antlaşması (1829) Osmanlı İmparatorluğu'nu Eflak ve Boğdan'ın tahıl ticareti üzerindeki fiili tekelini kaldırmaya zorlayarak Tuna'nın açılmasına doğru bir adım daha atılmasını sağlıyordu. Sonuç olarak, bu iki özerk beylik, uluslararası ticarete katılabilecekti; bu, kısa zamanda, Batı'ya görülmedik boyutta tahıl ihracına neden oldu. 1837'de Galati'de Tuna üzerinden 98.380 çeyrek pound (yaklaşık 11.156 kg), 1838'de 171.913 çeyrek pound (yaklaşık 19.495 kg), 1839'da ise 1837'ye göre oldukça yüksek bir fiyattan 148.117 çeyrek pound (yaklaşık 16.796 kg) buğday ihraç edilmişti.[25] Bu yeni tahıl kaynağına özellikle İngiltere ilgi gösteriyordu. İrlanda Kıtlığı'nın ve Tahıl Yasaları'nın kaldırılmasının tahıl talebini arttırdığı bir sırada İngiliz şirketleri, Barkley'in sözleriyle, "bu zengin kaynağı keşfettiler ve aynı zamanda Romanya'nın zenginlik ve öneminin temelini attılar."[26]

Sonuç olarak, Tuna üzerinde ticaretle uğraşan İngiliz gemisi sayısı 1843'te 7'den 1849'da 128'e çıktı; kısa süre sonra, Karadeniz bölgesindeki İngiliz ticaretinin üçte ikisi Tuna üzerinde yapılıyordu.[27]

Uluslararası basında Tuna'nın gittikçe daha çok yer alması, nehrin uluslararası ticarette kazandığı önemin göstergesidir. *The Times* gazetesinde nehir ilk önce 18. yüzyıl sonunda, büyük oranda da Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki askeri çatışmalar bağlamında yer almaya başladı.[28] 19. yüzyılın ilk çeyreğinde, nehir üzerinde ulaşımla[29] ve o dönemde 'Tuna beylikleri' diye adlandırılan Eflak ve Boğdan'ın buğday ticaretiyle[30] ilgili çok sayıda yazı yayımlandı.

Aşağı Tuna'nın ticari ulaşıma açılması, nehrin bir Avrupa ticaret arteri olarak önemini arttırdı. Dobruca'daki iletişim ve deniz limanı tesislerinin iyileştirilmesiyle doğrudan bağlantılı olarak, ırmağın yukarı yatağının düzenlenmesi de, Viyana-Budapeşte-Galati-Braila ticaret yolunda ve Karadeniz'le su ulaşımının kolaylaşması açısından önem kazandı. *The Times*'ın Aşağı Tuna'daki muhabiri, Tuna beyliklerinin ve Türkiye'nin Avrupa'daki topraklarının "ticari bakış açısıyla, tahıl yetiştirilmesi ve ihracı için son derece önemli" olduğundan, özellikle de İngiltere için büyük önem taşıdığından söz ediyor[31] ve bölgedeki Batılı ve Orta Avrupalı devletlerin, ortak çıkarlarını Rus egemenliğine karşı korumak için kapsamlı ve birbirleriyle uyumlu bir politika izlemelerini öneriyordu. Muhabir, 1839'da Demirkapı'dan Galati'ye giderken, "Tuna'nın büyüklüğünü ve boyutunu ve sunduğu gerçek ticari fırsatların yakın zamana kadar nasıl göz ardı edildiğini bir arada düşününce duyduğu hayreti" dile getiriyordu.[32] Yukarı ve Aşağı Tuna ile kıtanın hemen hemen bütün diğer kısımlarını bağlayan nehrin "Avrupa'nın tam merkezinden gelen kara ticareti" için taşıdığı olağanüstü avantajları vurguluyordu.[33]

The Times muhabiri, "Tuna üzerinde kısa zamanda yeni bir düzenin kurulması gerektiğini" de savunuyordu.[34] Ona göre, Avusturya ve İngiltere tek yanlı Rus egemenliğine karşı çıkmalı ve serbest gümrük temelinde bir ticari çıkarlar topluluğu içinde birleşmeliydi: "Avusturya Rusya'nın, Avrupa'nın bu köşesi üzerinde-

ki yarı-korumasına itibar etmeme hususunda açıkça İngiltere'yle birlikte hareket etmeli ve böylece en liberal ve kapsamlı planlara uygun bir sözleşmeye katılmalıdır." İki ülke arasında, Avusturya'yı ticari bir güç kılacak, "Prusya'nın el koyma planlarından" uzaklaştırarak ve nehre kıyısı olan diğer ülkelerle "kısıtlanmamış dış ticaret içinde" birleşmesini sağlayarak "Avrupa'daki konumunu güçlendirecek bir ticari çıkar birliği" kurulması için yalvarıyordu. Yazar, Tuna nehrinin oynadığı bütünleştirici role dikkat çekiyordu; nehir, güney ve doğu Almanya, Avusturya, Macaristan, Transilvanya ve Balkanların bir kısmı gibi denizden uzak bölgeleri Trieste üzerinden Doğu Akdeniz'le, Karadeniz üzerinden "dünyanın geniş ticaretiyle" birleştirerek "Avrupa'nın bütünlüğünü koruyordu."[35]

Gerçekten de, bu makaleden anlaşılacağı üzere, Tuna'nın artan ekonomik rolü, büyük devletler arasında, nehrin denetimi için sert bir ticari rekabete yol açtı. İngiltere ve Avusturya Tuna üzerindeki ticaretlerine büyük önem veriyorlardı ve dolayısıyla nehir üzerindeki ulaşımın kısıtlanmamasından yanaydılar. Rusya ise Tuna üzerindeki serbest ticareti engellememekle birlikte, tersine, Batı'nın tahıl ticaretinin yönünü Karadeniz'deki limanı Odesa'ya çevirmekle doğrudan ilgiliydi; dolayısıyla deltadaki ulaşım koşullarının düzgün bakımının yapılmasını kasıtlı olarak ihmal ediyordu. Bu durum, 1850'lere gelindiğinde nehrin üç kanalının neredeyse ulaşıma kapalı hale gelmesine neden olmuştu. Karşılık olarak Avrupa devletleri, Tuna suyolunu yansızlaştırarak serbest ve kaliteli ulaşım koşullarını güvence altına almanın ve tek bir devletin egemenliği altına girmesini engellemenin planlarını yapıyorlardı.[36]

Tuna ve Sulina Avrupa Komisyonu

Tuna konusunda ortak bir Avrupa politikası şansı, Kırım Savaşı'nda Rusya'nın yenilmesiyle doğdu. 1856'da, savaşın sona ermesinin ardından toplanan Paris Kongresi, Güney Besarabya'yı Rusya'dan alarak Boğdan'a geri verdi. Rusya'yı nehirden böylece ayırdıktan sonra büyük devletler Tuna'ya uluslararası bir statü verme ve geçiş serbestliğini sağlama planlarını uygulamaya koyabilirdi.

Bu amaçla, Paris Kongresi'nin XV. maddesi, "Tuna üzerindeki seferlerin, aşağıdaki maddelerde açıkça belirtilenler dışında hiçbir engelleme ya da harca tabi tutulamayacağını" hükme bağlıyordu. En önemlisi, bu madde, Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, Büyük Britanya, Avusturya, Fransa, Prusya ve Sardunya'dan oluşan (ve dolayısıyla nehre kıyısı olmayan büyük devletlerin egemen olduğu) yeni kurulan Avrupa Tuna Komisyonu'na, Karadeniz ile Boğdan'ın Tuna üzerindeki limanı Galati arasında Aşağı Tuna üzerinde yetki tanıyordu. Komisyon, "Tuna ağızlarını ve denizin bu ağızlara yakın kesimlerini kumdan temizleme"[37] ve ulaşım kalitesini arttırma ile görevlendirilmişti. Başlangıçta, iki yıllık sınırlı bir görev süresi vardı; ancak Tuna'yı temizleme işindeki başarısı karşısında, bu süre önce 1871'e sonra da 1883'e kadar uzatıldı. Londra'da 1883'te toplanan başka bir büyük devletler konferansı, komisyonun görev süresini 21 yıl daha uzattı ve üyelerden biri tarafından açıkça karşı çıkılmadığı sürece, üç yılda bir otomatik olarak uzatılacağını karara bağladı.[38]

Avrupa Komisyonu'nun merkezi resmen Galati'de, çalışanları, teknik alt komisyonları ve ticaret faaliyetinin ana gövdesi ise Sulina'daydı. Sulina liman kenti komisyon tarafından ana merkez olarak seçilmişti, çünkü Tuna'nın ağzındaki konumu idealdi, çünkü koşulları ulaşıma uygundu ve çünkü limanı tekelinde bulunduran bir ticaret faaliyeti yoktu. Tuna'nın üç kanalına (Sulina, Saint George ve Kilia) ilişkin bir rapor, Sulina'nın "Tuna'nın üç büyük kolunun en önemsizi" olmasına karşın, "ağzındaki setin doğal bir biçimde diğer iki koldan daha iyi durumda kaldığı" sonucuna varmaktadır.[39]

Tuna'nın uluslararasılaşması ve ulaşım koşullarındaki önemli iyileşme, ticari faaliyette hızlı bir artışa neden oldu. Komisyon'un istatistiklerine göre nehirden çıkan gemi sayısı ve taşınan mal miktarı sırasıyla 1862'de 3.015 ve 450.014 ton, 1863'te 3.099 ve 519.332 ton, 1864'te 3.448 ve 585.894 ton; 1865'te 2.676 gemi ve 447.229 ton; 1866'da 2.432 gemi ve 427.449 tondu. 1866'da nehre kıyısı olan devletlerin gemileri toplam ticaret içinde önemli bir paya sahipti; gemi sayıları ve taşıdıkları yük sırasıyla, Türkiye için 437 ve 36.785 ton, Rusya için 103 ve 20.910 ton, Birleşik Ef-

lak ve Boğdan Beylikleri için 53 ve 6.096 tondu. Nehre kıyısı olan devletlerin dışında en büyük filo Yunanistan'a aitti: 1.053 gemi ve 136.922 ton yük; onu 243 gemi ve 82.679 tonla İngiltere, 205 gemi ve 50.035 tonla İtalya, 204 gemi ve 60.932 tonla Avusturya, 37 gemi ve 12.196 tonla Norveç, 40 gemi ve 5.104 tonla Fransa ve daha sonra İsveç, Prusya, Sırbistan ve Danimarka izliyordu.[40]

Aynı yıl, 133.934 ton yük taşıyan 361 gemi Sulina liman kentinden transit geçiş yaptı; bu, kentin Tuna ticareti için taşıdığı önemin göstergesiydi. Komisyonun doğrudan yönetimi altındaki Sulina 1870 yılında *porto franco* (serbest bölge) statüsü kazandı; bu, ihracatın vergiden bütünüyle muaf olması anlamına geliyordu. Bu politika, ihracatta etkileyici bir artışa neden oldu; ihracat 35 yılda dört kattan fazla artarak 1871-1875 döneminde 3.761.167 tondan 1906-1910 döneminde 15.806.932 tona çıktı.[41]

Sulina'daki Avrupa Komisyonu kendi yargısına, polis gücüne ve seyir düzenlemelerine sahipti ve gerçek bir 'devlet içinde devlet' gibi hareket ediyordu.[42] Kendi vergilerini topluyordu ve toprağa ve çok sayıda binaya sahipti. Bir toplumsal kurum işlevi de görüyor, hastaneler yapıyor, yerel toplumsal kurumları destekliyor, bölgedeki sağlık koşullarını iyileştiriyor, böylece kentin yüzünü etkili bir şekilde değiştiriyordu. Güçlü uluslararası statüsü nedeniyle, yerel çatışmalarda aracılık da yapıyordu; 1856 Paris Antlaşması uyarınca Kilia kolu üzerinde Boğdan Beyliği ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki sınırın çizilmesi sürecine katıldı. Yerel halkın yasal statüsüne ilişkin şikâyetleri de dinliyor ve diplomatik kanallardan onlar adına müdahale ediyordu; örneğin, Kilia'nın, 1856 Paris Antlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu'na verilen sağ yakasındaki köydeki Eski İnananlar balık avlama haklarını korumak için, 1860-62 arasında Komisyon'a başvurdular.[43]

Dolayısıyla Sulina, birçok açıdan Avrupa Tuna Komisyonu'nun eseriydi ve 1856-1939 arasında kaderi Komisyon'un varlığına yakından bağlıydı. Güçlü bir Avrupa desteğinden yararlanan Sulina, küçük bir balıkçı köyü olmaktan çıkıp sürekli nüfusu, Avrupa Komisyonu çalışanlarını, liman işçilerini ve transit tüccarları kapsayan 22'nin üzerinde etnik-dini grubun yaşadığı zengin ve son de-

rece kozmopolit bir kente dönüştü. Olağanüstü boyuttaki transit mal miktarı nedeniyle Sulina'da ücretler komşu liman kentlerine göre daha yüksekti ve iş olanakları, Balkanların her yanından çok sayıda mevsimlik işçi gelmesine neden oluyordu. Komisyon'un resmi dili Fransızca'ydı, kent halkının konuştuğu dil ise, Sulina'nın en büyük etnik grubunun Rumlar (1904'te 2.056 kişi) olması nedeniyle Yunanca'ydı.

Ancak, Sulina kenti, Tulçe ve Köstence'den farklı olarak, limanıyla aynı hızda gelişmedi. Bunun nedeni, Sulina'nın gelişmiş bir yerel ekonomisi olmaması ve dolayısıyla kendisinin bir ticaret kenti olmamasıydı. Limanı daha çok, Tuna üzerinden gelen Avrupa mallarının toplanma ve yeniden dağıtılma noktasıydı. Dolayısıyla, Sulina kentinin dikkate değer zenginliği, Avrupa Komisyonu yönetimindeki ayrıcalıklı yasal statüsüne bağlıydı. 1939'da bu statünün yitirilmesiyle birlikte, kent gerileme içine girdi.

Aşağı Tuna'da bir Tampon Devlet Olarak Romanya

Dobruca'da Osmanlı egemenliğinin sona ermesi ve bölgenin 1878'de Romanya tarafından ilhak edilmesiyle birlikte Aşağı Tuna'da yeni bir siyasal aktör ortaya çıktı. Başlangıçta Romanya Dobruca'yı, rakip büyük devletler arasında bir tampon devlet olarak ve onlar adına ele geçirdi. Yine de o dönemde Romen makamları kendi modernleşme projelerini geliştirerek Aşağı Tuna'nın millileştirilmesi konusunda taleplerde bulundular.[44]

1878'de Berlin Kongresi, Güneydoğu Avrupa'nın genel siyasal reorganizasyonu çerçevesinde, Tuna'nın uluslararası statüsüne, nehrin tarafsızlığını bölgenin yeni siyasal yapısının kilometre taşlarından biri olarak görerek, özel bir önem verdi. Kongre'nin ana kaygıları, Rusya'nın Güney Besarabya'yı yeniden ele geçirmesi karşısında bir önlemler paketi geliştirerek nehrin tarafsızlığını korumakla ilgiliydi.

Berlin Antlaşması'nın Dobruca'yı ve Tuna Deltası'nı Romanya'ya vermesinin ve Romanya'yı Avrupa Tuna Komisyonu üyeliğine kabul etmesinin amacı buydu.

Kongre Romanya'yı başlıca iki nedenle seçti: Birincisi, bu yeni bağımsız devlet, coğrafi konumu nedeniyle, bölgedeki büyük devletler arasında tampon devlet işlevi görmek ve nehre tek taraflı olarak egemen olunmasını engellemek için ideal konumdaydı. İkincisi, 'zayıf bir devlet' olarak Romanya, Tuna'nın uluslararasılaştırılmasına karşı çıkamaz ve nehri millileştirmeye kalkamazdı. Berlin Antlaşması böylece Avrupa Tuna Komisyonu'nun ayrıcalıklarını güvenle saklı tutabilir ve hatta genişletebilirdi. Berlin Antlaşması'na göre, Komisyon, artık yalnızca Romanya topraklarında faaliyet gösteriyor olsa da, "bölgesel yetkililerden tamamen bağımsız olarak" çalışıyordu. Önemli bir nokta, bu bölge dışı statünün, nehrin, yerel yasamanın uluslararası hükümlere öncelik taşıdığı Rus kesimi için geçerli olamayışıydı.[45]

Avrupa Tuna Komisyonu'nun bölge dışı yetkilerine ilişkin hukuki tartışmaları önemsemeyen Berlin Antlaşması, Dobruca'yı ve Tuna Deltası'nı ve böylece Tuna üzerinde seyir üzerinde stratejik denetimi Romanya'ya verdi. Romanya, 'Tuna sorunu'nun merkezi ve Doğu Avrupa'da 'Avrupa dengesi'nde bir etken oldu. Romanya'nın siyasal seçkinleri, ülkenin Doğu Avrupa'da siyasal dengenin korunmasında edindiği önemli rol üzerinde spekülasyon yapmaya hevesliydiler. Bazı politikacılar, Dobruca'nın ilhakına potansiyel jeopolitik sorunlar ve çok-etnili nüfus yapısı nedeniyle karşı çıkarken, Romanyalı politikacıların büyük kısmı, ülkenin Dobruca'yı elinde bulundurmasıyla Avrupa'daki yeni siyasal rolü arasındaki dolaysız ilişkiye dikkat çekiyordu. Başbakan Bratianu Berlin Antlaşması üzerine 1878'de parlamentoda yapılan tartışmalarda, ilhak yanlısı savları şöyle özetliyordu:

> Dobruca'yı bize Avrupa dayattı. Hepiniz reddettiniz, karşı çıktık ve kabul etmek istemedik ama, [..] Avrupa Dobruca'yı bize verdi, çünkü bizim, Doğu'nun bütün uluslarından farklı, kendi ulusal karakteri olan, güçlü, seçkin ve canlı bir ulus olduğumuzu gördü. Bölgeyi bize verdiler çünkü Tuna'nın ağzının, onun özgürlüğünü güvence altına alabilecek kişilerin elinde olması Avrupa'nın çıkarıdır.[46]

Aynı doğrultuda, Dışişleri Bakanı Mihail Kogalniceanu, vilayetin ilhakını Romanya'nın Avrupalı kimliğine ve uygarlaştırma misyonuna bağlıyordu: Dobruca, "[bize] Avrupa tarafından verilen ve bizi Batı Avrupa ile temasa geçiren bir topraktır".[47] Ona göre, Romanya'nın Dobruca ve Tuna Deltası üzerinde denetimi, ülkenin Batılı (anti-Rus) bir askeri güç, Doğu Avrupa'da siyasal istikrarın kefili ve 'Batı' ile 'Doğu' arasındaki ticaret geçişinde temel bir halka olmasındaki temel etkendi.

Liman Kenti Köstence

1878'den sonra Romanya'nın siyasal seçkinleri, Dobruca'da, vilayeti büyümekte olan ulusal ekonomiyle bütünleştirmeyi ve Romanya'nın Batı ekonomisiyle bütünleşmesini geliştirmeyi amaçlayan milliyetçi bir modernleşme projesini hayata geçirdiler. Bunu yaparken, Romanya'nın siyasal liderleri, denizin ekonomik gelişmeyi besleyici rolünü vurgulayan, ulusal ekonominin 'babası' Frederick Liszt'in korumacı tezlerinden etkilenmişlerdi.[48] Romanya'nın denizde ticari gelişme programının en önemli savunucusu, liberal iktisatçı Petre S. Aurelian'dı. Liberal Parti'nin ekonomi politikasının yaratıcısı ve Aralık 1896 ile Nisan 1897 arasında Başbakan olan Aurelian, sanayinin evrimiyle kapsamlı bir deniz ulaşımı sisteminin gelişmesi arasındaki organik bağa dikkat çekiyordu: "imalat sanayisi, deniz ulaşımının gelişimi için vazgeçilmezdir, imalat ne kadar gelişirse, ticari deniz ulaşımı da o kadar artar."[49]

Deniz ekonomisi, Romanya için daha da önemliydi, çünkü ülke ekonomisi büyük ölçüde, Batı'ya tahıl, kereste, petrol ve başka hammaddeler ihracına dayanıyordu. Bu nedenle Aurelian, Dobruca'da, vilayeti bir demiryolları ve suyolu iletişimi sistemiyle Romanya'ya bağlamak ve Romanya'nın ihracatı için ticari bir çıkış noktası oluşturmak üzere Köstence'de büyük bir liman yapmak için büyük bir ulusal yatırım programı istedi. Liberal Parti'nin lideri Ion Bratianu, Aurelian'ın ekonomik programını coşkuyla destekliyordu ve Liberal Parti'nin Dobruca'nın modernleştirilmesine ilişkin stratejisini şöyle açıklıyordu:

'Köstence Romanya'nın akciğeridir, ülkenin nefes almasını sağlayan ağzıdır. Köstence Romanya savunmasının kalesi de olacaktır; onun aracılığıyla bütün dünyayla bağlantı kuracağız ve ticaretimiz için en önemli iletişim yolunu güvence altına alacağız. 16, 20 ya da 25 milyon daha, limanı ve Tuna üzerindeki köprüyü yapmak için ne kadar gerekiyorsa o kadarını harcayacağız, fakat bu, güçlü bir ulus olduğumuzun ve bütün Doğu'nun geleceğinin bize bağlı olduğunun en iyi kanıtı olacak".[50]

Dobruca'nın Romanya'yla ekonomik bütünleşmesi, korumalı sanayileşme için yürütülen liberal kampanyanın önemli bir parçasıydı ve Romanya devletinin, ulusal ekonominin gelişiminde oynadığı rolün artmasıyla çakıştı. Vilayet, özellikle iletişim alanında yoğunlaşan olağanüstü maddi yatırımlardan yararlandı. Bu açıdan Romanya makamları, John Trevor Barkley'nin öngördüğü gelişme stratejisini sürdürdü; bu olgu, Osmanlıların ve Romanya'nın bölgesel modernleşme çabaları arasındaki devamlılığa ve her ikisinin uluslararası sermaye ile işbirliğine ışık tutmaktadır. 1878'den sonra, Barkley Balkanlarda demiryolu ağının yaygınlaşmasının, uluslararası ticarette çıkış kapıları olarak deniz limanlarının önemini arttırırken "ihracat ve ithalatta Tuna'nın yerini alacak" yeni ticaret yolları yaratacağını anladı.[51] Romanya makamlarının, Tuna Deltası'na dolanarak gitmekten kurtulmak için, Tuna üzerine Köstence limanına doğru bir ya da daha çok demiryolu köprüsü kurmasını önerdi. "Bu ara kapandığında, var olan dolambaçlı ve düzensiz suyolu taşımacılığı giderek terk edilecek ve Romanya'nın ve daha sonra da Transilvanya'nın ürünleri, iç bölgelerdeki depolardan Karadeniz'deki buharlı gemilere demiryoluyla yaz-kış, aralıksız iletilecektir."[52]

Düzenli suyolu ulaşımının ve Tuna üzerinde köprülerin olmaması nedeniyle, 1878'de vilayet Romanya'dan neredeyse tamamen kopuktu. Bu durum, özellikle nehrin donması nedeniyle gemi seferlerinin uzun süre kesildiği kış aylarında ciddileşiyordu. Ekim 1882'de Romanya devleti 16 milyon altın Fransız frangı karşılığında 'Karadeniz-Tuna Demiryolu Şirketi'nden Köstence-Boğazköy demiryolunu satın aldı, Boğazköy'de büyük bir köprü yapımına

bir 35 milyon daha yatırdı ve Köstence-Boğazköy hattını, Feteşti-Bükreş üzerinden ulusal demiryolu ağına bağlamak için Boğazköy ile Feteşti arasındaki demiryolunu tamamladı. Angel Saligny tarafından tasarlanıp 10 yıllık yoğun bir çalışmadan sonra 1895'te açılan 1.662 metre uzunluğundaki 'Kral Carol' adlı demir köprü, o sırada Avrupa'nın en uzun, dünyanın da ikinci en uzun köprüsüydü. Kamuoyunda köprü, Romanya'nın teknolojik başarısının ve Dobruca'nın 'anavatanla' birleşmesinin simgesi olarak değerlendirildi.[53] Yolu yedi saat kadar kısaltmıştı ve başkentle deniz arasındaki mal akışında önemli bir rolü vardı. Köprü, Küçük Asya ile Batı Avrupa arasındaki 'en kısa bağlantı' idi: Köstence, Orient Express'in terminali oldu, Küçük Asya'ya giden Batılı yolcular trene burada biniyordu.[54]

En önemlisi, Ekim 1896'da Romanya devleti, ülke ihracatını karadan Karadeniz'e yönlendirecek büyük bir liman yapmaya başladı. Tuna üzerindeki Galati ve Sulina limanlarından farklı olarak, Karadeniz'deki bu yeni liman Avrupa Tuna Komisyonu'nun denetiminde değildi ve dolayısıyla Romanya'nın ekonomik bağımsızlığının simgesi olarak görülüyordu. Köstence limanı kısa sürede Romanya ulusal ekonomisinin önemli bir aracı oldu ve 'ülkenin akciğeri'ne dönüştü: Romanya'nın deniz yoluyla ihracatı 1889'da 89.400 tondan 1915'te 1,5 milyon tona, Romanya'nın toplam ihracatının üçte birine çıktı.[55] Liman, Orta Avrupa ile Ortadoğu arasındaki bağlantıda önemli bir rol üstlendi ve kanallar aracılığıyla Köstence ile Rotterdam arasında stratejik bir ticaret yolu oluşturdu.

Köstence'nin kentsel gelişimi, Dobruca'nın modernleşmesinin simgesiydi. Önde gelen Parisli bankacılardan Alléon'un Mihail Kogalniceanu tarafından sağlanan yatırımı gibi önemli gayrimenkul yatırımlarından yararlanan kent, 1878'deki 5.000 nüfuslu halinden 1912'de 31.000 nüfuslu modern bir kente dönüştü. Çeşitli Fransız mimarların şekillendirdiği Köstence mimarisine neoklasik, romantik, eklektik ve art nouveau üsluplar egemen oldu. Bu kozmopolit etkiler, Romanya ulusal mimari okulunun tepkisini çekti ve Köstence'de bir gazino yapımı konusunda keskin bir rekabete yol açtı. İnşaat sonuçta Fransız mimar Daniel Renard'a verildi, o

da kentin simgelerinden bir haline gelecek olan, etkileyici bir *art nouveau* bina tasarladı.

Kentleşme vilayetin tamamında önemli yol aldı, kent nüfusundaki artışı genelde etnik Romen kolonileri oluşturuyordu. Osmanlı egemenliğinde Dobruca'nın 14 kenti vardı ve bunlarda Rum, Ermeni ve Yahudi tüccar kolonileri çoğunluktaydı. 1878 sonrasında devlet destekli kentleşme bu etnik bileşimi değiştirdi. 1912'de Dobruca'nın kentsel nüfusu 94.915'ti ve toplam nüfusunun dörtte birini oluşturuyordu. Yönetim merkezleri olan Köstence ve Tulçe (nüfusları sırasıyla 22.262 ve 31.576) dışında, nüfusu 5.000'in üzerinde altı kent daha vardı. Yeni siyasal düzenin sağladığı ayrıcalıktan yararlanan Romenler, devlet yönetimini tekellerinde bulunduruyorlar ve kentli nüfusu arttırıyorlardı. 1909'da kentli Romenler yedi kentte çoğunluğu oluşturuyordu: Cuzgun'da yüzde 98, Ostrov'da yüzde 92, Macin'de yüzde 66, Boğazköy'de yüzde 68, Hirşova'da yüzde 61, Isaccea'da yüzde 51 ve Mahmudiye'de yüzde 50,6. Diğer altı kentte ise Romenlerin göreli çoğunluğu vardı: Mecidiye'de nüfusun yüzde 37'sini, Köstence'de yüzde 34'ünü, Babadağ'da yüzde 33'ünü, Mangalia'da yüzde 28'ini, Kilia'da yüzde 27'sini ve Tulçe'de yüzde 26,8'ini oluşturuyorlardı. Romenlerin azınlıkta olduğu tek kent Sulina'ydı: yüzde 17.[56] Yükselen Romen kent burjuvazisi, vilayetteki ticari faaliyeti millileştirmeyi de başardı, eski Osmanlı kentli seçkinlerinin ekonomik rolü sistemli olarak azaltıldı. Sonuçta, 1878'de "Dobruca'daki Romen tüccar sayısı tek elin parmaklarını geçmez" iken, 1909'da Dobruca'da kayıtlı 7.664 tüccarın 4.815'i, yani yüzde 62'si Romen, 2.849'u, yani yüzde 38'i 'yabancı' (Yunan, Yahudi ve Ermeni) idi.[57]

Dobruca'da Eşitsiz Gelişim

Bu başarı, ekonomik ilerlemeyi egemenliklerini meşrulaştırıcı bir unsur olarak kullanan Romanya seçkinleri tarafından çok övüldü. Dobruca'nın ilhakından 25 yıl sonra 1903'te, coğrafyacı M. D. Ionescu coşkulu bir şekilde 'Dobruca ekonomik alanda dev adımlarla ilerlemiştir,' değerlendirmesini yapıyordu.[58] Ionescu,

Romanya'nın diğer vilayetleri ve çeşitli Avrupa ülkeleri ile istatistiksel karşılaştırmalar temelinde Dobruca'nın 'bir harabe'den zengin bir vilayete mucizevi dönüşümünü belgeliyordu.

Gerçekte Dobruca, 'azgelişmişliğin gelişmesi'nin özel bir örneğini sunuyordu.[59] Ekonomik yapısı, yerel ekonomik gelişme örüntüleri pahasına, hemen bütünüyle metropol gereksinimlerinin uzantısı olarak şekillendirilmişti. Kentlerin yeri ve vilayetteki muazzam yatırımların dağılımı, Bükreş ile Köstence arasındaki stratejik iletişim rotasını izliyordu. Bu nedenle, vilayetin çeşitli bölgeleri arasında gelişme açısından eşitsizlik vardı. Stratejik konumunun avantajı sayesinde Köstence kazası, bir ulusal ekonomik büyüme programından yararlanıyordu; Tuna üzerindeki köprü, demiryolu, büyük ulusal liman ve bölge başkenti hep buradaydı. Sonuç olarak Köstence, görülmemiş bir ekonomik zenginlik yaşıyordu; resmi mali sayımlara göre, servet açısından 1890'da Romanya'nın 32 kazası arasında son sıradayken 1891'de 28., 1895-96'da 22., 1905-06'da 14. ve 1907'de 13. sıraya yükseldi.[60] Benzer şekilde, kazadaki vergi mükellefi sayısı 1890 ile 1906 arasında arttı ve kaza ulusal sıralamada 14 sıra ilerleyerek 1890-91'de 30. sıradan 1905-06'da 16. sıraya yükseldi.[61] Çok sayıda gölü, bataklığı, geniş Tuna Deltası ve daha aykırı coğrafi konumu nedeniyle dezavantajlı konumda olan Tulçe kazası ise Romanya ulusal demiryolu ağına ancak 1938'de bağlandı. Dolayısıyla, ulaşım ağı büyük oranda Tuna üzerindeki Sulina ve Tulçe limanlarına bağımlı olmaya ve ekonomisinde tarım ve balıkçılığın egemenliği devam eden Tulçe daha yavaş gelişti.[62] Dolayısıyla da, Tulçe'nin ekonomik servet sıralamasındaki yeri değişmedi, 1890'da 24. sıradaydı, 1895-96'da 26., 1905-06'da yine 24. sıradaydı.[63]

Tulçe'deki vergi mükellefi sayısı da arttı 1890/91 yıllarında 14.564 olan mükellef sayısı 1905/6 yıllarında 25.485 oldu ve kaza, ulusal sıralamada yalnızca beş sıra atlayarak 29. sıradan 24. sıraya çıktı. İki kazadaki kentleşme düzeyi ve nüfus artışı da aynı sonucu vurgulamaktadır. 1800 ve 1900 arasında Köstence'nin nüfus artış hızı yüzde 122,76, Tulçe'ninki ise yalnızca yüzde 45,26 idi.[64] 1880'de Tulçe'nin nüfusu Köstence'ninkinden 24.124 fazla iken, Köstence 1900'de 4.747 ve 1912'de 28.629 farkla öne geçmişti.

Bu yerel gelişme örüntüsünü en iyi yansıtan, bölgesel çekirdeğin eski Osmanlı yönetim merkezi Tulçe'den Romanya'nın merkezi Köstence'ye kayması oldu. Bu demografik evrim, Romen nüfusunun ve toprak mülkiyetindeki payının oranlarını etkiledi. Köstence'de etnik Romenlerin oranı daha yüksekti, Tulçe'de ise Bulgarların (Köstence'de 12.342, Tulçe'de 29.633) ve Ruslarla Lipovanların (Köstence'de 2.103, Tulçe'de 29.016) yoğunluğu daha fazlaydı.[65] Resmi istatistikler 1905'te toprak mülkiyetinin Köstence'de büyük ölçüde Romenlerin elinde yoğunlaştığını (yüzde 77), Tulçe'de ise Bulgarların egemenliğinde olduğunu (yüzde 34,3 Romenlerin, yüzde 38,3 Bulgarların elinde) ortaya koymaktadır. Bu durum, devlet politikalarının etkin olmaması yüzünden "bugün, Osmanlı egemenliğinde olduğundan daha kötü durumdayız" diyen çok sayıda Romen milliyetçisini ürküttü.[66] Dobruca devlet görevlilerinin uyum içinde yürüttüğü kampanya, Romanya devletinin özellikle 1910'ların ikinci yarısında yoğun bir kolonizasyon seferberliğine girişmesine yol açtı. Dobruca liman kentlerindeki büyük devlet yatırımlarına, kozmopolitanlığı bir dekadans işareti, geri kalmış Osmanlı imparatorluk mirasının bir kalıntısı olarak etiketleyen etnik ve kültürel homojenleştirme kampanyası eşlik etti.

'Avrupa İttifakı'ndan Askeri Çatışmaya: Kısa 20. Yüzyılda Aşağı Tuna

I.Dünya Savaşı öncesinde ve sırasında Dobruca yine bir savaş alanıydı. İkinci Balkan Savaşı sırasında, 1913'te, jeopolitik zorunluluklara atıfta bulunan Romanya, Durostor (Silistre) ve Caliacra kazalarından oluşan Güney Dobruca'yı Bulgaristan'dan ilhak etti. Bu olay bölgesel çatışmalardan oluşan bir Pandora kutusunu açtı ve I. Dünya Savaşı'nda Bulgaristan'ın misillemesini tetikledi. 1916'da, Alman, Avusturya-Macaristan ve Bulgar askeri güçlerinden oluşan İttifak Devletleri birleşik güçleri Dobruca'ya saldırdı ve sonunda vilayeti işgal etti. 1916 ve 1917'deki askeri çatışmalar, ağır maddi hasara yol açtı, Romanya'nın vilayetteki egemenliğinin simgelerinden Tuna üzerindeki köprü yıkıldı ve Köstence limanı

tahrip oldu, Romanya'nın etnik kolonizasyon politikasının demografik etkileri tersine döndü. Romanya'nın yenilgisinin ardından, Bulgaristan'ın bölgeyi ilhak etme ve böylece Aşağı Tuna'da 'hakem' olarak Romanya'nın yerini alma arzusuna karşın, Dobruca, Alman ve Avusturya-Macaristan nüfuzu altında bir ortak egemenlik alanı olarak yapılandırıldı.

Savaştan sonra Romanya vilayeti geri alırken Versailles Antlaşması da Tuna'nın uluslararası statüsünü yeniden teyit etti. Seyir koşulları, 1921'de nehre kıyısı olan ve olmayan 12 Avrupa devletinin imzaladığı yeni bir 'Tuna Konvansiyonu'yla belirlendi. Konvansiyon, Aşağı Tuna'nın Braila'dan denize kadarki 'deniz' bölümü üzerinde Avrupa Tuna Komisyonu'nun devamına karar verdi. Ancak, Komisyon'un büyük devletler tarafından bir arada yönetildiği savaş öncesi dönemden farklı olarak, iki dünya savaşı arası dönemde Komisyon, yalnızca galip Avrupa devletlerinden, yani Büyük Britanya, İtalya ve Fransa'dan ve nehre kıyısı olan Romanya'dan oluşuyordu. Konvansiyon ayrıca, nehre kıyısı olan bütün ülkelerden ve kıyısı olmayan ancak Avrupa Tuna Komisyonu'nda yer alan büyük devletlerden oluşan ve Romanya'da Braila ile Almanya'da Ulm arasında kalan 'nehir' bölümü (Yukarı Tuna) üzerinde yetki sahibi bir 'Uluslararası Tuna Komisyonu' kurdu.

İki dünya savaşı arasında Tuna konusunda jeopolitik ilişkileri niteleyen iki ana gelişme vardı. Birincisi, Avusturya-Macaristan monarşisinin, Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Çarlık Rusyası'nın çöküşü, eski imparatorluk pazarlarının ve ticaret ağlarının çözülmesine yol açtı. Yeni bölgesel çerçeveden yararlanan ve büyük toprak kazanımlarıyla güçlenen nehre kıyısı olan ulus-devletler, Aşağı Tuna bölgesinde daha güçlü bir siyasal rol üstlendiler, büyük devletlerin egemenliğine meydan okumaya ve nehri millileştirme planları izlemeye başladılar. Başı çeken Romanya, büyük devletler arasındaki rekabet ve çekişmeyi kullanıyordu; Avrupa Tuna Komisyonu'nun kaldırılması için bir diplomatik saldırı başlattı. Israrı karşısında, 1929 ve 1933'te imzalanan iki anlaşma, Komisyon'un Tuna'nın Kilia'daki ağzı ve Galati'deki Seyir Mahkemesi üzerindeki yetkisini sınırlandırdı ve Romanya'ya Sulina limanı

liderliğini verdi.[67] Bu anlaşmalar Romanya'nın konumunu kuvvetlendirdi, ancak hükümet, Komisyon'un kaldırılmasını istemeyi sürdürdü. 1936'da, Romanya Dışişleri Bakanı Nicolae Titulescu, Tuna Komisyonu'nu "bir kölelik ve yabancı denetimi rejimi"ni sürdüren bir "hukuki anakronizm" olarak niteledi.[68] Titulescu, Komisyon'un, teknik olarak yetersiz ve mali olarak zayıf olduğunu ve varlığının Romanya'nın ulusal egemenliğini engellediğini savunuyordu.

İkincisi, 1930'ların ikinci yarısında güç dengesinin revizyonist güçler lehine radikal bir şekilde değişmesiyle birlikte, yeni Tuna Konvansiyonu'nda dışarıda bırakılan iki eski büyük devlet, Almanya ve Sovyet Rusya bölgede nüfuzlarını yeniden kurmak için diplomatik kampanya başlattılar. Bu girişime, Tuna konusunda etkili bir oyuncu statüsüne yeniden kavuşmaya istekli olan Almanya öncülük ediyordu. Uzun diplomatik görüşmelerden sonra, Mart 1939'da İngiltere, Fransa ve İtalya, Almanya'yı Tuna Komisyonu'na tam üye olarak aldılar, bir yandan da Komisyon'un yaptırımlarını kısıtladılar ve Romanya'ya Sulina üzerinde tam denetim verdiler.

Tam denetim, Almanya'nın öfkesini gidermedi. Versailles sisteminin Tuna'ya ilişkin hükümlerini köklü bir şekilde değiştirmek için, Almanya Eylül 1940'ta Viyana'da nehre kıyısı olan ülkelerin katıldığı bir konferans düzenledi. Bu konferans Uluslararası Tuna Komisyonu'nu ortadan kaldırdı ve böylece İngiltere ve Fransa'yı Tuna'nın 'nehir' bölgesinin dışında tutmuş oldu. II. Dünya Savaşı'nda Tuna Nazi savaş gayretine hizmet etmek zorunda kalan bir 'Alman nehri'ne dönüştü. Ancak, Tuna Komisyonu fiilen atıl hale geldiyse de, Almanya'nın egemenliği, yeni bir uluslararası örgütlenme ile kurumsallaşmadı.

