

Coğrafi Açıdan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu

Muzaffer BAKIRCI¹

Öz

Etki sahası ve çok bileşenli yapısı, İpek Yolu'nu sıradan bir ticaret yolu olmaktan öteye taşımış ve her dönem dikkatleri üzerine çeken bir nitelik kazanmasına zemin hazırlamıştır. Yüzyıllar boyunca doğu ile batı arasında ticaretin ana damarı olan İpek Yolu, isminin ve ticarete konu olan ipeğin yumuşaklığına tezat, Avrupa'dan başlayarak Çin'e uzanan binlerce km. uzunluktaki güzergâhta çok zorlu coğrafi mekânların aşılması anlamına gelmiştir. Aynı zamanda yeryüzünde coğrafi potansiyel ve kaynak farklılıklarının mekânın yeniden organize edilmesindeki etkisine de çarpıcı bir örnek teşkil etmiştir. Sahip olduğu coğrafi konumu, bütün tarihsel süreç boyunca Anadolu'da çok sayıda devletin kurulmasına ve her siyasi organizasyonun da kendi ihtiyaçlarına yönelik bir yol sistemi oluşturmasına zemin hazırlamıştır. Anadolu yarımadasının bu elverişli konumu onun İpek Yolu sisteminde de doğu-batı arasında bağlantıyı sağlayan kilit noktalardan biri olmasına olanak sağlamıştır. Daha ziyade bir aktarma istasyonu görevi gören Anadolu'da, bu amaca hizmet etmek üzere çok sayıda liman ve limanlara dayalı olarak şehirler ortaya çıkmış ve gelişmiştir.

Anahtar kelimeler: *ulaşım, ticaret, İpek Yolu, coğrafi konum, Anadolu.*

¹ Doç.Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafi Bölümü, mubak@istanbul.edu.tr

Historical Route Systems of Anatolia In Terms of Transportation Geography and the Silk Road

Abstract

Its area of influence and multi-elemental structure carried the Silk Road far beyond being an ordinary commercial route and laid the foundation for it to have a characteristic that draws attention to itself in all periods. Contrary to the name of the Silk Road, which was the main artery of the commerce between the east and the west throughout the centuries, and the softness of the silk that is the subject matter of the concerning trade, Silk Road meant covering highly difficult geographical grounds throughout the thousands of kilometers long route and is a striking example of the influence that the effect of resource differences has on the reorganization of the space. The geographical location it possesses has laid the foundation of numerous states being established in Anatolia throughout the historical process and each political organization creating a route system that is geared towards its own requirements. This convenient location of the Anatolian peninsula provided the opportunity for it to become one of the key spots that ensure the connection between the east and the west in the Silk Road system. In Anatolia, which served more as a transfer station, numerous harbors to serve this purpose, and in connection with the harbors, cities emerged and developed.

Keywords: *transportation, commerce, Silk Road, geographical location, Anatolia.*

1. Giriş

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti anlamına gelen ulaşım, tarihsel süreç boyunca yeryüzünün farklı coğrafi mekânları arasında ticari, kültürel ve siyasi etkileşimin düzeyini belirleyen en önemli unsurlardan biri olmuştur. Belirtilen çerçevede, uzunluğu kıtaları aşan ve binlerce km'yi bulan İpek Yolu hattı, sadece fiziki mesafe açısından değil aynı zamanda birbirinden çok farklı coğrafi mekânları kat etmesi bakımından da ayrıcalıklı bir nitelik taşımaktadır. Dolayısıyla kaynaklara ulaşma ve sahip olma isteği, adı geçen ticaret yolu vasıtasıyla çok zorlu coğrafi mekânların geçilmesini mümkün kılmıştır. Hatta öyle bir güçlü ticaret ortamı yaratmıştır ki denizler, çöller ve dağlar gibi sınırlayıcı coğrafi unsurlar dahi engel olamamış ve aşılması güç sahalar bu etki sayesinde geçilebilir olmuştur.