1945 Sonrasında Balkanlarda Sovyet Egemenliği

II. Dünya Savaşı sonrasında, Aşağı Tuna'nın jeopolitik statüsü köklü bir şekilde yeniden değişti, Tuna, Balkanlar üzerindeki güçlü Sovyet egemenliğini yansıtarak bir 'Sovyet nehri' oldu. Yukarıda

belirtildiği gibi, Tuna Deltası'nı Rus etkisinden uzakta tutmak isteyen büyük devletler, 1856'da Aşağı Tuna'ya tarafsız statü tanımışlar, 1878'de de Berlin Kongresi Dobruca'yı Romanya'ya vermişti. 67 yıl sonra Sovyet askeri zaferi, iki dünya savaşı arasındaki Avrupa Tuna Komisyonu aracılığıyla dile getirilen bölgedeki İngiliz ve Fransız çıkarlarına tayin edici bir darbe indirdi ve Sovyet Rusya'yı yeniden güç merkezi kıldı.[69] Sovyetler Birliği, 1940'ta Besarabya'yı ilhak ederek yeniden nehre kıyısı olan bir ülke haline geldi; Besarabya'yı 1942-44 arasında geçici olarak Romanya aldı. 1944 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında, Sovyet askeri taarruzu kapsamında Dobruca, askeri operasyon alanı oldu. Vilayetin stratejik önemi nedeniyle, savaştan sonra SSCB Kızıl Ordu'nun en büyük birliğini Romanya'ya yerleştirdi; Köstence Kızıl Ordu'nun bütün güneydoğu kanadı için Sovyet Komuta Merkezi oldu.[70]

Tuna üzerindeki egemenliğini meşrulaştırmak için, Sovyetler Birliği 1948'de nehrin statüsü hakkında bir uluslar arası konferans düzenledi, bu konferansa nehre kıyısı olan Çekoslovakya, Macaristan, Yugoslavya, Romanya ve Bulgaristan'ın yanı sıra ABD, İngiltere ve Fransa'dan delegeler katıldı. 18 Ağustos 1948'de, o tarihte artık hepsi Sovyet nüfuz alanında yer alan nehre kıyısı olan ülkeler 'Tuna Üzerinde Seyir Rejimi'ne ilişkin Konvansiyon'u yeni bir uluslararası yasal düzenleme olarak imzaladı. Ayrıca, merkezi Budapeşte'de olan ve yalnızca nehre kıyısı olan devletlerden oluşan yeni bir Tuna komisyonu kurulmasına karar verdiler.[71] Dışarıda bırakılan diğer galip müttefikler, Büyük Britanya, Fransa ve ABD, Konvansiyon'u imzalamayı reddetti; 1856'dan beri yürürlükte olan bir uluslar arası mekanizma böylece resmen son bulmuş oldu.[72]

Aşağı Tuna üzerindeki Sovyet egemenliği, büyük devletlerin bölgeye egemen olma mücadelelerinin bir diğer perdesiydi ve SSCB'nin Akdeniz havzasında etkin bir şekilde var olmasına ve böylece NATO'nun Yunanistan ve Türkiye'deki askeri varlığını dengelemesine olanak verdi. Ancak, daha önceki egemenlik planı yalnızca dünya ticaretinde üstünlük kazanmak için Akdeniz'le ticaret yollarını güvence altına almayı hedeflemek iken Sovyetler

bölgeyi dünya ekonomisinden kopartıp Sovyet Avrasya alanıyla sıkıca bütünleştirerek dışa kapatmayı hedefliyordu.

Balkanlara ve Doğu Akdeniz'e stratejik bir jeopolitik köprübaşı olan Dobruca, Aşağı Tuna üzerindeki Sovyet egemenliğinin ana yapı taşıydı. Dolayısıyla vilayet bir kere daha bir modernleşme pilot projesi işlevi yüklendi, bu defaki komünist tarzdaydı. Romanya hükümetinin bölgeyi Sovyet çıkarlarına uygun olarak ekonomik ve askeri açıdan yeniden düzenlemesine yardımcı olmak üzere Sovyet danışmanlar gönderildi. Büyük oranda Sovyet baskısıyla Dobruca, Romanya'nın kolektifleşmenin tamamlandığı ilk bölgesi oldu; ülkenin geri kalanından beş yıl öndeydi.[73] Vilayetin ekonomik gelişmesi resmi öncelik ilan edildi ve ciddi devlet yatırımları yapıldı. Rejimin propagandası Dobruca'yı 'ülkenin en geri bölgesi' olmaktan kırsal nüfusun en yüksek yaşam standardına sahip olduğu bölge haline getiren sosyoekonomik bir metamorfoz örneği olarak sunuyor ve ülkenin bütünü için bir gelişme modeli olarak tanıtıyordu. 1959'da Sovyet lideri Kruşçev, Sovyet tarzı modernleşmenin sonuçlarını incelemek üzere vilayete geldi.

Dobruca'da ekonominin yeniden yapılanması açısından Tuna-Karadeniz Kanalı kritik önemde görülüyordu. İlk kez Osmanlı makamlarınca 1855'te ele alınmış olan bu fikir izlendiğinde, Karadeniz'e çıkış 400 kilometre kısalacaktı.[74] Karşılıklı Ekonomik Yardımlaşma Konseyi (COMECON) 25 Ocak 1945'te, inşaatın, teknik ve mali destek sözü veren Sovyetlerin yönetiminde başlamasına karar verdi. O sırada COMECON ülkelerine yapılan en önemli ekonomik yatırım olan kanal inşaatının yakın ilgili Sovyet denetimi, bütün Dobruca'da askeri tesisler yapımı (Mangalia kentine Sovyet denizaltı üssü yapılması planlanmıştı) ve Köstence limanının modernleştirilmesi ile birleşince, Romenlerin, bu projenin Tuna'ya erişimini iyileştirme ve Balkanlar üzerindeki denetimini sağlamlaştırma yolundaki bir Sovyet ekonomik ve askeri stratejisinin bir parçası olduğu kuşkusunu arttırdı. Kanal tamamlandığında Sovyetlerin Tuna Deltası'nı ilhak edeceği ve Romanya'nın Karadeniz'e yalnızca kanal üzerinden erişimine olanak tanıyacağı söylentileri de dolaşmaya başladı.[75] Dört yıllık çalışmadan sonra,

Stalin'in ölümünün ardından, 1953'te kanal çalışması aşılamayan teknik ve mali sorunlar nedeniyle durdu. Sovyet tarzı modernleşmenin başarısızlığa uğramasıyla birlikte, Dobruca'nın ekonomik ilerlemesi teması da resmi propagandadan silindi; vilayet yeniden hem kamusal söylemde hem de ekonomide yarı-periferi konumuna döndü.

Dobruca'nın 1980'lerde Sosyalist Modernleşmesi

Dobruca'nın modernleşmesi projesi, Romanya'nın Moskova karşısındaki siyasal özerkliğini sağlamlaştırmak için bir ekonomik otarşi programı uygulamaya başladığı 1980'lerde yeniden gündeme geldi. Nikolay Çavuşesku döneminde (1965-1989), Dobruca yeniden komünist modernleşme pilot projesi olacaktı. Romanya'nın vilayet üzerindeki sağlam egemenliğini yeniden kanıtlamak için, Köstence, Midia, Navodari ve Mangalia'da yeni sanayi kuruluşları ve liman tesisleri, Cernavoda (Boğazköy) nükleer enerji santrali gerçekleştirildi ve yarım bırakılmış olan Tuna-Karadeniz Kanalı tamamlandı. 1984'te, 2 milyar dolar olduğu tahmin edilen muazzam bir maliyetle tamamlanan kanal, Dobruca'yı kat ederek Cernavoda'dan modernleştirilen Köstence limanına, denize bir kestirme çıkış olanağı sağlamakta, gemilerin Tuna Deltası'nı geçen uzun yoldan gitmelerine gerek kalmamaktadır. Rejimin resmi propagandasında "Balkan tarihinin kilometre taşı" olarak göklere çıkarılan bu başarıdan yüreklenen Çavuşesku, Bükreş'i Tuna'ya bağlayarak başkenti önemli bir liman kentine dönüştürecek ikinci bir kanal yapımına ilişkin görkemli bir plana girişti. Kanal projesi, Bükreş ve Oltenita'da iki büyük liman ve dört dok yapımını içeriyordu. Rejimin çöktüğü 1989 yılında projenin yaklaşık yüzde 70'i tamamlanmıştı.[76] Rejim, tarımın makinalaşmasına da yatırım yapmış ve Tuna Deltası kaynaklarıyla ilgili yoğun bir "akılcı ekonomik kullanım" başlatmıştı ve bunun çevre açısından sonuçları dramatik olacaktı.

Komünist rejimin modernleşme projesi çok yönlüydü. Bir yandan, Romanya'nın Aşağı Tuna'yı millileştirme düşü sonunda ba-

şarıya ulaşmış, bölge büyük ölçüde otarşik bir ulusal ekonomiye bağlanmış gibiydi. Ek olarak, onyıllar boyunca devlet destekli sanayileşme ve yoğun işgücü iskanı, vilayetin çok-etnili nüfus bileşiminde köklü bir değişim yaratmıştı. Bugün nüfusunun yüzde 90'dan fazlası etnik Romen olan Dobruca'da 'etnik Babil' silinmekte olan bir anıdan ibarettir. Öte yandan, Dobruca'da liman ağının yaygınlaşması ve başkent Bükreş'e bağlanmaları projesi, rejimin, ülkenin uluslararası ticaretteki konumunu sağlamlaştırmak ve böylece Sovyetlerin kısıtlamalarından kurtulmak amacıyla ulusal ekonomi için yeni ticari çıkış kapıları yaratma çabasını göstermektedir.

Dobruca'nın liman kentlerinin gelişimi, önceki eğilimleri sürdürürken başarısızlığa uğramış diğer komünist ekonomik modernleşme ve toplumsal mühendislik projelerinden de ayrılıyordu. Birbirini izleyen altyapı yatırımlarından yararlanan Köstence, Romanya'nın ikinci en büyük kenti ve en önemli Karadeniz limanı oldu. 1967'den sonra liman alanı giderek genişledi ve yaklaşık 3.900 hektara ulaştı; 1988'de 62,2 ton, 2006'da ise 100 milyon tondan fazla mal bu limandan geçiş yapabildi; Köstence Karadeniz'deki diğer önemli limanları, Odessa, İlyiçevst ve Novorossisk'i geride bırakmıştı.[77] Tulçe ile Sulina ise, tersine, turizmi geliştirerek, büyük tersaneler kurarak ve 1977'de Sulina'yı serbest ekonomik bölge ilan ederek yeniden canlandırmayı amaçlayan komünist planlara karşın, gerilemeye devam etti. Basında yer alan son haberlere göre, komünist modernleşmenin çökmesinden sonra, Sulina 'öldü', nüfusu 19. yüzyıldakinin yarısına, 5.000'in altına düştü ve aktif işgücünün yüzde 40'tan fazlası işsizdi. 'Zamanda donmuş' bir kent resmi çiziyordu.[78] Eski Avrupa Komisyonu sarayı, St. Nicholas Ortodoks Katedrali, Katolik Kilisesi, Eski İnananlar Ortodoks Kilisesi ve Romen, İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunan, Macar, Yahudi ve Türklerden oluşan geniş bir etnik yelpazedeki Müslüman, Doğu Ortodoksu, Eski İnanan Ortodoks, Katolik ve Protestanların bir arada uyuduğu ve eskiden Avrupa Komisyonu yönetiminde olan mezarlığın ana nirengi noktalarını oluşturduğu kentin mimarisi, hâlâ kozmopolit geçmişini yansıtır.

Sonuç

Bu makale, Aşağı Tuna'nın modern dönemde jeopolitik statüsüne genel bir bakış sundu. 19. ve 20. yüzyıllarda Dobruca'nın Orta Avrupa'yı Karadeniz'e ve Akdeniz dünyasına bağlayan ve fiilen 'Doğu' ile 'Batı'yı birbirine bağlayan büyük bir ulaşım arteri olduğunu savundum. Dobruca vilayeti özellikle önemliydi; Tuna'nın ağzındaki stratejik konumu nedeniyle, Orta Avrupa ve Balkanların denizden uzak ülkeleri tarafından dünya pazarlarına ana erişim yolu olarak görülüyordu. Bu nedenle, büyük Avrupa devletleri, ticari ve jeopolitik çıkarlarını korumak amacıyla, bölge üzerinde siyasi ve askeri denetim kurmaya çalıştılar.

Bu makale, Aşağı Tuna'nın dünya ekonomisiyle bütünleştiği özellikle belirleyici yıllarda, liman kentlerinin Osmanlı imparatorluk yönetiminden ulus-devlet egemenliğine geçiş sürecinde uzun dönemli bölgesel kurumların ve yasal mekanizmaların kurulduğu dönemde üç ana liman kentinin, Tulçe, Sulina ve Köstence'nin gelişimine ayrıntılı bir şekilde odaklandı. Üç kent, Osmanlı makamları, büyük Avrupa devletleri ve Romanya ulus-devleti tarafından başlatılan çeşitli modernleşme projelerine konu oldular. Aşağı Tuna'daki ilk kapsamlı modernleşme planı büyük devletlerin, başta İngiltere'nin, ama yanı sıra Fransa ve Avusturya'nın etkin mali ve teknolojik desteğiyle, Osmanlılar tarafından yürütüldü. Avrupa modern devletler sistemiyle bütünleşmeye ve Avrupa ittifakına eşit haklarla katılmaya istekli olan Osmanlı makamları, temel jeopolitik kozlarının, imparatorluğun bir yanda Aşağı Tuna ve Karadeniz bölgesiyle diğer yanda Anadolu, Ortadoğu ve Hindistan'ı bağlayan uluslararası ticaret kavşağındaki stratejik konumu olduğunu anlamıştı. Dolayısıyla, Kırım Savaşı'ndan sonra, küresel ticaret örüntülerindeki değişmelere paralel olarak Osmanlı makamları Aşağı Tuna bölgesinde bir modernleşme pilot projesi başlatarak, demiryolu bağlantılarına ve Köstence liman kentini geliştirmeye yatırım yaptılar. Osmanlıların Dobruca'daki ekonomik yatırım planları önemlidir, çünkü modern dönemde Balkanların azgelişmişliğinin ana nedeninin 'Osmanlı mirası' olduğu iddialarını çürütmektedir.

Balkanlarda Osmanlı egemenliğinin giderek zayıflaması, büyük devletler arasında Aşağı Tuna üzerinde yoğun bir jeopolitik rekabet yarattı. Birbiri ardına başarısızlığa uğrayan tek başına egemenlik kurma girişimlerinin ardından, büyük devletler nehri uluslararasılaştırdılar ve Aşağı Tuna ticaret yolu üzerinde, bir tür 'kolektif emperyalizm' denebilecek bir toplu denetim sistemi geliştirdiler. Avrupa'yla ticaret, Sulina ve Köstence'nin yükselmesine, Tulçe'nin gerilemesine yol açtı. Bunun nedeni, Tulçe'nin Osmanlı ekonomisine bağlı olması ve dolayısıyla, bölgede Osmanlı pazarının çözülmesiyle birlikte kentin de giderek gerilemesiydi. Sulina, büyük devletlerin mandası altında Avrupa Tuna Komisyonu tarafından geliştirildi ve Batı Avrupa, Balkanlar ve Doğu Akdeniz arasındaki ana ticaret kapısına dönüştü. Eflak ve Boğdan beyliklerinin tarımsal ekonomileri ve Osmanlı egemenliğindeki Aşağı Tuna, Sulina üzerinden, Avrupa kapitalizminin, temel işlevi merkez bölgelere hammadde sağlamak olan ekleri haline geldi.

Üçüncü modernleşme stratejisi Romanya'ya aitti ve Dobruca'nın ilhakı nedeniyle en güçlü uzun dönemli etkiyi yapacaktı. Osmanlıların yaklaşımını sürdüren Romanya modernleşme projesi, Karadeniz kıyısındaki Köstence limanını merkez aldı. Çözümlemem, bölgenin ekonomik dengesinin Tulçe'den Köstence'ye kayışını ve Köstence'nin bölge ve dünya ekonomisinin tamamıyla bağlantısını göstermektedir. Köstence'nin Romanya tarafından, ülkenin dünya ekonomisiyle bütünleşmesinin aracı olarak geliştirildiğini savunuyorum. Büyük devletlerin Sulina üzerindeki denetiminden kaçınmayı sağlayan alternatif bir ticaret kapısı işlevini görüyordu.

1945 sonrası dönemde Sovyet Rusya, Aşağı Tuna'da yeniden egemen bir güç olarak ortaya çıktı ve bölge üzerinde egemen olmasına olanak veren kendi ekonomik modernleşme ve kurumsal tasarımını uygulamaya girişti. Burada önemli bir nokta, Batılı devletler bölge üzerindeki ekonomik egemenliklerini korumak için, Tuna'nın uluslararasılaşması, serbest ticaretin güvence altına alınması ve altyapının geliştirilmesi ile ilgilenirken, Sovyet egemenliği, hem bölgenin sosyopolitik olarak Sovyetleşmesi hem de uluslararası ticaretin 'kapitalist sistem'iyle bağlarının koparılmasına dayanmaktadır.

Dobruca örneği, dünyanın geri kalanına açılan ticaret kapıları olan liman kentlerinin modern dönemde uluslararası ağların yaratılması ve sürdürülmesi için tercih edilen araç olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Büyük ticaret metropolleri için liman kentleri, uluslararası değişimin zorunlu arayüzleri idi ve oluşturulmaları ve modernleştirilmeleri, bölgesel ticaret örüntülerine egemen olma stratejilerinin bir parçasıydı. Periferi bölgeleri için, limanın modernleştirilmesi, kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşmenin ve küresel mal değişiminde yer almanın etkili bir yoluydu. Aşağı Tuna'da liman kenti modernleştirme planlarına bakıldığında, yine de ikili bir gerilim fark edilebilir: Bu bir yanda, büyük devletlerin işbirliği ile egemenlik çabaları arasındaki gerilim, diğer yanda ise, ulus-devletin kültürel mantığının bir parçası olan devlet egemenliği, kültürel homojenleştirme ve millileştirme stratejileri ile son derece liman kentlerine özgü olan kozmopolitlik ve çeşitlilik arasındaki gerilimdir. Westphalia uluslararası devletler sisteminin yapı taşları, "Avrupa merkezli kapitalist sistemin oluşum ve genişleme sürecinin kilit aracıları"[79] olan ve Tuna'ya kıyısı bulunan yeni ulus-devletler, Aşağı Tuna'da büyük devletlerin varlığıyla açılan yeni ekonomik gelişme ve uluslararası ticaret fırsatlarından kesinlikle büyük yarar sağladılar. Bu bakış açısıyla, Avrupa Komisyonu'ndaki büyük devletlerle işbirliği yaparak nehir üzerindeki seyir koşullarını iyileştirmek için harcanan büyük çabalardan yararlanmak yeni ulus-devletlerin ekonomik çıkarına son derece uygundu. Ancak, nehre kıyısı bulunan ülkelerin devlet kurma ve ulusal ekonomik gelişme çabaları, Aşağı Tuna uluslararası rejiminin kurucusu ve garantörü olan büyük devletlerin çıkarlarına ters düşüyordu.

Bu gerilimler, askeri bakımdan zayıf düşmüş eşit olmayan ekonomik ortak Osmanlı devletinin büyük devletlerle ilişkisinde de nüve halinde vardı, bölgede modern ulus-devletlerin ortaya çıkması ve sağlamlaşmasıyla birlikte, Romanya ve Bulgaristan'ın Aşağı Tuna'nın çeşitli kısımlarına el koyarak 'ulusal su'ya dönüştürme girişimleriyle ön plana çıktı. Komünizm sonrası dönem, bu gerilimlere yeni boyutlar eklemekte, Ukrayna gibi yeni bölgesel

oyuncular[80] ve yeni kurumsal planlar ortaya çıkarmaktadır: Bir yanda, yeni yapılan Ren-Main-Tuna Kanalı, Avrupa'nın en büyük iki nehri olan Ren ve Tuna'yı birbirine bağlayarak, Avrupa'nın yeni bütünleşik ekonomik yapılarında Tuna'nın ve Karadeniz'in önemini arttırmıştır. Öte yandan, Tuna havzasını "Avrupa'nın en yeni olası yayılma alanı" haline getirmeye yönelik yeni fırsatlar[81] yeni bölgesel ve kıtasal çıkarların ortaya çıkmasına ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü gibi yenilikçi kurumsal düzenlemelere yol açmaktadır.[82]

Rekabet ve Yarış: Büyük Buhran'da İzmir

Eyüp Özveren ve Erkan Gürpınar

1929'da ABD'de borsanın çökmesi, 20. yüzyılın Büyük Buhran diye adlandırılan en önemli ekonomik bunalımını tetikledi. Büyük Buhran'ı önemli kılan, yalnızca ekonomik boyutu değildi, ekonomi kuramı üzerinde de derin bir etki yaptı. Bu etkinin doruk noktası Keynesci Devrim'di ve gelişmiş ülkelerde refah devleti, daha az gelişmiş ülkelerde kalkınmacı devlet biçimi altında, kapitalizmin Altın Çağı diye adlandırılan dönemin yolunu açtı. Refah devleti de kalkınmacı devlet de, temeldeki farklılıklarına karşın, öncelikle etkin bir ulus-devletin varlığını gerektirir. Liman kenti İzmir ise, ulus-devlet çağından önce, 19. yüzyılın Büyük Buhranı'ndan (1873-96) payını almıştı ve dolayısıyla ekonomik krizle baş etme konusunda deneyimi vardı. Yine de, Büyük Buhran, yeni kurulmuş ve ekonomik olarak deneyimsiz Türkiye Cumhuriyeti için daha ilk on yılında karşılaştığı önemli bir sınavdı. Ulusal hükümetin, bu ekonomik krizle baş etme ve ekonomiyi yeni bir gelişme yoluna yöneltme becerisini kanıtlaması gerekiyordu.

1929 yılı istatistiklerine göre, İzmir artalanı ülkenin toplam ihracatının yarıdan fazlasını sağlıyordu.[1] Bölgeye ilişkin diğer istatistikler, 1927'de kişi başına ihracatın, kişi başına ithalattan 20

TL fazla olduğunu göstermektedir. Bu, Büyük Buhran'ın arifesinde periferideki liman kenti standart tanımına uygun bir şekilde İzmir'in ihracatının ithalatından fazla olduğunu ve bölgesel ve ulusal ekonomik gelişmeyi daha da tetikleyebilecek sermaye birikimi için önemli bir alan bulunduğunu açıkça göstermektedir.[2]

Bu çalışma, Büyük Buhran'ın, 19. yüzyıl Osmanlı liman kentlerini oluşturduğu düşünülen ekonomik süreçlerin, (bunlara denk düşen siyasal süreçler çok daha önce, imparatorluğun I. Dünya Savaşı ertesinde parçalanmasıyla kesintiye uğramış olsa da) kesin olarak son bulduğu noktayı oluşturduğu kabulüne dayanmaktadır.[3] İzmir, İskenderiye, Beyrut, Selanik ve Trabzon'la birlikte, Doğu Akdeniz'in önde gelen birkaç liman kentinden biriydi. Bu özelliğiyle, Mersin, İskenderun, Sayda, Yafa ve Port Said gibi ikinci kuşak liman kentleri için örnek oluşturuyordu. Büyük Buhran öncesinde, ekonomik sıkıntının zorlu koşullarında sınanacak bir olgunluk düzeyine erişmişti. İzmir'in ticaretinin meta yapısı baskı altına girince, kriz koşullarında yarışma, yoğun bir rekabete dönüştü. İzmir kendini, uluslararası işbölümünde benzer bir ekonomik rol oynayan diğer liman kentleriyle rekabet içinde buldu; rekabet ettiği şehirler arasında ayrıca, Türkiye'nin ithalatının ülkeye ana giriş limanı olan İstanbul ve yeni ulus-devletin hükümetinin daha kapsamlı ve aktif bir kalkınma politikası başlattığı başkent Ankara da vardı.

Tarihçi ve sıradan okur için, başlıktaki "yarışma" ve "rekabet" ayrımı açıklama gerektirebilir. İktisadi düşünce geleneğinde bu ayrımın önemli ancak gerektiği kadar önem verilmeyen bir yeri vardır. Yaklaşımlarını Richard Cantillon (1680-1734) ve Adam Smith'in (1723-90) yapıtları üzerine oturtan klasik politik iktisatçılar 'yarışma'yı, tüketicilere hizmet eden iki ya da daha çok tarafın (genelde işadamının) kâr etmek amaçlı davranışı olarak anlar. Antoine Augustin Cournot (1801-77) ve Léon Walras (1834-1910) geleneğinde eğitilmiş daha egemen neoklasik iktisatçılar ise yarışmayı bir nihai durum, bir son denge durumu olarak anlar. Ancak Friedrich Hayek (1899-1992), Israel Kirzner (doğumu 1930) ve Ludwig Lachmann (1906-90) gibi yeni kuşak Avusturya iktisatçıları ile birlikte, yarışma kavramı yeniden, durum olarak değil, kla-

sik politik iktisat çerçevesinde bir süreç olarak görülmeye başladı. Bu doğrultuda yarışma, ekonomik faillerin, gerçek duruma ilişkin bilgilerindeki farklılıklar temelinde aktif bir şekilde, kavramın eski anlamıyla rekabet ettiği "araştırmacı bir süreç" olarak yeniden tanımlandı.[4] Diğer bir deyişle, bilgi, yorum ve yaratıcılıkları farklı olan ekonomik birimler, neoklasik anlamda pazardaki bir durumun etkilerine maruz kalan pasif unsurlar olmaktan uzaktırlar; yoğunlaşan bir yarışma ortamında göreli konumlarını iyileştirmek için aktif çaba harcarlar. Bu çalışmanın tezi, 1929 Büyük Buhranı sırasındaki İzmir'in, en iyi, klasik politik iktisatla Avusturya iktisadını birleştiren bu paradigmatik formülasyonla anlaşılabileceğidir. İzmir'in rakip limanların ve ulusal hükümetin merkezi Ankara'nın artan rekabetine yeni politikalar geliştirerek nasıl aktif bir şekilde yanıt verdiğini aşağıda göreceğiz. İzmir, dönemin belirsizliği karşısında pasif bir şekilde durmayıp, kaderini tersine çevirmek için büyük çaba harcamıştır. Sonuçta bu çaba fazla sonuç vermemiş olabilir. Ancak, böyle bilinçli bir çaba harcanmış olması gerçeği dikkate değer ve bu çabanın, İzmir'in kent kimliğinin oluşumunda uzun dönemli etkileri olmuş olmalıdır.

Bu çalışma, İzmir'in rekabetinin yoğunlaşmasını, Büyük Buhran öncesi bilgi ağlarını göz önünde tutarak ele almayı amaçlamaktadır. İzmir iş dünyasının, diğer liman kentleriyle, ithalatın giriş kapısı İstanbul'la ve ekonomi politikalarını şekillendirmek için Ankara'yla olan bu çok katmanlı rekabet düğümünde kentin rol ve yerine ilişkin artan farkındalığının kanıtı, son derece gelişmiş yerel basında bulunabilir. Dahası, iş dünyası, bir bütün olarak kent sakinlerinin bakış açısını şekillendiriyor ve 'diğerleri' karşısında bir 'biz' duygusu veriyordu. Sonuç olarak, İzmir tek bir aktör gibi tavır alabiliyordu. Ekonomik görünümün parlak olmadığı ve rekabetin yoğunlaştığı koşullarda bilgi edinmek yeni bir önem kazandı. Bu, ticaretin mal bileşiminin şekillenmesinde bilginin kritik ekonomik değere sahip olduğu bir dönemdi. Önde gelen tüccarlar rakiplerinden veya kırsal alandaki üreticilerden önce duydukları ya da okudukları sayesinde uzak pazarlardaki talep koşullarına hızla yanıt verebiliyorlardı. Tüccarların yatırım

tercihlerindeki değişiklikler, tarımdaki kaynakların yeniden dağılımı açısından önemli işaretler veriyor ve dolayısıyla ticaretin mal bileşimini dönüştürüyordu. İzmir bu tür bilgilerin toparlanmasıyla ilgili olarak bir dizi kanaldan yararlanıyordu. İlk sırada, başka yerlerde süregiden değişikliklerle ilgili olarak basın vardı. İkincisi, Ticaret Odası'nın sürekli muhabirleri vardı ve onların raporları oda bülteninde düzenli olarak yayımlanıyordu. Son olarak, Trieste'de olduğu gibi, göçmen ağları aracılığıyla işleyen gayriresmi iletişim kanalları vardı. Ne yazık ki bu sonuncusu, hâlâ araştırmacıların en az erişebildiği kaynaktır.

Birincil kaynaklarımızın bu aşamada açıkça belirtilmesi önemlidir, çünkü çalışmamızın ikili bir hedefi var. Başlıktan anlaşılacağı üzere, Büyük Buhran'ın İzmir'in liman kenti olarak tarihsel yörüngesini ve ekonomik görünümünü nasıl etkilediğini saptamak istiyoruz. Bu amaçla, o fırtınalı dönemin birincil kaynaklarında yer alan kanıtları sunacağız. Ancak, görünürdeki bu olguların, yalnızca bazı izlenimleri değil, aynı zamanda kentliler arasında hâkim olan bilinç düzeyini de yansıtan bu kaynaklar tarafından nasıl süzgeçten geçirildiğiyle de aynı derecede ilgileniyoruz. 1950'lere kadar İzmir'in "ulusal" İstanbul gazetelerine düzenli olarak bir gün geç ulaşabildiğini akılda tutmalıyız. 1950'lerde Pazartesi ve Perşembeleri yapılan düzenli uçak seferleri İzmir'i İstanbul'a bağladı ve İzmir haftanın bu iki gününde ulusal basına eş zamanlı erişim ayrıcalığına kavuştu. Yine de haftanın beş günü boyunca İzmir'e haberler bir gün gecikmeyle ulaşıyordu.[5] Diğer bir deyişle, basın haberleri İzmir'e ulaştığında haber değerini kaybetmiş oluyordu. Genel olarak, İzmir'de güncel haber az bulunurdu ve dolayısıyla günlük alışveriş ve kararları açısından iş dünyası nezdinde bu haberler son derece değerliydi.[6] İş dünyasının işlevini yerine getirebilmesinin temel dayanağı, rakipleri üzerinde karşılaştırmalı bir üstünlük kurabilmesi için, bilgiye mümkün olan en kısa sürede ve en düşük maliyetle erişebilmesidir. Her zaman bazı kişiler haberleri başkalarından önce alır. Bu nedenle İzmir'in bilgiye erişimdeki bu eksiğini gidermek için ikinci en iyi çözümü bulma mücadelesi kolektif iş çıkarlarının belirgin bir yansımasıdır.[7]

İlk kaynağımız, etkili bir günlük gazete olan *Yeni Asır*'ın arşividir.[8] *Yeni Asır*, bugün de hem kentte hem de artalanında yaygın dağıtımı olan, yerel ve bölgesel yaygınlığı ve etkisi bilinen önemli bir günlük gazetedir. İzmir'in bir bilgi boşluğu ile yüz yüze olduğu dönemde, iş dünyasından yana tavrı ve liberal yaklaşımıyla tanınan *Yeni Asır*, önemli bir işleve sahipti. Buhran yılları boyunca İzmir ve çevresinde, siyasal kanaati ne olursa olsun bütün İzmirlilere Büyük Buhran'a ilişkin yorumların ve politika önerilerinin tartışıldığı önemli bir platform sunması bakımından fiilen rakipsizdi.[9]

İkinci birincil kaynağımız, İzmir Ticaret Odası'nın süreli yayınıdır.[10] Daha 1923'te oda aylık bir dergi yayımlamayı düşünmüş, ancak kaynak ve çalışan yetersizliği nedeniyle bu fikri birkaç yıllığına askıya almak zorunda kalmıştı.[11] Ocak 1926'dan başlayarak, oda ekonomik önem taşıyan istatistikleri, Türkçe ve Fransızca ekonomi haberlerini ve raporları içeren düzenli bir yayın çıkarmaya başladı.[12] Yayının amacı, ilk sayıda duyuruldu: Oda kararlarını halka duyurmak, odanın istihbarat ve enformasyon büroları tarafından derlenen Türkiye'nin ve başka ülkelerin ekonomik işlerine ilişkin bilgileri sunmak, İzmir'e ve çevresindeki kent ve kasabalara ilişkin ticari tabloları yayımlamak, resmi kural ve yönetmelikleri yaymak, Türk ve yabancı tüccarların birbiriyle tanışmasını sağlamak, odanın ekonomi konularındaki bakış açısını yaygınlaştırmak, yabancıları İzmir'in ihraç malları hakkında bilgilendirmek, uzmanların ve işadamlarının görüşlerini yayımlamak, ve kesinlikle en önemsizi olmamak üzere, ulusal ekonomiye ve dünya ekonomisine hizmet etmek.[13] Bu dergide, İzmir'in iş, ticaret ve sanayi faaliyetine ilişkin bilgiler, kentin artalanındaki durumu aktaran raporlar, ihraç döngüsünün alım tarafındaki Marsilya, Hamburg ve Trieste gibi limanlardan ve çok çeşitli rakip ihracatçı ülkelerden, örneğin Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Kuzey Afrika'daki Fransız kolonileri ve hatta İran'dan haberler yer alıyordu.[14] Kısacası, İzmir iş çevreleri 19. yüzyıldaki yabancı öncüllerinin deneyimlerinden ders çıkarmışlardı ve bilgi yönetimi işi için iyi hazırlanmışlardı.[15] İzmir gibi bir liman kenti için ticaret hayat-memat meselesi olduğundan, öncelikle tüccarların resmi örgütüne ve bu örgütün, Büyük Buh-

ran'ın sancısı içindeki ticaret dünyasının nabzını elinde tutan yayınına bakacağız. Ana karakterleri kendileri olan ve gün gün gözlerinin önünde gelişen ve sonunu kendilerinin de henüz bilmediği bir öyküyü belgeler gibiydiler.

Bu makalenin geri kalanının yapısı şöyle olacak: Önce, İzmir'i Büyük Buhran arifesine getiren tarihsel gelişimi kısaca gözden geçireceğiz. Daha sonra, Büyük Buhran'ın, uluslararası işbölümünde benzer ekonomik roller üstlenmiş kent ve ülkeler arasındaki rekabetin yoğunlaşmasına nasıl katkıda bulunduğu ve bu sürecin kentin ve bölgenin ekonomisine ve iş çevrelerine etkileri üzerinde duracağız. Son olarak, bir dizi sonuca varmak için, İzmir'in yeni ulus-devletin kalkınmacı ekonomik politikalarıyla ilişkisine odaklanacağız.

Tarihsel Eğilimlere Kısa Bir Bakış

İzmir Doğu Akdeniz'in en önemli liman kentlerinden biri ve Anadolu'nun en önemli liman kenti idi; bu açıdan, Trabzon, Samsun, Ayvalık, Mersin ve İskenderun gibi rakiplerinin çok önündeydi. Başlangıçta İzmir Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli bir ticaret limanı olarak gelişmişti. "17. yüzyıl krizi"nde İzmir konumunu önemli ölçüde geliştirerek hem Anadolu'nun önde gelen limanı hem de Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki bağlantılarda önemli bir kavşak kent haline geldi.[16] 19. yüzyılda İzmir, hem Anadolu artalanında hem de Ege adalarında bölgesel tekelini kurarak, geleneksel ama fazla büyümüş bir ticaret limanından liman kentine evrildi. Diğer bir deyişle, normal koşullarda ihracatı ithalatına ağır basıyor ve dolayısıyla hızlı bir yerel sermaye birikimine olanak veriyordu.[17] Bu, kentin kozmopolit bir *bürgerliche* birim olarak gelişmesinin değil, aynı zamanda hem kentin hem de çevresinin ekonomik olarak daha çok gelişmesinin de önünü açtı. Bu süreç, artalanda mülkiyet ilişkilerinde ve ekonomik faaliyette büyük bir dönüşüme yol açtı ve gelir dağılımına ilişkin önemli etkileri ve önemli toplumsal sonuçları oldu.

Savaş öncesi döneme ilişkin istatistikler, İzmir'in, Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'dan sonra en önemli limanı olduğunu

göstermektedir.[18] İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'nun bazı bölgelerinden farklı olarak, I. Dünya Savaşı'nda doğrudan yer almadığından, kentin ekonomisi olumsuz etkilenmedi. Tersine, İzmir savaş koşullarına uyum sağladı ve daha çok servet biriktirdi. Bu arada, Osmanlı hükümetlerinin Frederick Liszt'ten esinlenen Milli İktisat yönelimi sayesinde, Müslüman ve/veya Türk tüccarlar savaşın yalıtıcı etkilerinden yararlanarak Hıristiyan rakipleri karşısında konumlarını önemli ölçüde geliştirdiler.[19] Savaştan sonra İzmir Doğu Akdeniz'in yıkıntıları arasında bir zenginlik adası gibiydi.[20] Savaştan sonra Yunanistan ele geçirdiğinde bu defa da Rum tüccarların durumu Türk rakiplerinin zararına iyileşti. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Ankara hükümeti kente ve temsil ettiği liberal ekonomi politikasına olumlu yaklaştı. Türk Ekonomi Kongresi'nin daha 1923 baharında, henüz Lozan barış Anlaşması görüşmeleri sona ermeden ve cumhuriyet ilan edilmeden İzmir'de toplanması, kente verilen önemi göstermektedir.[21] Zaman içinde bu kongre İzmir'le özdeşleşerek İzmir Ekonomi Kongresi diye anılmaya başladı. Bu olgu ışığında, İzmir'in bir yeniden inşa döneminden sonra ekonomik güç ve önemini yeniden kazanması şaşırtıcı değildir. İzmir Ege adalarıyla bağını koparark ve yönelimini Anadolu artalanına çevirerek, aynı zamanda da sınır dışı edilen Rumların yerine Yahudileri ve Türk göçmenleri koyarak eski ekonomik konumuna yeniden kavuşabildi. Daha önce de liman kentinin özelliğini belirleyen aynı ekonomik makine, şimdi farklı bir etnik-dini görevliler grubuyla çalıştırılabilirdi.[22] Yine de, bir yeniden-ihraç pazarı olarak Ege adalarına erişimden yoksun kalmanın ve Türk-Yunan nüfus mübadelesinin önemli bir sonucu oldu. İlk etken, potansiyel ithalat pazarını küçülttü ve böylece tüccarları artık ölçek ekonomisinin söz konusu olmadığı ithalata yatırım yapmaktan caydırıcı rol oynadı.[23] Ek olarak, sınır dışı edilmekten kurtulmak ve anlaşmanın İstanbul'a ilişkin istisna hükümlerinden yararlanmak için, bazı Rum tüccarlar işlerini İzmir'den İstanbul'a kaydırdı. Bu süreçte, bu işler gittikçe daha çok ithalata yoğunlaşmaya başladı. Savaş sonrası dönemde İzmir'in böylece ithalatının bir bölümünü İstanbul'a kaptırdığı açıklık kazandı. Diğer bir deyişle, İzmir ve İs-

tanbul, İzmir'in ve artalanının ithalat potansiyeli için iki rakip giriş limanı haline gelmişti. Dolayısıyla, bu iki kent arasındaki rekabetin tohumları Büyük Buhran'dan çok önce atılmıştı. Bu rekabet, Büyük Buhran başladığında yoğunlaşacak ve İzmirli tüccarların ihracat olanaklarını tehlikeye düşürecek, bu tüccarlar da bunun üzerine ithalattaki paylarını geri istemeleri gerektiğini düşüneceklerdi.[24] Ancak, Büyük Buhran'ın hemen ertesinde bunu yaptıklarında, karşılarında tuhaf bir çıkar koalisyonu oluştuğunu gördüler: Ankara hükümeti ile İstanbul'la özdeşleştirilen görece güçlü iş çıkarlarının koalisyonuydu bu.

Yukarıdaki etken bir yana, Büyük Buhran olmasaydı, İzmir'in bu yeniden inşa ve toparlanma dönemi belki sonunda dışa dönük, ihracat yönelimli doğrultuda bir diğer önemli ekonomik büyüme dönemine yol açabilirdi. Kimse kesin olarak bilemez ve en fazla bu tarihsel alternatif üzerine spekülasyon yapabiliriz. Ancak, Büyük Buhran'ın zorlu gerçeklikleri akışın yönünü değiştirdi. Uluslararası piyasaların çöküşün eşiğine gelmesiyle birlikte, bütün dünyada, kötüleşen ekonomik koşullara içgüdüsel tepki, tek taraflı olarak kısıtlayıcı ticaret politikaları oldu. Bu politikalar İzmir'i ve ihracat yönelimli artalanını özellikle 1930'dan sonra şiddetle etkiledi. İzmir ağır şekilde kötüleşen uluslararası ticaret koşullarında diğer Doğu Akdeniz liman kentleriyle rekabet burgusuna düştü. İzmir ticaretinin ihracat yönelimli geleneksel mal düzeni üzerindeki baskı arttıkça, kriz koşullarında yarışma, aynı anda birden çok farklı hasımla yoğunlaşmış rekabete dönüştü.

İzmir'in dünyanın geri kalanıyla yaşadığı sorunlar yetmiyormuş gibi, son darbe farklı bir yönden geldi. Büyük Buhran'ın ekonomik koşullarından düş kırıklığına uğrayan Ankara'daki Cumhuriyet hükümeti, ekonomik politikasını tersine çevirdi. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında yeni rejim, Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı ekonomi motorunu dikkatini Anadolu'nun başlıca çıkış kapısı olan İzmir'e yoğunlaştırarak yeniden çalıştırmaya öncelik vermişti; 1930'larda ise yeni ulus-devlet daha kapsamlı bir kalkınmacı politika inisiyatifi benimsedi. Bu, dışa dönük bir kalkınma stratejisinden içe dönük, ithal ikameci bir sanayileşme politikasına

doğru önemli bir geçiş anlamına geliyordu. Bu, ulusal ekonomi politikası açısından İzmir'in marjinalleşmesi anlamına geliyordu. İzmir'in ekonominin yönelimindeki bu olumsuz kaymayı anlaması ve kabullenmesi, kentin ileri gelen iş adamlarının ve aydınların uzun zamandır liberal ekonomi politikalarıyla özdeşlik kurmuş olması nedeniyle daha da zordu. Biri dış dünyadan, diğeri Ankara'dan kaynaklanan bu iki yeni rekabetin etkisi, İzmir'in ayrıcalıklı konumunu zayıflattı. Bu iki farklı ama birbirini tamamlayan etki sonucunda 1930'ların sonunda İzmir artık tipik bir liman kenti değildi. Ancak, İzmir bu duruma düşen tek liman kenti de değildi. Dünya ekonomisinin koşullarındaki değişiklik ve bu sürecin ulus-devlet oluşumunun yerleştirilmesine verdiği ivme nedeniyle başka liman kentleri de aynı kaderi paylaştılar.

İzmir ve Rekabetin Yoğunlaşması

Yeni Asır gazetesi, mali çöküşün birbirini izleyen dalgalarından birini, birinci sayfasının sağ alt köşesinde "New York Borsası'nda Kriz" başlığıyla duyurdu. Yanında, geniş bir bulvarda kimliği belirsiz kişilerin gölge halindeki görünümlerinin modern mimarinin en iyi örneklerini sunan yüksek binalar altında eziliyor gibi göründüğü bir resim vardı.[25] Gazete, New York'un Bank Street'inden dünyanın en gürültülü borsasının olduğu yer diye söz ediyordu. Muhtemelen o sırada, bu olayın yaşamları üzerinde ne kadar güçlü bir etki yapacağını çok fazla okur öngörememişti. Olaylar zinciri şöyle gelişti: Borsanın çöküşü ve eşlik eden durgunluk önce gelişmiş ülkelere ağır bir darbe indirdi, bu ülkelerin tepkisi ticaret duvarlarını yükseltmek oldu, bu ise bütün dünyadaki uluslar arası iş hacmini büyük ölçüde azalttı. Uluslararası ticaret üzerindeki kısıtlamalar periferi ülkelerini, bu ülkelerde özellikle de uluslararası ticaretin kritik önem taşıyan yöre ya da bölgeleri etkiledi. Türkiye için Ege çok önemli bir bölgeydi ve İzmir ana ihracat limanıydı. Bölgenin ulusal ekonomi içinde önemli bir yeri vardı ve o dönemde Güneybatı Anadolu'daki Çukurova ve bu bölgeye hizmet veren liman kenti Mersin açık ara farkla ikinci sıradaydı.[26]

İzmir bölgenin esas olarak tarım ürünlerinden oluşan ihracatı için çıkış kapısı görevini görüyordu. Bölgenin ana ihraç ürünleri olan tütün, pamuk, kuru üzüm, incir, afyon, halı, arpa, meyan kökü, meşe palamudu, zeytin ve zeytinyağı bölgenin toplam ihracatının yüzde 92'sini oluşturuyordu.[27] İzmir'in ihracatının başlıca alıcıları arasında Almanya, Birleşik Krallık, İtalya, Hollanda, Belçika ve ABD vardı. Bu mallar Avrupa'ya, biri Trieste, diğeri Hamburg üzerinden olmak üzere iki yolla ulaşırdı. İzmir'den sınır dışı edilen çok sayıda Rum tüccar, bu iki limana yerleşmiş, yerli Türk ya da Yahudi iş ortaklarının yardımıyla ticarete devam ediyorlardı.[28] İki dünya savaşı arası dönemde Avrupa'daki bu iki ithalat limanı arasında, Akdeniz'den gelen malların tamamını kendilerine yönlendirmek için keskin bir rekabet başladı. Trieste ile Hamburg arasındaki rekabet yoğunlaştıkça, limanların ve sundukları hizmetlerin kalitesi ve fiyatları arasındaki farklılık da arttı. Bu rekabette, Akdeniz'de olması ve dolayısıyla ihracat noktalarına yakınlığı nedeniyle Trieste'nin birçok avantajı vardı. Bu nedenle, Doğu Akdeniz ihracatının büyük kısmını kendine çekiyordu.[29] Ancak, daha zengin Kuzey Avrupa'nın genişlemeye açık tüketici pazarlarına daha kolay erişim olanağı sunması nedeniyle Hamburg, Trieste'nin tekelini kırmayı başardı.[30]

Büyük Buhran'a ilişkin haberler 1930'da zaman zaman basında yer alıyordu, ama Buhran'ın bölgesel etkilerine ilişkin haberlerin basına egemen olması ertesi yıl gerçekleşecekti. Bunun nedeni, İzmir'in ve artalanının krizin tehlikeli etkilerini özellikle 1930'dan sonra hissetmesiydi. Bu, bölgeyi saran ekonomik sorunların Büyük Buhran'ın ve başka liman kentleri ve başka ülkelerle olan rekabetin yoğunlaşması kapsamında tartışılmasının yolunu açtı. Haber içeriği bağlamında, basın yerel ekonomiye olumsuz etki yapan dış olaylarla ilişkili bazı konuları gündeme getiriyordu. Genellikle, bu sorunların üstesinden gelmeye yönelik ayrıntılı politika önerileri yoktu. Politika önerileri sayıca azdı ve dar kapsamlıydı ve basın, bu etkilerin altında yatan nedenleri ele almak yerine, etkilerin ne kadar ağır olduğunu göstermeye çalışıyordu. Öte yandan, aynı basın, Büyük Buhran'a ilişkin derinlemesine bir tartışma açıyor ve ça-

tışan görüşlerin yandaşlarını fikirlerini dile getirmeye çağırıyordu. Bunun yapıldığı durumlarda, tartışma kalitesinin bugün bile Türkiye'de popüler iktisatçılar arasında az rastlanır bir bilgi düzeyini yansıttığı gözlenmektedir.[31] Tartışmanın tarafları, kamuya açık bir doğrudan ideolojik çatışmanın çekiciliğine kapılmadan, pragmatik bir liberalizmden kooperatifçiliğe, tarihsel iktisattan Marksizme uzanan kuramsal konumlar benimsiyorlardı.

Merkez ülkelerin, periferinin ihraç ürünlerine olan talebinin azalması Büyük Buhran'ın esas etkisiydi. Politikada köklü değişiklikler yapılmasına hazır olmayan sabit fikirli liberallere göre kriz devam ettiği sürece beklemekten başka yapılacak bir şey yoktu. Merkez ülkeler, İtalya ve ABD örneklerinde olduğu gibi, gümrük vergileri ve kotalar yoluyla ticaret kısıtlamaları uyguladılar ve kendi iç kaynaklarına dayanmaya yöneldiler.[32] Özellikle tarımsal ithalata kısıtlama getirildiği durumlarda İzmir ve artalanı daha da kötü etkileniyordu. Bu yetmiyormuş gibi, 1931'de İngiliz para biriminin devalüasyonu İngiliz sterlini üzerinden sözleşme yapmış olan tarım üreticilerine ek bir yük getirdi.[33]

Bölgenin ekonomisi üzerinde derin bir etki yapan ve İzmir basınında çalkantı yaratan dış etkenler arasında Rus ve Japon damping politikaları önemliydi. Haziran 1931'deki Rus dampingi İzmir'in önde gelen iki ihraç ürünü tütün ve kuru üzümü etkiledi. Rus tütün üretim hacmi Türk tütününün yerini almaya yetecek kadar değildi, ancak Hamburg tütün piyasasında fiyatın düşmesinde etkili oldu. Rus kuru üzüm dampinginde de aynı şey yaşandı.[34] Tütün üretiminde kriz 1932'de de devam etti. Alman piyasasında Bulgar tütünü Türk tütününün yerini almaya başladı. 1932'nin ilk beş ayına ilişkin istatistikler, yıl boyunca aynı eğilimin sürmesi halinde tütün gelirlerinin yaklaşık üçte iki oranında düşmesinin beklendiğini gösteriyor.[35] Aynı şekilde, Eylül 1931'de Japonların pamuk fiyatını aşağı çekmesi, Türk pamuğunun ihracatını da etkiledi.[36] Basın, bu ekonomik olaylara, geniş bir okur kesimini ilgilendirdikleri için geniş yer ayırdı.

Yukarıdaki örnekler, sorunların Büyük Buhran'ın etkilerinden ibaret olmadığını da akla getirmektedir. Buhran, olsa olsa, temel-

deki yapısal sorunları ağırlaştırarak gözler önüne sermeye yardımcı olmuştur. İzmir'in ve artalanının uluslararası piyasalardaki rekabet gücünün azalmasından bu yapısal etkenler sorumluydu. Ticaret Odası'nın yayını, daha derindeki bu nedenleri basından çok daha fazla araştırıyordu, ancak bütün kaynaklarımızda rekabet gücünün kaybına ilişkin birçok aydınlatıcı örnek yer almaktadır. Örneğin, Türkiye'nin Almanya'ya tütün ihracatının azaldığı 1930-1931 arasında Bulgaristan'ın ihracatı artmaya devam ediyordu. Ayrıca, tütüne elverişlilik açısından iki ülkenin iklim koşulları arasında bir fark yoktu; dolayısıyla üretim farkı hava koşullarına bağlanamaz. İkinci olarak da Bulgaristan'ın ihracatındaki artış, Bulgaristan'ın üretimindeki artışın sonucuydu.[37] Büyük Buhran bütün dünyayı etkilediğine göre, üretimin neden bir ülkede düşüp bir diğerinde artabildiğinin açıklanması gerekir. Benzer bir gözlem, bölgenin Mısır'a meyva ihracına ilişkin olarak da yapılabilir: Osmanlılardan beri Mısır geleneksel Türk meyvelerinin sadık bir müşterisiydi. Ancak bu resim, 1932'den itibaren, Mısır pazarında Türk meyvelerinin yerini İtalyan ve Yunan meyvelerinin almasıyla değişmeye başladı.[38]

Yerel basın ve Ticaret Odası, bu genel başarısızlığın sorumlusu olarak iki ana neden üzerinde duruyordu. Birinci neden, İzmir'in ve artalanının, kriz içindeki uluslararası ekonomik ortamın yoğunlaşan rekabetine hazırlıksız yakalanmış olmasıydı. Bölgedeki tedarikçilerin pazarlama taktik ve stratejileri konusunda hemen hemen hiç bilgisi yoktu, aslında son dakikaya kadar, pazarlamanın öneminden bile habersizdiler. İzmirli tüccarlar ürünlerini tanıtmanın önemini çok geç anladılar, rakipleri ise epey zamandır Avrupa'daki sergi ve fuarlara katılıyorlardı. Ancak, sorun pazarlamayla sınırlı değildi. Bölgenin ihraç ürünleri genellikle standart değildi ve kaliteleri de çok yüksek değildi. Belki bu eksiklikleri geçmişte rekabetçi fiyatlarla telafi etmişlerdi, ancak bütün dünyada tarım ürünü fiyatlarının düştüğü bir ortamda bu avantaj artık yoktu. Yunan kuru üzümlerinin Avrupa pazarlarında yoğun reklamlar ve hatta propaganda nedeniyle daha popüler hale geldiği belirtiliyordu.[39] Amerikan buğdayı bile, düşük üretim maliyeti, yüksek ulaşım ma-

liyetini fazlasıyla karşıladığı için, İtalyan pazarına girmişti.[40] Dolayısıyla, genel olarak halka ancak anlaşılır şekilde çok daha fazla da tüccarlara ve üreticilere seslenen zeki bir yazarın belirttiği gibi, Büyük Buhran'ı suçlamayı bırakıp ihraç malı üretmek için yeni ve ucuz yollar bulmanın zamanı çoktan gelmişti.[41]

Ankara'nın Yeni Ulusal Ekonomi Politikası Karşısında İzmir

İzmir, merkez ülkelerle periferi olan artalanı arasındaki uluslararası ticaretin orta noktasında yer aldığı için, bu ekonomik konumun, kent burjuvazisini ve artalandaki ortaklarını genel olarak liberal ekonomi politikalarını savunmaya yönelttiğini savunmak akla yakındır. Cumhuriyet hükümeti, politikasını, devletçilik ilkesi etrafında örülen içe dönük bir ithal ikamesi stratejisine doğru değiştirmeye karar verdiğinde, İzmir'in liberal ekonomi bakışının son derece farkında olan Cumhurbaşkanı Atatürk, kenti 1931'deki ziyaretinde bu görüş farklılığıyla çok doğrudan bir şekilde yüzleşti. Yerel CHP Kongresi'nde yaptığı konuşmada, devletçiliğe ilişkin olumlu görüşlerini dile getirdi. Bu amaçla İzmir'i seçmesi de kendi başına bir göstergedir. Birkaç gün sonra, İzmir Ticaret Odası'nda konuşurken, kırsal bölgedeki üreticiler arasında da kooperatifçiliği teşvik edecek olan politika kapsamında özel sektörden beklenen küçük ortak rolünün üzerinde daha çok durdu.[42] Ne olursa olsun, ticaret kısıtlamaları, vergi artışları ya da devletin ticarete müdahaleleri yerel tüccar topluluğunda derhal huzursuzluk yaratıyordu. Açık ki, Büyük Buhran'da ekonomik durum parlak değildi ve rekabet çok daha yoğunlaşmıştı. Dahası, gördüğümüz gibi, bölgenin ihracat gücü her gün azalıyordu ve yukarıda tartıştığımız gibi, bu başarısızlığın çeşitli nedenleri vardı. Ancak, iş çevrelerinin bazı liberal görüşlü ileri gelenleri, suçu yeni ulus-devletin yanlış olduğu varsayılan politikalarına atmayı tercih ettiler. Yerel basın da, bu hoşnutsuz seslerle uyum içinde söz konusu politikaların bazılarının bölgenin ekonomik durumu açısından ayrımcı olduğunda ısrarcı oldu. Burada konu, bu yakınmaların gerçekte bir temelinin

olup olmadığı değil. Çok daha önemli olan, bu görüşlerin 'diğerleri' karşısında 'biz' yani kentli topluluk duygusunu yansıtması ve bu görüşlerin, Avrupa'da ve komşu ülkelerde baskıcı rejimlerin yaygın olduğu ve Türkiye'de tek parti yönetiminin olduğu bir dönemde basında dile getirilmesidir.

İzmir'in ileri gelenlerinin yakınmalarının büyük kısmı vergilere ilişkindi. Ticaret Odası'na göre, hem dolaylı hem de dolaysız vergiler zaten o kadar yüksekti ki, yatırım kararları üzerinde olumsuz bir etki yapıyorlardı. Hükümetin bu vergi politikasının altında yatan tek kaygısının gelirleri arttırmak olduğu ileri sürülüyordu. Ancak yakınanlar, bu saplantının sonucunun özel yatırımları zorlaştırmak ve yanlış yönlendirmek ve ticareti azaltmak olduğunda ve bunun da gelecekteki vergi gelirlerini azalttığında ısrar ediyorlardı.[43] Yerel basına göre aslında bu, daha kapsamlı bir sorunun, böyle bir kriz durumunda söz konusu olan sıkıntıları hafifletecek stratejik planlar geliştirmesi ve ekonomik faaliyetin koordinasyonunu sağlaması gereken ekonomik kurumların ve nitelikli devlet memurlarının eksikliğinin göstergesiydi.[44] Her durumda, büyük ölçekli devlet müdahaleciliği vergi artışını kaçınılmaz kılıyor, bunlar da iş dünyasının yükünü fazla arttırarak bölgenin rekabet gücünü azaltıyordu.[45]

Başka bir grup yakınma ise yeni ulus-devletin politikalarının ayrımcı etkilerine ilişkindi. Merkezi hükümetin tepkisizliği, liman kenti işlevlerinin yerine getirilebilmesi için zorunlu olan altyapı iyileştirmesi gibi taleplerin dile getirildiği örneklerde açıktı. Aslında Ticaret Odası, liman hizmetleri ve tesislerine ilişkin hoşnutsuzlukları çeşitli kereler dile getirmiş ama o ana kadar bir şey yapılmamıştı. Liman eskimişti, planı modern mühendislik ve işletme prensiplerine uygun değildi. Bu değerlendirmeyi, 1929'da Büyük Buhran patlak vermeden önce başlanan ve Meclis'e 1930'da sunulan özel bir ekonomik rapor da desteklemektedir. Raporda, İzmir'in Türkiye'nin en önemli ikinci liman tesisine sahip olmasına karşın, özellikle de Yunan devletinin desteğiyle sürekli genişletilen Pire ve Selanik gibi rakip limanlarla karşılaştırıldığında, istenen noktada olmaktan uzak olduğu belirtiliyordu. İzmir limanının iyileştirilme-

sinin 6-7 milyon Türk lirası gerektireceği ileri sürülüyor ve son olarak da, İzmir'in, Pire'ye değilse bile Ege adalarına kaptırdığı antrepo işlevine yeniden kavuşabilmesi için serbest bölgeler kurulması öneriliyordu.[46] Bu raporun genel yaklaşımı, İzmir'in etkili iş dünyasının liberal bakışına uygundu. Ancak, raporu imzalayan liberal görüşlü iktisat vekili Şakir Bey'in (Kesebir) uygunsuz davranış iddiaları nedeniyle hükümetten ayrılmak zorunda kalmasıyla birlikte rapor da bir kenara kaldırıldı. Bu olaydan kısa süre sonra, hükümet, ekonomik sıkıntıları aşmaya dönük daha kapsamlı bir reform programı benimsedi ve dolayısıyla, temel politika öncelikleri çerçevesinde rapor dikkate alınmadı.

Yine aynı grup yakınmalar arasında yer alan ilginç bir sorun, 1932'de yerel basında hararetli bir şekilde tartışıldı. Konu, farklı vergi oranları uygulamasının bölge üzerinde ayrımcı etkileri olmasıydı. Bu iddiaya göre, İstanbul İzmir'den farklı ve kayrılarak vergilendiriliyordu. Tahıl taşıma vergi oranı Konya-Afyon ve Konya-İstanbul arasında aynıydı. Dolayısıyla, Konya'dan İzmir'e gelen tahıl, önce Konya-Afyon sonra da Afyon-İzmir yolu için olmak üzere iki kere vergilendiriliyordu. Bu nedenle, İzmir'e buğday, doğrudan Konya'dan değil, İstanbul üzerinden geliyordu. Yerel basına göre, bu politika, ulusal demiryolu şirketinin özel yerel demiryolu şirketi Kasaba Şimendifer İdaresi'ne hıncını yansıtıyordu. Hükümet, yerel şirketin para kazanmasını önlemek için bu mantıksız politikayı sürdürüyordu. Bu politikayı eleştirenler, ironik olarak, bu yerel özel şirketin gelirinin de yüzde 60'ının sonuçta hazineye gittiğini savunuyorlardı.[47]

Bu tür sorunlar karşısında, bazı eleştirel yazarlar, bölgede ve ülke genelinde yaşanmakta olan ekonomik krizin, dünyadaki Büyük Buhran'ın parçası olmayıp, 'yanlış' ekonomi politikaları ve yapısal sorunlar gibi iç etkenlerin sonucu olduğunu iddia edecek kadar ileri gidiyorlardı.[48] Buna göre, Türkiye ve bölge, Büyük Buhran öncesinde de krizdeydi. Dolayısıyla, bu yazarlara göre, Büyük Buhran'dan kaynaklanan ek sıkıntılarla baş edebilmek için, önce iç sorunların ele alınması gerekiyordu.

Sonuç

Büyük Buhran'ın İzmir üzerindeki etkisine ilişkin tartışmada bazıları dış etkenlerin önemini vurgularken bazıları da kentin gerilemesinin anlaşılmasında iç etkenlerin önemine dikkat çekiyordu. Bazıları, ekonomik güçlüklerin altında yeni ve görece deneyimsiz ulus-devletin 'doğru olmayan' ekonomi politikalarının yattığını savunuyordu. Onlara göre, yüksek faiz oranları, çok ağır vergi yükü, stratejik planlama eksikliği ve bölgesel temelde ayrımcılık yapan politikalar, bu 'yanlış' politikaların örnekleri arasındaydı. Bu mantık sonuna kadar yürütülecek olursa, bu görüşe göre, İzmir'in ekonomik gelişmesinin önündeki esas engel Ankara gibi duruyordu. Yerel halkın daha yaygın bir kesimi bu aşırılığa karşı çıkıyor ve Büyük Buhran'ın ağır koşullarını vurgulayarak insafa çağırıyordu. Onlara göre, yerel kriz dünya buhranının türeviydi. Geriye baktığımızda, İzmir'in gerilemesinin nedeninin iç ve dış etkenlerin bir bileşimi olduğunu, dış etkenlerin belirleyici etkisi altında iç etkenlerin de güç kazandığını söyleyebiliriz. Ayrıca, son derece zor ekonomik koşulların geçerli olduğu bir dönemde devlet ile tüccarlar arasında zorunlu olan işbirliğinin, iyi niyet işaretleri dışında ufukta görünmediği anlaşılmaktadır. Yeni ulus-devlet, İzmir merkezli ekonomi motorunu yeniden canlandırmaya dayanan liberal ekonomi politikalarından umudunu kesmişti ve dolayısıyla kentin ve bölgenin sorunlarına ilgisini de kaybetmişti. Hükümet, İzmir'in geleneksel uluslararası isteklerine fazla yer bırakmayacak çok farklı bir ekonomi politikası uygulama zamanının geldiğini düşünmüş olabilir. Aynı zamanda, özellikle kentli iş çevreleri de devlet karşısında gittikçe daha kuşkucu oluyorlardı ve ilke olarak, devletin ekonomik hayata aktif katılımını istemiyorlardı. Gerçek neden ne olursa olsun, 1931 yılının başında açık bir gerçek vardı: İhracat mevsiminin başlangıcı olan Ağustos ayı artık iyimserlik, coşku ve refah işaretleri taşımıyordu.

Yerel basındaki ve Ticaret Odası'ndaki bazı eleştirel kişiler uzağı göremiyor olabilir. Bazıları zamanın değişmesinin anlamını kavrayamamış olabilir. Ne olursa olsun, konuyla ilgili ve kaygılı İzmir-

lilerin çıkarlarını yansıtıyorlardı. Liman kentlerinin koşullarının değişmesi karşısında İzmir iş çevreleri, değişimin yönünü değilse bile en azından hızını etkileyebilecek politika önerileri geliştirmek için ellerinden geleni yapıyorlardı.[49] Geriye baktığımızda, tarihin akışını değiştirmeyi ve İzmir'i bir liman kenti olarak korumayı başaramadıkları sonucuna varabiliriz. Değişim hızını etkileme açısından da aynı derecede başarısız oldular. Bu, çabalarının hiçbir işe yaramadığı anlamına gelmez. Hoşnutsuzluklarını dile getirerek ve çıkarlarını yapıcı ve aktif bir şekilde savunarak, İzmir iş çevreleri, yeni endüstriyel ekonomi politikasında önemli bir ortaklık kazandı. Bu, servetlerini yeni bir ekonomik bağlamda koruyabilmeleri ve yeni ekonomik koşullara uyum sağlamak için önemli bir zaman kazanmaları anlamına geliyordu. Zaman içinde, Eczacıbaşı ailesi gibi çeşitli önde gelen aileler, işlerini İstanbul'a taşımak ve 1960'larda sanayi devleri haline gelmek için yeterli servet ve bilgi birikimini sağladılar.[50] Onlar önemli kazançlar sağlarlarken, İzmir onları kaybetti. İzmir'de kalan iş çevrelerinin büyük kısmı açısından, dış ticaretin yeniden liberalleştiği 1950'li yılların ilk yarısına kadar, endüstriyel ekonomi politikalarına katılmak, mütevazı kazanç sağlayan ikinci en iyi ayakta kalma politikası oldu. Bu iş adamları, ancak 1950'lerden sonra, önceliklerini yeniden düzenleyip kentin ticarileşmiş ve yarı-sanayileşmiş artalanıyla dış ülkelerdeki ticaret ortakları arasında aracılık yapmaktan yarar sağlamaya başlayabildiler. Diğer bir deyişle, bu strateji sayesinde, İzmirli işadamları zaman kazandılar ve gerekli uyarlamaları yaparak tek tek ya da topluca kendilerini kurtardılar.

Bu çalışmanın amacı açısından, madalyonun diğer yüzü de en az aynı oranda ilgiyi hak etmektedir. Liman kentinin ve bölgenin ekonomik sıkıntılarının altında yatan nedenler ne olursa olsun, İzmir, yerli ve yabancı çok sayıda unsurun artan rekabeti karşısında açıkça güçten düşüyordu. Dış pazarların önemli bir bölümü kaybedilmişti bile. Bölgenin başlıca ihraç ürünleri eskisi kadar talep edilmiyordu. İstatistikler, bölgede uluslararası ticaretin bu gerilemesine tanıklık etmektedir. 1930 yılı itibariyle, bir yıl içinde bölge, ihracatının neredeyse değer olarak üçte birini, ağırlık olarak da

beşte birini kaybetmişti. Aynı yıl Türkiye'nin ihracatı içindeki payının da hem değer hem de hacim olarak önemli ölçüde düşmesi şaşırtıcı değildir.[51] Bu koşullarda İzmir, liman kenti niteliklerinin özünü geri dönülmez şekilde kaybetmenin eşiğine gelmişti. Zaman değiştikçe liman kentleri de değişecekti. İç etkenler olsun ya da olmasın, bu sonuç kaçınılmazdı ve İzmir istisna değildi.

Akdeniz Modernitesinin Derin Yapıları

Edmund Burke III

Akdeniz'in derin tarihsel ve yapısal birliği iyi bilinmesine karşın, modern Akdeniz'in tarihinin bir bütün olarak düşünülmesine dönük herhangi bir çabayı şimdiye dek engellemiş iki önemli olgu (ve onlara eşlik eden birbiriyle bağlantılı tarihsel anlatılar) söz konusudur. Bu iki olgudan birisi İslamiyet'tir. İkincisi ise sömürgecilik. Sömürgecilik sona ermiştir, Akdeniz kıyılarında artık bağımsız devletler vardır; İslamiyet ise sona ermemiştir. Bunun sonucunda, Akdeniz tarihi, iki farklı hızda sürmekte, sömürge geçmişi, Doğu ve Güney Akdeniz'in, Türkiye, Balkanlar ve Arap Akdeniz'inin modern tarihlerini kavrayış biçimimizi şekillendirmeye devam etmekte ve bu tarihleri Batı ve Kuzey Akdeniz'in tarihinden ayrı bir yere koymaktadır. Bu kısa sonsözde göreceğimiz gibi, Akdeniz toplumlarının moderniteye ulaşmalarının temelinde ve bu sürecin yol açtığı karakteristik çatışmalarda önemli yapısal benzerlikler vardır. Bu yolla, bu kitapta, Doğu Akdeniz ticaret kentlerini anlamak için daha geniş bir kapsam sunmayı amaçlıyoruz. Çünkü, Akdeniz'in yalnızca doğu kısmı değil, tamamı modernite güçlerinden etkilendi ve 19. yüzyılda Doğu Akdeniz çevresinde kozmopolit kültürlerin dikkat çekici serpilişi derin fay hatları tarafından durduruldu.

Modern tarihi, siyasal ve kültürel düzlemlerde bir yandan derin yapısal süreklilikler içeren, bir yandan da aynı derecede belir-

gin kesintiler sergileyen kültürel kırılma bölgesi Akdeniz, Avrupa, Asya ve Afrika'nın birleştiği bölgedir. Avrupa ile dışında kalan bölgeler arasında hem kültürel ve ekonomik bir kavşak olan hem de siyasal ve kültürel bir engel oluşturan Akdeniz modern çağda aynı kaderi paylaştı. 16. yüzyıl ortalarından başlayarak, kuzeybatı Avrupa'nın oluşturduğu yeni ekonomik ağırlık merkezinin gittikçe daha fazla periferisine kaydı. Kapitalist dünya sisteminde gittikçe yarı-periferi haline gelen ve zayıf devlet yapıları, gecikmiş ya da örtük sınıf oluşumu, tarımsal gerilik ve hayvancılığın sürmesi ile belirlenen Akdeniz'in modernite güzergâhı, üçüncü dünyanın tarihsel deneyiminin habercisidir. Dolayısıyla Akdeniz, dünya ekonomisini incelemek için mükemmel bir platform ve uygarlaşma anlatılarını çözümleme süreci için bir başlangıç noktası oluşturmaktadır. Son olarak, Akdeniz, Avrupa'nın dönüşümünün bedellerinin ve sonuçlarının değerlendirilebileceği bir yerdir. Bu, Arap ve Müslüman kısımlarını etkileyen değişimlerin, bölgenin tamamını etkilemesi, genelde çok benzer ve bazı farklı sonuçlar doğurması nedeniyle böyledir.

Şimdi, bu değişimlerin her birini kısaca ele alacağız. İspanya, İtalya, Fransa ve daha küçük bir oranda da 1830'dan sonra Yunanistan'da, liberal ekonomi politikaları, değişimin ana motorunu oluşturdu. Siyasal değişim mekanizmaları da çok benzer biçimde işledi. Devlet düzleminde bu değişimleri, seçkinlerin, Fransız Aydınlanması'ndan esinlenilmiş reform tedbirlerini getirme çabaları olarak özetleyebiliriz. Bu çabaların amacı devletin daha etkin yönetebilmesi için, yurttaşlarını daha iyi örgütleme ve denetleme becerisini büyük oranda geliştirmekti. Kilisenin toprak üzerindeki denetimini kaldırmak, bu reform paketi için kritik önemdeydi. Bu mantığı kavramsal olarak, Osmanlı İmparatorluğu'na da uygulayabiliriz; 1828'de vakıflara el konması ve 1858'de tapu senedi ile, toprakta özel mülkiyetin başlaması, geniş anlamda paralel gelişmeler olarak görülebilir. Bu değişimler, zaman içinde Akdeniz'in tamamında, kimi zaman, özellikle de Mağrip'te sömürgeciliğin şemsiyesi altında olmak üzere, hayata geçti. Bu aynı zamanda, patronaj ilişkisi içinde kök salmış eski askeri ve bürokratik seçkinlerin

yerini etkinlik, disiplin ve *laissez-faire* terimlerini kilit yol gösterici-ler olarak benimseyen yeni seçkinlerin alması demekti. Bu destek-le, 19. yüzyıl devleti bürokrasisiyle toplum üzerindeki denetimini arttırmaya yöneldi, modern ordular kuruldu ve modern okullar ve iletişim yöntemleri gelişti.

Osmanlı vilayetlerinde bu süreç Tanzimat olarak biliniyordu. Tanzimat, reform yanlısı devlet bürokratlarıyla geleneksel hak ve özgürlüklerini korumak isteyen yerel seçkinler arasında kaçı-nılmaz olarak çatışmaya yol açtı. Devletin güçlenmesini, zorunlu askerlik ve vergi artışı olarak yaşayan köylüler ve zanaatkârlarla çatışmaları da arttırdı. Mısır ve Tunus'un, kendi yarı-özerk devlet inşa programları vardı; hukuken Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı olmakla birlikte kendi özerk değişim becerileri vardı. Reform dür-tüsü, sömürge öncesi Fas'ta I. Hasan'ın (1876-94 yılları arasında hüküm sürmüştür) başarılarına karşın daha zayıftı.

Burada, bölgenin siyasal sınırlarının görece yakın bir tarihte çizildiğini vurgulamakta yarar var. 1800 yılında, hem İspanya ve Avusturya örneklerinde Habsburg İmparatorluğu, hem de Osman-lı İmparatorluğu, birbirine zayıf bir şekilde bağlı düzensiz toplu-luklardan oluşuyordu, topraklarının sınırları geçirgendi ve aniden değişebiliyordu. İki Sicilya Krallığı, bu durumun en iyi bilinen ör-neğini oluşturur.

Modern ulus devletin ve homojen anlatısının doğmasına daha zaman vardı. Eski siyasal birimlerin gerilemesi ve yenilerinin or-taya çıkması, bölgenin her tarafında seçkin politikasının bağlamı-nı ciddi bir şekilde etkiledi. Akdeniz'in kuzey kıyılarında modern devletler doğdukça, yeni, daha etkin ve daha müdahaleci mali sis-temler geliştirdiler. Bu, onları eski tarımsal yapı seçkinleriyle ve var olan dini seçkinlerle karşı karşıya getirdi.

Bu tarih içinde, Osmanlı örneği, Mısır ve Tunus'la birlikte, yal-nızca boyut olarak farklıdır. Devlet inşası için yola çıkacak olan-lar, iktidarlarını korumak için aynı derecede azimliydi ve var olan çıkar gruplarını ortadan kaldırmak için aynı derecede istekliydi. 19. yüzyılın son 30 yılına gelindiğinde, bu kitapta yer alan maka-lelerde kuvvetle vurgulandığı gibi, ciddi başarılar elde etmişlerdi.

Akdeniz'in dünya ekonomisine katılması, ikinci bir değişim başlattı; bazı açılardan daha geniş çaplı olan bu değişim, devletleri zayıf olan görece yalıtılmış bölgeleri bile etkiledi. Ancak etkileri, Marsilya yöresi, Kuzey İtalya, İstanbul, Mısır ve Arap kıyı bölgesi gibi, önemli dünya iletişim bağlantıları üzerinde olan bölge ve alanlarda daha büyük oldu. Ekonomik birleşme, gelişimi Kuzey Avrupa seçkinlerine bağlı olan yeni bir kent orta sınıfının yükselmesine ve ihracata dönük ticari tarımla uğraşan kentli bir toprak sahibi sınıfın ortaya çıkmasına yol açtı. Aynı zamanda, değişen ekonomik akıntıya ayak uyduramayan zanaatkârların ve köylülerin gerilemesine de neden oldu. Merkezileşen devletin mali ve diğer baskılarına, kapitalist dünya ekonomisine katılmanın getirdiği baskılar eklendi.

Doğu Akdeniz'deki 19. yüzyıl ticaret kentleri, bu süreçlerin incelenmesi için önemli bir pencere sunar. Buharlı gemi, demiryolu, telgraf, matbaa, gazete gibi iletişim teknolojileri, bu kentleri hem dış pazarlara hem de taşra kent ve kasabalarına bağladı; bir yandan Avrupa devletleriyle yarı-sömürge bağlarını güçlendirirken bir yandan da yerel siyasal güçlerini arttırdı. Ticaret kentlerinin, hem Kuzeybatı Avrupa'da yerleşik siyasal ve ekonomik seçkinlere hem de yeni ortaya çıkmakta olan ulusal seçkinlere güçlü bağları olan kentli seçkinleri, içinde yer aldıkları devletlerin denetimi dışına kaçmaya hep hazırdı. Aynı zamanda da, kırılgan kozmopolitlikleri ve kentsellikleri, onları, toplumsal ve coğrafi olarak daha elverişsiz konumdaki yerler için modernite modeli yapıyordu. İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, Kahire ve İskenderiye gibi kentler, ortaya çıkmakta olan emekçi sınıflarla yerel ve taşralı seçkinler arasındaki toplumsal mücadelenin sahnesini oluşturuyordu. Çok sayıda farklı siyasal ve toplumsal akım, anarşizm, mason ağları ve farklı renklerde milliyetçilikler nüfuz yarışındaydı. Esas olarak Fransız medeni hukukundan alınan yeni hukuk düzenlemeleri, hem seçkinleri hem de halkı topluma ilişkin komünal bir kavrayıştan daha bireysel ilişkilere doğru yönlendiriyordu. Bu süreçte, eski Akdeniz ataerkil normları, ortaya çıkmaya başlayan kadın kişisel özerklik ve hakları kavramlarının meydan okumasıyla karşılaştılar. Kent, yeni siyasal ve ekonomik ilişkiler aracılığıyla kırsal bölgeye yayılır-

ken, yerinden edilen kırsal göçmenler de kenti işgal etti. I. Dünya Savaşı arifesinde, Doğu Akdeniz liman kentleri kendilerini, gittikçe daha çabuk alevlenen dini ve dilsel milliyetçilikler, toplumsal protesto ve kültürel kimlik hareketleri arasında mücadele alanları haline gelmiş buldular. Savaş, bu açıdan, bu kentleri bölen çok yönlü gerilimleri son derece basite indirgedi. Bu eğilimlere bölgenin tamamında rastlanabilir.

Ortadoğu deneyiminin Avrupa'dan farklılaştığı ve üçüncü dünyanın kalanıyla birleştiği nokta, siyasetin modernleşmesinin sömürge bağlamıdır. Avrupa hegemonyasının kurulması, değişimin etkisini önemli biçimde çarpıtır ve bütün bölgede köklü tepkileri harekete geçirirken temel kültürel değerlere de meydan okuyordu. Batı'nın Ortadoğu toplumları üzerindeki egemenliğinin etkisinin değerlendirilebileceği bir nokta, iç siyasal değişim süreçleri üzerindeki etkidir; burada, emperyalizmle işbirliği yerel seçkinlerin bir yandan iktidarını güçlendirirken bir yandan da meşruluklarını ortadan kaldırmaya yarıyordu. Bu belirsizlik ortamında, milli mücadele, sınıf mücadelesine göre daha öne çıkma eğilimindeydi. Avrupa'nın egemenliği, eski seçkinlerin sallanan iktidarına destek oldu ve bu seçkinler konumlarını kullanarak milli hareketin denetimini ellerinde tutarak yeni sınıfların II. Dünya Savaşı sonrasında siyaset sahnesine nihayet çıktıklarında etkilerinin örtük kalmasını sağladılar. Bu dönem daha yeni sona ermektedir.

Tam da bu noktada, Avrupa egemenliği altındaki Akdeniz'deki çeşitli 'güney'lerin, Andalusia, Languedoc'un bazı bölgeleri, Korsika, Güney İtalya ve Sicilya'nın ekonomik yörüngelerinde 'sömürge' örüntülerinin varlığına dikkat çekebiliriz. Toprak mülkiyeti sistemlerinin dönüşümü ve bu sistemlere kuzey Avrupa ile bağlantılı liberal seçkinlerin egemen olması bu örüntünün bir unsurudur. İkinci bir unsur, çeşitli Akdeniz 'güney'lerinin bölgesel ekonomilerine merkezi kuzeyde olan mali grup ve kurumların egemen olmasıdır. Yakın zamana kadar birçok kişi, bu karşılaştırmaya üçüncü bir unsur eklerdi; sanayinin geç gelişmesi. Ancak, birbirinden çok farklı bir grup Avrupalı iktisat tarihçisinin yakınlardaki çalışmasından sonra, gerçek sanayileşme tarihleri incelen-

diğinde bu iddianın geçerliliği kalmamış gibidir. Temel yeni öykü, kuzey (İngiliz) modeli dokuma öncülüğünde gelişme örüntüsüne uymayan bir güney Avrupa sanayileşme yolunun varlığını vurgulamaktadır. Jordi Nadal, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux ve Luigi de Rosa, sırasıyla Barselona, Marsilya ve Napoli'de ortak ve belirgin bir sanayileşme yolu saptadılar.[1] Bazılarının iddiasının aksine 1870'lerde değil, daha 1830'larda, metalürji, besin işleme ve bitkisel yağ sanayilerinin gelişmesinde yerel girişimcilerin oynadığı role dikkat çektiler. 19. yüzyılın son 30 yılında yaşanan, bu girişimlerin 'kuzey' sermayesi tarafından sömürgeleştirilmesi ve sömürge değişim ağlarına (örneğin Batı Afrika yer fıstığı değişimine) katılmasıydı. 19. yüzyıl Mısır, Lübnan ve Osmanlı girişimcilerinin bu örüntülere uyup uymadığı henüz irdelenmemiştir. Ancak, bu kitaptaki çeşitli makaleler, bu eğilimlerin belli kentlerde nasıl geliştiğine ilişkin bilgiler sunmaktadır. Genelde, yabancı (özellikle Fransız) çıkar gruplarının vesayeti altında ya da onlarla ortaklık içinde, kendi ekonomilerinin sanayileşmesine katıldıkları anlaşılmaktadır. Yarı-sömürge örüntüsü belirgin olmakla birlikte, sömürge öncesi Mısır, Tunus ve Osmanlı reform yanlısı seçkinlerinin dünya görüşünün ve tutkularının başka biçimlerde ana hatlarıyla Avrupa-Akdeniz seçkinleri tarafından da paylaşıldığını akılda tutmalıyız. Albert Hourani'nin *Arabic Thought in the Liberal Age* adlı yapıtı, birçok açıdan, bu kozmopolit yönetici grubun bir toplu biyografisidir.[2] Bu kişiler genelde Avrupa'da okumuştu, aralarında İngilizce ve Fransızca konuşurlardı ve genellikle aynı şirketlerin yönetim kurullarında yer alırlardı. Su katılmadık liberallerdi, milliyetçi bakışları Avrupa farklılığına kolayca uyum sağlıyordu. İki dünya savaşı arası dönemde Türkiye'de Mustafa Kemal Atatürk'le başlayan daha köklü popülist ve radikal milliyetçiliklerin ortaya çıkması, bu sınıfın ölüm çanlarını çaldı.