Aslında bir ticari yollar ağı olan İpek Yolu sistemi, esas olarak doğudaki kaynakların batıya taşınmasını temel amaç edinmiş ve adını da bu ürünlerden en önemlisi olan ipekten almıştır. Kat ettiği mesafenin ve sahanın dünyanın büyük bir bölümünü oluşturması, bu hat üzerinde yer alan her coğrafi mekânın bu efsanevi ticaret yolunda kendinde bir parça bulmasına neden olmaktadır.

Çok boyutlu ve çok bileşenli niteliği sadece faal olduğu dönemde değil aynı zamanda günümüzde de halen konuşulur olmasına sebep olmakta ve yeniden canlandırılmasına yönelik çabaların ortaya konulmasına yol açmaktadır. Diğer taraftan, çok bileşenli olması İpek Yolunu daha ilgi çekici kılarken, aynı zamanda karmaşık yapısı tek yönlü incelemelerde güçlük yaratan faktör olmaktadır. Meseleyi sadece ticari bir endişeye indirgemek, etkisi yüzyıllarca süren ve sonrasında günümüzde de adeta bir nostalji öğesi olarak tekrar tekrar ele alınan ve incelenen İpek Yolunu tanımlamakta yetersiz kalmaktadır. Öyle anlaşılıyor ki İpek Yolunu özgün kılan, sadece ürünlerin mekânlar arasında hareketi değil, aynı zamanda insanların, fikirlerin, medeniyetlerin, inançların ve güç dengelerinin dinamik bir ortamını da bünyesinde barındırmış olmasıdır.

Anadolu, İpek Yolu sisteminin en önemli mekânsal parçalarından birini oluşturmuştur. Doğudan gelen karayolu ve batıdan gelen deniz yolu ulaşımı için son durak niteliğinde olması onu ayrıcalıklı kılmış, bu durum ticaret sistemine dayalı çok sayıda yeni unsurun (kervansaraylar, yollar ve köprüler gibi) yanı sıra, limanların ve bunları bağlı olarak gelişen kentlerin de ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır.

Dönemsel olarak önem dereceleri ve uzanış yönleri farklı olmakla birlikte, çok sayıda ulaşım hattının bir bütünü olan İpek Yolunun Anadolu'da bir-

den fazla rotası bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu genel yol ağı içinde Anadolu yarımadası, doğudan gelen kervanların karayoluyla gidebilecekleri son nokta olması dolayısıyla aynı zamanda bir karayolu-denizyolu entegrasyon sahası özelliği taşımıştır.

Doğa ve beşerin birlikte oluşturduğu bu devasa yol sistemi yine insanoğlunun mekân siyasetini yeniden organize etmesi sonucu şekil değiştirmiştir. Coğrafi keşifler ve bu keşiflerle birlikte doğu-batı arasında ortaya çıkan yeni güzergâhlar, geçtiği bölgelerde hâkim siyasal organizasyonlara büyük bir güç katan bu yolun önemini yitirmesine ve ona bağlı olarak gerçekleşen pek çok unsurun da ortadan kalkmasına neden olmuştur. Dolayısıyla ortaya çıktığında meydana getirdiği zenginlik, önemini yitirdiğinde yerini büyük bir gerilemeye bırakmıştır.

Bu çalışma, İpek Yolu'nun Anadolu tarihi yol sistemleri içindeki yerini ve önemini coğrafi bir bakış açısıyla ele almaya odaklanmıştır. Bu çerçevede, Anadolu'nun coğrafi konumu ve bu konumun ona sağladığı ayrıcalıklı durum İpek Yolu özelinde irdelenmeye çalışılmıştır. Çalışma büyük ölçüde betimsel olarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda, Anadolu'nun kıtalararası ulaşımına ilişkin coğrafi özelliklerinin gözden geçirilmesi yanında, İpek Yolu sistemiyle ilgili yapılmış bilimsel çalışmaların verilerinden de yararlanmak suretiyle bir coğrafi değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

2. İpek Yolu ve Coğrafya: İpek Yolu'nun Oluşmasında Etkili Olan Faktörler

Aslında İpek Yolu, bir tırtılın oluşturduğu kozadan kıtaları ilgilendiren ticaret yollarına uzanan bir hikâyenin adıdır. Diğer taraftan etkisi yüzyıllar sürmüş olmakla birlikte, yaygın olarak kullanılan İpek Yolu ismini, günümüze yakın bir dönemde almış olması diğer ilginç bir yanını oluşturmaktadır.