1750'den itibaren modernitenin farklı görünümleriyle sahneye çıkması, Akdeniz bölgesinin kültürel fay hatlarında bir dizi sert mücadeleye yol açtı. *Longue durée* boyunca Akdeniz'de modernite biçimleri üzerinde yaşanan mücadele örüntülerine bakarsak, bütün grupların bölündüğünü ve yarılma hatlarının, bir yandan

varlığını korurken bir yandan da sürekli yeniden şekillendiğini görebiliriz. Herkes etkileniyordu, seçkinler, kilise, işçiler ve köylüler. Mücadeleler özellikle üç önemli alanda odaklanıyordu: devlette dinin rolü, toplumsal cinsiyet (özellikle cinsellik ve kadının kamusal rolü) ve toprak meselesi. Bu mücadelelerin ve yol açtıkları ve açığa çıkardıkları yarılma hatlarının, kendi karmaşık yerel özellikleri dışında, ortak kaynaklardan geldiğini anlamak çok önemlidir.

19. yüzyılda bölgeye modernite gelince, daha önce her yerde etnik kimliğin temel unsurlarından olan dinin yeri, mücadelenin odak noktalarından oldu. Dini karmaşa, hangi inanca bağlılık söz konusu olursa olsun, bölgenin tamamında önemli bir düzenleyici unsurdu ve halen de öyledir. Din, kültürel tektonik plakaların günümüze kadar yontulmasının çerçevesini oluşturmuştur; Braudel'in değerlendirmesi yanlış değildir.[3] Dinin 19. yüzyılda bir kimlik belirteci olarak oynadığı rolü sömürgecilik daha da güçlendirdi. Dilsel milliyetçiliklerin, kimliğin özü olma konumunu dinden kapmış olma iddialarına karşın, bu milliyetçi projelerin bile temel desteğinin merkezini din oluşturmaya devam etmektedir. Ele aldığımız dönemin sonunda, Doğu Akdeniz ticaret kentleri din hatları boyunca kutuplaşma akıntısına karşı duramadı. Selanik'in kaderi bu açıdan, resmin bütününe ışık tutmaktadır.[4]

19. yüzyıl reform projesinin, özellikle de Fransız tipinin bölgeyi geri olarak yaftaladığını ve yok olmaya mahkum gördüğünü belirtmemiz gerekir. Ama, 19. yüzyılda dinsel ve din karşıtı çıkar grupları arasındaki mücadele yalnızca Katolik Avrupa'yı yıkıma uğratmadı. Genellikle kabul edilmemekle birlikte, aynı kültürel çatışma modern Türkiye'nin derin yapısal tarihinde de bir ana motif oluşturur. Tanzimat bürokratları, tıpkı 19. yüzyıl İspanya, Fransa ve İtalya'sındaki liberal bürokratlar gibi, ruhban sınıfında bütün reformların düşmanını görüyor ve dolayısıyla hiç taviz vermiyorlardı. Akdeniz'in iki ucunda ruhban karşıtı duygular İspanyol manastırlarına ve Türk tasavvuf tekkelerine saldırılara dönüşüyordu. Baskı altına alınanların geri dönüşü gibi, şimdi İslamcı gruplar Müslüman Akdeniz boyunca halkçı erdem ve adalet adına, iktidar sahiplerini korkutuyor. Başka bir makalede de belirttiğim gibi,

günümüzde Cezayir'in çektikleri, Cezayir İslamiyetinin merkezi kurumlarını fazlasıyla etkili bir biçimde yıkan bir Jakoben Fransız sömürge devleti bağlamında görülmelidir.[5]

19. yüzyılda Akdeniz'in her yerinde reform projesi, başkalarına karşı kullanılmak üzere bazı grupların denetimine geçti. Devletle ya da Avrupa iş çevreleriyle ayrıcalıklı ilişkileri olanlar genelde orantısız kazanç sağlarken kentli zanaatkârlar ve kırsal tarımcılar her taraftan sıkıştırılmış durumdaydı. Avrupa siyasal denetiminin sağlanmasından sonra, aracı rolü üstlenmeye gönüllü gruplar önemli kazançlar sağlarken, açıkça muhalefet edenler çeşitli biçimlerde siyasal ve ekonomik ayrımcılıkla karşılaştılar. Böylece harekete geçen karmaşık değişimler dizgesi, birbiriyle kesişerek, eski kurulu çıkar gruplarını zayıflatan ve yenilerini kalıba döken güçlü ters akıntılar yarattı. Yaratılan ortamda toplumsal protesto ve direniş verimli bir zemin buldu. Ticaret kentleri, ortaya çıkmakta olan yeni düzenin köşe ve bucaklarında varlıklarını sürdürdüler. Uzun 19. yüzyıl boyunca gerçekleşen dramatik değişimler karşısında şaşırtıcı bir direnç göstermişlerdi; ancak, sonunda, I. Dünya Savaşı'nda eski düzenin çırpınarak çökmesi karşısında ayakta kalamadılar.

Katk da Bulunanlar

İsa Blumi, Department of History, Georgia State University, Atlanta, Georgia, ABD.

Edmund Burke III, Emeritus Profesör, Department of History, California Üniversitesi, Santa Cruz, ABD.

Johann Büssow, Institute of Asian and Oriental Studies, Universität Tübingen, Almanya.

Erkan Gürpınar, Ekonomi Bölümü, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Türkiye.

Vilma Hastaoglou-Martinidis, Emerita Profesör, School of Architecture, Aristoteles Üniversitesi, Selanik, Yunanistan.

Constantin Iordachi, Department of History, Central European University, Budapeşte, Macaristan.

Vangelis Kechriotis (ö. 2015), Tarih Bölümü, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Çağlar Keyder, Ankara Enstitüsü, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, Türkiye ve State University of New York, Binghamton, ABD.

Carla Keyvanian, College of Architecture, Design and Construction, Auburn University, Alabama, ABD.

Biray Kolluoğlu, Sosyoloji Bölümü, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Eyüp Özveren, Ekonomi Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, Türkiye.

Christina Pallini, Department of Architecture, Built Environment and Construction Engineering, Politecnico di Milano , İtalya.

Faruk Tabak (ö. 2009), Sosyoloji Bölümü, Walsh School of Foreign Service, Georgetown University, Washington DC, ABD.

Meltem Toksöz, Tarih Bölümü, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

NOTLAR

DOĞU AKDENİZ'İN HARİTALANMASI: TİCARET KENTLERİ KARTOGRAFYASINA DOĞRU (Sayfa 1-16)

Bu kitabın oluşmasına paha biçilmez yardımları için birçok kişiye teşekkür etmek istiyoruz. Öncelikle, Beyrut'taki atölye çalışmasını düzenlemize yardım eden, Wissenschaftskolleg zu Berlin'den Georges Khalil ve Christine Hoffmann'a teşekkür ederiz. Wissenschaftskolleg'deki çalışmamız sırasında kavramsallaştırdığımız atölyenin planlanması ve toplanmasında Jens Hanssen de büyük rol oynadı. Ayrıca, Gudrun Kramer ve Ulrike Freitag ile yaptığımız çok sayıda tartışmadan çok yararlandık. Kavramsallaştırma, yazma ve derleme aşamalarındaki yardım ve destekleri için Emre Yalçın, Jayne Ansell, Cengiz Kırlı, Zafer Yenal ve Nina Ergin'e; bu çalışmayı Türkçeye kazandıran Neyyir Berktay'a, yayına hazırlanmasındaki katkılarından dolayı Ali Berktay ve Devrim Çetinkasap'a teşekkür borçluyuz.

1 Predgrad Matvejevic, *Mediterranean: A Cultural Landscape* (Berkeley, 1999), s.12.

2 Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert (der.), 'Port-cities of the Eastern Mediterranean, 1800-1914', *Review* xvi/4 (1993); Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century* (Albany, 1988); Ravi Palat, *Pacific–Asia and the Future of the World-System: Contributions in Economics and Economic History*) (Westport,1993).

3 André Raymond, *Cairo* (Cambridge, Mass., 2002); Robert Ilbert, *Alexandrie 1830-1930: Histoire d'une communauté citadine* (Cairo, 1996).

4 Daniel Goffman et. al., *The Ottoman City between East and West: Aleppo, İzmir and Istanbul* (Cambridge, 1999); Leila Fawaz, *Merchants and Migrants in Nineteenth-Century Beirut* (Cambridge, 1983); Jens Hanssen, *Fin de Siècle Beirut: The Making of an Ottoman Provincial Capital* (Oxford, 2005); Mark Mazower, *Salonica: City of Ghosts, Christians, Muslims and Jews, 1430-1950* (New York, 2005).

5 Bu benzerliğin en açık olduğu yer için bkz. 'Introduction: Toward a New Urban Paradigm', Jens Hanssen, Thomas Philipp, Stefan Weber (der.), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire* (Beirut, 2002).

6 Nelly Hanna, *Money, Land and Trade: An Economic History of the Muslim Mediterranean* (The Islamic Mediterranean) (London, 2002); Leila Fawaz, C. A. Bayly (der), *Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean, 1890-1920* (New York, 2002).

7 Bkz. John Friedmann, 'The world city hypothesis', *Development and Change* xvii/1 (1986), s.69-83; John Friedmann, G. Wolff, 'World city formation: An agenda for research and action', *International Journal of Urban and Regional Research* xi/3 (1982), s.309-44; Paul Knox, Peter J. Taylor (der.), *World Cities in a World System* (Cambridge, 1995); Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo* (Princeton, 1991). Fredrick Cooper, 'What is the concept of globalization good for? An African historian's perspective'başlıklı makalesinde (*African Affairs* 100 (2001), s.189-213), küreselleşme için bir Afrika uzamsal çerçevesi oluşturmayı amaçlar.

8 Giovanni Arrighi, 'The Global Market', *Journal of World-System Research* 5 (1999), s. 217-51.

9 Bkz. Ulf Hannerz, 'Cosmopolitans and locals in world culture', Mike Featherstone (der.), *Global Culture* (London, 1990), s.239, 248. Bkz. Ackbar Abbas, 'Cosmopolitan de-scriptions: Shanghai and Hong Kong', *Public Culture* xii/3 (2000), s.711. Diğer bir deyişle, kozmopolitanlığın Batı evrenselciliğiyle özdeşleştirilmesi tehlikesi vardır. Avrupa-merkezliliği eleştirenlerin, kozmopolitanlığın 'gerçekleşmeyi bekleyen bir şey, gelmesi beklenen bir uygulama' olduğunu savunmalarının nedeni budur. Sheldon Pollock et. al., 'Cosmopolitanisms', *Public Culture* xii/3 (2000), s.577-89.

10 Bkz. Abbas, 'Cosmopolitan de-scriptions', s.711. Ayrıca bkz. Pollock et. al., 'Cosmopolitanisms', s.577.

11 Matvejevic, *Mediterranean*, s.14.

12 Ticaret kentinin yaşamında hanların taşıdığı önem için bkz. Wolfgang Müller-Wiener, 'Der Bazar von İzmir: Studien zur Geschichte und Gestalt des Wirtschaftszentrums einer ägäischen Handelsmetropole', *Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft* 27-28 (1980-81), s.432.

13 İzmir'de dinlenme ve sosyalleşme alanlarının dağılımı için bkz. John Kingsley Birge, 'General Information', *A Survey of Some Social Conditions in Smyrna, Asia Minor* (basılmamış metin, Mayıs 1921), s.1-14.

14 Ticaret kentlerinin modernleşmesinde, özellikle de İzmir örneğinde saat kulelerinin önemi için bkz. Biray Kolluoğlu Kırlı, 'Cityscapes and Modernity: Smyrna Morphing into İzmir,' Çağlar Keyder ve Anna Frangoudaki (der.), *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe, 1850-1950* (London, 2007), s.217-35. Beyrut'taki saat kulesinin önemi için bkz. Jens Hanssen, '"Your Beirut is on my Desk": Ottomanizing Beirut under Sultan Abdülhamit II', Peter Rowe ve Hashim Sarkis (der.), *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City* (Munich, 1998), s.56.

15 Cemaat okulları için bkz. Ilias Anagnostakis ve Evangelia Balta (der.) *La Decouverte de la Cappadoce au Dix-Neuvième Siècle* (İstanbul, 1994); ve Rashid Khalidi, 'Society and Ideology in Late Ottoman Syria: Class, Education, Profession and Confession', J. Spagnolo (der.), *Problems of the Middle East in Historical Perspective: Essays in Honour of Albert Hourani* (Oxford, 1992).

16 Bu kozmopolit toplulukların konutlarının yerleşimi için bkz. Fawaz, *Merchants and Migrants*. İstanbul için bkz. Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century* (Los Angeles, 1986).

17 Bu savın 19. yüzyıl İzmir örneği üzerinden daha derinlemesine değerlendirmesi için bkz. Biray Kırlı, *From Ottoman Empire to Turkish Nation State: Reconfiguring Spaces and Geo-bodies* (Doktora tezi, Binghamton University, 2002).

18 İkincisi için bkz. Sheldon Pollock, 'Cosmopolitan and Vernacular in History', *Public Culture* xii/3 (2000), s.602.

19 Liman yapımının çeşitli yön ve mekanizmalarına ilişkin olarak bkz. Sibel Zandi-Sayek, 'Struggles over the shore: Building the quay of İzmir, 1867–1875', *City and Society* xii/1 (2000), s.55-78.

20 Osmanlı İmparatorluğu'nda toprak tasarruf örüntülerindeki bu tip değişimlere ilişkin bölgesel bir bakış açısı için bkz. Meltem Toksöz, *The Çukurova: From Nomadic Life to Commercial Agriculture, 1800-1908* (Doktora tezi, Binghamton University, 2000). Ortadoğu'da mülkiyet değişimini kavramsallaştırmaya dönük yeni bir çalışma için bkz. Roger Owen (der.), *New Perspectives on Property and Land in the Middle East* (Cambridge, Mass., 2001).

21 Akdeniz'de kırsal ve kentsel yerleşimleri birbirine bağlayan aile ağlarını tarih içinde ele alan bir çalışma için bkz. Meltem Toksöz, 'A migrant-merchant family from Mersin: The Mavromatis', Vangelis Kechriotis vd. (der.), *Economy and Society on Both Shores*

of the Aegean (Atina, 2010); Beshara Doumani, 'Adjudicating family: The Islamic court and disputes between kin in greater Syria, 1700-1860', Beshara Doumani (der.), *Family History in the Middle East: Household, Property and Gender* (Albany, 2003), s.173-200; Margaret L. Meriwether, *The Kin who Count: Family and Society in Ottoman Aleppo, 1770-1840* (Austin, 1999).

22 Reşat Kasaba, 'A Time and Place for the Nonstate: Social Change in the Ottoman Empire during the "Long Nineteenth Century"', Joel S. Migdal, Atul Kohli ve Vivienne Shue (der.), *State Power and Social Forces: Domination and Transformation in the Third World* (New York, 1994), ve Reşat Kasaba vd., 'Eastern Mediterranean port-cities and their bourgeoisies', *Review* x/1 (1986), s.121-35. Ağların, ticaret kentlerinin Akdeniz'de böyle özerk alanlar oluşturmasına yardımcı olan özelliklerini çeşitli araştırmacılar ele almıştır. Örneğin bkz. Robin Ostle, 'Alexandria: A Mediterranean cosmopolitan center of cultural production', Fawaz ve Bayly (der.), *Modernity and Culture*; Robert Ilbert, 'International Waters', Robert Ilbert ve Ilios Yannakakis, Jacques Hassoun (der.), *Alexandria 1860-1960: The Brief Life of a Cosmopolitan Community* (Alexandria, 1997), s.12.

23 Meltem Toksöz, 'Ottoman Mersin: The Making of an Eastern Mediterranean Port-Town', *New Perspectives on Turkey* (31) (2004), s.71-91.

24 Çağlar Keyder, 'Peripheral Port-Cities and Politics on the Eve of the Great War', *New Perspectives on Turkey* (20) (1999), s.13-37.

25 Milliyetçi tarih yazımlarının ötesine geçmeyi başaran ve günümüz Arap uluslarını Osmanlı geçmişlerine bağlayan Arap vilayetleri araştırmacıları, devlet iktidarı ve merkeziyetçilik konusunu istemeden de olsa yeniden gündeme getirdiler. Bkz. Ussama Makdisi, 'Rethinking Ottoman Imperialism: Modernity, Violence and the Cultural Logic of Ottoman Reform', Jens Hanssen, T. Philipp, S. Weber (der.), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire* (Beirut, 2002). Seçkinlerle seçkin olmayanları aynı dinamik süreçlerde bir araya getiren değerli katkılar için bkz. Timothy Mitchell, *Colonising Egypt* (Berkeley and Los Angeles, 1991); Roger Owen, 'Imperialism, globalization and internationalism: Some reflections on their twin impacts on the Arab Middle East in the beginnings of the twentieth and twenty-first centuries', *Occasional Papers, Center for Contemporary Arab Studies, Georgetown University* (Washington DC, 2004). Ayrıca: http://www12.georgetown.edu/sfs/ccas/ccas/www/files/OccPaper_Owen_2004.pdf. 26 Italo Calvino, *Invisible Cities* (New York, London, 1978), s.44. [Türkçesi, Görünmez Kentler, YKY, çev. Işıl Saatçioğlu].

BELLE EPOQUE VE LİMAN KENTLERİ (Sayfa 17-27)

1 Dünya tarihinde İngiliz egemenliği için bkz. Giovanni Arrighi, *The Long Twentieth Century: Money, Power, and the Origins of Our Times* (London, 1995).

2 Örneğin bkz. Daniel Lerner, *The Passing of Traditional Society* (New York, 1958).

3 Hobsbawm'ın burjuva kentine ilişkin yazdıkları bu muzaffer duruşu çok iyi yansıtır: E.J. Hobsbawm, *The Age of Capital, 1848-1875* (New York, 1975).

4 Elbette bu, Manuel Castells'in 20. yüzyıl sonlarındaki yeniden dirilişinde küreselleşmenin nasıl işlediğine ilişkin betimlemesine çok benzemektedir. Bkz. Manuel Castells, *The Rise of the Network Society* (Oxford, 1996).

5 Bkz. Gülnihal Bozkurt, *Batı Hukukunun Türkiye'de Benimsenmesi: Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Resepsiyon* (Ankara, 1996); ve Nathan J. Brown, *The Rule of Law in the Arab World: Courts in Egypt and the Gulf* (Cambridge, 1997).

6 F. F. Conlon, 'Ethnicity in a colonial port city, 1665–1830', D.K. Basu (der.), *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia* (Lanham, 1985), s. 49–53.

7 Devlet tarafından yukarıdan yönetilen modernleşmenin 20. yüzyılda bütün periferi toplumlarının ortak projesi olduğu savunulabilir. Bu kavramın kaynağı için bkz. Barrington Moore, Jr., *Social Origins of Dictatorship and Democracy: Lord and Peasant in the Making of the Modern World* (Boston, 1966).

8 Ticaret hacmindeki artış, Mısır dışında, Osmanlı İmparatorluğu'nda bu kadar etkileyici değildi. Bkz. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800-1914* (Chicago: The University of Chicago Press, 1980), ve Şevket Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820-1913: Trade, Investment, and Production* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987). Bir açıklama için bkz. Çağlar Keyder, 'The agrarian background and the origins of the Turkish bourgeoisie', S. E. Ibrahim, Ç. Keyder ve A. Öncü (der.) *Developmentalism and Beyond: Society and Politics in Egypt and Turkey* (Cairo: AUC Press, 1994).

9 Selanik için, bkz. M. Anastassiadou, *Salonique, 1830-1912: Une ville ottomane à l'âge des Reformes* (Leiden, 1998).

10 Max Weber, *The City* (Glencoe, 1958); Henri Pirenne, *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade* (Princeton, 1952).

11 1838 için bkz. Issawi, *Economic History*; Ç. Keyder ve D. Quataert (der.), *The Impact of the 1838 Trade Convention on Anatolia*, Special Issue of *New Perspectives on Turkey* 7 (1992).

12 Bkz. Faruk Birtek ve Thalia Dragonas (der.), *Citizenship and the Nation-State in Greece and Turkey* (London, 2005) içindeki makaleler.

13 Bkz. Çağlar Keyder, E. Özveren ve D. Quataert (der.), *Port-Cities in the Eastern Mediterranean*, Special Issue of *Review* 16 (1993) içindeki İzmir, Selanik, Trabzon ve Beyrut üzerine makaleler.

14 Benedict Anderson, sömürge zihniyeti zemininde milliyetçi düşüncenin doğuşunu yansıtır. Bkz. *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism* (London, 1993) [Türkçesi, Hayali Cemaatler: Milliyetçiliğin Kökenleri ve Yayılması, Metis Yayıncılık, çev. İskender Savaşır].

15 Mark Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christians, Muslims and Jews, 1430-1950* (New York, 2005).

16 S.T. Rosenthal, *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul* (Westport, 1980).

17 İzmir için bkz. Biray Kolluoğlu Kırlı, 'Cityscapes and modernity: Smyrna morphing into İzmir', Anna Frangoudaki ve Çağlar Keyder (der.), *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe, 1850-1950* (London, 2007).

18 Çağlar Keyder, 'The Consequences of "The Exchange of Populations" for Turkey', Renee Hirschon (der.), *Crossing the Aegean: The Exchange of Populations between Greece and Turkey* (Oxford, 2004).

19 Bkz. Amin Maalouf'un nostaljik kurgusal anlatısı, *Les Echelles du Levant* (Paris, 1996).

20 Ancak, bu bağlantı kurulmamıştır. Dünya kentleri için bkz. Saskia Sassen, *Cities in a World Economy* (Thousand Oaks, 2000).

21 Bu konumlara ilişkin güzel bir irdeleme için bkz. Mark Purcell, 'Citizenship and the right to the global city: Reimagining the capitalist world order', *International Journal of Urban and Regional Research* xxvii/3 (2003).

DOĞU AKDENİZ'DE EKONOMİK VE EKOLOJİK DEĞİŞİM 1550-1850
(Sayfa 29-46)

1 Alfred Crosby, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900* (New York, 1986), s.65-66; Janet Abu Lughod, *Before European Hegemony: The World System AD 1250-1350* (New York, 1989), bölüm 7; Michael W. Dols, *The Black Death in the Middle East* (Princeton, 1977); Frederic Lane, *Venice: A Maritime Republic* (Baltimore, 1973), s.196-201.

2 Maguelonne Toussaint-Samat, *History of Food* (Cambridge, Mass., 1992), s.554; J. H. Galloway, 'The Mediterranean sugar industry', *Geographical Review* lxvii/2 (1977), s.189.

3 Donald Harreld, 'Atlantic sugar and Antwerp's trade with Germany', *Journal of Early Modern History* xii/1-2 (2003), s.162-63; William McNeill, *Venice: The Hinge of Europe* (Chicago, 1974), s.76.

4 Emmanuel LeRoy Ladurie, *Les paysans de Languedoc* (Paris, 1966),c. 1, s.69-73.

5 Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle* (Paris, 1966); Zeki Arıkan, 'Osmanlı İmparatorluğu'nda ihracı yasak mallar (memnu meta)', *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan* (İstanbul, 1991).

6 Halil İnalcık, 'Ottoman state and economy', Halil İnalcık ve Donald Quataert (der.), *A Social and Economic History of the Ottoman Empire* (New York, 1996).

7 Konuyla ilgili ustaca betimlemeler için bkz. Wolf-Dieter Hütteroth, 'The influence of social structure on land division and settlement in Inner Anatolia', Peter Benedict vd. (der.), *Turkey: Geographic and Social Perspectives* (Leiden, 1974), s.19-47; Norman Lewis, *Nomads and Settlers in Syria and Transjordan, 1800-1980* (New York, 1987).

8 17. ve 18. yüzyıllarda 'Akdeniz ürün üçlüsü'nün yaygınlaşan egemenliği konusunda bkz. Faruk Tabak, 'The Waning of the Mediterranean, c. 1560-1860', Eyüp Özveren vd. (der.), *The Mediterranean World: The Idea, the Past and the Present* (Istanbul, 2006), s. 61-83.

9 Akdeniz tahıl piyasalarına ilişkin Venedik haber ve spekülasyonları için bkz. Pierre Sardella, *Nouvelles et spéculations: Venise au début du XVI^e siècle* (Paris, 1948), s.19-20.

10 Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (New York, 1972), c. 1, s. 543-606.

11 Peter Earle, 'The commercial development of Ancona, 1479-1551', *Economic History Review* xxii/1 (1969), s.38-39.

12 R.J. Barendse, *The Arabian Seas* (Armonk, 2002), s. 341-44.

13 Ömer Şen, *Osmanlı Panayırları (18.-19. Yüzyıl)* (İstanbul, 1996).

14 Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century, vol. 2: The Wheels of Commerce* (New York, 1982), s.189.

15 Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism, 15th-18th century, vol. 1: The Structures of Everyday Life* (New York, 1981), s.126-29.

16 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire humaine et comparée du climat: Canicules et glaciers XIII^e–XVIII^e siècle* (Paris, 2004), s.91-181.

17 16. yüzyılda Akdeniz'de kereste ve kıtlık için bkz. J.R. McNeill, 'Woods and warfare in world history', *Environmental History* ix/3 (2000).

18 Bkz. H.H. Lamb, *Climatic History and the Future* (Princeton, 1977). Ayrıca bkz. Ramzi Touchan vd., 'Reconstructions of spring/summer precipitation for the Eastern Mediter-

ranean from tree-ring widths and its connection to large-scale atmospheric circulation', *Climate Dynamics* 25 (2000), s.88-90; ve R. D'Arrigo ve Heidi Cullen, 'A 350-year reconstruction of Turkish precipitation', *Dendrochronologia* 19 (2001), s.169-77.

19 'Başka yerlerde olduğu gibi Akdeniz'de de Ortaçağ daha şanslıydı; su yolları daha boldu ve bir kere daha iyi nehir vadisi toprağına kaynaklık etti [...] 16. yüzyıl dolaylarında denge yeniden diğer tarafa kaydı. Yeniden erozyon başladı, nehirler yaşlı düzlüklerde (kimi zaman 40 metre derinliğinde) kanallar açtı ve orada biriken bütün kum ve çamuru denize taşıdı.' Fernand Braudel, *Memory and the Mediterranean* (New York, 2001), s.11.

20 Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri: Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar* (Ankara, 2001).

21 Xavier de Planhol, *De la plain pamphyliennes aux lacs pisidiens: Nomadisme et vie paysanne* (Paris, 1958); Mübeccel Kıray, 'Social Change in Çukurova: A Comparison of Four Villages', Peter Benedict vd. (der.), *Turkey: Geographic and Social Perspectives*; Francis Beaufort, *Karamanya* (Antalya, 2002), s. 55, 58.

22 Bkz. Emmanuel Le Roy Ladurie, *Peasants of Languedoc* (Illinois, 1972).

23 Haim Gerber, *Social Origins of the Modern Middle East* (Boulder, Co., 1987), s.86.

24 Bruce McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe: Taxation, Trade and the Struggle for Land, 1600-1800* (Cambridge, 1981). 17. yüzyılda ve 18. yüzyılın başlarında Edirne'nin talihindeki değişimler için bkz. Rıfat Osman, *Edirne Sarayı* (Ankara, Birinci baskı 1957, yeniden basım 1989), s.31-39.

25 Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World*, s.41-43.

26 W.W. Rostow, *The World Economy: History and Prospect* (Austin, 1978), s.147.

27 16. yüzyılın ikinci yarısında tam da sıtmanın yayılmaya başladığı sırada Akdeniz'e kininin -ya da Cizvit kabuğunun- gelmesinin, hastalığın nasıl yayıldığının gizemini koruması nedeniyle, kalıcı bir çare oluşturamaması ironiktir. Saul Jarcho, *Quinine's Predecessor: Francesco Tortini and the Early History of Cinchona* (Baltimore, 1993); ayrıca Faruk Tabak, *The Waning of the Mediterranean, 1550-1870: A Geographic Approach* (Baltimore, 2008), bölüm 4.

HARİTALAR VE SAVAŞLAR: 16. YÜZYILDA AKDENİZ'İN HARİTALANMASI
(Sayfa 47-72)

MIT'de birlikte bir seminer dersi verdiğim Heghnar Zeitlian Watenpaugh'a teşekkür etmek istiyorum. O seminerin başında bu soruların bazıları tartışılmıştı. Sonundaki aydınlatıcı konuşma için de Robin A. Greeley'e teşekkür ederim. New York Public Library'nin yardımsever çalışanlarına; haritaları basmama izin verdikleri için Roma'daki Biblioteca Vaticana ve Gabinetto delle Stampe Nazionale'ye teşekkür borçluyum.

1 Sanat ve bilimi ve kartografyayla ilişkilerini içiçe ele alan yaklaşımlara ilişkin bir yorum için bkz. Thomas DaCosta Kauffmann'ın sonuç makalesi, Pamela H.Smith ve Paula Findlen (der.), *Merchants and Marvels: Commerce, Science and Art in Early Modern Europe* (New York, 2002).

2 Bu alanın önde gelenlerinden J.B. Harley'in ölümünden sonra yayımlanan makaleler derlemesi için bkz. J. B. Harley, *The New Nature of Maps: Essays in the History of*

Cartography (Baltimore, 2001). Denis Wood, *The Power of Maps* (New York, London, 1992) bu alanda klasik bir eserdir.

3 Bkz. Mark Monmonier, *How to Lie with Maps* (Chicago, London, 1996) ve kaynakçası; aynı yazar, *Rhumb Lines and Map Wars: A Social History of the Mercator Projection* (Chicago, 2004). Önemini koruyan bir öncü çalışma J. B. Harley'in, 'Maps, knowledge and power' başlıklı makalesidir, D. Cosgrove ve S. Daniels (der.), *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments* (Cambridge, New York, 1988); ve aynı yazar, 'Silences and secrets: The hidden agenda of cartography in early modern Europe', *Imago Mundi* 40 (1988), s. 57-76; aynı makale, William K. Storey, (der.), *Scientific Aspects of European Expansion* (Aldershot, Brookfield, 1996), ve Harley, *The New Nature of Maps*, s. 83-107 içinde de yer alır.

4 Rönesans'ın doğduğu Floransa, aynı zamanda, coğrafi bilgilerin toplandığı ana merkezdi. Bkz. David Woodward, *Maps as Prints in the Italian Renaissance: Makers, Distributors and Consumers* (London, 1996), s.3. Roma ve Venedik'teki basım sektörü için bkz. 'I centri incisori di Roma e Venezia', Fabia B. Salvadori, *Carte, piante e stampe storiche delle raccolte Lafreriane della Biblioteca Nazionale di Firenze* (Rome, 1980).

5 Leonardo'nun planı için bkz. Mario Docci, 'I rilievi di Leonardo da Vinci per la redazione della nuova pianta di Imola', S. Benedetti ve G. Miarelli Mariani (der.), *Saggi in onore di Guglielmo de Angelis d'Ossat*, özel sayı, *Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura* 1/10 (1983-87), s.181-86. Ortogonal ya da diğer adıyla *ichnographic* planlara ilişkin temel makale: John Pinto, 'Origins and Development of the Ichnographic City Plan', *Journal of the Society of Architectural Historians* 35 (1976), s.35-50. Daha yakın tarihli bir çalışma için bkz. David Friedman ve Paul Schlapobersky, 'Leonardo Bufalini's orthogonal Roma (1551)', E. Naginski (der.), *Concerto Barocco*, özel sayı, *Thresholds* 28 (2005), s.10-16, ve kaynakça, s.16, n.1.

6 John Marino, ('Administrative mapping in the Italian states', J. R. Akerman ve D. Buisseret (der.), *Monarchs, Ministers and Maps: The Emergence of Cartography as a Tool of Government in Early Modern Europe* (Chicago, 1992), s. 5-25, geometrik haritaların yaygın kullanımının 16. yüzyılın üçüncü çeyreğinde başladığını savunur. Woodward ise, (*Maps as Prints*, s. 101) bu olgunun daha erken bir tarihte, yüzyılın başına daha yakın bir dönemde gerçekleştiğini öne sürer. Her biri ayrı bir ülkeye odaklanan bir makaleler derlemesi için bkz. James R. Akerman (der.), *Cartography and Statecraft: Studies in Governmental Mapmaking in Modern Europe and its Colonies*, monografi sayısı, *Cartographica* lii/35 (1998).

7 Kent görünümlerinin gelişimine genel bir bakış için bkz. P.D.A. Harvey, *The History of Topographical Maps: Symbols, Pictures and Surveys* (London, 1980); ayrıca bkz. Aynı yazar, 'Local and regional cartography in Medieval Europe', J.B. Harley ve D. Woodward (der.), *Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe and the Mediterranean: The History of Cartography*, c. I (Chicago, London, 1987). Peyzaj tablolarla kartografya arasındaki ilişkiye, yer imgelerinin, bakanları nasıl etkilediğine odaklanan kuramsal bir yaklaşım için bkz. Edward S. Casey, *Representing Place: Landscape Paintings and Maps* (Minneapolis, London, 2002).

8 Kuşbakışı görünümler için temel eser: Juergen Schulz, 'Jacopo de' Barbari's view of Venice: Map making, city views, and moralized geography before the year 1500', *Art Bulletin* lx/3 (1978), s.425-74. Daha yakın tarihli ve daha geniş kapsamlı bir makale için bkz. Lucia Nuti, 'The perspective plan in the sixteenth century: The invention of a representational language', *Art Bulletin* 77 (1994). Genel olarak kent görünümleri hakkında bkz. Naomi Miller, *Mapping the City: The Language and Culture of Cartography in the Renaissance* (London, New York, 2003).

9 Bu konudaki temel eser: Elizabeth L. Eisenstein, *The Printing Press as an Agent of Change: Communications and Cultural Transformations in Early-Modern Europe*, 2 cilt (Cambridge, New York, 1979); ve kısaltılmış biçimi: *The Printing Revolution in Early Modern Europe* (Cambridge, New York, 1983).

10 Genel olarak basılı görsellerin gelişimi, üretimi ve dağıtımı için bkz. David Landau ve Peter Parshall, *The Renaissance Print, 1470-1550* (New Haven, London, 1994). Kitap önemli sanatçıların yapıtlarının kaliteli baskılarına odaklanmakla birlikte, 240-44. sayfalarda basılı haritalar da kısaca ele alınmaktadır. Ayrıca baskı teknik ve malzemelerini ve bu zanaatla uğraşan belli başlı kişi ve kentleri sıralayan bir eser için bkz. Michael Bury, *The Print in Italy, 1550-1620* (London, 2001). Haritaların teknik özellikleri için bkz. David Woodward (der.), *Five Centuries of Map Printing: The Kenneth Nebenzahl Jr. Lectures in the History of Cartography at the Newberry Library* (Chicago, 1975).

11 Portolanların güvenilirliğinde modern zamanlara kadar fazla bir gelişme olmadı; bkz. Tony Campbell, 'Portolan charts from the late thirteenth century to 1500', Woodward Harley, *Cartography in Prehistoric, Ancient and Medieval Europe*, s.371, ve kaynakça için n.5. Makalenin tamamı portolan konusuna ciddi bir giriş niteliğindedir. Portolanlara ilişkin, kapsamlı ve bol resimli bir eser için bkz. Michel Mollat du Jourdin ve Monique de la Roncière, *Sea Charts of the Early Explorers: 13th to 17th Century* (New York, 1984); Fransızca aslı: *Les portulans: Cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle* (Freiburg, 1984). Osmanlı deniz haritalarına odaklanan ama genel olarak da portolanları ele alan bir kitap için bkz. Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus: The Khalili Portolan Atlas* (London, 1996).

12 Corradino Astengo, *La cartografia nautica mediterranea dei secoli XVI e XVII* (Genoa, 2000), s.12-15.

13 Roma'da, portolanların ucuz baskıları yapıldı, ancak ticari açıdan başarılı olmadı. Astengo, *La cartografia nautica*, s.15-24.

14 Yıllar içinde yayımlanan ve yakın zamanda, coğrafi keşiflerin kartografya üzerindeki kültürel ve teknik etkilerini saptamayı amaçlayan bir kitapta toplanan makaleler için bkz. W.G.L Randles, *Geography, Cartography and Nautical Science in the Renaissance: The Impact of the Great Discoveries* (Aldershot, 2000). Özel olarak haritaların sunduğu kanıtlara dayanan bir yaklaşım için bkz. Thomas Suàrez, *Shedding the Veil: Mapping the European Discovery of America and the World, Based on Selected Works from the Sidney R. Knafel Collection of Early Maps, Atlases, and Globes, 1434-1865* (Singapore, Rever Edge, 1992).

15 Bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe*; ve Almagià, Roberto, *Monumenta Cartographica Vaticana: Carte geografiche a stampa di particolare pregio o rarità dei secoli XVI e XVII esistenti nella Biblioteca Apostolica Vaticana*, c. II (Vatican, 1948).

16 Bunun bir istisnası, Venedik'te baskı sayısının doruğa ulaştığı yıllardan olan 1566'da yapılan tarihli 36 baskıdan sekizinin (yani neredeyse dörtte birinin) Osmanlılarla olan savaşlara ilişkin olduğuna dikkat çeken David Woodward'dur. Geri kalanların 19'u çeşitli ülkelerin haritalarıydı, ikisi Avrupa biri de dünya haritasıydı. David Woodward, 'Foreword', Albert Ganado, *Valletta: Città Nuova, A Map History (1566-1600)* (San Gwann, 2003), s.xii-xiii. Başka bir hesaplamaya göre, bu dönemde basılan haritaların yaklaşık üçte biri kent görünümüdür ve önemli bir bölümü savaş ve kuşatmaları göstermektedir. Yazar, bu tahmini, en büyük koleksiyonlardan biri olan Bibliothèque Nationale koleksiyonuna dayandırmakta, Osmanlı savaşlarına ise açık bir şekilde değinmemektedir. Marcel Destombes, *Les Cartes de Lafreri et assimilées 1532-1586 du Département des Estampes de la Bibliothèque Nationale*, Extrait de *Nouvelles de L'estampe* 5 (1970), s.1.

17 Enrico Stumpo, *La Gazzetta de l'anno 1588* (Florence, 1988) içinde giriş niteliğinde bir makale ve 1588'de yayımlanan *avviso*'ların içeriği yer almaktadır.

18 David Woodward, 'Foreword', Albert Ganado ve Maurice Agius-Vadalà, *A Study in Depth of 143 Maps Representing the Great Siege of Malta of 1565*, 2 cilt (San Gwann, 1994), s.xiii. Aynı yazar, Paolo Forlani'nin bir baskıyı hazırlama süresine ilişkin de bir tahminde bulunmaktadır: günde 100 santimetrekare kazıyan Forlani, orta yoğunlukta küçük bir haritayı üç günde tamamlamaktadır. David Woodward, 'Paolo Forlani: Compiler, Engraver, Printer, or Publisher?', *Imago Mundi* 44 (1992), s.45-64. Kuşatmanın ilk haritalarından biri, Niccolò Nelli tarafından yapılmıştır ve 1565 yılı Haziran ayı ortalarında dağıtıma girdiği tahmin edilmektedir (Osmanlı donanması Malta'ya 18 Mayıs'ta varmıştı). Bkz. Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, s.3-10 ve tahmin için s.4-5.

19 Bkz Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, s.xvii; ve Ganado, *Valletta*, s.xvii.

20 Woodward, 'Foreword', *A Study in Depth*, I, s.xiii.

21 Bu harita konusunda bkz. Roberto Almagià, *Monumenta Cartographica*, s.105, n.48. Salvadori, (*Carte, piante e stampe*, s.25, n.67) haritanın kataloglandığı kaynakların listesini de vermektedir. Antonio Lafreri (ya da Antoine Lafréry)için, bkz. Aynı kitapta 'I centri incisori di Roma e Venezia'; Woodward, *Maps as Prints*, bölüm 2; en yakın tarihli olarak da Peter Parshall, 'Antonio Lafreri's *Speculum Romanae Magnificentiae*', *Print Quarterly* xxiii/1 (2006), s.3-28, kaynakça s.3, n.2.

22 *Isolarii* üzerine kısa giriş niteliğinde bir makale: Elizabeth Clutton'un katkısıyla, P.D.A. Harvey: 'Local and regional cartography,' s.482-84. Makale, Buondelmonti'nin, 1420 dolaylarında derlenen ve bilinen ilk *isolario* olan *Liber Insularum Arcipelagi* adlı eserine odaklanmaktadır.

23 Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, s.xviii.

24 Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, n.23, s.79-85. Yazarlar, haritanın Roma'daki Palombi basımevinde Ekim 1565'te basıldığını tahmin etmektedir. Ayrıca bkz. Roberto Almagià, *Monumenta Italiae Cartographica*, 33a (XI).

25 Orlandi'nin doğum yeri bilinmemektedir. 1590-1640 arasında çok verimli bir dönem geçirmiştir. Önce, en azından 1613'e kadar Roma'da, sonra da Napoli'de çalıştı. Harita üretiminin 1600-04 yılları arasında olduğu ve doruk noktasına 1602'de ulaştığı düşünülmektedir. Halen, Orlandi'nin o yılın damgasını taşıyan 39 haritası bulunmuştur, Malta limanını gösteren harita bunların arasındadır. Bu baskıda Orlandi adını ve tarihi Lafreri'nin adının yukarısına eklemiştir. Bu harita konusunda ve özgün baskının tahmin edilen tarihi için bkz. Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, n.51a, s.243-45; Orlandi hakkında kaynakça için ise s.243, n.2.

26 Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, I, n.50, s.237-40. Cassar için bkz. n.103, s.434-38.

27 Jean de Valette'in, 1565 kuşatmasındaki rolünü vurgulayan bir biyografisi için bkz. Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, II, s.9. Şükran törenlerine ilişkin haberler c. I, s.xv-xvi'da yer almakta ve kaynak gösterilmemektedir.

28 Kısa bir biyografi için bkz. Ganado ve Agius-Vadalà, *A Study in Depth*, II, s.11.

29 Bkz. Valeria Bella ve Piero Bella, *Cartografia Rara: Antiche carte geografiche, topografiche e storiche dalla collezione Franco Novacco* (Milan, 1986), s.146. Ayrıca bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.77, n.233.

30 Almagià, *Monumenta Cartographica Vaticana*, s.3, Cornelisz Anthonisz'in katılımını belgeler.

31 Salamanca'nın adının başharfleriyle gösterişli bir şekilde süslenmiş olan bu baskı Bella, *Cartografia Rara*, s.12 içinde yeniden basılmıştır.

32 Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.xi-xii; Almagià, *Monumenta Cartographica*, s.115-20; Parshall, 'Antonio Lafreri's *Speculum*,'s.4-9.

33 Güney, Musi baskısında 'Mezo Giorno', Cezayir görünümünde ise 'Mezo Di' sözcükleriyle gösterilmiştir, ikisi de İtalyanca 'gün ortası' anlamına gelir.

34 Yazının tamamının anlamı şudur: 'Beyler, Cezayir'in İtalya ve İspanya karşısındaki konumunun 'A' ile işaretli alanda olduğuna ve dolayısıyla bu çizimin her yönü ve her orantısıyla gerçekçi olduğunu ve kentin bu noktadan görünümünü yansıttığına lütfen dikkat edin'.

35 Bkz. tıpkıbasımı: *Civitates Orbis Terrarum: Beschreibung und Contrafactur der vornembster Stät der Welt, von Georg Braun und Franciscus Hogenberg*, 6 cilt, (Plochingen, 1966), c. II, s.58.

36 Bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.78, n.235; Egon Klemp, *Africa on Maps Dating from the Twelfth to the Eighteenth Century* (Leipzig, 1968), s.37.

37 *Civitates Orbis Terrarum*, c. 2, s.59.

38 İlk burç, '*La religione di S.to Joanni*'ye, Malta Şövalyeleri'nin resmi adı olan St. John Tarikatı'na adanmış. Saatin tersi yönündeki ikinci burç '*Andrea Deoria*'ya, sonraki ikisi ise sırasıyla Sicilya Naibi 'S.or Vicere', Don Garcia de Toledo'ya ve Mantua Dükü 'S.or Andrea Gonzaga'ya adanmış.

39 Duchetti'nin çalışmasının en yoğun olduğu dönem 1581 ile öldüğü 1585 arasındaydı. Bkz. Parshall, 'Antonio Lafreri's *Speculum*', özellikle s.22-24.

40 Ortaklık ve katkıda bulunanlar hakkında bkz. Woodward, *Maps as Prints*, s.44; A. Bertolotti, *Artisti francesi in Roma nei secoli XV, XVI e XVII* (Mantua 1886, yeniden basım Bologna, 1975).

41 Özgün plakadan eskimiş olduğu tahmin edilebilecek olan açıklamayı ya Duchetti ya da Orlandi çıkarmış, bu açıklamanın varlığı, çizimin ana unsurlarını gösteren harflerden anlaşılıyor.

42 Haberi sekreteri, Rodos Şövalyeleri Büyük Üstadı'na göndermişti. *Avviso* hakkında bilgi için bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.78, n.236.

43 Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.48-49. Ayrıca bkz. Bella, *Cartografia Rara*, s.64.

44 Bu harita için bkz. Giuseppe Fumagalli, 'La più antica pianta di Tripoli', *Accademie e Biblioteche d'Italia* 6 (1932-33), s.28-40. Fumagalli, baskının ilk olarak Venedik'te yapıldığı konusunda önceki yazarlarla aynı görüştedir. Ayrıca bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe*, s.78; Bella, *Cartografia Rara*, s.145.

45 Uzunluk gösteren sayılardan önce yer alan 'ca.' harfleri, kabaca 2,2 metrelik bir Roma ölçü birimi olan *canne*'nin kısaltmasıdır. Baskı gerçekten önce Venedik'te yapıldıysa, bu ölçümler Roma'da yeniden basıldığında eklenmiş olmalıdır.

46 Çember şeklinde dizilmiş beş yuvarlaktan oluşan ve kara ordusunun bayraklarında görülebilen Floransa armasının tanınması özellikle kolaydı. Diğer armalar için bkz. Fumagalli, 'La più antica pianta', s.32.

47 Fumagalli, 'La più antica pianta', s.34.

48 Fumagalli, 'La più antica pianta', s.34. Fumagalli, baskının Lafreri'nin arşivinde yer aldığını belirtmektedir. Lafreri'nin plakalarını yeniden basan Claudio Duchetti'nin damgasını taşıyan örnekler de vardır.

49 Örneğin bkz. Numa Broc, *La Geografia del Rinascimento* (Modena, 1989), s.25. Fransızcası: *La géographie de la Renaissance* (Paris, 1986).

50 Jerry Brotton, *Trading Territories: Mapping the Early Modern World* (London, 1997). Brotton farklı örnekleri ele almakta ama benzer sonuçlara ulaşmaktadır. Giriş niteliğinde yorumları için bkz. s.17-45.

51 Brotton, *Trading Territories*, s.34, ve 'Disorienting the East: The geography of the Ottoman empire' başlıklı bölüm, s.87-118.
52 Bkz. Destombes, *Les Cartes de Lafreri*, s.23; sonraki baskılar için bkz. Salvadori, *Carte, piante e stampe storiche*, s.102, n.306.

DOĞU AKDENİZ'DE COĞRAFİ ALANLAR, LİMAN PEYZAJLARI VE MİMARİ: SELANİK, İSKENDERİYE, İZMİR
(Sayfa 73-94)

Bu makalede, İskenderiye ve Selanik üzerine yapılmış ve danışmanım Prof. Antonio Acuto'nun değerli yardımına çok şey borçlu olan 10 yıllık bir araştırmaya dayanmaktadır. Bu araştırmanın bir bölümü, *Architecture and City Reconstruction in the Eastern Mediterranean: Alexandria and Thessaloniki* (Venice School of Architecture IUAV, 2001) başlıklı doktora tezimde kullanılmıştır. Bu çalışmanın İzmir'e ilişkin bölümü, Alexander S. Onassis Public Benefit Foundation tarafından verilen bir burs sayesinde gerçekleşebilmiştir.

1 19. yüzyılda Doğu Akdeniz'de demiryolu ve liman konusunda gerçekleştirilen gelişmelere genel bir bakış için Vilma Hastaoglou-Martinidis'in bu kitaptaki makalesine bakınız. Ayrıca bkz. Vilma Hastaoglou-Martinidis, 'The advent of transport and aspects of urban modernization in the Levant during the nineteenth century', R. Roth ve M.N. Polino (der.), *The City and the Railway in Europe* (Aldershot, 2003).
2 Osmanlı kentlerinin çoğunda, cemaat, aynı dinden olan ve dini yetkilileri tarafından temsil edilen, kendi kendini yöneten bir insan grubu olarak kabul edilirdi. Koloni, aynı ülkeden gelmiş ve konsolosluk tarafından temsil edilen bir insan grubuydu. Bir dini cemaate mensup olmak kimliği ifade ederdi, bir ulusun yurttaşı olmak ise korunma anlamını içerirdi. 1915 yılı dolaylarında E. M. Forster, İskenderiye'de 'modern ticaret cemaatleri'nin, 'dini bir dogma değil, bir milliyet ifadesi olarak' gördüklerini belirtiyordu. Bkz. Edward Morgan Forster, *Alexandria: A History and a Guide* (Gloucester, 1968), s.227. Daha yakın tarihte, Fransız tarihçi Robert Ilbert'in, Osmanlı liman kentlerini niteleyen bileşik toplumsal dokulara tek tek örnekler temelinde yaklaşılmasını önerdiği anlaşılmaktadır. Bkz. Robert Ilbert, *Alexandrie 1830-1930* (Cairo, 1996).
3 Robert Ilbert (der.), *Alexandrie entre deux mondes. ROMM* 46 (1987).
4 Michael Reimer, *Colonial Bridgehead: Government and Society in Alexandria* (Cairo, 1997).
5 Michael Haag, *Alexandria: City of Memory* (New Haven and London, 2004).
6 Robert Ilbert ve Ilios Yannakakis (der), *Alexandrie 1860-1960: Un modèle* éphémère de convivialité: Communautés et identité cosmopolite (Paris, 1992).
7 Marie-Carmen Smyrnelis (der.), *Smyrne, la ville oubliée? 1830-1930* (Paris, 2006).
8 Enis Batur (der.), *Three Ages of İzmir: Palimpsest of Cultures* (İstanbul, 1993).
9 Center for Asia Minor Studies, *Smyrna: Metropolis of the Asia Minor Greeks* (Alimos, 2002).
10 Kostis Moskof, *Thessaloniki 1700-1912: A Cross-Section of the Bazaar-City* (Athens, 1974) [Yunanca].

11 Gilles Veinstein (der.), *Salonique 1850-1918: La 'ville des Juifs' et le réveil des Balkans* (Paris, 1993).

12 Paul Risal, *La ville convoitée: Salonique* (Paris, 1924).

13 Mark Mazower, *Salonica, City of Ghosts: Christian, Muslim and Jews, 1430-1950* (London, 2004) [Selanik Hayaletler Şehri, Alfa Yayıncılık, çev. Gl Çağalı Güven, 2013].

14 Bu görüş, Marie-Carmen Smyrnelis tarafından, doktora tezinde açıkça dile getirilmektedir. Bkz. Marie-Carmen Smyrnelis, *Une société hors de soi: Identités et relations sociales à Smyrne aux XVIII et XIX siècles* (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 2000), s.27.

15 Forster, *Alexandria*, s.xv.

16 Kıstak kentleri, buluşma noktası üzerinde iki denizi birbirine bağlayan yollar üzerine kurulmuş limanlardır ve karada çok içerilere uzanan başka yollara bağlanırlar: Adriyatik ile Karadeniz arasında Via Egnatia; Mısır'dan geçerek Akdeniz'le Kızıl Deniz'i birleştiren karayolu ya da Anadolu platosundan geçerek Akdeniz'le Basra Körfezi'ni birleştiren yol gibi...

17 Kalamarya, başlangıçta Selanik'in bütün doğu varoşlarını kapsardı, bugün ise Selanik'in doğusundaki belediyelerden biridir.

18 Dönmeler, İzmirli bir haham olan Sabetay Zevi'yi izleyerek 17. yüzyıl ortasında İslamiyet'i seçen Yahudilerdir.

19 'Selanik'in iş merkezinin yanında yeni Kalamarya kenti yer alır; burası İstanbul'daki adalara benzeyen, her biri kendi büyük bahçesi içinde yer alan villalardan oluşan, Levant'a özgü ayrı bir konut alanıdır.' Bkz. Jovan Cvijic, *La Péninsule Balkanique* (Paris, 1918), s.200.

20 Şimdi Sintrivaniou Meydanı olan o dönemin Kalamarya kapısı, Karaburnaki'ye giden Sefer Bulvarı, Hortazidon Caddesi ve Hastane Caddesi ile bugün Konstantinopulos Caddesi'ne uzanan Ordu Bulvarı'nın ana başlangıç noktasıydı.

21 1839'dan sonra, Osmanlı hükümeti, imparatorluğu canlandırma ve çokkültürlü yapısını güçlendirme çabası içinde kapsamlı bir kurumsal, ekonomik ve toplumsal reform programına girişti. Avrupa ülkelerinde başarılı olmuş çözümlere yönelen bu reformlar arasında idarenin merkezileşmesi, devlet aygıtının modernleşmesi, toplumun Batılılaşması ve adalet ve eğitimin laikleşmesi vardı. Bkz. Paul Dumont, 'La période des Tanzîmat (1839-1878)', R. Mantran (der.), *Histoire de l'Empire ottoman* (Paris, 1989). Bana çok değerli yardımlarda bulunan Vassilis Colonas ve Alexandra Yerolympos, Osmanlı döneminde Selanik'te mimari ve kent planlaması üzerine çalışan ilk araştırmacılar arasındadırlar. Çok sayıda eserleri arasında özellikle bkz. Vassilis Colonas, *Greek Architects in the Ottoman Empire* (Athens, 2005); Alexandra Yerolympos, *Between East and West: Thessaloniki and Northern Greek Cities in the late 19th Century* (1997; Salonica, 2004) [Yunanca].

22 Bu kompleks, Kuduz Enstitüsü'nü, bir sanatoryumu ve gizemli paşanın bir zamanlar bir tür tarım deliliği olup şimdi harabeye dönmüş olan bahçesini kapsıyordu.

23 Hastane Caddesi'nin günümüze kadar kalan bölümünün adı artık G. Lambraki Caddesi'dir.

24 Bu ad o dönemde takılmıştır.

25 Bu güçlü ifadeyi E. M. Forster İskenderiye'nin doğu varoşlarını betimlemek için kullanmıştır.

26 Chatby'nin 1920'deki görünümü, İtalyan yazar Fausta Cialente'nin, tamamı Chatby, Sidi Gaber, deniz ve Mahmudiye Kanalı arasında geçen romanında çok iyi betimlenmektedir. Bkz. Fausta Cialente, *Cortile a Cleopatra* (Milan, 1962).

27 Bkz. D. A. Zivas, S. Rautopoulos, M. Sakka ve I. Kossenas, *Preliminary Study for the Foundation of a Greek University in Alexandria*, NTUA, Athens, July 1993.

28 Rum cemaati kompleksi, Benaki Aşevi'ni, bugün Kıbrıs Konsolosluğu olan Manna Terk edilmiş Çocuk Evi'ni, Soter futbol sahasını ve Yunan Kulübü'nü içeriyordu.

29 Forster, *Alexandria*, s.178-79.

30 Bkz. Labib Gabr, Ali, 'L'architecture contemporaine', *L'Art Vivant* (1930, Mısır özel sayısı), s.563-66.

31 Faşist felsefeye içkin olan milliyetçi tutumu ve yeni politik kavramın göçe uygulanışını yansıtan, 1920'lerin başında ortaya çıkan, 1928'de Mussolini tarafından onaylanan bir kurum. Göçmenlerin, anavatanın çıkarlarını geliştirmek için, Roma'nın otoritesine bağlı sıkı bir siyasal güç oluşturması bekleniyordu.

32 Anaokulu, ilkokul, yatılı okul, liseler, kütüphane, kapsamlı spor tesisleri, konservatuar ve 2000 kişilik bir tiyatro içermesi öngörülüyordu. Son ikisi hiç yapılmadı. Bkz. Giuseppe Galassi, 'Le nuove scuole italiane', *Il Giornale d'Oriente* (Şubat-Mart 1933, Kral Vittorio Emanuele III'ün Mısır ziyareti özel sayısı), s.15.

33 II. Dünya Savaşı'nda Yunan Hastanesi, Girit, Tobruk ve Batı Çöl Savaşları'nda yaralanan binlerce askeri kabul etti. Nazilerin Nisan 1941'de Yunanistan'ı işgal etmesinden sonra, hastanenin bir bölümü Yunan Ordusu tarafından yönetildi.

34 Bkz. 'Verso il compimento di un fervido voto della Colonia', *Messaggero Egiziano*, 12 Ekim 1920, s.1-2.

35 Bkz. Jean-Pierre Épron, *Comprendre l'éclectisme* (Paris, 1997).

36 Eski Selanik için bkz. *Thessaloniki, Queen of Philip: Studies on Ancient Thessaloniki* (Salonica, 1985); Nicholas Hammond, *A History of Macedonia* (Oxford, 1972-1988). İskenderiye'deki yeni arkeolojik çalışmalar için bkz. Jean-Yves Empereur, *Alexandrie redécouverte* (Paris, 1998); Evaristo Breccia, *Alexandrea ad Ægyptum* (Bergamo, 1914); Anthony de Cosson, *Mareotis* (London, 1935). Eski İzmir için bkz. Cecil J. Cadoux, *Ancient Smyrna: A History of the City from the Earliest Times to 324 AD* (Oxford, 1938).

37 Antigonus (MÖ 381-301), Lysimachus (MÖ 355-282), Cassander (yaklaşık MÖ 350-298) ve Ptolemaios (MÖ 367-282) İskender'in generalleriydi; *Diadokhi* (halefler) olarak da bilinirlerdi. İskender'in MÖ 323'te ölmesinin ardından, generaller zapt edilen toprakları bölüşmek için savaştılar. Antigonus Suriye'yi, Küçük Asya'yı ve Mezopotamya'yı aldı; Lysimachus Trakya'yı ve çevresini aldı ve Antigonus'u İpsos'ta yendikten sonra (MÖ 301) iktidarını Küçük Asya'ya da genişletti. Cassander Makedonya'nın denetimini ele geçirdi. Ptolemaios İskenderiye'den Mısır'ı yönetti.

38 İskenderiye Nil'e Canopus'taki ağızla bağlıydı. Bu ağız 12. yüzyılda alüvyonla dolarak kapandı. Nehrin taşkınlarıyla beslenen, üzerinde seyredilebilen ve bugüne göre çok daha büyük olan Maryut Gölü, bir diğer bağlantı oluşturdu.

39 Eski Selanik'in ilk kent planının Via Egnatia'dan yukarıya doğru olan bölgeyi dikkate mi aldığı yoksa Via Egnatia'dan deniz kıyısına doğru mu uzandığı sorusu henüz yanıtlanmamıştır. Bkz. M.Vickers, 'Towards a Reconstruction of the Town Planning of Roman Thessaloniki', *Thessaloniki: Queen of Philip*, s.466-76. Ayrıca bkz. Aristotelous, *Redesign for the Civic Axis of Thessaloniki*, Organization for the Cultural Capital of Europe (Thessaloniki, 1997) içinde, kentin tarih içindeki gelişimine ilişkin bölüm.

40 Heptastadium Ptolemaios tarafından, anakarayı Pharos Adası'yla birleştirmek için yapılmış, yedi *stadia*, yani 1295 metre uzunluğunda bir setti.

41 Eugenio Turri, *Il paesaggio come teatro: Dal territorio vissuto al territorio rappresentato* (Venice, 1998).

42 Bkz. *Description de l'Égypte: Planches* (1809-1822; Paris, 1988).

43 Bkz. Halford Lancaster Hoskins, *British Routes to India* (1928; New York, 1966); Lionel Wiener, *L'Égypte et ses chemins de fer* (Bruxelles, 1932).

44 Bkz. Yakup Bektaş, 'Distant ties: Germany, the Ottoman Empire and Construction of the Baghdad Railway', *Technology and Culture* xlv/4 (2004), s.872-74.

45 Osmanlı sarayının teknik danışmanı, Alman demiryolu mühendisi Wilhelm von Pressel, Bağdat Demiryolu'nun yapımıyla sonuçlanan olaylarda kilit role sahipti. Bkz. Wilhelm von Pressel, *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie* (Zurich, 1902). Ayrıca bkz. Earle Edward Mead, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway* (New York, 1924).

46 İzmir, demiryolundan, Anadolu'nun tamamına göre çok daha iyi yararlanıyordu. 1866'da açılan İzmir-Aydın hattı ve 1867'de açılan İzmir-Kasaba hattı, 1880'lerin sonunda Bağdat sistemine bağlandı.

47 Via Egnatia'nın ve Vardar Vadisi yolunun önemini yeniden kazanmasına dönük ilk demiryolu projeleri konusunda bkz. Ami Boué, *Sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe* (Vienna, 1852). Makedonya'da demiryolu yapımına ilişkin genel bir bakış için bkz. Basil Gounaris, *Railways over Macedonia, 1870-1912* (New York, 1993).

48 Girardin Saint-Marc, 'Del destino delle città: Costantinopoli, Alessandria, Venezia e Corinto', *Annali universali di statistica, economia pubblica, storia e viaggi* 67 (Ocak-Mart 1841), s.72-82.

49 Modern Mısır'ın kurucusu kabul edilen Mehmet Ali (Kavala, Makedonya, 1769-Kahire, 1849) 1805-1849 arasında iktidardaydı. Kapsamlı siyasal ve askeri faaliyetinin yanı sıra, idari, ekonomik ve kültürel girişimleri ülke tarihine iz bıraktı. Başka şeylerin yanı sıra, bugünkü Mısır topraklarını şekillendiren geniş bir bayındırlık programına girişti. Uzak görüşlü su politikası, bir yandan tarımın toparlanmasını ve sanayinin gelişmesini sağlarken Mısır'ın uluslararası alandaki rolünü de güçlendirdi ve bütün ülkeyi harekete geçirdi. Bu dönemde Nil ve İskenderiye, birbirini tamamlayan iki yapım önceliğini oluşturuyordu. Nil bütün bölgenin tek su kontrol aracı olacaktı. Yeniden yapılan ve Mahmudiye Kanalı'yla Nil'e bağlanan İskenderiye, Avrupa için bir köprübaşı ve garnizon kent olacaktı. 1841'de, İngiltere ve Avusturya, Mehmet Ali'yi, askeri zaferlerle kazandığı toprakları bırakmak, tarım ürünleri üzerindeki tekelini kaldırmak ve serbest ticarete geçmek zorunda bıraktıklarında, İskenderiye Batı dünyasının yörüngesine kesin olarak girdi. Kente taşınan Avrupalı sayısı her geçen gün arttı ve bu, inşaat faaliyetinde büyük bir artışa yol açtı.

50 Henry Charles Woods, 'Trieste, Salonica and Smyrna', *The Fortnightly Review* (May 1921), s.815-25.

51 Lozan Anlaşması (1923) Türkiye'de yaşayan Rum Ortodoks dinine mensup Türk vatandaşları ile Yunanistan'da yaşayan Müslüman Yunan vatandaşları arasında zorunlu nüfus mübadelesi yapılmasını gerektiriyordu.

52 Bu iddialı projenin mimarı Kostantin Karatodori idi. İzmir Üniversitesi'ni planlarken, en iyi İngiliz üniversitelerinin örneğini izledi. Yalnız sağlam bilimsel ve teknik eğitim verilmesini değil, Doğu Akdeniz'in çok sayıda etnik ve dini kültürü arasında olumlu bir temas kurulmasını teşvik etmeyi de amaçlıyordu. Avrupa ve Amerika'nın en iyi kütüphanelerini örnek alan modern bir üniversite kütüphanesi kurulmasına büyük önem veriyordu.

53 Bağımsız Balkan devletlerinin kurulması, 1890 yılı dolaylarında Selanik'e yerleşen ilk mülteci dalgasını yaratmıştı. Selanik'in 1912'de Yunanistan tarafından ilhak edilmesinden sonra, göç hareketleri yoğunlaştı: Türkiye, Bulgaristan, Sırbistan ve Kafkasya'dan Rumlar geldi; kentin geleceğini belirsiz gören bazı Yahudi girişimciler ayrıldı; Slav Makedonyalılar Bulgaristan'a gitti; Türkler Balkanları terk ederek Türkiye'ye yerleşmeye

gitti. 1915'te, büyük bir grup Fransız ve İngiliz askerinin Selanik'e çıkmasının ardından, kent Antant devletlerinin Makedonya cephesindeki askerî harekâtının merkezi haline geldi. 19. yüzyılın ikinci yarısında İzmir de benzer bir istikrarsızlık içindeydi. Rusya ve Balkanlardan Müslüman mültecilerin gelmesi, göç baskısını o kadar arttırdı ki, Mayıs 1914'te, nüfus değişimi konusunda uluslararası bir anlaşmaya gidilmesi önerileri yapılıyordu. I. Dünya Savaşı ve birleşik müttefik donanması, bazı Rumların gitmesine, bazılarının da İzmir'den Anadolu'nun iç kesimlerinden İzmir'e gitmesine neden oldu. Bazı Yahudiler, Yunan idaresi sırasında kentten ayrıldı, Rum, Ermeni ve Avrupalılar ise yangından sonra kenti terk etti. Bkz. Evangelia Achladi, 'De la guerre à l'administration Grecque: La fin de Smyrne cosmopolite', Smyrnelis: *Smyrne*.

54 Bkz. Pierre Lavedan, 'Un problème d'Urbanisme: La reconstruction de Salonique', *Gazette des Beaux-Arts* (1922), s.231-48.

55 Bkz. Lavedan, 'Un problème d'Urbanisme'.

56 Biray Kolluoğlu İzmir'in yeniden inşasının ulus inşası sürecinin bir parçası olarak taşıdığı önemi vurgular. Bkz. Biray Kolluoğlu Kırlı, 'The Play of Memory, Counter-Memory: Building İzmir on Smyrna's Ashes', *New Perspectives on Turkey* 26 (2002), s.1-28.

57 Hébrard, Yunan, Fransız ve İngiliz uzmanlar tarafından kurulan uluslararası bir kent planlama komisyonunun başındaydı. Selanik'in yeniden inşası planının eksiksiz bir anlatımı için bkz. Alexandra Yerolympos, *Alexandra, The Reconstruction of Thessaloniki after the Fire of 1917* (1985; Salonica, 1995) [Yunanca].

58 İzmir'in yeniden inşası planı konusunda bkz. A.F., 'Le plan d'aménagement de la ville de Smyrne', *L'Architecture* XL/4 (1927), s.117-26; Cânâ Bilsel, 'Ideology and Urbanism During the Early Republican Period: Two Master Plans for İzmir and Scenarios of Modernization', *METU Journal of the Faculty of Architecture*, xvi/1-2 (1997), s.13-30; Cânâ Bilsel, 'Une ville renaît des cendres: La creation de Smyrne la républicaine', in Smyrnelis: *Smyrne*.

59 Selanik'te ilk kazı yapan, Hébrard'dı. Yangından önce, Via Egnatia'daki zafer takının (MS 296-97) ve etkileyici kubbeli yapının (MS 300), imparatorluk sarayının (MS 305) Hipodrom'a paralel olarak denize uzanan ekini oluşturan tek bir mimari bütün oluşturduğunu keşfetmişti. Bkz. Ernest Hébrard, 'Les Travaux du Service Archéologique de lıArmée dıOrient à lıArc de Triomphe de Galère et à lıéglise Saint-Georges de Salonique', *Bulletin de Correspondance Hellénique* XLIV (1920), s.5-40.

60 Osmanlı egemenliğinin son on yıllarında, deniz kıyısına dik açı yaparak yukarı kente giden bazı caddeler yeniden biçimlendirilmişti. Bunlardan biri, rıhtım boyundaki Eleftherias Meydanı ile Pazar alanının karşısındaki Hükümet Konağı'nı birleştiren Sabri Paşa Caddesi (bugünkü Venizelos Caddesi) idi. Bir diğeri, Selanik'te doğu duvarlarından Kalamaria'ya uzanan bir plan benzetimi yapılırken sözü edilmiş olan Hamidiye Bulvarı (bugünkü Etnikis Amynis Caddesi) idi. Ernest Hébrard Selanik'i ve bölgedeki diğer kentleri ziyaret etti ve çok sayıda fotoğraf çekti. Bkz. Haris Yiakoumis, Alexandra Yerolympos ve Christian Pedelahore de Loddis, *Ernest Hébrard 1875-1933* (Athens, 2001).

61 Fransız plancı Gaston Bardet (1907-1989), Hébrard'ın planının, Fransız formel şehirciliğini en iyi temsil eden örneklerden biri ve 'büyük ölçekte kompozisyon' kaygısı olan tek örnek olduğunu, ancak yine de, bir yerleşimin yaşamında o kadar önemli bir rol oynayan toplumsal örgütlenme sorununu görmezden geldiğini düşünmektedir. Bkz. Gardot Bardet, *Le Nouvel Urbanisme* (Paris, 1948), s.29.

62 Sonuçta, belediye binası ve hukuk mahkemelerinin temel kazıları yapılırken 1960'larda bulundu.

63 Yangın, Talmud Torà kompleksinin ve Alliance Israélite Universelle okullarının yanı sıra, 15. yüzyıl sonuna doğru İspanya ve Orta Avrupa'dan Selanik'e göç etmeye başla-

yan Yahudilerin yaptığı eski sinagogları da harap etmişti. Bu sinagoglar, kurucularının göç ettiği yerlerin adlarını taşıyordu.

64 Vardari Meydanı, Via Egnatia'nın, Adriyatik Denizi'nden gelen ve Vardar yoluna bağlanan batı kesiminin İstanbul'dan gelen doğu kesimiyle buluştuğu noktadır.

65 René Danger, 'La topographie dans l'urbanisme', *L'Architecture* xlii/3 (1929), s. 65-74 ile karşılaştırınız.

66 Bu proje ve alternatifi (güneybatıya uzanan ek liman tesisleri) Yunan idaresi yıllarında tasarlanmıştı. İzmir'in Yunan denetiminde kalması halinde, kentin ticari zenginliğini arttırmaya yönelik olarak, Yunanistan'ın Asya'daki topraklarının bir serbest ticaret alanı olmasını ya da en azından İzmir'in ya da bir bölümünün gümrüksüz alana dönüştürülmesini öngören görüşler vardı. Bkz. Woods, 'Trieste, Salonica and Smyrna', s.822–24.

67 Bkz. Paraskevas Savvaidis, and Anthimos Badelas, *City and University: A History of the University Campus at Thessaloniki* (Salonica, 2000) [Yunanca]; Alexandra Yerolympos, and Athina Vitopoulou, 'The Planning of the University Campus of Thessaloniki: The Significance of a Long-Term Plan', in *Thessaloniki* 6 (2002), s.273-91 [Yunanca].

68 Birçok araştırmacı, Kültür Park'ın alanının altı kat arttırıldığını savunmaktadır. Bence bu doğru değildir; Danger'ın *L'Architecture*'de yayımlanan planından, tasarladığı üniversite planının alanının sonuçta hayata geçirilen Kültür Park'ınkiyle tamamen aynı olduğu anlaşılmaktadır.

69 Kolluoğlu Kırlı, 'The Play of Memory', s.11.

70 Bkz. Sibel Bozdoğan, *Modernism and Nation Building: Turkish Architectural Culture in the Early Republic* (Seattle and London 2001), s.131-32.

DOĞU AKDENİZ KENTLERİNDE LİMAN İNŞAATININ KARTOGRAFYASI: 19. YÜZYIL SONUNDA TEKNİK VE KENTSEL MODERNLEŞME
(Sayfa 95-120)

1 Donald Quataert, 'The age of reforms, 1812-1914', Halil İnalcık ve Donald Quataert (der.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914* (Cambridge, 1994), s.804.

2 Public Record Office, Foreign Office, Consular Commercial Reports, London (bundan sonra FO, CCR). Smyrna 1863.

3 C. Birault, 'Le port d'Alexandrie: Historique et travaux en cours d'exécution', *Le Génie Civile* xlvi/6 (10 December 1904), s.82-83.

4 Reşat Kasaba, 'İzmir', *Review* xvi/4 (1993), s.392.

5 Betimlemeler için bkz. Tavernier (1631), Tournefort (1708), Lucas (1717) ve Chandler (1764). Doldurulan bölüm üzerinde çarşı yerleşimi için bkz. Filippos Falbos, 'Bedestans and khans in Smyrna', *Annals of Asia Minor* 9 (1961), s.136-41; Graves'in planı için bkz. Emin Canpolat, İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar (İstanbul, 1953); Doğan Kuban, *Türkiye'de Kentsel Koruma* (İstanbul, 2001), s.107-8.

6 Küçük Asya'nın ithalat ve ihracatının büyük bölümünü İzmir alıyordu; kentin çok-etnili nüfusu 1885'te 200.000'e ulaştı (Kasaba, 'İzmir'). Kozmopolit Smyrna'nın ekonomik ve toplumsal atılımına ilişkin ayrıntılı bir çalışma için bkz. Elena Frangakis-Syrett,

The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1830) (Athens, 1992); aynı yazar, 'Le développement d'un port méditerranéen d'importance internationale: Smyrne (1700-1914),' M. C. Smyrnelis (der.), *Smyrne, la ville oubliée? 1830-1930* (Paris, 2006).

7 Luigi Storari, *Guida di Smirne* (Torino, 1857), s.28-29.

8 Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century* (Berkeley, 1993), s.74; Ekmel Derya, 'İstanbul limanının kuruluşu', *Proceedings of the First Town Planning Conference* (Ankara, 1982).

9 May Davie, *Beyrouth et ses faubourgs (1840-1940)* (Beirut, 1996), s.19-23; Eyüp Özveren, 'Beirut', *Review* xvi/4 (1993).

10 Guides-Joanne: *De Paris à Constantinople* (Paris, 1912), s.585; Noël Verney, ve George Dambmann, *Les puissances étrangères dans le Levant, en Syrie et en Palestine* (Paris, 1900), s.334.

11 Nikos Svoronos, *The commerce of Salonica in the Eighteenth Century* (Athens, 1996), s.384 [Yunanca].

12 Liza Micheli, *Pireaus: From Porto Leone to the Manchester of the Orient* (Athens, 1988), s.28-58 [Yunanca].

13 Levant'ta demiryolu yapımı konusunda bkz. Vilma Hastaoglou-Martinidis, 'The advent of transport and aspects of urban modernisation in the Levant during the nineteenth century', R. Roth ve M. N. Polino (der.), *The City and the Railway in Europe* (London, 2003).

14 Proje 1869'da Belçikalı banker Baron Maurice de Hirsch'in şirketiyle Avusturya, İngiliz, Fransız ve Belçika sermayesine verildi. *Chemins de Fer de la Turquie d'Europe* şirketi, 1871'den sonra, Balkan demiryolu ağının birçok hattını yaptı. İmtiyazın metni için bkz. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları* (İstanbul, 1993), s.93-95.

15 Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Correspondence Consulaire Commerciale (bundan sonra AMAE, CCC), Fransa. Smyrne, c. 51, 14-1-1868.

16 Public Record Office, Foreign Office, Consular Reports, London (bundan sonra FO, CR). Constantinople, 1879.

17 Verney ve Dambmann, *Les puissances étrangères dans le Levant*, s.334.

18 FO, CR, Alexandria 1878.

19 École des Ponts et Chaussées tarihteki ilk formel Mühendis Okulu'dur. Kral XV. Louis tarafından 1700'lerde kurulan mühendis okulunun yeniden düzenlenmesiyle 1775'te kuruldu. 19. yüzyıl boyunca mezunları, dünyanın hemen her yerinde, önemli bir işbirliği olmaksızın çok sayıda bayındırlık işi gerçekleştirdiler.

20 Fransız Ulusal Arşivleri içinde, mühendisler, kişisel dosyalar F/14.

21 Linant de Bellefonds Mısır'daki kariyerine 1818'de başladı, 1818-1833 arasında Mısır'da gerçekleştirilen hemen bütün büyük bayındırlık projelerinde adı vardır. Saint-Simoncularla bağlantısı ve Mısır'da yaptıkları konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Alleaume, Ghislaine, 'Linant de Bellefonds (1799-1883) et les Saint-Simonisme en Egypte', M. Morsy (der.), *Les Saint-Simoniens et l'Orient* (Aix-en-Provence, 1990), s.113-32.

22 B.Malaval ve Gaston Jondet, *Le port d'Alexandrie* (Cairo, 1912), s.117-19.

23 *Dussaud Frères* şirketinin çalışmaları için bkz. *Dictionnaire de Bibliographie Française* (Paris, 1968), c. xii, s.866.

24 Vilma Hastaoglou-Martinidis, 'Les villes-ports du bassin oriental de la Méditerranée à la fin du XIX siècle: Travaux portuaires et transformations urbaines', C. Vallat (der.), *Petites et grandes villes du bassin Mediterranéen* (Rome, 1988), s.51-52.

25 Wolfgang Müller-Wiener, *Die Häfen von Byzantion-Konstantinopolis-Istanbul* (Tübingen, 1994), s.124.

26 Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire Ottoman* (Paris, 1977), s.174.
27 AMAE, CCR, Beyrouth, c.9 1868-1888, 10 Şubat 1868.
28 Projede 1000 metre uzunluğunda bir sahil şeridi, 800 metre uzunluğunda bir mendirek ve 350 metre uzunluğunda bir dalgakıran yer alıyor ve ortaya 23 hektar genişliğinde büyük bir rıhtım çıkıyordu. Bkz. Jacques Monicault, *Le port de Beyrouth et l'economie des pays du Levant sous le mandat français* (Paris, 1936), s.24.
29 Hastaoglou-Martinidis, 'The advent of transport'.
30 Demosthenes Pippas, 'Harbour works in Greece', *Technical Annals* 185 (1939), s.362.
31 Vasias Tsakopoulos, *Pireaus 1835-1870* (Athens, 1984), s.149-63 [Yunanca].
32 Angelos Guinis, *Le port du Pirée* (Athens, 1907).
33 Archives du Monde de Travail, France (bundan sonra AQ). Société de construction des Batignoles 89, 2707, Ports étrangers.
34 Société de construction des Batignoles 89 AQ 1750, Port de Varna.
35 Nikos Mitsis, *Scio, the Port of the City* (Scio, 1988), s.43-51 [Yunanca].
36 Société de construction des Batignoles 89 AQ 2272, Port de Patras.
37 Société de construction des Batignoles 89 AQ 1691, Port de Jaffa.
38 Donald Quataert, 'Workers, peasants and economic change in the Ottoman Empire, 1730-1912', H. Batu ve J. L. Bacqué-Gammont (der.), *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France* (İstanbul, 1986).
39 FO, CR, Smyrna, 1871 ve 1877-81.
40 Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914* (Chicago, 1980), s.167.
41 AMAE, CCC, Smyrne, c. 51.
42 *Neologos*, 23 Ekim 1890.
43 Fouad Debbas, *Beirut, Our Memory* (Beirut, 1986), s.38.
44 *The Levant Times and Shipping Gazette*, 11 Haziran 1870.
45 Savunma Bakanı General Arabi Paşa'nın, 1876'da ekonominin denetimini ele geçiren Fransız-İngiliz ortak egemenliğine karşı koymasının ardından İngiliz donanması kenti topa tutarak Avrupa mahallesinin ortasındaki Mehmet Ali ya da Konsoloslar Meydanı'nı ve Kayıtbay Kalesi'ni vurdu.
46 Alessandro Breccia, *Il porto di Alessandria di Egitto: Studio di Geografica Commerciale* (Cairo, 1927), s.25-26.
47 Birault, 'Le port d'Alexandrie', s.85-86; Malaval ve Jondet, *Le port d'Alexandrie*, s.17; Breccia, *Il porto di Alessandria di Egitto*, s.21-22.
48 Démetrios Géorgiadès, *Smyrne et l'Asie Mineure, au point de vue économique et commercial* (Paris, 1885), s.154-56. İmtiyazın süresi, birbiri ardına, 30, 40 ve 31 Aralık 1952'de sona ermek üzere 50 yıl uzatıldı; bkz. Louis Godard, 'Les ports maritimes de la Turquie: Ports existent et ports projetés', *Le Génie Civil* lv/19 (1909), s.349.
49 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie* (Paris, 1984), c. 3, s.447.
50 1883'te net kâr 600.000 Fransız frangı ve gerçek değeri 6.697.114 Fransız frangı olan arsalardan, doklardan ve ambarlardan elde edilen yıllık gelir 130.000 Fransız frangı olarak tahmin ediliyordu. Bkz. Thobie, *Intérêts et impérialisme français*, s.134-35. Kentsel gelişim için bkz. Cuinet, *La Turquie d'Asie*, s.447-49; Georgiadès, *Smyrne et l'Asie Mineure*, s.145; François Rougon, *Smyrne: Situation commerciale et économique* (Paris, 1892), s.448; *Murray's Handbook for Travelers: The Mediterranean, Part I* (London, 1890), s.88-89.
51 Karşılık konusunda bkz. Pierre Oberling, 'The quays of İzmir', H. Batu ve J.L. Jacqué-Gammont (der.), *L'Empire Ottoman, la République de la Turquie et la France* (İstanbul, 1986), s.322-24. Vitali'nin planı, İstanbul'daki Başbakanlık Arşivleri'ndedir.