Kullanıldığı dönemde, bu hatları takip edenler tarafından genellikle bir sonraki büyük kentin adıyla anılan (örneğin Semerkant yolu) veya bazen de sadece belirgin bir coğrafi üniteye göre isimlendirilen (örneğin Taklamakan çölü kuzey ve güney rotaları gibi)² bu yol, 1800'lü yılların sonunda ünlü Alman coğrafyacı ve jeolog Baron Ferdinand Von Richthofen'in Uzakdoğu'yla ilgili yaptığı bilimsel çalışmalarda belirtilen hat için ilk kez kullanmasıyla,³ İpek Yolu kavramı dünya literatürüne girmiş ve genel kabul görmüştür.

² Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press. Oxford, 2012, p. 16.

³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000, s. 11; Richard Foltz, *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009.

Sonraları büyük bir ticaret yoluna isim olacak ipeğin Çin’de eskiden beri var olduğu, batının bu ürünle tanışmasının ancak İskender’in Hindistan seferi sonrası gerçekleştiği ileri sürülmektedir.⁴ Uzun süre kaynağı ve nasıl elde edildiği bilinmeden Avrupa soyluları arasında adeta sosyal statünün simgelerinden biri haline gelmesi, her türlü zorluğa karşın bu ürüne sahip olma istek ve talebini körüklemiştir. Böylece doğu–batı arasında gerçekleşen ticaret hareketleri içinde yeralan ürünlerden sadece biri olmasına karşın ticaret yolunun simgesi haline gelebilmiştir. Burada dikkat çekilmesi gereken husus, ticaretin sadece doğudan batıya doğru hareket eden ürünler üzerinde olmayışıdır. Bir taraftan doğunun başta ipek olmak üzere ticaret ürünleri batıya taşınırken, Avrupa’dan da doğuya cam eşya, mücevherler ve estetik değeri yüksek olan diğer mallar taşınmıştır.⁵

Tek bir hattan ziyade çok sayıda rotanın oluşturduğu bir ulaşım ağı olduğu kabul edilen İpek Yolu sisteminde, Çin’in Gansu bölgesi ve tarım havzasının kuzeyinden geçerek, Pamir dağlarının geçitlerini aşan, Afganistan üzerinden kuzey İran’a, Suriye’ye ve Anadolu’ya dolayısıyla doğu Akdeniz kıyılarına ulaşan hat⁶ Avrupa’ya uzanan en önemli güzergâhlardan biri olmuştur (Harita 1).

Avrupa’da Roma, Cenova ve Venedik’ten başlayıp, uzak doğuda Çin’in Xian kentine kadar uzanan ve 12.000 km uzunluğunda olan bu ticaret hattı üzerinde hareket eden kervanlar, sadece dünyanın en haşın arazileri, muazzam çölleri, sonsuz stepleri, büyük akarsuları, iç denizleri ve adeta kuleyi andıran yüksek dağları gibi fiziki zorlukları aşmakla kalmamış, aynı zamanda eşkıyalarla, dostça yaklaşmayan hükümdarlarla, doğal afet ve hastalıklarla da mücadele etmek zorunda kalmışlardır.⁷ Ayrıca kıtalar aşan bu hat üzerinde birbirinden farklılaşan siyasi organizasyonların (imparatorluklar, krallıklar vs.) bulunması⁸ biryandan farklı kültürler arasında etkileşimi sağlarken diğer taraftan sık sık çatışmaların yaşanmasını da berberinde getirmiştir.

⁴ Helmut Uhlig, age, s. 23.