52 Örneğin şu rehber kitaplara bkz: *Murray's Handbook for Travelers: The Mediterranean*, s.88-89; *Murray's Handbook for Travelers: Asia Minor, Transcaucasia, Persia, etc.* (London: 1895), s.73; *Meyers Reisebücher: Griechenland und Kleinasien* (Leipzig, 1901), s.286; *Guides-Joanne: De Paris à Constantinople*, s.404-5.
53 Elkoyma kanunu Osmanlı hükümeti tarafından 1856'da kabul edildi (aşağıda).
54 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s.75.
55 Godard, 'Les ports maritimes de la Turquie', s.359.
56 Issawi, *The Economic History of Turkey*, s.167.
57 Benimsenen çözüm, doklar boyunca yatağı en az iki metre kalınlığında bir kum tabakasıyla kaplamaktı. Bkz. Godard, 'Les ports maritimes de la Turquie', s.359.
58 Onarıma ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz: Société de Constructions des Batignoles, 89 AQ 1709, Dossier d' A. Guérard sur les travaux de réfection des quais, 1896-1900.
59 Yeni depolar ve işyerleri, Galata'da 7.000 metrekare, Eminönü'nde ise 13.436 metrekare genişliğinde bir yüzeyi kaplıyorlardı. Bkz. Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s.76.
60 Issawi, *The Economic History of Turkey*, s.168.
61 Anonim, 'Travaux du port de Haydar Pacha', *Le Génie Civil* xlv/15 (1904), s. 264-65.
62 I. Skalleridou, *Le Phare de l'Orient: Almanach de 1902* (İstanbul, 1901), s.272-76 [Yunanca].
63 FO, DCR, Beirut, No 720, 1890, s.7 ve No 908, 1891 s.2.
64 Verney ve Dambmann, *Les puissances étrangères dans le Levant*, s.347.
65 *Baedeker Handbook for Travelers: Palestine and Syria* (Leipzig, 1912), s.279-81.
66 FO, CR, Salonica 1869.
67 Bu plan İstanbul'da Başbakanlık Arşivleri'ndedir.
68 FO, CR, Salonica 1870. Surların içindeki kentte Vali Sabri Paşa, büyük bir hastane yapılmasını emretti; caddeler giderek genişletildi; çok büyük bir alan da bahçe olarak düzenlenerek kentlilerin rekreasyonu için açıldı.
69 FO, CR, Salonica 1882.
70 Louis Barret, *Note sur l'aménagement des ports de commerce* (Paris, 1875), s.85-86.
71 Société de Constructions des Batignoles, 89 AQ 2276 Port de Salonique.
72 Bu girişime ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Vilma Hastaoglou-Martinidis,'The harbour of Thessaloniki, 1896-1920', A. Jarvis ve K. Smith (der.), *Albert Dock: Trade and Technology* (Liverpool, 1999).
73 Maria Synarelli, *Roads and Ports in Greece, 1830-1880* (Athens, 1989), s.180 [Yunanca].
74 Bkz. Guinis, *Le port du Pirée*, s.7-8. L. Petitmermer ve C. Respini adlı müteahhit mühendislerin yaptığı kuru dokların maliyeti 5 milyon drahmiyi buldu
75 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 44.
76 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s.70.
77 Davie, *Beyrouth et ses faubourgs*, s.35-37.
78 Robert Ilbert, *Alexandrie 1830-1930* (Cairo, 1996), s.325.
79 M. F. Awad, 'Le modèle européen: L'evolution urbaine de 1807 à 1958', Robert Ilbert (der.), *Alexandrie entre deux mondes* (Aix-en-Provence, 1987), s.96-98.
80 Mübahat Kütükoğlu, 'İzmir rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazı', *Tarih Dergisi* xxxii/3 (1979), s.540-45.
81 Ilbert, *Alexandrie 1830-1930*, s.172-73.
82 FO, CR Beirut, 1871.
83 FO, CR, Alexandria 1876–77.
84 İstanbul'daki bu büronun gerçekleştirdiği inşaatlar arasında, hepsi 1912'de yapılan Deutsche Orient Bank, telefon şirketine ait üç bina ve Nişantaşı'ndaki İngiliz okulu

vardır. İskenderiye'de Mısır Gümrüksüz Antrepo Şti. ambarlarını (1906), Wadrian Terminali'ni (1910) ve dok ve mendireklerin genişletilmesini (1911) gerçekleştirdiler. Kahire'de, Mısır Antik Eserler Müzesi'ni (1903), Oasis Otel'i (1910) ve Heliopolis'te Hindu Sarayı'nı (1911) yaptılar. Bkz. *Le Béton armé*, c. 56 (1903) -187 (1913), passim.

ZİHİN HARİTALARI: GEÇ OSMANLI DÖNEMİNDE İKİ FİLİSTİN GAZETESİNİN AKDENİZ DÜNYASI (Sayfa 121-138)

1 *Filastin*, 2 Temmuz 1911, s.1.

2 1908'den sonra Filistin basınının siyasal etkisinin ayrıntılı bir irdelemesi için bkz. Michelle U. Campos, "A 'Shared Homeland' and Its Boundaries: Empire, Citizenship and the Origins of Sectarianism in Late Ottoman Palestine, 1908-13" (Doktora tezi, Stanford University, 2003), s.237-79.

3 Ağların incelenmesine ilişkin kavramsal görüşler için bkz. Jürgen Osterhammel ve Niels Petersson, *Geschichte der Globalisierung* (Munich, 2003), s.20-24.

4 Yabancı gezginlerin nüfus tahminleri için bkz. Ruth Kark, *Jaffa: A City in Evolution, 1799-1917* (Jerusalem, 1990), s.146-52. 1907 tarihli *Osmanlı Atlası* 34.000 rakamını vermektedir. M. Nasrullah vd., *Osmanlı Atlası* (1907), s.114.

5 Charles Issawi, 'The Trade of Jaffa, 1825–1914', Hisham Nashabe (der.), *StudiaPalaestina: Studies In Honour of Constantine K. Zurayk* (Beirut, 1988), s.42-51.

6 Örneğin bkz. *Filastin*'in ve *ha-Herut*'un iki kent arasında gidip gelen ziyaretçilere ilişkin haberleri ve Yafa'daki entelektüel çevrelerle yakın bağlantı içindeki Ortodoks Arap entelektüel ve eğitimci Khalil al-Sakakini'nin günlükleri. Khalil al-Sakakini, *Yawmiyyat Khalil al-Sakakini*, c. 1, der. Akram Musallam (Ramallah, 2003).

7 Yabancı gezginlerin nüfus tahminleri için bkz. Ruth Kark, *Jerusalem and Its Environs: Quarters, Neighborhoods, Villages, 1800-1948* (Jerusalem, 2001), s.28. 1907 tarihli *Osmanlı Atlası* 51.000 rakamını vermektedir. Nasrullah vd., *Osmanlı Atlası*, s.114.

8 Bağımsız Kudüs sancağının 1872'de kurulmasına ilişkin olarak, bkz. Butrus Abu Manneh, 'The rise of the sanjak of Jerusalem in the late nineteenth century', Ilan Pappe (der.), *The Israel/Palestine Question* (London, New York, 1999), s.41-51.
1864'TEN sonra ortaya çıkan yeni tür Osmanlı vilayet başkentlerine ilişkin daha geniş bir perspektif için bkz. Jens Hanssen, Thomas Philipp, Stefan Weber (der.), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire* (Beirut, 2002).

9 Filistinli politikacı ve entelektüel 'Umar Salih al Barghouthi, anılarında Yafa'ya ilk gidişinde duyduğu büyülenmeyi canlı bir şekilde anımsar. 'Umar Salih al-Barghouthi, *al-Marahil* (Beirut, 2001), s.108. Yahudi gazeteci ve eğitimci David Yellin I. Dünya Savaşı'ndan önceki bir makalesinde Yafa Yahudilerinin hâlâ 'aydınlanma' gereksinimi içindeki Kudüslü kardeşlerinden daha modern olmakla gurur duyduklarını belirtmektedir. Kark, *Jaffa*, s.190. 1908'de Eliezer Ben Yehuda wrote, *ha-Tsvi*'de şöyle yazıyordu: 'Kudüs'ün kendinden hem daha genç hem daha ufak tefek olan kız kardeşinden ders almasını ummalıyız'. *Ha-Tsvi*, 6 Kasım 1912. *Filastin*'deki birçok makalede, örneğin, 'ilerici' Yafa'daki Hıristiyan cemaatlerin durumunu, daha tutucu olan Gazze ve al-Halil'deki Hıristiyanlarınkiyle karşılaştıran bir paragrafta, buna benzer ifadelere rastlanmaktadır. *Filastin*, 5 Mayıs 1913, s.1.

10 O dönemde Kutsal Topraklar'ın (al-ard al-muqaddasa) İslamiyet'teki tanımına ilişkin bir çalışma için bkz. Rashid Rida, 'Tafsir al-qur'an al-hakim', *al-Manar* 17 (1914), s.16.

11 Bazı örnekler: Nasrullah vd., *Osmanlı Atlası*, s.113; Fransızca bir makale, 'Lettre à son Excellence Djevdet Bey, Gouverneur de la Palestine', *Filastin*, 26 Ağustos 1911, s.1; ya da İngiliz Konsolosluğu belgelerinde kullanılan terminoloji. Ayrıca bkz. dipnot 45.

12 Campos, "A 'Shared Homeland'", s.240.

13 Rashid Khalidi, *Palestinian Identity: The Construction of Modern National Consciousness* (New York, 1997), s.120.

14 *Ha-Herut*'a göre İsa ailesinin ana gelir kaynaklarından biri, Suk Bustrus çarşısındaki mülklerinin Yahudi kiracılarından (İngiliz-Filistin Şirketi de bunların arasındaydı) aldıkları kiralardı. *Ha-Herut*, 16 Aralık 1912, s.2.

15 1912'de Yafa'daki Ortodoks Arap cemaatinin iki muhtarından biri olarak bir akraba olan Hana Niqula al-'Isa atandı. *Filastin*, 15 Eylül 1912, s.3. Diğer bir akraba olan Nadim al-'Isa Liverpool'daki portakal piyasasıyla ticaret bağlantıları olan bir tüccardı. *Filastin*, 22 Ekim 1913, s.3. Açıklık getirmek için belirtmek isterim ki, bu makalede 'Rum Ortodoks' terimi, yalnızca Rum Ortodoks Kilisesi'ni, din adamlarını ve kurumlarını nitelemek için kullanılmaktadır. Kilise'nin Arapça konuşan mensupları ve kurumları 'Arap Rum Ortodoks' ya da 'Arap Ortodoks' terimleriyle nitelenmektedir.

16 Ya'kov Yehoshua, *Tarikh al-sihafa al-'arabiyya fi Filastin fil-'ahd al-uthmani* (1909-1918) (Jerusalem, 1974), s.117, 'Umar Salih al-Barghuti'nin 19 Ocak 1928 tarihli *Mir'at al-Sharq*'ta yayımlanan makalesinden alıntı yapmaktadır. Ne yazık ki Yehoshua Mısır şirketinin adını belirtmemektedir.

17 *Filastin*, 8 Kasım 1911, s.3; 26 Ağustos 1911, s.3; 27 Mart 1912, s.2; Ami Ayalon, *The Press in the Arab Middle East* (New York, 1995), s.197.

18 Dergi muhtemelen Arap dilbilimci Abu Sa'id al-Asma'i'nin (ö. 828) adını taşıyordu. B. Lewin, 'al-Asma'i', *Encyclopaedia of Islam*, c. 1, s.717-719.

19 Bu harekete ilişkin ek bilgi için bkz. Derek Hopwood, 'The Resurrection of Our Christian Brethren (Ignatev): Russia and Orthodox Arab Nationalism in Jerusalem,' Moshe Ma'oz (der.), *Studies on Palestine During the Ottoman Period* (Jerusalem, 1975), s. 394-407, Campos, 'A "Shared Homeland"', s.78-90.

20 *Filastin*, 15 Kasım 1913, s.2.

21 Bkz. David Tidhar, *Entsiqlopedia le-halutse ha-yishuv u-vonav* (Yişuv ve Kurucuları Ansiklopedisi) (Tel Aviv, 1947-69), c. 4, s.1054.

22 Abigail Jacobson, 'The Sephardi Jewish community in pre-World War I Jerusalem: Debates in the Hebrew press', *Jerusalem Quarterly File* 14 (2001), s.23-35; M.D. Gaon, 'ha-Herut: Daf historiya le-qorot ha-'itonut ha-'ivrit be-Erets Yisrael lifne milhemet ha-'olam', David Yudelovitch (der.), *Qovets ma'amarim le-divre yeme ha-'itonut be-Erets Yisra'el*, (Tel Aviv, 1936), c. 2, s.140-41.

23 Daha önce, önde gelen Aşkenaz Yahudi gazeteci Eliezer Ben Yehuda ile çalışmış olan Avraham Elmaliah muhtemelen bu yeni yönelim için çok uygun bir seçimdi. Yine de, Haim Ben Atar gazete yazı kurulunun önemli bir üyesi olmayı sürdürdü ve 1912'de yeniden genel yayın yönetmeni oldu. Bkz. Gaon, 'ha-Herut', s.177.

24 Gaon, 'ha-Herut', s.139.

25 Gaon, 'ha-Herut', s.140.

26 Gaon, 'ha-Herut', s.182.

27 Gaon, 'ha-Herut', s.177. A. Danon'un çalışmalarının bir özeti için bkz. Esther Benbassa, 'Modernization of Eastern Sephardi communities', Harvey E. Goldberg (der.), *Sephardi and Middle Eastern Jewries: History and Culture in the Modern Era* (Bloomington, 1996), s.93.

28 Ancak, her iki gazetede de, başka kentlere ilişkin haberlerin çoğunun ya imzasız olması ya da yalnızca yazarın adının baş harfleriyle imzalanmış olması nedeniyle bunun saptanması güçtür.

29 Bir örneği, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman yanlısı duyguları yaygınlaştırmaya çalışan Alman hükümetinin desteklediği bir telgraf haber bülteni olan *Lloyd Ottoman* oluşturur. Alman Konsolosluğu, Kudüs, İsrail Devlet Arşivi (İDA), A XXXX, 4, Grunwald'dan Schmidt'e, 21 Eylül 1909.

30 Sokakta gazete ve haber bülteni satılmasından Alman Konsolosluğu belgelerinde söz edilmektedir. Bkz. Alman Konsolosluğu, Kudüs, İDA, AXXX, 4/P 457/67, Brode'dan Wangenheim'a, Yafa, 9 Nisan 1915.

31 Bu tarihlerde, genel olarak Arapça gazetelerin tirajı hâlâ oldukça mütevaziydi. Ayalon,'a göre, Lübnan'da yayımlanan *Lisan al-Hal* Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en büyük Arapça gazeteydi ve 1914'te günlük satışı 3.500'dü. Ayalon, *The Press in the Arab World*, s.67-68.

32 Gaon'a göre, *Ha-Herut*'un öncülü *El Liberal*'in tirajının 1909'da 1.500 olduğu söyleniyordu. Gaon: 'ha-Herut', s.140, 177.

33 Büyücek yayınlar için verilen sayılar şöyledir: *ha-Tsvi*: 1.200; *ha-Po'el ha-Tsa'ir*: 1.000; *ha-Margammal* [sic]: 1000; *ha-Herut* 800. Alman Konsolosluğu, Kudüs, İDA, AXXX, 4/P 457/67, 'Verzeichnis in Jerusalem erscheinender Zeitungen und Zeitschriften'. İstanbul'daki Alman Elçiliği, 21 Nisan 1909 tarihli bir istek üzerine bir araştırma yaptı. Osmanlı'nın son döneminde Filistin'de okuryazarlık ve okuma alışkanlığı konusunda yakın tarihli bir çalışma için bkz. Ami Ayalon, *Reading Palestine: Printing and Literacy, 1900-1948* (Austin, 2004).

34 Arapça ve İbranice gazetelerin yıllık aboneliği ortalama 30-70 kuruştu. Barghouthi'ye göre, o dönemde bir köy okulu öğretmeninin aylık maaşının 150 kuruş, kentteki ortalama bir işçinin gündeliğinin ise en fazla sekiz kuruş olduğu düşünülecek olursa, işçilerin ve çalışanların ancak seyrek olarak gazete alabildiği açıktır. Bargouthi: *Marahil*, s.83. Ayrıca bkz. Campos, "A 'Shared Homeland'", s.241.

35 Ele alınan dönemde okuryazar oranı konusunda güvenilir veri olmadığından, yaklaşık bilgilerle yetinmek zorundayız. Başvurulan kaynaklara göre bu yaklaşık rakamlar nüfusun tamamı için yüzde 2 (yukarıdaki alıntıda 'Isa ve Yusuf al-'Isa'nın verdiği tahmin) ile 5 arasında olup, erkek nüfusta bu oran kadın nüfusa göre daha yüksektir. Filistin'de okuryazarlık oranına ilişkin ilk resmi istatistikler Manda Dönemi'ne aittir. Bkz. E. Mills, *Census of Palestine*, 2 cilt, (London, 1932). Özet için bkz. Khalidi, *Palestinian Identity*, s.225, dipnot.33.

36 *Filastin*, 11 Haziran 1913, s.3.

37 Tanzimat reformlarıyla kurulmasından bu yana jandarma imparatorluğun ve daha sonra da modern Türkiye'nin uzak köyleriyle iletişimi sağlamıştır. Ne yazık ki, *Filastin* okurlarının cinsiyet dağılımı hakkında daha da az bilgi vardır. Çeşitli makalelerden, en azından editörlerin kadın sorunlarının farkında olduğu anlaşılmaktadır. Filistinli bir kadının yazdığı yalnızca bir makaleye rastladım; 'Muhiba al-İsa, Bayt Jala Öğretmen Okulu'nda öğrenci' imzasını taşıyordu ve yazarı muhtemelen İsa ve Yusuf al-İsa'nın akrabasıydı. *Filastin*, 3 Mart 1913, s.1.

38 *Filastin*, 2 Temmuz 1911, s.1. 1911-1914 arasında *Filastin*'de adı geçen yaklaşık 300 yerel şahsiyetin yaklaşık yüzde 60'ı Müslüman, yüzde 30'u Hıristiyan, yüzde 5'i Osmanlı Yahudisi ve kalan yüzde 5'i yeni göç etmiş Yahudi ya da yabancıdır. Johann Büssow, 'Die osmanische Elite Palästinas im Spiegel der Zeitung Filastin, 1911-1914' (Yüksek lisans tezi, Freie Universität Berlin, 2002), s.54.

39 Örneğin, Arapça *al-Nafir* gazetesinin editörü Eliya Zaka'. *Ha-Herut*, 18 Eylül 1911, s.1.

40 *Filastin*, 18 Aralık 1912, s.2. Tartışmayı Yafa yöresinde siyonist toprak satışı tetiklemişti.

41 İDA, 67/peh 457:482.

42 *Filastin*, 4 Eylül 1912, s.1.

43 Muhabirin adı Hana Yasmina idi. *Filastin*, 9 Eylül 1911, s.3.

44 *Filastin*, 2 Ağustos 1913, s.3.

45 Bir başyazıda Yusuf al-'Isa "vatan"ının "Mısır sınırından Balka'ya [Nablus sancağı] ve Moab dağlarından [Ölü Deniz'in doğu kıyısı] Akdeniz'e" uzandığını söylüyordu. *Filastin*, 31 Ocak 1912, s.1. Bir yıl sonra, tanınmış Filistinli entelektüel Raghib al-Khalidi "Filistin'de Reform" (*al-islah fi Filastin*) başlıklı yazısında, "vatan"ının Kudüs sancağı olduğunu belirtiyordu. *Filastin*, 25 Ocak 1913, s.1.

46 Bulus Shahada'nın editöre mektubu, *Filastin*, 9 Temmuz 1911, s.3.

47 1913'te ünlü oyuncu George Abyad ile üç Mısır tiyatro trupunun ortak gösterisi, Kudüs, Nablus ve Gazze'nin önde gelen ailelerinden kişilerin de izlediği birinci sınıf bir sosyal etkinlik oldu. *Filastin*, 16 Temmuz 1913, s.1. Film gösterimleri 1911'de Yafa'da o kadar yaygındı ki, Yusuf al-'Isa onları politik metafor olarak kullanıp, yeni yerel meclisin (*al-majlis al-'umumi/meclis-i umumi*) duyurduğu reform projelerini, 'sinema filmleri' gibi kısa ömürlü olmakla eleştiriyordu. *Filastin*, 6 Aralık 1911, s.1. *ha-Herut*'ta, Parisli Paté kardeşlerin Kudüs'te Feingold Salonu'nda (*Ulam Feingold*) yapılacak film gösterimlerinin ilanı vardır. *Ha-Herut*, 15 Eylül 1912, s.1.

48 Şekip Arslan'ın iki ziyareti için bkz. *Filastin*, 6 Kasım 1912, s.3 ve 16 Nisan 1913, s.3. Arslan'ın ikinci ziyaretinden kısa süre sonra, *Filastin*'de Arslan'ın bir başyazısı yer aldı, bu yazı daha sonra çevrilerek Türkçe Osmanlı gazetelerinde de yayımlandı. *Filastin*, 23 Nisan 1913, s.1 ve 4 Haziran 1913, s.2. Jurji Zaydan'ın Yafa ve Kudüs ziyareti, Ağustos 1912'de çeşitli makalelerle izlendi. 'Isa al-'Isa'nın Mısırlı ünlü edebiyatçı için yazdığı bir methiye şiiri için bkz. *Filastin*, 7 Ağustos 1912, s.3.

49 Yusuf al-İsa Suriye'deki Arap milliyetçisi reformcuların siyasal faaliyeti karşısında o kadar dehşete düşmüştü ki, 1913'te Paris'te yapılan Arap Kongresi'ne gazetesinde yer vermeyi bile reddetti. Campos, "A 'Shared Homeland'", s.365.

50 Arapça metinde, 'madinat al-'ilm wal-tijara wal-haraka al-da'ima'. *Filastin*, 12 Nisan 1913, s.1.

51 *Filastin*, 11 Ekim 1913, s.1. Anlaşılan, Beyrut valisi, daha önce geçerli olan uygulamanın aynı yıl kabul edilen bir Osmanlı kanunu ile yasadışı ilan edilmesi nedeniyle, yabancıların belediye meclisine tam üye olmasına izin veremiyor, yalnızca bir komisyon (*lajna*) toplayabiliyordu.

52 Dana Sajdi'nin 18. yüzyıl Arap vakayinamelerinin dünya görüşüne ilişkin çalışmasında öne sürüldüğü gibi, bu, çeşitli uzun süreli yerel özdeşleşme geleneklerinden birinin bir parçası olabilir. Dana Sajdi, 'Peripheral Visions: The Worlds and Worldviews of Commoner Chronicles in the 18th Century Ottoman Levant' (Doktora tezi, Columbia University, 2002), s.333.

53 Issawi, 'The Trade of Jaffa', s.45; *Filastin*, 22 Ekim 1913, s.3.

54 *Filastin*'in alt başlığı *La Palestine*'dir. Yusuf al-İsa makalelerinde, en beğendiği Arap entelektüellerinden ikisi, Jurji Zaidan and Ruhi al-Khalidi tarafından da incelenen ve öykünülen Fransız yazarları La Fontaine ve Victor Hugo'dan sık sık alıntı yapar. Politik olarak Yusuf al-İsa açıkça Fransız yanlısıdır, Alsace'taki Fransız nüfusuyla özdeşlik kurmuş ve Almanların Fas'ta Agadir'da toprak edinme politikasını eleştirmiştir. *Filastin*, 2 Temmuz 1911, s.2, , 12 Ekim 1911, s.1.

55 Şili'de Santiago'da bulunan muhabir Mikha'il Buyuk özellikle etkindi ve Şili'deki siyasal ve toplumsal olayları düzenli olarak aktarıyordu. Örneğin bkz. *Filastin*, 2 Temmuz 1911, s.3. 1911'de bir süre, gazetede, Amerika'daki diaspora mensubu arkadaşına mektup yazan adsız bir Filistinlinin sütunu bile oldu (*rasa'il min muqim ila muhajir*).

56 al-Karmil'in anti-Siyonist makalelerinin çözümlemesi için bkz. Khalidi, *Palestinian Identity*, s.124-26.

57 *Ha-Herut*'ta sık sık yazan doktor ve gazeteci Shimon Moyal bu kariyere iyi bir örnek oluşturur. Faslı bir Yahudi ailenin çocuğu olarak Yafa'da doğdu. Beyrut'ta tıp okurken, gazeteci ve kadın hakları savunucusu Esther Azhari ile evlendi. Kahire'ye taşındılar, farklı gazetelerde yazmaya başladılar. Sonunda Yafa'ya dönerek gazeteci ve Siyonizm savunucuları olarak ortak bir kariyer izlediler. Shimon Moyal'in kısa yaşam öyküsü için bkz. Abigail Jacobson, 'Alternative voices in late Ottoman Palestine: A historical note', *Jerusalem Quarterly File* 21 (2004), s.42-44. Yafalı Chelouchelar ya da Kudüslü Amzalaklar gibi başka Seferad ailelerde de benzer yollar izlendiği görülür. Bkz. David Tidhar, *Entsiqlopedia le-halutse ha-yishuv u-vonav* (Yishuv ve Kurucuları Ansiklopedisi) (Tel Aviv, 1947-1969), c. 4, s.1789; Ruth Kark, Joseph Glass, *Sephardi Entrepreneurs in Eretz Israel: The Amzalak Family, 1816-1918* (Jerusalem, 1991), s.160.

58 Örneğin bkz. İstanbul meclis (*meclis-i umumi*) seçimleri hakkında yayımlanan oldukça ayrıntılı haber, *ha-Herut*, 28 Ekim 1910, s.1.

59 *Ha-Herut*, 25 Aralık 1912, s.3.

60 Bu konuda vaka analizleri için bkz. Thomas Philipp, Birgit Schaebler (der.), *The Syrian Land, Infrastructures and Communication: Processes of Integration and Separation in Bilad al-Sham from the 18th Century to the Mandatory Period* (Stuttgart, 1998).

61 Gazze'ye ilişkin bugüne kadar yapılmış en kapsamlı çalışma için bkz. 'Abd al-Karim Rafiq, 'Ghazza: Dirasa 'umraniyya wa-ijtima'iyya wa-iqtisadiyya min khilal al-watha'iq alshar'iyya 1273-1277/1857-1861', 'Abd al-Karim Rafiq, *Buhuth fil-tarikh aliqtisadiyya wal-ijtima'iyya fi Bilad al-Sham fil-'asr al-hadith* (Damascus, 2000), s.4-95.

62 Filistin'de yerel nüfuz sahiplerinin gücünü kaybetmesi konusunda bkz. Alexander Schölch, *Palestine in Transition (1856-1882): Studies in Social, Economic and Political Development* (Washington DC, 1993), bölüm 3. Bu gelişmeye içerden bakış için bkz. Kudüs yakınlarında bir köyün son feodal toprak sahibinin oğlunun anıları: al- Barghouthi, *Marahil*, bölüm 1.

63 Bu ifadeyi Dana Sajdi'den ödünç aldım ('Peripheral Visions', s.333). İncelediği 18. yüzyıl vakanüvislerinden çarpıcı farkı, imparatorluğun dini başkenti olan Mekke'ye neredeyse hiç yer verilmemesidir.

DOĞU AKDENİZ'E YENİ TARİHSEL ÖLÇEKLER EKLEMEK: YASADIŞI TİCARET VE ARNAVUT (Sayfa 139-167)

1 Ayrıntılı bilgi için bkz. Isa Blumi, 'Beyond the margins of the empire: Searching the limitations of Ottoman rule in Yemen and Albania', *MIT Electronic Journal of Middle Eastern Studies* (2003), s.10-18.

2 Isa Blumi, *Rethinking the Late Ottoman Empire: A Comparative Social and Political History of Albania and Yemen, 1878-1918* (İstanbul, 2003), s.134-74.

3 Bu ihmal edilmiş aileye ilişkin paha biçilmez bir çalışma için bkz. Hamdi Bushati, *Bushatllinjtë: pajisur me shënime, ilustrime dhe një Suplement nga Nexhmi Bushati* (Shkodër, 2003).

4 Bu aile hanedanının yaptıklarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. *Archivio della Sacra Congregazione della Propaganda Fide* (ASCPF), Roma, SC Servia 3, dos. 19: mektup, 1788, 194: mektup, 1796.

5 Arnavutların bağımsız Yunanistan'ın kuruluşundaki rolü için bkz. Koli Xoxi, *Lufta e popullit grek për pavarësi: kontributi shqiptar* (Tiranë, 1991).

6 Ali Paşa Tepedelen'e ilişkin tarih yazımı konusunda iyi düşünülmüş bir çözümleme için bkz. Katherine Fleming, *The Muslim Bonaparte: Diplomacy and Orientalism in Ali Pasha's Greece* (Princeton, N.J., 1999).

7 Iskandar Aziz, *al-Batal al-a'zam Muhammad Ali al-kabir* (Cairo, 1976), s.23-42.

8 Bu sürece ilişkin, değerini koruyan bir yorum için bkz. Donald C. Blaisdell, *European Financial Control in the Ottoman Empire* (New York, 1929), s.4-14.

9 Bkz. Isa Blumi, 'Contesting the edges of the Ottoman Empire: Rethinking ethnic and sectarian boundaries in the Malësore, 1878-1912', *International Journal of Middle East Studies* xxxv/2 (2003), s.237-56.

10 Söz konusu bölgelerden İngiliz Konsolosu Green'e gönderilen mektup için bkz. Public Records Office at Kew Gardens (PRO), Foreign Office (FO) 195/1303, 2 Mayıs 1880.

11 Bkz. Haus-, Hof- und Staatsarchiv (henceforth HHStA), PA XVII/35, Montenegro, Gusinje Frage, No. 57141/11, Ethem Paşa'nın von Haymade'ye İstanbul, 9 Ocak 1880 tarihli raporu, 185r ile 190v arası belgeler.

12 Bu seçici kitlesel sınır dışı etme süreci hakkında bkz. İşkodra'daki başpiskoposluktan gönderilen mektup ve raporlar. Arnavutluk Ulusal Arşivi/Arkivi Qendror Shtetëror (bundan sonra AQSH), F.132.D.19.f.1–11, 1880-1883.

13 1880'lerde daha sonra Karadağ'dan Müslüman Arnavutların sınır dışı edilmesine ilişkin çok sayıda rapor için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (bundan sonra BOA), Yıldız Tasnifi Perakende Evrak Mabeyn Cetvelleri (bundan sonra Y.PRK.MYD) 4/92, 28 Receb 1303 [3 Mayıs 1886], ve Y.PRK.MYD, 5/29, 20 Şevval 1303 [23 Temmuz 1886].

14 Adrian Papajani, 'Veprimtaria Ekonomike e Firmave Tregtare Çoba dhe Bianki', *Arkivi Shqiptar* 2 (2001), s.19-28.

15 BOA, Y.PRK.MYD 1/60, 8 Zilkade 1297 [12 Ekim 1880].

16 BOA, Hariciye Nezareti Siyasi (bundan sonra HR.SYS) 129/45, İşkodra vilayetinden Dahiliye Nezareti'ne 7 numaralı rapor, 27 Zilevvel 1307 [17 Aralık 1889].

17 Archivio Storico del Ministero degli Affair e Esteri (bundan sonra ASMAE), Serie A Affairi Politici (1881-1891) Busta 1, F. 1889, no. 145/82, Konsolos'tan Dışişleri Bakanlığı'na, Üsküdar, 15 Nisan 1889.

18 Konsolos'un raporundan, Karadağ makamlarının, Osmanlı ve Karadağ kentleri arasında seyahat eden dört Kelmendi tüccarını tutuklayarak "ülkeye yasadışı girmek ve kaçakçılık" suçlamasıyla mahkemeye çıkardığını öğreniyoruz. Bu tüccarlar resmi yasaları çiğnemişti, ancak, konsolos, suçlanan tüccarların resmi makamlarca engellenmeden söz konusu sınırı sürekli geçtiğini de biliyordu. Çatışmanın nedeni ani politika değişikliğiydi. ASMAE Serie A Affairi Politici (1881-1891) Busta 1 F. 1890, no. 258/193, Konsolos'tan Dışişleri Bakanlığı'na, Üsküdar, 24 Temmuz 1890.

19 BOA, Y.PRK.MYD 1/63, 13 Zilkade 1297 [16 Kasım 1880]. Öte yandan, Ulqin yöresinde Slav yayılmasına karşı durmaları olanaksızlaştığında bu kişilerin Karadağ'dan güvelik içinde çıkmalarını sağlamak için Osmanlı askerlerine gerek duyulduğu da oluyordu. Bu güvenli çıkış, genellikle Anadolu'ya gönderilmek anlamına geliyordu. BOA, Y.PRK.MYD 1/59, 7 Zilkade 1297 [10 Kasım 1880].

20 Ne yazık ki, Balkanlarda yarattıkları yeni sınırların dışında kalan Müslümanların 'onurlu bir şekilde iskânı'nı teşvik ederek, 'Ortodoks' devletlerde yaşayan yüz binlerce Müslüman ve Katoliğin 'meşru' olarak sınır dışı edilmesine yol açan bu mantık, Büyük Devletler için son derece yerindeydi. AQSH, F.143.D.1054.f.1, İşkodra'daki askeri kumandan Derviş Paşa'ya yazılmış, Müslümanların ve Katoliklerin Podgoritza'dan kaçışını ayrıntılarıyla anlatan mektup, 12 Mayıs 1879.

21 Bkz. BOA, Yıldız Tasnifi Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (bundan sonra YA.RES) 41/13, emir, 24 Rebiyülahir 1305 [9 Ocak 1888].

22 BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbataları (bundan sonra MV) 96/24, 22 Cemaziyelevvel 1316 [8 Ekim 1898]. Ragusa (Dubrovnik) ve Venedik'e yerleşen Ulqinli Arnavutların durumu için bkz. BBA, MV 45/19, 12 Zilkade 1306 [10 Temmuz 1889].

23 Bu uygulama, özellikle Tuz'da büyük gerginliğe yol açtı. BOA, MV 32/24, 28 Şaban 1305 [10 Mayıs 1888]. Gerginlik öyle bir noktaya vardı ki, yetkililer çok sayıda sığınmacıyı daha güneye, Draç'a göndermeye girişti. BOA, MV 43/37, 19 Ramazan 1306 [19 Eylül 1889]. Hersek'ten gelen Müslüman Slavlarsa Kosova'da Kocana'ya gönderildi. BBA, MV 69/70, 27 Ramazan 1309 [25 Nisan 1892].

24 Mirdita'da, kişisel mülkiyetin sınırını gösteren taşların yerini keyfi olarak değiştirmenin, insanı mezara kadar takip eden bir suç olduğu söylenir: 'Guri i kufinit nuk të lanë me zanë vend në vorr; nuk të duron vorri mbrenda po ta keshë ba ketë gjynah'. (Sınırı [gösteren] taşın yerini değiştirmek [öyle bir suçtur ki] mezar yeri bulmana bile izin vermez, bu günah yüzünden toprak bile seni kabul etmez.) Kolë Shtjefni, *Mirdita: Doke dhe Zakone* (Tiranë, 1998), s.164-67.

25 BOA, Y.PRK.MŞ 5/9, 7 Safer 1311 [20 Ağustos 1893].

26 Benzer düşünme biçimlerine Britanya İmparatorluğu'nda da rastlanıyordu. Bkz. Uday Singh Mehta, *Liberalism and Empire: A Study in Nineteenth-century British Liberal Thought* (Chicago, 1999).

27 Bkz. Antonio Baldacci, *Itinerari albanesi (1892-1902)* (Rome, 1917), s.23-31.

28 Bu ilkenin Afrika ve Avustralya'da nasıl uygulanacağına ilişkin bir açıklama için bkz. sırasıyla PRO FO 84/1813, E. Hertslet, 'Memorandum on the formalities necessary for the effective annexation of territory', 18 Ekim 1884, 246-266 ve PRO FO 84/1814, Anderson Memo, 27 Ekim 1884, f. 67-69.

29 BOA, MV 81/42, 4 Rebiyülevvel 1312 [5 Eylül 1894].

30 BOA, Y.PRK.MYD 6/92, 9 C. 1305 [25 Aralık 1887].

31 Osmanlı devletinin, *Salname*'de topraklarının potansiyel zenginliğinin dökümünü yapması gibi, rakibi olan imparatorluklar da ekonomik veri topluyordu. Fransız Konsolosu'nun Mirdita ormanlarını nasıl incelediğine ve sonra Katoliklerin elindeki topraklardan yararlanılması için yatırımcı gönderilmesini sağlamak amacıyla Paris'te nasıl lobi yaptığına ilişkin bir örnek için bkz. Archives du Ministère des Affaires Étrangeres (AMAE), Nantes, İstanbul Elçiliği, Konsolosluk Raporu no. 4, Le Rée à Comte de Montebello, Üsküdar, 3 Nisan 1889.

32 Bkz. *Pal Pjetër Doçi, Imzot Prend Doci, Abati i Mirditës: Jeta dhe Vepra* (Tiranë, 1997).

33 Bkz. ASMAE, Ambass 220, Simini ve Skurai cemaati arasında yapılan sözleşmenin özeti, A. Brict (İşkodra vilayeti başmühendisi) ve A. Dagna imzalı, Üsküdar, 8 Kasım 1908 tarihli.

34 1910'da, Bid Doda Paşa İtalyan dışişleri görevlileriyle senli-benli olmuştu. İtalyan ve Avusturya şirketleriyle pazarlıklarını anlatan mektupları, bölgesinin kaynaklarının denetimini kesinlikle elinde tuttuğunu göstermektedir. ASMAE Ambass 220, no. 4848, Bid Doda Paşa'dan Llima'ya, 3 Kasım 1910.

35 Yerel halk bu ağaçlara o kadar değer veriyordu ki, bir rahibin önerisi doğrultusunda, tarlalarının verimini arttıracak su kemerleri yapılması için kullanmayı reddettiler. Bir İngiliz gezgine göre, Malësia e Madhe'de Shala bölgesinde okul yapmak için 100 ağacın kesilmesi konusunda yapılan tartışma gergin ve travmatikti, çünkü yerel güvence kavramlarıyla (ağaç, hayvanlara yiyecek, insanlara gölge sağlıyordu) henüz doğmamış çocukların gelecekteki eğitimine yatırım yapılmasını karşı karşıya getiriyordu. Kujtim Ymeri, *Majat e Shalës: Një Kronikë e Disa Udhëtimeve midis Fiseve Malësore te Shqipërisë* (Tiranë, 2004), s.138.

36 BOA, YA.RES 20/19, Viyana, 16 Cemaziyelahir 1300 [24 Nisan 1883]. Prenk Bid Doda, vilayette başarıyla reformlar başlatan bir diğer Kuzey Arnavutluklu Katolik olan Vasa Paşa'nın ölümüyle, onun yerine Lübnan mutasarrıfı olarak atanınca, bu konumuna ilişkin birçok tartışmanın odağı haline gelecekti.

37 Doda Paşa'nın, denetimi altındaki kerestenin elde edilmesi için orman yolları yapılmasını da desteklediği açıktır. BBA, Dahiliye Nezâreti (DH MUI) 92-1/22, telgraf kopyası, 27 Rebiyülevvel 1328 [8 Nisan 1910].

38 Roshfol Şirketi, bölgedeki ormanlardan yararlanmak için Draç'tan demiryolu hattı yapmak için çalışıyordu. BOA, YA.RES 108/27, 16 Rebiyülahir 1318 [14 Temmuz 1900] ve Yıldız Tasnifi Mütenevvi Mâruzât Evrakı (bundan sonra Y.MTV) 215/34, Harbiye Nezareti raporu no. 195, 4 Safer 1319 [23 Mayıs 1901].

39 Bkz. Carbonne'un, başka iki yatırımcıyla birlikte, gerekli imtiyazı alma yolunda ilerlediği Draç bölgesindeki faaliyetlerini bildiren ilk mektup. ASMAE, Ambass 107, Durazzo, 15 Aralık 1900. 1901 sonlarında, bu görüşmeler, imtiyazın süresinin tartışıldığı noktaya kadar ilerlemişti. ASMAE, Ambass 107, no. 401/15, Konsolos'tan İstanbul'daki elçiye, Üsküdar, 5 Ekim 1901.

40 Carbonne ile Ziya ve Celal arasındaki çatışmanın ayrıntıları için bkz. BOA, Y.MTV 221/52, Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti İstanbul, 9 Recep 1319 [22 Ekim 1901] tarihli raporu.

41 Kaynağı kıyıyla birleştirecek demiryolu hattının fizibilitesini bir askeri komisyonun incelemesi istenmişti.BOA, Y.MTV 212/9, Komisyon Onay Raporu no. 513, 9 Zilhicce 1318 [30 Mart 1901].

ULUSUN EĞİTİLMESİ: 20. YÜZYILIN BAŞINDA EGE'NİN İKİ YAKASINDA GÖÇ VE KÜLTÜREL ETKİLEŞİM (Sayfa 169-189)

1 Bu konuda, Reşat Kasaba'nın, 'Was there a comprador bourgeoisie in mid-nineteenth century Western Anatolia?' (*Review* xi, 2 (1988), s.215-30) makalesindeki kritik yaklaşım temel niteliğindedir. Kasaba, Ç. Keyder ve I. Wallerstein tarafından koordine edilen ve sonunda *Port-Cities of the Eastern Mediterranean, 1800-1914 Review* xvi, 4 (1993) özel sayısını yayımlayan 'Research Working Group on the Ottoman Empire and the World Economy' (Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi Araştırma Grubu) içinde de yer alıyordu.