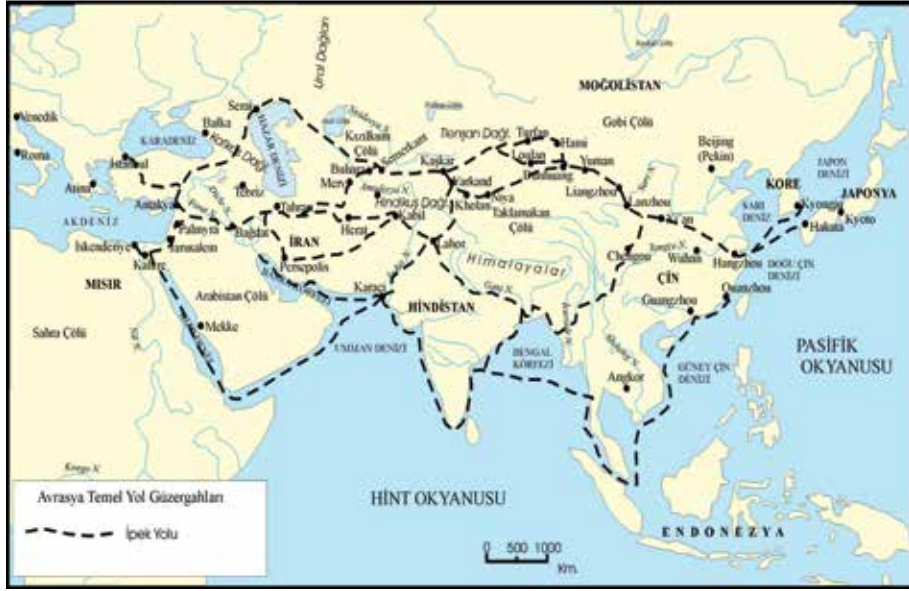
⁵ E. E. Kuzmina, *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008, p. 1.

⁶ Helmut Uhlig, age, s. 66.

⁷ UNWTO, *The Silk Road*, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, s. 6, erişim: 03.01.2014

⁸ Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2009

Harita 1: İpek Yolu Haritası



Kaynak: Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press, Oxford, 2012, p. 26.

Doğu ile batı arasında ilk temasların MÖ 600'lü yıllarda Avrasya stepelerinde at sırtında ulaşımın yaygınlaşması ve MÖ 400'lü yıllarda ise ulaşımı kolaylaştıran at kullanımının aynı zamanda askeri araç olarak anlam kazanmasıyla başladığı ifade edilmektedir.⁹ Diğer taraftan, Asya-Avrupa arasında ticari ilişkilerin MÖ 300'lü yıllarda Büyük İskender'in doğu seferine kadar geriye gittiği ifade edilmekle birlikte, İpek Yolu olarak kabul edilen rotanın MÖ 100'lü yıllarda Çin ipeğinin batıda oldukça iyi gelir getiren bir ticaret ürünü olduğunun anlaşılmasıyla başladığı kabul edilmektedir.¹⁰ MS 3. yüzyılın sonlarına kadar yoğun olarak kullanıldığı belirtilen¹¹ bu yol sistemi 1400'lü yılların sonunda Vasco de Gama'nın Ümit Burnunu dolaşarak Hindistan'a ulaşmasıyla büyük ölçüde önemini yitirmiştir. Yaygın kabule göre sadece bir ticaret yolu ağı olmayan, ticaretle birlikte, kültürel,

⁹ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010, p. 1.

¹⁰ UNWTO, *The Silk Road*, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, p. 6, erişim: 03.01.2014

¹¹ E. E. Kuzmina, *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008, p. 108.

dinsel,¹² siyasal ve askeri özellikleri de içinde barındıran bu yolun önemini yitirmesinin sonuçları da çok yönlü olmuştur. Böylece belki de insanlık tarihinin en büyük kültür değişimine zemin hazırlayan İpek Yolu, daha uzun olmasına rağmen, daha güvenli ve ekonomik olan deniz yolu alternatifinin ortaya çıkmasıyla sona doğru yaklaşmıştır.