2 Bu konuda tartışma, Steven Rosenthal tarafından, 'Foreigners and municipality reform in Istanbul' makalesiyle (*International Journal of Middle Eastern Studies* xi/2 (1980), s.245-77) başlatılmıştı. Daha yakın tarihli bir çalışma için bkz. Nora Lafi, 'Introduc-

tion: Municipalités méditerranéennes–pratique du comparatisme, lecture des changements institutionnels et analyse historique de l'évolution des pouvoirs urbains du XVIII[e] au XX[e] siècle', Nora Lafi (der.), *Municipalités méditerranéennes: Les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée (Moyen-Orient, Maghreb, Europe méridionale)* (Berlin, 2005), s.11-36.

3 François Georgeon ve Paul Dumont (der.), *Villes Ottomanes à la fin de l'Empire* (Paris, 1992) ve *Vivre dans l'Empire Ottoman: Sociabilités et relations intercommunautaires (XVIII[e]-XX[e] siècles)* (Paris, 1997) günümüze kadar standartları belirlemiştir.

4 Örneğin bkz. Çağlar Keyder, 'Peripheral port-cities and politics on the eve of the Great War', *New Perspectives on Turkey* 20 (1998); Katerina Trimi-Kirou, 'Quel cosmopolitisme à l'ère des nationalismes? Le cas d'Alexandrie', *Cahiers de la Méditerranée*, 67 (2003); Hervé Georgelin, *La fin du Smyrne: Du cosmopolitisme aux nationalismes* (Paris, 2005).

5 Antropologlar "kültürel etkilenme" terimini ilk kez 1930'larda, "farklı kültürlerden insan topluluklarının sürekli birebir temas haline gelmesi sonucu grupların birinin ya da her ikisinin özgün kültür örüntülerinde değişim oluşmasıyla ortaya çıkan olgular"ı betimlemek için kullandılar. Bkz. R. Redfield, R. Linton, M. Herskowits, 'Memorandum for the study of acculturation', *American Anthropologist* 38 (1936), s.149. 1954'te, *Social Science Research Council* (Sosyal Bilim Araştırma Kurulu), kavramı gözden geçirerek, 'değişim' ve 'uyum' terimlerini vurguladı. Bkz. SSRC, 'Acculturation: An exploratory formulation', *American Anthropologist* 56 (1954), s.974. Geleneksel tanım, geleneğe dönük bir durumdan elit-kültürel etkilenme yaşamış bir aşamaya geçildiği önkabulüne dayanır. Bkz. L. Spindler ve G Spindler, 'Male and female adaptations in culture change: Menomini', R. Hunt (der.), *Personalities and Cultures* (New York, 1967), s.56-78. Günümüzde toplumsal araştırmalar, kültürel etkilenmenin doğrusal bir süreç olmadığını göstermektedir; gerçekten de kültürel etkilenmeyle zaman zaman aynı anlamda kullanılan asimilasyon, birkaç kuşak sürebilir. Son zamanlarda kültürel etkilenme kavramı, ırksal, etnik ya da kültürel kimliklere ilişkin tartışmalarda kullanılmaktadır. Bu konulardaki engin literatüre girmeden, kültürel etkilenmeyi birey çözümleme düzleminde irdelemek, kültürel etkilenmeyi, kimlik ve toplumsal değişimin etkileri arasındaki ilişkiyi, herhangi bir grubu ayrık bir kültürel birim olarak etiketlemeden anlamak istiyorum. Kapsamlı bir çalışma için bkz. Joseph E. Trimble, 'Introduction: Social change and acculturation', Kevin M. Chun, Pamela Balls Organista, Gerardo Marin (der.), *Acculturation: Advances in Theory, Measurement, and Applied Research* (Washington D.C., 2003), s.3-13.

6 23-25 Mart 2007'de Floransa'daki *European University Institute*'ün *Seventh Mediterranean Meeting*'i çerçevesinde gerçekleşen 'The Late Ottoman Port-Cities and Their Inhabitants: Subjectivity, Urbanity, and Conflicting Orders' atölye çalışmasının hazırlığı sırasında, buradaki görüşlerin birçoğunu paylaştığım Malte Fuhrmann'a teşekkür etmek isterim.

7 Daniel Goffman, *İzmir and the Levantine World*, 1550-1650 (Seattle, 1990), s.145-46 [İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, çev. Ayşen Anadol, Neyyir Kalaycıoğlu].

8 Reşat Kasaba, 'İzmir', *Port-Cities of the Eastern Mediterranean, 1800-1914*, *Review* xvi/4 (1993), s.387-410, özellikle 395.

9 Kasaba, 'İzmir', s.397-98.

10 Kasaba, 'İzmir', s.400-1.

11 Marie-Carmen Smyrnelis, 'Smyrne au XIX siècle, organization et utilisation de l'éspace urbain', *Πρακτικά συνεδρίου: Η πόλη στους νεότερους χρόνους* (Konferans: Modern Dönemde Kent), EMNE- MNIMON (2000), s.377-78.

12 Kasaba, 'İzmir', s.398.

13 Vassilios Sfyroeras, 'Μεταναστεύσεις και εποικισμοί κυκλαδιτών εις Σμύρνην κατά την τουρκοκρατία' (Kiklad Sakinlerinin Osmanlı Döneminde Göç ve İzmir'de İskânları), *Mikrasiatika Chronika* (1963), s.164-99.

14 Kasaba, 'İzmir', s.402

15 Ayrıca bkz. Elena Frangakis-Syrett, 'Implementation of the 1838 Anglo-Turkish Convention on İzmir's trade: European and minority merchants', *New Perspectives on Turkey* 7 (1992), s.91-112.

16 Kasaba, 'Was there a comprador bourgeoisie?'.

17 Bu 'burjuvazi'nin 'komprador' nitelikte olmadığını kanıtlamakla daha ilgili olan araştırmacılar, yalnızca ekonomik ve toplumsal yönlerine odaklanmıştır. Reşat Kasaba, Çağlar Keyder, Faruk Tabak, 'Eastern Mediterranean port-cities and their bourgeoisies: Merchants, political projects and nation-states', Yıldönümü sayısı: The Work of the Fernand Braudel Center, *Review* x/1 (1986), s.121-36.

18 Bu kültürel yaklaşımı destekleyen temel sav, 'sınıf'ın, yalnızca ekonomik ve toplumsal parametrelerle yaklaşıldığında olduğu gibi zaman içinde sabit bir kategori olarak değil, tarihsel ve evrimleşmekte olan özelliğiyle ele alınmasıdır. Örneğin bkz. Patrick Joyce, *The Self and the Social in Nineteenth-Century England* (Cambridge, 1994). Bu çalışma, İngiliz işçilerle burjuva seçkinler arasındaki ayrımların kültürel açıdan nasıl giderek daha az belirgin hale geldiğini göstermiştir.

19 Örneğin bkz. Jürgen Kocka ve Allan Mitchell (der.), *Bourgeois Society in Nineteenth-Century Europe* (New York, 1993). Bu yayında, 1989'da Bielefeld konferansında sunulan tebliğler yer almaktadır. Bu konferans, burjuva kültürü ve İngiltere, Fransa ve Almanya'daki egemenliği konusundaki tartışmalar arasında bir diyalog oluşturduğu için, bir dönüm noktasıdır. Görüşlerin farklılığı, Kocka'nın, farklı 'burjuva' deneyimi formasyonlarına bağlı olarak, birden çok 'burjuva sınıfı'ndan söz etmesine neden olmuştur. Ayrıca bkz. Jürgen Kocka, 'The middle classes in Europe', *Journal of Modern History*, 67 (1995), s.783-806.

20 Pachalis Kitromilides, 'Greek irredentism in Asia Minor and Cyprus', *Middle Eastern Studies* xxvi/1, 1990, s.3-17; Haris Exertzoglou, 'Shifting boundaries, language, community and the non-Greek-speaking Greeks', *Historein* c. 1 (1999), s.75-92.

21 Tanzimat-ı Hayriye terimi ilk kez 1838'de, ana hedefi merkezi iktidarı yeniden düzenlemek ve imparatorluğu yeniden canlandırmak olan Sultan II. Mahmut'un bir fermanında kullanıldı. Reformlar 1839'da, Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile başlatıldı. Hatt-ı Hümayun, hangi dinden olursa olsun sultanın kullarına yaşam, şeref ve mülkiyet güvencesi ve yasalar karşısında eşitlik sağlıyordu. Bunu izleyen reformlar, Kırım Savaşı'nın sona ermesinin ardından, 1856'da, 1839'da verilen taahhütleri geliştiren Islahat Fermanı ile doruk noktasına ulaştı.

22 Sia Anagnostopoulou, *Μικρά Ασία 19os αι-1919 Οι Ελληνορθόδοξες κοινότητες. Από τοΜιλλέτ των Ρωμιών στο Ελληνικό Έθνος* (1900'lerden 1919'a Küçük Asya: Rum Ortodoks Toplulukları: Rum *Millet*inden Elen Ulusuna) (Athens, 1998), s.307-8.

23 Homi K. Bhabha, 'DissemiNation: Time, narrative and the margins of the modern nation', H. K. Bhabha (der.), *Nation and Narration* (London, New York, 1990), s.292. Hobsbawm'ın, modern Batı ulusunun tarihini ulusun marjları ve göçmenlerin sürgünü perspektifinden yazma projesini izleyen Bhabha, "milliyetçilik teriminin tarihsel kesinliğinden ve yerleşik yapısından uzak durma ve bunun yerine Batı ulusunu ele alma" amacını belirtir.

24 Ayrıca ulus, "'toplum'dan daha simgesel, 'ülke'den daha çağrışım yüklü, vatandan daha az vatansever, devletin nedeninden daha retorik, ideolojiden daha mitolojik, hege-

monyadan daha az homojen, yurttaştan daha az odaklı, 'kul'dan daha kolektif, yurttaşlıktan daha psişik, kültürel farklılık ve özdeşliklerin (toplumsal cinsiyet, ırk ya da sınıf) eklemlenmesinde, toplumsal antagonizmin herhangi bir hiyerarşik ya da ikili yapılanmasıyla temsil edilebileceğinden daha melez"dir. Bhabha, *Nation and Narration*, s.293.

25 Ayrıca, Bhabha "ulus olma halinin kültürel inşası"nı "toplumsal ve metinsel bağlılık" biçimi olarak tanımlayarak, hem ilişkilerin toplumsal olarak üretiminin hem de metinlere yansımalarının önemini vurgular. Amacı, 'halk' ya da 'ulus' kavramıyla ima edilen kültürel özdeşlik seçim ve stratejilerini irdelemektir. Aynı zamanda kültürel kimlik kaynakları olan bu siyasal olguları incelerken, bu varlıkların içerebileceği temsil biçimlerinin farklılığını gösteren zaman boyutu üzerinde durur. Bhabha'ya göre, bu konuyla ilgili terminolojinin yer değiştirmesi, ulusun, "kültürel modernitenin eşikliliğinin ölçüsü" olma işlevini göstermektedir. Bhabha, *Nation and Narration*, s.294.

26 Özellikle bkz. Anagnostopoulou, *Asia Minor*.

27 Bu konuda öncü bir yapıt: Gerasimos Augustinos, *The Greeks of Asia Minor* (Kent, 1992). Ayrıca bkz. Erini Renieri, 'Household formation in nineteenth-century Central Anatolia: The case-study of a Turkish-speaking Orthodox Christian community', *International Journal of Middle Eastern Studies* 34 (2002), s.495-517.

28 Anagnostopoulou, *Asia Minor*, s.338.

29 Anagnostopoulou, *Asia Minor*, s.340-41.

30 Vangelis Kechriotis, *The Greeks of İzmir at the End of the Empire: A Non-Muslim Ottoman Community between Autonomy and Patriotism* (Doktora Tezi, Leiden University, 2005).

31 *Mikra Asia* Küçük Asya'nın Yunancasıdır.

32 Maria Sideri, "Οι σύλλογοι ως φορείς της ελληνικής εθνικιστικής ιδεολογίας στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ου αιώνα. Το παράδειγμα του Συλλόγου Μικρασιατών 'Η Ανατολή' και η συγκρότηση της ελληνικής εθνικής ταυτότητας στις κοινότητες της Μικράς Ασίας' (19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Yunan milliyetçi ideolojisinin aracı olarak dernekler: Küçük Asya 'Anatoli' örneği ve Küçük Asya topluluğunda Elen ulusal kimliğinin oluşumu) (Doktora Tezi, University of the Aegean, Lesvos, 2003), s.317.

33 Nikos Milioris, 'Ο Σύλλογος των Μικρασιατών η 'Ανατολή' (Küçük Asya Anatoli derneği), *Mikrasiatika Hronika* IB (1965), s.337-67.

34 Exertzoglou, 'Shifting boundaries'.

35 Magda M. Kitromilidou, 'Οι Έλληνες της Βιθυνίας και το εθνικό κέντρο, 1898-1903, Ανέκδοτες μαρτυρίες από το αρχείο του συλλόγου 'Ανατολή' (Bitinya Rumları ve Ulusal Merkez, 1898-1903: Anatoli derneği arşivinden yayımlanmamış tanıklıklar), *Deltio Kentrou Mikrasiatikon Spoudon* 8 (1990–91), s.87-106.

36 Bu, Atina'daki 'İzmirliler Ocağı'nda 'Anatoli Derneği Arşivi' (ADA) adlı çok iyi düzenlenmiş bir arşivde bulunan dernek yazışmalarından anlaşılmaktadır.

37 Ilias Anagnostakis ve Evangelia Balta, *La découverte de la Cappadoce au dix-neuvième siècle* (Istanbul, 1994), s.17–74.

38 Του Μεγαλείου των Αθηνών Θεμελιωταί οι Μικρασιάται, Λόγος Πανηγυρικός απαγγελθείς κατά την ενάτην επέτειον του συλλόγου των μικρασιατών Ανατολής υπό του προέδρου αυτού Μαργαρίτου Ευαγγελίδου (Atina'nın ihtişamının kurucusu Küçük Asyalılar: Küçük Asyalılar Derneği'nin [Anatoli] dokuzuncu kuruluş yıldönümü dolayısıyla dernek başkanı Margaritis Evangelidis'in yaptığı konuşma) (Athens, 1900).

39 ADA-İzmir, 8 Ocak 1896.

40 Vassilios (1834-1910) mütevazı bir toplumsal muhitten geliyordu. Makedonya'da Kasriye (Kastoria) yakınlarında Zagoritsani'de doğdu. Aghialos'ta beş yıl boyunca met-

ropolit olarak çalıştıktan sonra 1870'te, Heybeliada Ruhban Okulu'nun yönetimini devralmaya çağrıldı. Patriklik ile Bulgar Piskoposluğu arasındaki çatışmada karşıtları tarafından Bulgar yanlısı olmakla suçlandı. 1876'da Aghialos'a döndü ve 1884'e kadar orada kaldı. Sonra İzmir'e metropolit olarak atandı. Bkz. Adamantios Diamantopoulos, 'Βασίλειος Μητροπολίτης Σμύρνης (1834-1910)' (İzmir Metropoliti Vassilios [1834--1910]), *Mikrasiatika Chronika* 2 (1939), s.151-66.

41 Karolidis (1849-1930) Kapadokya'da, Kayseri yakınlarındaki Endürlük'te doğdu. Okul yıllarını İzmir'de Ruhban Okulu'nda geçirdi, 1867'de mezun oldu. Atina'ya taşındı ve orada üniversitede tarih okudu. Eğitimini 1872'de mezun olduğu Tübingen'de tamamladı. İki yıl İstanbul'da ders verdikten sonra 1875 ve 1876'da mezun olduğu Ruhban Okulu'nda tarih ve Latince dersi verdi. 1886'da Atina Üniversitesi'ne tarih profesörü olarak atandı. 1909-1912 arasında Osmanlı meclisinde mebustu. *Amalthia*, 'Βιογραφικά Παύλου Καρολίδου' (Pavlos Karolidis biyografisine ilişkin notlar), 10 Kasım 1908.

42 İzmir Metropoliti Vassilios'tan Karolidis'e, 10 Haziran 1900, Karolidis arşivi, ELIA (Elen Edebiyat ve Tarih Arşivi).

43 ADA-İzmir, 29 Şubat 1896.

44 Pavlina Nasioutzik, *Αμερικάνικα Οράματα στη Σμύρνη τον 19ο αι. Η συνάντηση της αγγλοσαξωνικής σκέψης με την ελληνική* (19. yüzyılda İzmir'de Amerikan hayalleri: Anglo-Sakson ve Yunan düşüncesinin karşılaşması) (Athens, 2002).

45 İlk kız okulu 1830'dan sonra, Rum Ortodoks hastanesinde kurulmuş, sonra Aya Fotini Metropolit Kilisesi'nin avlusuna taşınarak Aya Fotini Merkez Kız Okulu ((Κεντρικόν Παρθεναγωγείον της Αγίας Φωτεινής) adını almıştı. Ancak, yatılı olmadığından, çevreden gelen kızlara hizmet sunamıyordu. Bu kızlar misyoner okullarına gidiyordu. Dolayısıyla, Eğitimi Destekleme Derneği (Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία) 1881'de ilk Yatılı Kız Okulu'nu kurdu; bu okulun adı 1886'da Omirion (Ομήρειον Παρθεναγωγείον) olarak değiştirildi. İkisi de sonunda Yunanistan'daki Arsakion (Αρσάκειον) adlı en ünlü kız okuluna denk kabul edildi.

46 ADA-İzmir, 2 Temmuz 1900.

47 Efsevia adlı dini derneği 1892'de Vassilios kurdu. Bu tür derneklerin çözüm bulmak istediği ana sorunlardan birisi, din adamlarının 'ahlakibozulma'sıydı. Şubat 1905'te, Vassileios bir tamimle piskoposluk bölgesi rahiplerinin maaş ödemelerinin Efsevia'ya bağlandığını duyurdu. Dolayısıyla *tychera* (vaftiz, düğün vb durumlarında verilen 'gönüllü' katkılar) artık yasaklanıyordu. Ayrıca, döndüklerinde kiliselerde vaaz verecek olan genç rahiplerin İstanbul ve Kiev'de yüksek eğitim almasının sağlanmasına özel önem veriliyordu. Efsevia birçok mahallede pazar günleri din dersi verilmesini de sağladı. Christos Solomonidis, Ο Σμύρνης Χρυσόστομος (İzmirli Chrysostomos) (Athens,1993), s.89.

48 ADA-İzmir, 10 Ağustos 1900.

49 ADA-İzmir, 22 Eylül 1900.

50 ADA-İzmir, 18 Ekim 1900.

51 ADA-İzmir, 24 Ağustos 1904.

52 ADA-İzmir, 17 Ağustos 1904.

53 ADA-İzmir, 24 Ekim 1900.

54 ADA-İzmir, 16 Eylül 1904.

55 ADA-İzmir, 1 Ekim 1904.

56 ADA-İzmir, 28 Ağustos 1904.

57 ADA-İzmir, 21 Ağustos 1901.

58 ADA-İzmir, 18 Mart 1900.

59 ADA-İzmir, 22 Nisan 1900.
60 ADA-İzmir, 26 Eylül 1902.
61 Ruhban Okulu'nda iş, bir öğretmenin yapabileceği en prestijli seçimdi. Maaşlar da açık ki, küçük kentlere göre daha yüksekti. Genç öğretmenin çabalarının ilginç bir yanı, henüz Isparta'da okumakta olan kız kardeşini de getirmeye çalışmasıydı. ADA-İzmir, 28 Ağustos 1901.
62 ADA-İzmir, 27 Ağustos 1903.
63 ADA-İzmir, 5 Temmuz 1904.
64 ADA-İzmir, 9 Temmuz 1904.
65 ADA-İzmir, 11 Ağustos 1904.
66 ADA-İzmir, 16 Ağustos 1904.
67 ADA-İzmir, 23 Ağustos 1904.
68 ADA-İzmir, 13 Temmuz 1904.
69 Muhtemelen, tanınmış gazeteci, Patriklik sekreteri ve ilk Osmanlı meclisinde mebus olan Minas Chamoudopoulos'un yeğeniydi.
70 ADA-İzmir, 16 Haziran 1904.
71 ADA-İzmir, 23 Temmuz 1904.
72 ADA-İzmir, 31 Temmuz 1904.
73 ADA-İzmir, 14 Kasım 1900.
74 ADA-İzmir, 15 Ekim 1901. Ancak, bu istek karşılanmadı.
75 ADA-İzmir, 15 Ocak 1902.
76 ADA-İzmir, 13 Eylül 1902. Bu mektupların ilginç bir özelliği, hiç dilbilgisi hatası olmamasına karşın, sözdiziminin kötü olmasıdır. Bu, Ülkeroğlu'nun Türkçe konuştuğunu ve mektuplarını, hiçbir yazım hatası yapmadan birebir çeviren birine dikte ettiğini akla getirmektedir.
77 Omirion'un amacı 'Hıristiyan ve Elen eğitim'vermekti. Ancak, kentte yaygın olarak kullanılan yabancı dillerin, Fransızca ve İngilizcenin öğretilmesini de destekliyordu. Rum kızların, Rum yetiştirme tarzının tehlikede olduğu düşünülen Katolik ya da Protestan misyoner okullarına gitmesinin önlenmesi yönünde ciddi bir gereksinim duyulduğu açıktı.
78 Tanınmış doktor Apostolos Psaltoff'un kardeşiydi. İki kardeş de Atina'da okumuştu ve muhtemelen kendi alanlarında, Elen kültür etkileşiminin tipik örnekleriydi. Bkz. Vangelis Kechriotis, 'Between professional duty and national fulfillment: The Smyrniot medical doctor Apostolos Psaltoff (1862-1923)', Meropi Anastassiadou (der.), *Médecins et ingénieurs ottomans à l'âge des nationalismes* (Paris, 2003), s.331-48.
79 ADA-İzmir, 20 Ağustos 1904.
80 ADA-İzmir, 20 Ağustos 1904.
81 ADA-İzmir, 3 Mayıs 1905.
82 Metinde, aynı coğrafyaya ilişkin iki terim ilginç bir şekilde yan yana kullanılmıştır.
83 ADA-İzmir, 3 Mayıs 1905.
84 ADA-İzmir, 26 Kasım 1900.
85 *Λόγος εκφωνηθείς εν τω Ομήρειω τη 12 Μαϊου 1896 υπό Κ. Ν.Ψαλτώφ, εν Σμύρνη*, (12 Mayıs 1896'da K. N. Psaltoff'un Omirion'da yaptığı konuşma), İzmir, 1896, s.16.
86 ADA-İzmir, 27 Eylül 1903.
87 ADA-İzmir, 25 Haziran 1903.
88 ADA-İzmir, 1 Temmuz 1904.
89 ADA-İzmir, 16 Ağustos 1904.
90 ADA-İzmir, 8 Nisan, 20 Nisan, 21 Mayıs, 7 Haziran, 2 Temmuz 1904. Mektupları yazanın adı anlaşılamamaktadır, Melakopidis olabilir.
91 ADA-İzmir, A. S. Anastasiadis, 22 Nisan 1905.

92 ADA-İzmir, 1 Eylül 1904.
93 ADA-İzmir, 1 Eylül 1904.
94 Haris Exertzoglou, *Εθνική ταυτότητα στην Κωνσταντινούπολη τον 19ο αιώνα. Ο Ελληνικός Φιλολογικός Σύλλογος Κωνσταντινούπολης 1861-1912* (National identity in Constantinople in the nineteenth century: The Greek Philological Association of Constantinople, 1861–1912) (Athens, 1996). [Osmanlı'da Cemiyetler ve Rum Cemaati: Dersaadet Rum Cemiyet-i Edebiyesi (İstanbul, 2004)].

KÜRESEL AĞLAR, BÖLGESEL EGEMENLİK VE AŞAĞI TUNA'DA DENİZ LİMANI MODERNİZASYONU (Sayfa 191-223)

1 Winfried Baumgart, *The Crimean War, 1853-1856* (London, Sydney, Auckland), s.111-12.
2 Kırım Savaşı'ndan sonra Aşağı Tuna'ya siyasal ve ticari ilginin artması hakkında esas olarak bkz. Major J. Stokes, 'Notes on the Lower Danube', *Proceedings of the Royal Geographic Society of London* iii/4 (1858), s.206-8; Major J. Stokes, 'Notes on the Lower Danube', *Journal of the Royal Geographic Society of London* xxx/4 (1860), s.162-71; Edward Suess, 'The Danube', *The Geographic Journal* 37 (1911), s.642-45.
3 Bu konuda bkz. Duke Üniversitesi'nin "Oceans Connect: Culture, Capital, and Commodity Flows across Basins" başlıklı ve Hint Okyanusu, "Avrasya Denizleri" (Karadeniz ve Hazar Denizi), Akdeniz ve Atlantik Okyanusu olmak üzere dört ana bileşenli bilimsel girişimi. Bu girişime ve bilimsel açıdan sonuçlarına ilişkin olarak bkz. Martin Lewis ve Karen W. Wigen, "A maritime response to the crisis in area studies", *Geographical Review* 89 (1999), s.161-68. Uluslararası tarih örneği olarak liman kentlerinin tarihi için bkz. Michael Miller, "Comparative and Cross-National History: Approaches, Differences, Problems', Deborah Cohen, Maura O'Connor" (der.), *Comparison and History. Europe in Cross-National Perspective* (New York, 2004), s.115-32.
4 Richard Lawton ve Robert Lee (der.), *Population and Society in Western European Port-Cities, c. 1650-1939* (Liverpool, 2002).
5 Bu yapısal dönüşümler konusunda bkz. Giovanni Arrighi, Iftikhar Ahmad ve Miinwen Shih, "Western Hegemonies in World-Historical Perspective", Giovanni Arrighi, Beverly J. Silver ve Iftikhar Ahmad (der.), *Chaos and Governance in the Modern World System* (Minneapolis, 1999), s.217-70.
6 Bu konuda bkz. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quataert, "Port cities in the Ottoman Empire: Some theoretical and historical perspectives", Özel Sayı: *Port Cities of the Eastern Mediterranean, 1800-1914*, *Review* xvi/4 (1993), s.519-58.
7 Neal Ascherson, *Black Sea* (New York, 1995).
8 Michel Balard, *La mer Noire et la Romanie génoise, XIII^e–XV^e siècles* (London, 1989).
9 Akdeniz liman kentlerinde kozmopolitizm için bkz. Henk Driessen, "Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered", *History and Anthropology* 16 (2005), s.129-41. İzmir, İskenderiye ve Trieste arasındaki bir karşılaştırmadan yola çıkan Driessen, "Akdeniz kozmopolitiğinin ekolojik bir boyutu olduğunu" ve "liman kentinin, bunun olası yuvalarından biri olduğunu" savunur.

10 Limanların son 200 yıllık sanayi tarihlerine, inşaat kronolojisi ve kent üzerindeki etkisini vurgulayan karşılaştırmalı bir bakış için bkz. Henk Van Dijk ve Magda Avelar Pinheiro, 'The changing face of European ports as a result of their evolving use since the nineteenth century', *Portuguese Journal of Social Science* ii/2 (2003), s.89-103.

11 Gheorghe Bratianu, *La mer Noire, des origines à la conquête ottomane* (Monachii, 1969). Ayrıca bkz. aynı yazar, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII^e siècle* (Paris, 1929).

12 Son yıllarda bölge daha kapsamlı araştırmalara konu oldu. Bkz. Charles King, *The Black Sea: A History* (Oxford, 2004).

13 "Turkey (From our own correspondent)", *The Times*, 5 Haziran 1860, s.10.

14 "Turkey (News) (From our own correspondent)", *The Times*, 26 Şubat 1855, s. 9. John Trevor Barkley'nin Aşağı Tuna'nın gelişimine ilişkin vizyonu ve siyasal görüşü için bkz. *The Times*'ta yayımlanan makaleleri; özellikle: "The value of the Danube as an outlet of European commerce (Letters to the editor)", *The Times*, 24 Haziran 1878, s.4; "The Varna Railway and the Berlin Treaty (Letters to the editor)", *The Times*, 10 Temmuz 1879, s. 9; "Romania: A Chapter of modern history (Letters to the editor)", *The Times*, 25 Nisan 1878, s.4; "Why the Berlin Treaty and the Anglo–Turkish convention should be acceptable to Russia (Letters to the editor)", *The Times*, 31 Temmuz 1878, s.11.

15 Bkz. "Approval for the construction of a railway from the Black Sea to the Danube to Barklay and associates, all Englishmen, Abdul Medji", "Two testimonies about the beginning of the Romanian railway history: An imperial edict and a postage stamp", *The Railway Journal*, Osmanlı modernleşme projesinin İngiliz sermayesiyle gerçekleştirilen ürünü demiryolunun Romanya demiryolu tarihi içine alındığına dikkat edin.

16 "Turkey (News) (From our own correspondent)", *The Times*, 9 Ekim 1858, s.8.

17 Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Türkiye'de demiryolu yapımı tarihi ve motivasyonu konusunda bkz. L.D., 'Railroads in Turkey', *Bulletin of the American Geographical Society* xlvii/12 (1915), s.934-40; John Kolars, Henry J. Malin, "Population and accessibility: An analysis of Turkish railroads", *Geographical Review* lx/2 (1970), s.229-46. İkinci makalenin yazarlarının Dobruca demiryolundan söz etmemesi dikkat çekicidir.

18 "Turkey (From our own correspondent)", *The Times*, 16 Ekim 1860, s.8.

19 "Turkey (From our own correspondent)", *The Times*, 16 Ekim 1860, s.8.

20 "Turkey (From our own correspondent)", *The Times*, 16 Ekim 1860, s.8.

21 Donald Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922* (Cambridge, 2000), s.115.

22 *The Encyclopedia of Islam* (Leiden, 1965), c.6, s.613.

23 Bkz. Kemal Karpat, "Ottoman urbanism: The Crimean Tatar emigration to Dobrujda and the founding of Mecidiye, 1856-1878", *International Journal of Turkish Studies* 3 (1984-85), s.1-25.

24 Bkz. Rifaat A. Abou-el-Haj, "The formal closure of the Ottoman Frontier in Europe, 1699-1703", *Journal of the American Oriental Society* lxxxix/9 (1969), s.467-75.

25 'The Wheat Trade in The Provinces of The Lower Danube', s.5.

26 John Trevor Barkley, 'The value of the Danube as an outlet of European commerce (Letters to the editor)', *The Times*, 24 Haziran 1878, s.4.

27 Paul Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internationale* (Bucharest, 1970), s.39-40.

28 Bkz. "The Russians have taken a small fort from the Turks, situated on an island in the Danube", *The Times*, 30 Mayıs 1791, s.3; "Engagements between the Turks and Russians", *The Times*, 13 Ağustos 1791, s.3; "Army of the Danube", *The Times*, 24 Mayıs 1799, s.2.

29 Bkz. "From the Danube, Dec. 8.", *The Times*, 14 Ocak 1807, s.3; "Banks of the Danube, April 3", *The Times*, 5 Mayıs 1808, s.3; "The steam navigation on the Danube",

The Times, 28 Aralık 1842, s.6; E.V. Rippinggill, "The mouth of the Danube (Letters to the editor)", *The Times*, 23 Ağustos 1852, s.5; G. Orange, "The Danube (Letters to the editor)", *The Times*, 26 Ağustos 1852, s.8; V. Rippinggill, "The navigation of the Danube (Letters to the editor)", *The Times*, 16 Ağustos 1853, s.9; W. Francis Alnsworth, et. al., "The mouths of the Danube (Letters to the editor)", *The Times*, 24 Ağustos 1853, s.8; *The Times*, 2 Mayıs 1854, s.9; "The Danube (From our special correspondent)", *The Times*, 16 Temmuz 1855, s.8; "Vienna, the Danube, and Odessa (Letters to the editor)", *The Times*, 2 Kasım 1871, s.6; "Between the Danube and the Black Sea", *The Times*, 11 Kasım 1876, s.6.

30 Bkz. "Commerce of the Danube", *The Times*, 24 Aralık 1839, s.5; "The wheat trade in the provinces of the Lower Danube (News)", *The Times*, 27 Temmuz 1840, s.5.

31 "The wheat trade in the provinces of the Lower Danube', s.5.

32 "Commerce of the Danube", s.5.

33 "Commerce of the Danube", s.5.

34 "Commerce of the Danube", s.5.

35 "Commerce of the Danube", s.5.

36 Bkz. Richard C. Frucht, *Dunarea Noastra: Romania, the Great Powers, and the Danube Question, 1914-1921* (Boulder, New York, 1982). Ayrıca bkz. Dan Berindei, "La question du Danube et la Roumanie Moderne (1829-1918)", *Revue Roumaine d'Etudes Internationales* xx/6 (1986), s.563-72.

37 Frucht, *Dunarea Noastra*.

38 Tuna'nın uluslararası yönetimi konusunda bkz. *Rapport de la Commission technique internationale convoquée à Paris pour l'examen des questions relatives à l'amélioration des bouches du Danube* (Paris, 1858); Büyük Britanya Parlamentosu, *Treaties and other documents relating to the navigation of the Danube: 1856-1875* (London, 1878); Edward Krehbiel, "The European Commission of the Danube: An experiment in international administration", *Political Science Quarterly* xxxiii/1 (1918), s.38-55; "Provisions concerning the neutralization of the Black Sea and Danube River contained in the General Treaty between Great Britain, Austria, France, Prussia, Russia, Sardinia, and Turkey", *The American Journal of International Law* iii/2 (1909), s.114-16; Otto Popper, "The international regime of the Danube", *The Geographical Journal* 102 (1943), s.240-53. Komisyon'un faaliyeti konusunda bkz. yayımladıkları kendilerini kutlayan kitap: *La Commission européenne du Danube et son oeuvre du 1856 à 1931* (Paris, 1933).

39 Captain R.N. Spratt, *Report on the Danube of the Danube. Plans and Sections* (London, 1857), s.9.

40 Commission Européenne du Danube, *Statistique de la Navigation* à l'embouchure *du Danube pour 1866*, s.2.

41 La Commission européenne du Danube, s.514.

42 Grigore Antipa, *Dunãrea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice* (Bucharest, 1921).

43 Bkz. Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères, Nantes, Serie Turquie, Constantinople içindeki diplomatik yazışmalar.

44 Romanya'nın Dobruca'ya ilişkin bütünleşme ve asimilasyon politikalarının ayrıntılı irdelemesi için bkz. Constantin Iordachi, *Citizenship, Nation and State-Building: The Integration of Northern Dobrogea in Romania, 1878-1913* (Pittsburgh, 2002).

45 Frucht, *Dunarea Noastra*, s.23.

46 Ion C. Brătianu, *Acte si cuvîntări* (Bucharest, 1939), c.4, s.144.

47 Mihail Kogălniceanu, *Opere, vol. 4: Oratorie II, 1864-1878*, der. Georgeta Penelea (Bucharest, 1977), c. 1, s.620.

48 Nicolas Petresco-Comnène, 'La Dobrogea et la vie économique de la Roumanie', *La Dobrogea* (Paris, 1918), s.186.
49 Bkz. P.S. Aurelian, *Opere economice* (Bucharest, 1967), s.199; 'Infiinţarea unui serviciu national de navigaţie', *Economia nationalā* 11 (1887), s.1153-57.
50 Bratianu, *Acte si cuvîntari*, c.7, s.276.
51 Barkley, "The value of the Danube", s.4.
52 Barkley, "The value of the Danube", s.4.
53 M. D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea* (Bucharest, 1904), s.540.
54 A.g.y.
55 Alexandru Radulescu, Ioan Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunāre şi Mare: Dobrogea* (Bucharest, 1979), s.295; ayrıca bkz. Valentin Ciorbea, "Preocupari privind modernizarea şi transformarea portului Constanta în port national, 1878-1900", *Revista Istorica* 11-12 (1990), s.1005-13.
56 Petresco-Comnène, *La Dobrogea*, s.137.
57 Vasile Kogālniceanu, *Dobrogea, 1895–1909: Drepturi politice fārā libertāti* (Bucharest, 1910), s.105.
58 Ionescu: *Dobrogea în pragul*, s.929.
59 Andre Gunder Frank, *The Development of Underdevelopment* (Indianapolis, 1969).
60 Kogālniceanu, *Dobrogea, 1895-1909*, s.101-2.
61 A.g.y.
62 Petru Zaharia ve Lenuta Gherasim, 'Situaţia economicā a judetului Tulcea în anii 1878–1916', *Peuce* ix (1984), s.401-7.
63 Kogālniceanu, *Dobrogea, 1895-1909*, s.101-2.
64 Sabin Manuilā, "La population du Dobroudja", *La Dobroudja Roumaine* (Bucharest, 1938), s.188.
65 Manuilā: "La population", s.188.
66 Luca Ionescu, *Judetul Tulcea: Dare de seamā prezentatā consiliului judeţean* (Bucharest, 1904), s.363.
67 Carmen Atanasiu, 'Activitatea României pentru desfiinţarea Comisiei Europene a Dunārii', *Analele Dobrogei* vi/1 (2000), s.281-92.
68 Nicolae Titulescu, *Discursuri* (Bucharest, 1967), s.547, aktaran: Atanasiu: 'Activitatea României', s.285.
69 Bkz. David T. Cattell, 'The politics of the Danube Commission under Soviet control', *American Slavic and East European Review* xix/3 (1960), s.380-94.
70 Adrian Rādulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei* (Constanţa, 1998), s.451.
71 Bugün komisyona 11 devlet üyedir: Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Hırvatistan, Macaristan, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya ve Ukrayna. Bkz. http://www.danubecom-intern.org.
72 John C. Campbell, 'Diplomacy on the Danube', *Foreign Affairs*, xxvii/2 (1949), s.315-27.
73 Constantin Iordachi, '"Constanţa, prima regiune colectivizatā": Colectivizare şi propagandā în Dobrogea, 1949–1962', Dorin Dobrincu, Constantin Iordachi (der.), Ţārānimea şi puterea: Procesul de colectivizare a agriculturii în România, 1949-1962 (Iaşi, 2005), s.178-209.
74 Bu konuda bkz. Osmanlı makamları tarafından atanmış bir Avusturyalı mühendis ekibinin konuyla ilgili raporu: 'Projected canal between the Danube and the Black Sea', *The Times*, 30 Ağustos 1855, s.9.
75 Nicolas Spulber, 'The Danube-Black Sea canal and the Russian control over the Danube', *Economic Geography* 30 (1954), s.236-45.

76 Komünist rejimin çökmesiyle birlikte, yüksek maliyeti ve çevre üzerindeki olumsuz etkisi nedeniyle projeden vazgeçildi.
77 Bkz. Limanın websayfası: http://www.portofconstantza.com/
78 Monica Iordache, 'Sulina–oraşul încremenit', *Jurnalul Naţional* (28 Haziran 2004).
79 Giovanni Arrighi, "The rise of East Asia and the withering away of the interstate system", *Journal of World-Systems Research*, ii/15 (1996), s.17.
80 Ukrayna hakkında, Tuna'nın Kilia ve Bystroye kolları üzerinde, amacının Aşağı Tuna ulaşımında Romanya 'tekel'ini kırmak olduğunu belirttiği kendi Tuna-Karadeniz kanalını yapma projesine bakın. 2004'te başlatılan projenin gerçekleşmesi, ekolojik zarara ilişkin yurtiçi ve yurtdışındaki kaygılar nedeniyle yavaşladı.
81 Hristo Marinov, Reinhold Castenson, "The Danube–Rhine water system as a European regional integration structure", *European Planning Studies* v/2 (1997), s.241-55.
82 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, Türkiye tarafından önerilen bir bölgesel girişim olarak 11 kurucu ülke tarafından 1992'de kuruldu; 1998'den beri tam anlamıyla gelişmiş bir örgüttür. Bkz. Roberto Aliboni, "Globalization and the wider Black Sea area: Interaction with the European Union, Eastern Mediterranean and the Middle East", ve Marius Vahl, Sergiu Celac, "Ready for a breakthrough: Elements for a European Union strategy towards the Black Sea region", *Journal of Southeast European and Black Sea Studies*, vi/2 (2006), sırasıyla s.157-68 ve 169-91.