İpek Yolunun tek bir hat olmaktan ziyade bütün bir yol ağını ifade etmesi, bu ağın ise hem doğu-batı, hem de kuzey-güney arasında, kentler, ülkeler ve halkların çeşitli ilişkilerini sağlayan, barışçıl ticarete olduğu kadar savaşçıl güçlere de hizmet eden bir çeşit koordinat sistemi olması,¹³ konunun ele alınmasında ve incelenmesinde zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Bazı araştırmacılar ipek ticaret yolu ağını mekânsal yayılış açısından, ‘Budist yollar’, ‘Moğol yolları’ ve ‘Akdeniz yolları’ olmak üzere üç temel sahaya ayrılarak inceleme konusu yapmışlardır.¹⁴ Yapılan çeşitli sınıflandırmalara karşın sistemin bir bütün olarak haritasının çıkarılması ve başlangıç bitiş noktalarının kesin olarak tespit edilmesi çok mümkün görünmemektedir. Aslında günümüzde bu sistemin sıkça gündeme gelmesi, bir yandan aydınlığa kavuşturulmaya muhtaç gizemli yanlarının bulunması diğer taraftan günümüz ticaret rota ve ağlarına yön verebilecek bir deneyimin de adı olmasıdır.

Öncelikle böyle bir muazzam ticaret yolunun ortaya çıkmasında ve etkinliğini yüzyıllarca sürdürmesine zemin hazırlayan coğrafi koşulların irdelenmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Burada temel husus, yeryüzünde kaynak dağılışındaki farklılıklar ile buna bağlı olarak şekillenen arz ve talebin mekânlar arasında bir ürün hareketini ortaya çıkarmasıdır. Bir tarafta ipek ve baharata sahip Asya, diğer tarafta talep ve beklentileri bu ürünlere erişme yönünde ağır basan Avrupa, birlikte kıtaları aşan bir ticari hareketin mimarı olmuşlardır. Bu hareket sadece üretim ve tüketim noktalarında etkisini göstermemiş aynı zamanda yük ve insanların hareket ettiği hatlar boyunca konumlanmış olan ülkeler, bölgeler ve siyasi organizasyonlar üzerinde de etkin bir rol oynamıştır.

¹² Johan Elverskog, *Buddhism and Islam on the Silk Road*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia-Oxford, 2010; Richard Foltz, *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009

¹³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000, s.12

¹⁴ Philippe Foret and Andreas Kaplony (eds), *The Journey of Maps and Images on the Silk Road*, Brill’s Inner Asian Library Press, Leiden-Boston, 2008

Takip edilen hat boyunca kara ulaşımının kesintisiz gerçekleştirilememesi gerçeği, aynı zamanda ulaşımında karayolu ve denizyolu arasında bir entegrasyonu gündeme getirmiştir. Karayolunun geçtiği bölgelerde yer alan çeşitli büyüklükteki her yerleşme bu sistemden yarar sağlarken, zaman zaman, tamamen ticaret sistemine dayalı olarak kervansaraylar ve bunların çevresinde yerleşmenin büyümesiyle şehirler ortaya çıkmış ve gelişme imkânı bulmuştur. Bu çerçevede sistemin etkisi sadece karayolu ulaşımının gerçekleştirildiği yerleşmeler üzerinde olmamış aynı zamanda liman ve limana bağlı olarak gelişen çok sayıda şehrin de ortaya çıkmasına zemin oluşturmuştur. Güzergâh boyunca karşılaşılan fiziki coğrafya engellerinin (çöller, dağlık sahalar, su kütleleri gibi) aşılması ise mesafenin büyük ölçüde uzamasına neden olmuştur.

Tarihi İpek Yolu sisteminde Anadolu'yu diğer coğrafi bölgelerden ayıran özelliği bir kavşak noktası olmasıdır. Doğudan kervanlarla karayoluyla gelen mallar, Anadolu yarımadası kıyılarında yer alan çeşitli limanlar vasıtasıyla gemilere yüklenmiş ve Avrupa'ya nakledilmiştir. Ters istikamette de gelen mallar da belirtilen limanlardan kervanlara yüklenerek doğuya taşınmıştır. Bu bakımdan Anadolu'yu doğu için karayolu ulaşımın son durağı, batı yönünden gelenler için ise ilk durak olarak değerlendirmek mümkündür.