REKABET VE YARIŞ: BÜYÜK BUHRAN'DA İZMİR (Sayfa 225-242)

1 *Türkiye Cumhuriyeti İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası/Republique Turque: Bulletin de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Smyrne*, Mart 1930, s.240.
2 Ticaret Odası bülteninde, 1927 tarihli istatistiklere göre, bölgenin denizden yaptığı ihracatın toplam 99.493.408 lira olup kişi başına 42 lira 53 kuruş ettiği belirtiliyordu. Aynı bölgenin toplam ithalatı 33.531.718 lira, yani kişi başına 14 lira 33 kuruştu. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Nisan 1929, s.101.
3 Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert, "Port-cities in the Ottoman Empire: Some theoretical and historical perspectives", *Review* xvi/4 (1993), s.546.
4 Robert B. Ekelund, Jr., Robert F. Hébert, *A History of Economic Theory and Method* (New York, 1990), s.571-73.
5 Tarık Dursun K., *Gâvur İzmir, Güzel İzmir* (İstanbul, 2004), s.55.
6 İzmir, bu gecikmeyi bir ölçüde telafi edebilmek için radyodaki haber yayınlarına dayanıyordu. İzmir doğumlu bir yazar, İkinci Dünya Savaşı sırasında, radyonun henüz lüks olduğu yıllarda, insanların haber dinlemek için nasıl kahvelerde toplandığını hatırlar. Mahallesinde oturan hali vakti yerinde bir sebze-meyve toptancısının, salonundaki radyodan haber yayınını herkesin duyabilmesi için pencerelerini açtığını anlatır. Bkz. Dursun, *Gâvur İzmir*, s.149.
7 Bu göreli yalıtılmışlığın ve yerel basının sürmesinin bir diğer sonucu, İzmir'in, doğrudan taşracılık değilse bile en azından kültürel bölgeciliğinin uzun dönemli sürekliliği olmuştur.
8 Bu gazete, önce başka bir Osmanlı liman kentinde, Selanik'te 1895'te yayımlanan *Asır* gazetesinden türemiştir. *Asır* 1908 Jöntürk Devrimi'nden sonra adını *Yeni Asır* olarak değiştirdi. Kısa süre İstanbul'da yayımlandıktan sonra 1924'te İzmir'e taşındı. Bkz. Turan Akkoyun, "Atatürk dönemi İzmir basınının genel durumu", Tuncer Baykara (der.), *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu* (İzmir: 1994), s.241.

9 Eyüp Özveren, "Türkiye'de yaygın iktisat: Nereden nereye?", Ahmet Haşim Köse, Fikret Şenses, Erinç Yeldan (der.), İktisat Üzerine Yazılar II: İktisadi *Kalkınma, Kriz ve İstikrar: Oktar Türel'e Armağan* (İstanbul: 2003), s.175-89.

10 1885'te kurulan İzmir Ticaret Odası, kentte oturan yabancı tüccarların yarı-resmi kapalı derneklerinden esinlendi. Olgunlaştıkça, farklı etnik ve dini kesimlerden tüccarların aktif katılımını kapsayarak bir Doğu Akdeniz liman kentinin kozmopolitizmine uygun bir biçim aldı. 1926'dan sonra Türk tüccarların önderliğinde yeni bir ivme kazandı.

11 Erkan Serçe, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Ticaret Odası", *Ondokuzuncu Yüzyıldan Yirmibirinci Yüzyıla İzmir Ticaret Odası Tarihi* (İzmir, 2002), s.102.

12 R. Funda Barbaros, *1830-1930 Döneminde Sosyo-Ekonomik Çözüm Arayışları* Çerçevesinde İzmir'de Sanayileşme (İzmir, 1995), s.61-62.

13 İlk sayının 48 sayfası Türkçe, 28 sayfası Fransızca idi. Ön kapağında tam adının (*Türkiye Cumhuriyeti İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*) yanı sıra, İzmir'in ve Batı Anadolu artalanının haritası vardı. En önemli 12 ihraç ürününün, yani tütün, kuru üzüm, incir, pamuk, meşe palamudu, meyan kökü, afyon, halı, arpa, bakla, susam ve çam fıstığının resimleri haritayı çevreliyordu. Arka kapakta aynı resim ve bültenin Fransızca adı yer alıyordu: *Republique Turque: Bulletin de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Smyrne.* O yıl abone sayısı 300'ü aştı ve sonra da düzenli olarak arttı. Bkz. Serçe, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e", s.101-3.

14 Eyüp Özveren, "Büyük buhran'da bir liman kenti: İzmir 1929-1932", İzmir Kent *Kültürü Dergisi*, 6 (2003a), s.267.

15 18. yüzyılda ve 19. yüzyılın başlarında Doğu Akdeniz limanlarında görev yapan Fransız ve İngiliz konsoloslarını sırasıyla Marsilya Ticaret Odası ve Levant Şirketi atardı. Merkezlerine düzenli olarak ticaretle ilgili bilgi gönderirlerdi. Büyük Buhran'ın arifesinde bu raporları hazırlayan İzmir Ticaret Odası habercilerinin, bu Avrupalı konsolosların eski işlevini ters yönde gerçekleştirdiği çıkarımını yapabiliriz.

16 Daniel Goffman, İzmir and the Levantine World, 1550-1650 (Seattle, 1990).

17 Reşat Kasaba, 'İzmir', *Review* xvi/4 (1993), s.387-410.

18 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara, 1994), s.109.

19 Serçe, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e", s.55-58.

20 Doktor Nazım Bey'den aktaran: Zafer Toprak, *Türkiye'de "Milli İktisat" (1908-1918)* (Ankara, 1982), s.411.

21 Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923–1950)* (Ankara, 1982), s.135-39.

22 Bkz. Özveren, 'Büyük buhran'da bir liman kenti'.

23 İzmir ve çevresinin güncel ekonomik durumunu savaş öncesi dönemle karşılaştırmak için Ticaret Odası bülteninin derlediği istatistiklerden yola çıkarak ve ithalat ve ihracatın değerini Osmanlı ve Türk lirası ve İngiliz sterlini cinsinden yaklaşık olarak hesaplayarak aşağıdaki tabloyu oluşturabiliriz.

Yıl	İhracat (TL)	İhracat (İngiliz sterlini)	İthalat (TL)	İthalat (İngiliz sterlini)
1911	65.805.693	6.467.390	51.246.286	5.036.490
1913	67.179.281	6.602.386	53.680.988	5.275.581
1926	75.592.444	8.084.753	33.530.000	3.586.096
1927	99.493.408	10.461.978	36.000.000	3.785.489
1928	80.812.778	8.444.386	38.000.000	3.970.742

1 altın lira ortalama 9 lira 25 kuruş (bir çeyrek) ediyordu. 1911 ve 1913 yılları için altın liranın Osmanlı lirasına dönüşüm oranı bültende verilmiştir. 1911 ve 1913'te 1 İngiliz sterlini 1,1 Osmanlı altın lirasına denkti. Bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi* (İstanbul, 1999), s.226. 1926, 1927, 1928 yılları dönüşüm oranları sırasıyla 9,35, 9,51, 9,57 olarak alınmıştır. Bkz. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, s.172. Her durumda, bültende de belirtildiği gibi, ihracatın değeri savaş öncesine göre daha yüksek, ithalatın değeri ise daha düşüktü. Bkz. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Mart 1930, s.127.

24 Özveren, "Büyük Buhran'da bir liman kenti", s.268-70.

25 *Yeni Asır*, 10 Mart 1930.

26 Melike Kara, "Cumhuriyetin ilk yıllarında Mersin limanının gelişimi", *Tarih İçinde Mersin* (Mersin, 2005), s.133. Bazı istatistiklerde Samsun ve Trabzon'un toplamı ikinci, Mersin ise üçüncü sırada yer almaktadır. Ancak bunun nedeni, İran'ın önemli boyuttaki transit ticaretinin Mersin limanından geçmesidir. İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları* (Ankara, 1983), s.37, 538. Mersin'in Osmanlı ekonomisindeki yerinin tarihi için bkz. Meltem Toksöz, "Ottoman Mersin: The making of an Eastern Mediterranean port-town", *New Perspectives on Turkey* 31 (2004), s.71-91.

27 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Nisan 1929, s.102.

28 Tekeli ve İlkin: *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, s.107-8.

29 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Mayıs 1929, s.144.

30 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Mayıs 1929, s.143-5.

31 Bkz. Özveren, 'Türkiye'de yaygın iktisat'.

32 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Nisan 1932, s. 58-63.

33 *Yeni Asır*, 12 Ekim 1931.

34 *Yeni Asır*, 9 Haziran 1931.

35 *Yeni Asır*, 22 Haziran 1932.

36 *Yeni Asır*, 21 Eylül 1931.

37 *Yeni Asır*, 22 Haziran 1932.

38 *Yeni Asır*, 10 Ağustos 1932.

39 *Yeni Asır*, 31 Ağustos 1931, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Ocak-Şubat 1932, s. 50.

40 *Yeni Asır*, 24 Kasım 1932.

41 "Satılmıyor...başkalarının yaptığını yapmaya diğer milletlerin çalışma tarzlarını yurdumuzda tatbike mecburuz yani başkaları gibi çok temiz ucuz istihsal vasıtalarını elde etmeliyiz. Beynelmilel piyasaların vaziyetine ayak uydurmalıyız...mahsullerimiz krible değildir. Standardize edilmemiştir, tohumlarımız bozulmuştur, silolarımız yoktur...dahilde nakliye masrafları ağırdır...hatalarınuz düzeltilmeden dünya buhranından şikayet etmek ve bunu kalkan yapmak...gözümüzü yummak kendimizi aldatmak olur." İsmail Hakkı Bey (Baltacıoğlu), *Yeni Asır*, 24 Kasım 1932.

42 Atatürk'ten aktaran Bilsay Kuruç, *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası, 1. Cilt: 1929-1932* (Ankara, 1988), s.131-33.

43 *Yeni Asır*, 24 Aralık 1930 ve 30 Aralık 1930.

44 "Dünyadaki buhran bir sanayi ve spekülasyon buhranıdır. Türkiye'de ise ne sanayi ne de spekülasyon buhranı vardır. Bizdeki buhran her nevi iktisadi teşkilattan mahrum bir milletin tabi olan bir buhrandır...eğer iktisadi ...şartları tetkik etmesini ve ona göre evvela bir hıfzıssıhha, saniyen bir tedavi usulü takip eylemesini bilen iktisat doktorlarına malik olsaydı bu buhran elbet bu derece şiddet kespetmez ve bilhassa şu dünyanın sa-

nayi ve her manada spekülasyon buhranı derdimizi bu günkü derecede tesdit etmezdi." Muhittin Bey (Birgen), *Yeni Asır*, 16 Kasım 1930.

45 "Yani defaatle tekrar eğlediğimiz vergilerin ağırlığı, Türk milletinin üç yüz küsur milyon lira umumi ve hususi bütçelerin milyonlarını doldurmağa muktedir bulunmadığı. . ." İsmail Hakkı Bey, *Yeni Asır*, 9 Kasım 1930.

46 Tekeli ve İlkin: *1929 Dünya Buhranı*, s.545 ve 553.

47 İsmail Hakkı Bey, *Yeni Asır*, 14 Aralık 1931, İsmail Hakkı Bey, *Yeni Asır*, 15 Temmuz 1932.

48 Bu yazarlardan birisi, bir dizi makale yazan Feyzi Bey adlı bir tüccardı. Bkz. *Yeni Asır*, 23 Aralık 1930 ve 24 Aralık 1930.

49 "Değişim hızı genelde değişimin yönünden daha önemsiz değildir; ancak, değişimin yönü genelde bizim irademize bağlı değilken olanak verdiğimiz değişim hızı bize bağlı olabilir" tezi doğrudur. Bkz. Karl Polanyi, *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time* (Boston, 1944), s.36-37. Artık klasikleşmiş olan bu tez, hükümet politikalarının etkinliğiyle ilgilidir, ama biz onu sivil toplumu oluşturan çıkar gruplarının gerçek politikalarıyla da ilişkilendirebiliriz.

50 Alp Yücel Kaya, "Epilogue: 'La ville te suivra'", Marie-Carmen Smyrnelis (der.), *Smyrne, la ville oubliée? Mémoires d'un grand port ottoman, 1830–1930* (Paris, 2006), s.225.

51 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Temmuz-Ağustos, 1932, s.41.

AKDENİZ MODERNİTESİNİN DERİN YAPILARI (Sayfa 243-250)

1 Bir genel bakış için bkz. Gérard Chastagnaret ve Olivier Raveux, "Espace et stratégies industrielles aux XVIII[e] et XIX[e] siècles: Exploiter le laboratoire méditerranéen", *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* 2-3, (2001), s.11-24. Ayrıca bkz. Olivier Raveux, Gérard Chastagnaret ve Paul Aubert, *Construire des mondes: Elites et espaces en Méditerranée, XVI[e]-XX[e] siècle* (Aix-en-Provence, 2005); Jordi Nadal, *Moler, Tejer y fundir: Estudios de historia industrial* (Barcelona, 1992); Gérard Chastagnaret (der.), *Crise espagnole et nouveau siècle en Méditerranée: Politiques publiques et mutations structurelles des économies dans l'Europe méditerranéenne, fin XIX[e]-début XX[e] siècles* (Madrid, 1998); Luigi de Rosa, *La rivoluzione industriale in Italia* (Rome, 1985).

2 Albert Hourani, *Arabic Thought in the Liberal Age* (Oxford, 1962).

3 Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (Paris, 1947 ve sonraki baskılar).

4 Mark Mazower, *Salonica: City of Ghosts* (New York, 2006).

5 Edmund Burke III, "The terror and religion: Brittany and Algeria", Gregory Blue, M. Bunton, R. Croizier (der.), *Colonialism and the Modern World* (New York, 2002), s.40-50.

DİZİN

ABD 12, 192, 216, 225, 234, 235
Abdülhamit, II. 121, 143, 147, 151
Abdülmecid 199, 200
Aboukir 79
Adriyatik 14, 35, 39, 83, 142, 144, 145, 148, 167
Afrika 52, 53, 55, 56, 60, 61-63, 142, 146, 229, 244, 248
  Batı Afrika 248
Afyon 239
Agami 98
Agioi Anargyroi Eğitim Kardeşliği 183
Agro Romano 43, 44
ağlar 2, 4, 7, 11, 12, 14-16, 18-20, 25, 26, 35, 38, 121-123, 125, 127, 137, 138, 141, 142, 149, 152, 158, 170, 172, 173, 176, 178, 180, 183, 185, 188, 192, 195, 198, 214, 222, 228, 246
Akdeniz 1-7, 10, 11, 13, 15, 16, 20, 23, 24, 29-31, 33-36, 38-40, 42-44, 48, 49, 52, 55, 63, 70, 71, 74, 86, 95-98, 100, 112, 116, 117, 119-122, 130, 132, 133, 135-138, 140, 143-146, 160, 169, 171, 194, 196, 198, 216, 220, 221, 232, 234, 243, 244, 246-249
  Batı Akdeniz 31, 51, 70
  Doğu Akdeniz 2, 5-7, 10, 11, 13-16, 20, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 36, 40, 43, 45, 71, 73, 74, 76, 83, 85-87, 95-98, 100, 102, 114, 116, 119-121, 124, 127, 128, 130, 133-146, 150, 154, 157, 164, 167, 169, 194, 203, 217, 221, 230, 232, 243, 246, 247, 249
  Güney Akdeniz 171, 243
  Kuzey Akdeniz 13, 243
Akka 29, 33, 42, 124
Akçahisar 156
Alaiye 29
Alaşehir 184, 188
Alléon 210
Almanya 37, 38, 39, 77, 85, 203, 214, 215, 234, 236
Alpler 32, 37, 38
Amalthia 177, 182, 184
Amsterdam 6, 30, 36, 37, 61
Anadolu (ayrıca bkz. Küçük Asya) 6, 15, 30, 32, 33, 58, 83, 84, 98, 103, 110, 124, 135, 136, 187, 220, 230, 231, 232, 233
Anatoli (Küçük Asyalılar Derneği) 178-183, 185-189
Ancona 35
Andalusia 247
Ankara 23, 26, 85, 188, 226, 227, 231-233, 237, 240
anlatı 33, 60, 98, 150, 175, 243, 244
Antakya 33
Antant 87
Antivari (Bar) 151
Antwerp 6, 30
Arabistan 83
Arap 14, 69, 72, 98, 108, 117, 124, 125, 127, 128, 131-138, 243, 244, 246
  milliyetçiliği 132
  Ortodoks 125, 131, 133, 134, 137
Arcondaris 107
Arnonia 184
Arnavut 141-156, 159-162, 166, 200
Arnavutluk 133, 141, 143, 144, 146, 147, 148, 151, 159, 160, 162-165, 167
Arsakion 182, 186
Astrahan 32
Asya 52, 244
Aşağı Provence 43
Aşkenaz 127
Atatürk, Mustafa Kemal 86, 92, 237, 248
Atina 13, 14, 78, 100, 101, 104, 105, 119, 135, 170, 178-181, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 189
Atina Bankası 105, 113, 186
Atina Üniversitesi 174, 179, 181, 185
Atlantik 10, 30, 31, 35, 38, 52
Austin 104, 115
Avarlar 196
Avrasya stepleri 196

Avrupa 6, 10, 15, 17, 19, 20, 25, 37, 38, 41, 45, 50, 52, 56, 62, 68, 70, 71, 72, 75, 80, 81, 86, 87, 91, 97, 98, 100, 101, 107, 121, 123, 124, 128, 133, 136, 139, 143, 145, 147, 159, 160, 170, 172, 177, 181, 192-195, 197, 198, 200-208, 210, 212-214, 216, 219, 220-223, 230, 234, 236, 238, 244, 246-248, 250
Batı Avrupa 37, 101, 177, 208, 210, 221
Doğu Avrupa 42, 207, 208
Güneydoğu Avrupa 206
Katolik Avrupa 249
Orta Avrupa 15, 84, 193, 194, 198, 201, 202, 210, 220
Avusturya 86, 146, 163-165, 192, 202-205, 220, 226, 227, 245
Avusturya-Macaristan 213, 214
Aya Fotini Merkez Kız Okulu 77, 182, 184, 186
Aydın 90, 91, 102, 108, 184, 199
Ayvalık 230

Babadağ 211
Babıâli 37, 69, 103, 105, 112, 160, 164
Bakü 22
Balkan 6, 14, 30, 32, 37, 39, 75, 78, 83, 86, 99, 101, 113, 139, 140, 141, 142, 144-146, 158, 159, 165, 166, 196, 203, 206, 209, 213, 215, 218, 220, 221
Savaşları 75, 113, 213
Yarımadası 6, 32, 39, 83, 145
Baltık 31, 32, 36, 37, 38, 39
Barbaros Hayrettin 58, 59, 60, 64
Barselona 248
Basra Körfezi 83, 85
Batı 95, 191, 208
başıbozuk 191
bedavet 159
Belçika 234
Bender Abbas 36
Bereketli Hilal 36
Bergen 36
Berlin 2, 136, 206, 216
Berlin Kongresi 147, 154, 200, 206, 216
Besarabya 196, 201, 203, 206, 216
Beyrut 4, 19, 22, 23, 95-97, 99, 101, 103, 104, 106, 107, 111, 112, 115, 117, 118, 124, 125, 132, 133, 134, 137, 138, 162, 163, 226, 246
Birleşik Krallık 234
Bizans 98, 100, 110, 117, 175, 195
Boğaziçi 99, 103
bölgesel egemenlik 192
Braudel, Fernand 249
Brezilya 134
Brüksel 53
Budapeşte 39, 193, 216
Bulgaristan 86, 213, 214, 216, 222, 229, 236
Bulgarlar 196, 197, 213
Burc-el-Kabir 66
Burdur 181
Burgaz 102
Burjuvazi 20, 26, 116, 169, 172-174, 211, 237
Bursa 36
Bükreş 193, 212, 218, 219
Büyük Britanya 204, 214, 216
Büyük Buhran 7, 225-230, 232, 234, 235-240
Büyük İskender 76, 83
Büyük Kuşatma 53, 54, 55, 58, 59, 70

Cadralicci ormanları 164
Cassese, Ambrogio 79
Ceneviz 30, 34, 64, 116
Cenova 64, 108, 195
Cerbe 64-68, 70
Cezayir (kent) 61-64, 66, 142
Cezayir (ülke) 250
Cham 145
Charles, V. 60, 64, 66
Chatby 79
Chateaubriant 100
Chrysostomos, İzmir Metropoliti 178
Cleveland 134
Cordier, Joseph 114, 118
Cumhuriyet Halk Partisi 237
Cuzgun 211

Çanakkale Boğazı 194
Çarlık Rusyası 214
Çekoslovakya 216
Çin 2, 24
Çoba 143, 150

Danimarka 205
Danzig 36
Dedeağaç 95, 101, 102, 105

Demiryolları 9, 15, 78, 85, 86, 89-92, 96, 100-106, 108, 110, 111, 113, 114, 116-119, 121, 123, 137, 164, 165, 199, 200, 208-210, 212, 220, 239, 246
Denizli 184
Dietrich 107, 115
Dimyat 98
Dinyeper 196
Dobruca 15, 191-200, 202, 206-214, 216-222
Doğu 70, 86, 201, 207, 208, 220
Doğu Sorunu 86, 201
Draç (ayrıca bkz. Durrës) 143, 164
Dubrovnik 38
Dulcino 143
Durrës (ayrıca bkz. Draç) 143
dünya ekonomisi 3, 6, 7, 10, 17, 21, 24-26, 32, 34, 36, 37, 39, 40, 217, 221, 229, 233, 244, 246
Dünya Savaşı, I. 7, 22-25, 87, 138, 141, 165, 213, 226, 231, 250
Dünya Savaşı, II. 24, 46, 92, 194, 215, 247

Edirne 44, 105, 201
Efes 84
Eflak ve Boğdan 196, 201-205, 221
Efsevia 182
Ege 6, 13, 30, 32, 38, 46, 76, 83, 84, 87, 94, 143, 169, 170, 172, 186, 187, 191, 195, 215, 230, 231, 233, 239
El Liberal 126, 127
Elbe 31
emperyalizm 170, 193, 221, 247
Epir 184
Ermeni 24, 39, 77, 87, 91, 170, 171, 194, 196, 197, 211
Eski Foça 182

Fas 126, 245
Feteşti 210
Fırat 85
Filastin 123, 125-136, 138
Filistin'de Manda Dönemi 124, 138
Floransa 38, 52, 69, 72

Gabari 117, 119
Galata 99, 103, 109, 110, 115, 116
gazeteler 53, 122, 124, 128-130, 132, 133, 138
Gazze 131, 133, 134, 137
Gerbi 65, 67
Gosine 158
göç 11, 13, 14, 92, 149, 154, 176, 197, 198
Güney Kırım 196
Güney Çin Denizi 29

Habsburg 39
İmparatorluğu 201, 245
Halep 6, 29, 32, 36, 37, 38, 44
Haliç 99, 101, 103, 110
Hamburg 229, 234, 235
Hauran 40
Hayfa 95, 131, 134, 135
Haçlılar 99
Hebron 131
Helen Krallığı 86
Heraclia 199
Hersek 148, 149
Hidra 104
Hindistan'a 2, 83-85, 220
Hint Okyanusu 6, 29, 36
Hirsch 78, 100
Hirşova 211
Hollanda 9, 10, 31, 39, 49, 234
Hürmüz 36
Hıristiyan 22, 24, 49, 57, 62, 64, 68, 72, 76, 99, 123, 126, 129, 130, 134-136, 145, 148, 159, 172, 197, 231
Hıristiyanlar 60, 67, 68, 74, 126, 137

Isaccea 211
Isparta 182, 184, 186, 188

İber Yarımadası 31, 35
İbni Battuta 29
İbrahim Paşa 99
İngiliz egemenliği 5, 17, 20
İngiltere 39, 40, 58, 80, 133, 146, 192-194, 201-203, 205, 215, 216, 220
ipek 29, 31, 37
İpek (Kent) 144
İran 229
İskenderiye 10, 19, 20, 22, 23, 29, 38, 48, 73-80, 82-86, 93, 95, 96, 97, 101, 102, 107, 108, 111, 114, 115, 117-119, 132-134, 136, 138, 226, 246
İskenderun 43, 44, 95, 102, 226, 230
İslam 10, 71, 79, 196, 243

İspanya 12, 63, 64, 244, 245, 249
İspanyol İmparatorluğu 38
İstanbul Yunan Filoloji Derneği 188
İsveç 39, 205
İşkodra 143, 144, 147, 152-157, 161, 166
İtalya 49, 52, 53, 56, 61, 63, 64, 71, 80, 143, 153, 194, 205, 214, 215, 234, 235, 244, 246, 247, 249
İyon 78, 180
İzmir 6, 7, 10, 13, 14, 19, 20, 22-24, 32, 36, 38, 73-78, 83-93, 95-98, 101, 102, 104-109, 112, 114, 115, 118, 119, 127, 135, 136, 170, 171, 173, 174, 176-178, 181-189, 199, 225-242, 246
İzmirli 83, 103, 109, 174-176, 177, 181-183, 229, 232, 236, 241

Jakoben 250
Janiculum Tepesi 62
Japon 235
Jericho 131
Jöntürk 22, 121, 126, 159

Kafkasya 200
Kahire 6, 23, 26, 29, 32, 38, 79, 101, 102, 119, 124, 125, 127, 132, 134, 136, 137, 183, 246
Kalamarya 76
Kanlıca Sözleşmesi 177
Kapadokya 176-181
Kara veba 29
Karadağ 144, 148-157, 161
Karadeniz 29, 32, 36, 38, 45, 83, 98, 102, 105, 192, 194, 196, 199, 201, 202-204, 209, 210, 217, 219-221, 223
Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü 223
Karak 132
Kartaca 60
kartografya 1, 3, 10, 15, 16, 48, 62, 70, 71, 95, 96, 135, 184
Kasaba (Turgutlu) 90, 91, 102, 170, 183, 184, 239
Kastelorizo 188
Katolik 141, 155, 162, 164, 182, 219, 249
Kavalalı Mehmet Ali Paşa 143, 146
Kayaköy (Levisi) 184
Kazaklar 196
Kelmendi 153, 154
kent 3-5, 7-21, 23-27, 36, 39, 42, 44, 49, 50, 58, 60-64, 67, 68, 72-77, 81, 83, 84, 86-94, 96-102, 104-120, 123-127, 130, 132, 134, 135, 137, 151, 154, 170, 171, 173, 174, 178, 192, 193, 194, 197, 198, 204-206, 208, 210, 211, 219-222, 225-233, 237, 238, 240, 241, 242, 246, 247
Keynesci Devrim 225
Kıbrıs 142, 146, 184
Kırım Savaşı 191, 198-200, 203, 220
kıstak kentler 76
Kızıl Ordu 216
Kızıldeniz 83, 85, 146
Kilia 204, 205, 211, 214
Kilikya 33, 41, 42, 44, 46
kolera 191
komünist 217-219
Konya 239
Korsika 41, 247
Kosova 144, 155, 157, 166
kozmopolitizm 5, 6, 10, 12, 14, 16, 22, 26, 75
Krakov 32
Kuban 200
Kudüs 29, 30, 72, 123, 124, 126-131, 133-135, 137, 138
Kula 184
Kumanlar 196
Kutsal 62, 76, 123, 124
Kutsal Topraklar 62, 124
Köstence 15, 102, 191-193, 198,-200, 206, 208, 209-213, 216-221
Küçük Asya 36, 74, 76, 83, 84, 86, 87, 93, 98, 171-174, 178-181, 183, 184, 186-189, 193, 194, 196, 210
  Batı Küçük Asya 171, 172, 174
Küçük Asyalılar 180-182, 184, 187
Küçük Buzul Çağı 6, 7, 32, 33, 34, 38, 40, 41, 42, 45, 46
Küçük Ermenistan 33
Küçük Kaynarca Anlaşması 172

La Goletta 60
Lajazzo 29
Languedoc 247
  Aşağı Languedoc 43
Latakia 29
Leipzig 32, 37, 39

Leonardo da Vinci 49
Levant 6, 24, 29-33, 36, 38, 62, 124, 132
Libya 133, 146
Lidyalılar 83
liman kent(ler) 2, 3, 5, 7, 8, 14, 17-27, 29, 31, 32, 34-36, 38, 40, 44, 45, 46, 95, 96, 97, 100, 102, 114, 121, 133, 137, 138, 144, 151, 164, 169, 173, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 204, 206, 208, 213, 219, 220, 222, 225-230, 232-234, 241, 242, 247
liman/lar 2, 4, 5, 8-11, 19, 24, 32, 37-39, 44, 48, 50, 56, 57, 60, 61, 73, 75, 76, 83-86, 89, 90, 92, 95-120, 123, 131-133, 143, 144, 148, 152, 164, 191, 192, 194, 195, 199, 202-204, 206, 209, 210, 212-214, 217-219, 222, 226, 227, 229, 230, 232, 234, 238
Liverpool 102, 133
Livorno 38
Lizbon 30, 135
Londra 4, 25, 102, 115, 128, 136, 199, 204
longue durée 6, 76, 84, 248
Lozan Barış Anlaşması 87, 231
Lübnan 23, 111, 248
  Dağı 155, 163
Lvov 32
Lydda 131, 137
Lyon 38, 58

Macaristan 37, 203, 216
Mahmudiye 211
Makedonya 76, 78, 83-85, 93, 99, 173, 179, 182, 184
Malhame 163, 164
Malta 54, 58-60, 70, 97, 142, 143
  Şövalyeleri 53, 55-57, 64, 65, 69
Malësore 148, 161
Mangalia 211, 217, 218
Maraslios Kütüphanesi 187
Maremma 42
Marsilya 97, 102, 105, 108, 109, 114, 229, 246, 248
Mağrip 83, 244
Maşrık 142
Mecidiye 184, 199, 200, 211
Medua 164
Mekke 30, 36
Meksika 134
Mersin 19, 102, 226, 230, 233
Mısır 24, 40, 80, 81, 93, 99, 102, 107, 124, 125, 132-135, 137, 138, 142, 143, 146, 186, 236, 245, 246, 248
  Deltası 76, 83, 84
Midilli 184
Milli İktisat 231
milliyetçilik 5, 22, 25, 132, 138, 140, 170, 179, 193, 246-249
Mimari 9-11, 73-75, 78-82, 87, 89, 90-94, 97, 119, 120, 194, 210
Mirdita 155, 156, 159, 162-164
modernite 13, 17, 73, 76, 132, 146, 175, 243, 244, 246, 248, 249
modernleşme 11, 15, 17, 18, 88, 89, 93, 95, 96, 120, 175, 192, 195, 198, 200, 201, 206, 208-210, 217-221, 247
Moldavya 37
Morava-Vardar vadileri 83
Moskova 92, 218
Moğol 29
Müslümanlar 87, 126, 129, 197

Nablus 124
Napoli 135, 248
Napolyon 33, 40, 42, 85
Nazi işgali 92
Nemesisler 83
New York 4, 233
Norveç 205
Novorossisk 219
Nuremberg 32, 37
Nuza Park (İskenderiye'de) 117
nüfus 4-6, 9, 11, 17, 18, 21, 23, 24, 33, 44, 50, 75, 87, 99, 114, 116, 122, 124, 134, 141, 149, 155, 171, 173, 179, 192, 197, 199, 200, 205, 207, 211, 212, 217, 219, 231

Odesa 203, 219
Ohio 134
Onirion Kız Okulu 186, 187
Orient Bank 113
Orient Ekspres 210
Orta Asya 32, 83
Ortadoğu 136, 164, 194, 201, 210, 220, 247
Ortaçağ 20, 22, 40, 49, 50, 62, 99, 112, 116, 118, 193, 201

oryantal 118
Osmanlı
  Bankası 113
  devleti 3, 18, 76, 126, 132, 138, 143-147, 150-156, 158, 160-162, 164-166, 197, 222
  donanması 70, 99
  ekonomisi 192, 193, 196, 198, 221
  İmparatorluğu 2, 3, 13, 14, 20, 23, 32, 38, 39, 41, 87, 101, 121, 123, 124, 127, 128, 130, 136, 137, 143, 146, 155, 159, 166, 170, 172, 175, 196, 198, 201, 202, 204, 205, 213, 214, 220, 230, 231, 232, 244, 245
  liman kentleri 2, 3, 22, 38, 75, 86, 226
  yönetimi 145, 152-154, 197, 198
Osmanlı-Yunan Savaşı 177
Ostrov 211
Otuz Yıl Savaşları 39

Paris Antlaşması 205
Paris Kongresi 203, 204
Paristrion 196
Patmos 178, 182, 185
Patras 95, 101, 105, 106
Peja 144
Peloponez 106, 172
Pera 116, 117
Pers İmparatorluğu 83
Peçenekler 196
Philip, II. 66
Pire 95, 96, 100-102, 104, 107, 114, 117, 178, 238, 239
Podgoritza 151, 156
Polonya 37, 39
Pontus 180
Port Said 102, 226
Prost, Henri 88
Protestan 77, 182, 219
Prusya 192, 203-205

Ragusa (Dubrovnik) 38, 39
Ramleh 79, 107, 108
Raşova 191
refah devleti 225, 240
Ren 223
Reşid 79, 98
Rizarios Yatılı Dini Okulu 182, 186
Rodos 58, 102
Rodosto 102
Roma 43, 49, 52, 55, 56, 58, 60, 62, 70, 72, 76, 88, 98, 135, 195
Romanya 15, 192, 195, 196, 201, 206-222, 229
Roshfol Şirketi 164
Rotterdam 210
Rouergue 58
Rönesans 47, 48, 49, 51, 70, 71
Rum Ortodoks 77, 125, 127, 131, 133, 136, 171-176, 179-182, 184, 188, 189
Rusya 135, 146, 192, 196, 201-204, 206, 215, 216, 221
  Orta Rusya 196

Sahra 83
Sakız 38, 95, 104, 105, 186
Samsun 95, 102, 106, 230
Sanayi 35, 37, 89, 91, 105, 114, 116, 117, 120, 208, 218, 229, 241, 247
Sarachi 152
Sardunya 41, 192, 204
Sefarad 126, 127, 134-137
Selanik 6, 10, 19, 22, 32, 40, 73-77, 81, 83-89, 91-93, 95, 96, 99, 101, 102, 104, 106, 107, 112, 115-119, 127, 135, 136, 196, 226, 238, 246, 249
Seldmayr 84
Selza 153
Serenissima 34
Sevilla 38
Sırbistan 86, 145, 147, 148, 150, 154, 155, 161, 205
Sicilya 53, 55, 56, 59, 142, 146, 245, 247
Sinop 182
Siyonist 136
Slav 141, 149, 151, 154, 161, 195, 196
Sovyet 195, 215-219, 221
Sovyet Rusya 215, 216, 221
Sovyetler Birliği 192, 216
sömürgecilik 193, 243, 244, 249
Spoleto 39
Sulina 15, 192, 193, 203-206, 210-12, 214, 215, 219-221
Süveyş Kanalı 85, 97, 101, 102, 108
Syros 186

Şam 26, 36, 124, 132
Şili 134
Şirket-i Hayriye 99

Tahıl Yasaları 40, 201
Talmud 127
Tanca 29
Tanzimat 14, 20, 99, 141, 143, 174, 197, 198, 245, 249
Tatar 196, 197, 199, 200
terra nullius 158, 159
Tesalya 46
Tıbbiye-i Şahane Mektebi 181
ticaret kentleri 1, 2, 4, 5, 7-6, 25, 206, 246, 249, 250
ticari 2, 9, 12, 14, 15, 17-19, 25, 30, 33, 34, 38-40, 45, 52, 71, 73, 83, 86, 97-99, 103, 108, 123, 139-146, 151, 154, 155, 160, 164, 170-173, 178, 195-197, 201-204, 208, 211, 219, 220, 229, 246
Times, The 199, 200, 202
Tiran 164
topluluk 9, 11-14, 16, 18, 19, 21, 39, 74, 77, 78, 82, 86, 106, 110, 127, 130, 137, 138, 141-143, 147-151, 153-158, 160, 161, 163, 166, 169-171, 173-177, 179, 181, 182, 184, 188, 189, 202, 238
Toscana 42
Toscanalı 48
Trablus 29, 36, 37, 58, 59, 64, 66, 68-70, 72, 102, 132, 133
Trabzon 19, 24, 95, 102, 106, 184, 226, 230
Transilvanya 196, 203, 209
Trieste 22, 102, 164, 203, 228, 229, 234
Tulçe 15, 192, 197, 198, 206, 211, 212, 213, 219, 220, 221
Tuna 15, 37, 83, 196, 201-206, 209, 210, 212, 214, 216, 218, 223
  Aşağı Tuna 191-195, 197-199, 201, 202, 206, 214, 215, 220-222
Tunus 59-64, 66, 142, 143, 146, 245, 248
Turgut Reis 58-60, 64, 66, 68, 72
Tuz 151, 154, 156, 161
Tuz Tekeli 113
Türk 56, 57, 63, 67, 70, 72, 75, 84, 90, 92, 133, 196, 197, 198, 200, 219, 229, 231, 234, 235, 236, 239, 249
Türk Ekonomi Kongresi 231
Türkiye 23, 24, 87, 88, 92, 130, 202, 204, 216, 225, 226, 229, 232, 233, 235, 236, 238, 239, 242, 243, 248, 249
Türkiye Cumhuriyeti 87, 88, 225, 232
Ukrayna 222
Ulqin 143, 147-149, 151, 154, 161
Ulm 214
ulus-devlet 5-7, 13, 23-26, 173, 214, 220, 222, 225, 226, 230, 232, 233, 237, 238, 240
ulusal 4, 11, 16, 23, 25, 26, 74, 88, 127, 141, 153, 175, 178-180, 185, 188, 189, 193, 197, 207, 212, 215, 222, 225, 228, 239
ulusal ekonomi 7, 208, 209, 210, 212, 219, 222, 226, 229, 233, 237
Urla 184, 186, 188
uygarlaştırma görevi 72, 191, 208
Uzakdoğu 83, 84
Uzlar 196

üçüncü dünya 244, 247
Ümit Burnu 36
Üsküdar 115

vakıf 173, 244
Valencia 43
Varna 95, 101, 102, 105
Vatikan 52
Venedik 30, 32, 34-39, 49, 68-72, 195
Venedikli 36, 37, 60, 69, 70
Venizelos, Eleftheros 86
Viktorya dönemine özgü 33, 40, 43
Viyana 39, 193, 202, 215

Waldorp 103, 115

Yafa 102, 106, 123-126, 128-135, 137, 138, 226
Yahudiler 75-78, 86, 87, 90, 92, 99, 100, 124, 126, 127, 130, 131, 134-136, 170, 171, 194, 196, 197, 211, 219, 231, 234
Yakındoğu 171
Yanya 146, 185
Yeni Asır 229, 233
Yeni Dünya 10, 38, 51, 52
Yugoslavya 216
Yunan 9, 22, 39, 75, 77-81, 86- 88, 92, 100, 102, 105, 113, 114, 128, 170, 172, 173, 174, 177-181, 185-189, 195, 196, 211, 219, 236, 238
Yunan Bağımsızlık Savaşı 100, 172

Zafiropoulos 187

Akdeniz kıyıları yüzyıllar boyunca, dünyanın en işlek ve canlı ticaret yollarının bulunduğu bölge oldu. Bu etkinliğin toplumsal, kültürel ve siyasal düzlemlerdeki olaylarla karşılıklı ilişkisi nasıldı? Akdeniz'in sosyal tarihini liman kentleri üzerinden okuyabilir miyiz? Bir bütün olarak Akdeniz bölgesi, siyasal iktidarlardan ve kültürel kimliklerden görece bağımsız yapısal bir birlik sunuyor mu?

Seçkin akademisyenler tarafından kaleme alınan bu kitap, 1350'lerden 1850'lere kadarki uzun dönem boyunca Doğu Akdeniz'in ekonomik ve toplumsal yapısında yaşanan büyük ölçekli değişimleri konu alırken yukarıda sıraladığımız sorulara Osmanlı liman kentleri özelinde cevaplar sunmaya çalışıyor.

Yazarların ortak perspektifi, kentleri ekonomik yapıya bağlayan dünya sistemi analizi çerçevesinde düşünmeleri ve sorgulamalarını, "kozmopolitizm kavramını ulus-devlet imgeleminden ve Avrupa hegemonyasından özgürleştirme" hedefi etrafında geliştirmeleridir. Bu ortak çabanın ağırlık noktasını İzmir, Selanik, Beyrut, İskenderun ve İstanbul gibi 19. yüzyıl küreselleşmesinin kapıları ve düğüm noktaları olan liman kentleri ve onların artalanları oluşturmaktadır.

Prof. Dr. Biray Kolluoğlu Boğaziçi Üniversitesi Sosyoloji bölümünde öğretim üyesidir. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başı İzmir ve 21. yüzyıl başı İstanbul üzerine yayınları vardır. Araştırma alanları arasında şehir sosyolojisi, tarihsel sosyoloji, milliyetçilik, mekân ve bellek sosyolojisi yer alır.

Doç. Dr. Meltem Toksöz Boğaziçi Üniversitesi Tarih Bölümü'nde öğretim üyesidir. Doğu Akdeniz pamuk tarımı ve ticareti, Osmanlı liman kenti Mersin ve Çukurova tarihleri üzerine yayınları vardır. Araştırma alanları arasında tarihyazımı, geç Osmanlı düşünce tarihi ile devlet ve toplumun modernleşmesi yer alır.



9 786053 325734

KDV dahil fiyatı
26 TL