Belirtilen nedenlerden dolayı Anadolu'da İpek Yolunun izlerini sürerken iki önemli unsur karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birincisi belirtilen dönemde işlek olan limanların nitelikleri, ikincisi ise bu limanlara bağlantıyı sağlayan kervan yolları ve bu yolları tespit etmemize yardımcı olan kervansaraylardır.

Bu çerçevede Anadolu'da ticaret yollarının veya güzergâhlarının durumuna göre oldukça işlek hale gelmiş çok sayıda limandan söz etmek mümkündür. Bunlar Anadolu yarımadasının her bir yönünde sıralanmış durumdadır. Kuzeyde Karadeniz kıyısında Trabzon ve Sinop, kuzeybatıda İstanbul, batıda Ege kıyılarında, İzmir, Efes ve Milet, güneyde Akdeniz kıyısında, Antalya, Alanya, Seleukeia Pierria¹⁵ (Antakya) ve İskenderun belli başlı limanları teşkil etmişlerdir. Bunların bir bölümü (Efes, Milet ve Seleukeia Pierria gibi) sonraki dönemlerde, bir yandan ticaret yollarının rotasındaki değişim, ama bundan daha önemlisi, bir başka coğrafi nedenle, yani limanın akarsuların getirdiği alüvyonlarla dolması sonucu özellikleri-

¹⁵ Oğuz Erol, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963, s. 24.

ni yitirmişlerdir. Diğer bir bölümü ise halen önemli limanlar olarak varlıklarını sürdürmektedirler.

Bir bütün olarak Anadolu yarımadası, gerek kara ulaşımı ve gerekse denizyoluyla entegrasyon sağlaması açısından İpek Yolu sisteminin en önemli parçalarından birini teşkil etmiştir. Aslında Anadolu'nun sahip olduğu coğrafi konum sadece tarihi İpek Yolu bakımından değil ama aynı zamanda bütün tarihsel süreç boyunca ulaşım sistemleri açısından bir kavşak noktası olma rolünü üstlenmiş bulunmaktadır.

3. Anadolu'nun Coğrafi Özellikleri ve Tarihi Yolları

İpek ticaret yolunun Anadolu'daki durumunu kavrayabilmek için öncelikle bu mekânın coğrafi konum özelliklerini ortaya koymak gerekecektir. Anadolu, matematik konumunun ona sağladığı bir orta iklim kuşağı sahası olma niteliğini, insanların ilk yerleşik hayata geçtiği bölge olmakla taçlandırmış ve sonraki dönemlerde özel konumunu da etkin kullanarak yeryüzünün yerleşilmek ve hâkimiyet kurulmak istenen nadide alanlarından biri olmasını beraberinde getirmiştir. Burada dikkate değer konu, bahsedilen özelliklerin konjonktürel olmadığı ve tarihin her döneminde farklı ölçek ve şekillerde de olsa aynı nitelikleri muhafaza etmesidir. Burada çıkarılacak kısa sonuç ise kuşkusuz önce doğanın insan yaşam ve faaliyetlerine imkân sağlayacak bir ortam oluşturması ve sonrasında ise insanoğlunun bu potansiyeli günün ihtiyaç ve taleplerine göre her defasında yeniden organize etmesidir.

Anadolu kendine has coğrafi özellikleri onun tarih boyunca çok önemli bir mekân olmasını beraberinde getirmiştir. Son derece müsait coğrafi mevkii dolayısıyla bölge, tarihin en eski zamanlarından beri insan topluluklarını kendine çeken bir iskân sahası olmuş, ziraata ve ticarete dayanan büyük medeniyetlerin ve kuvvetli siyasi organizasyonların kurulmasına ve gelişmesine vesile olmuştur.¹⁶ Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının teşkil ettikleri büyük kara topluluğunun aşağı yukarı tam ortasında yer alan bu saha, birbirinden medeniyetleri ve ekonomik yapıları bakımından farklı, iktisaden birbirini tamamlayan iki büyük nüfus ve iktisat sahasını birbirine karayoluyla bağlamaktadır.¹⁷ Sahanın bu niteliği onun tarihsel süreç içinde çok önemli ticaret yollarına ev sahipliği yapmasına da zemin hazırlamıştır.

¹⁶ Süha Göney, *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları I*, İstanbul Üniversitesi Yayını (ikinci baskı), İstanbul, 1987, s. 7.

¹⁷ Ali Tanoğlu, "Türkiye'nin Coğrafi Mvkii ve Bu Mvkii ile İlgili Bazı Meseleler" *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, S. 13, İstanbul, 1963, s. 59.

Anadolu'yu kateden İpek Yolu ve Kral Yolu gibi büyük ticaret yolları bu mekâna büyük avantajlar sağlamış ve bu potansiyeli kullanan siyasi organizasyonlara, sadece ticari anlamda değil aynı zamanda siyasi ve askeri açıdan da büyük güç katmıştır.

Tüm ulaşım sistemleri üzerinde etkili olan çok sayıda fiziki coğrafya faktörü bulunmaktadır. Bu faktörlerin en önemlisi topografya yani yer şekilleridir. Dağ, yamaç, vadi, ova vb. her bir topografik unsur ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde belirleyici olmaktadır. Topoğrafyanın ulaşım üzerindeki etkisi karayolu ulaşım sistemi söz konusu olduğunda en üst düzeye çıkmaktadır. Bu durum geçmişte ulaşımın makine dışı taşıma araçlarıyla yapıldığı dönemlerde hayati bir önem taşımış, doğal yol olarak kullanılabilen vadi tabanları, boğazlar ve geçitler ulaşımında stratejik noktalar olmuşlardır. Günümüzde engebeli alanların çeşitli mekânsal düzenlemelerle (köprü, viyadük, tünel vb) daha kolay aşıldığı hesaba katıldığında, yer şekillerinin ulaşımındaki etkisinin kısmen azaldığı düşünülebilir, ancak halen yol sistem ve ağlarının oluşturulmasında en önde gelen faktörün topografya olduğu açıktır.

İlkçağlardan itibaren birçok kavmin geçit sahası, bazı eski medeniyet ve büyük imparatorlukların nüfuz ve mücadele sahası olan Anadolu'da, her büyük siyasi organizasyonla birlikte yeni bir ulaşım şebekesi ortaya çıkmış ve gelişmiş, buna bağlı olarak yollar yer ve istikamet değiştirmişlerdir.¹⁸ Hititlerden Helenistik çağa kadar Anadolu yollarının önemli özelliği, başkent çevresinde yoğunlaşarak bölge yollarının varlık kazanması olurken,¹⁹ sonraki dönemlerde ise devletin organizasyon yapısına bağlı olarak bazen liman kentleri bazen de iç kesimlerdeki idari şehirler, yolların birleştiği sahalar olmuştur. Böylece yol sisteminde her dönem farklı hatlar öne çıkmış ve etkin bir rol üstlenmiştir. Çoğu kez siyasi organizasyonun ortadan kalkması yol güzergâhlarında da köklü değişimler yaratmış ve önemsiz hatlara dönüşmesine neden olmuştur. Sadece yol hatları değil bunlara göre şekillenmiş ve önem kazanmış yerleşmeler de önemsizleşmiş ve zaman zaman ortadan kalkmıştır.

İlk çağdan itibaren Anadolu'da şekillenmeye başlayan bu yollar, Anadolu'da hüküm sürmüş en büyük medeniyetlerden biri olan Hititler döneminde (MÖ 1800-1200) başkent Hattuşaş'ta birleşiyordu. Hâkimiyet

¹⁸ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 571.

¹⁹ Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60. Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983, s. 3.

kurdukları dönemde Mısır ve Asur İmparatorluklarıyla ticari ve askeri alanlarda sıkı ilişkiler kuran Hititler buna paralel bir yol şebekesi de oluşturmuşlardır.

Hititlerin kurdukları yol şebekesi sonraki dönemlerde de çeşitli devletler tarafından kullanılmış ve bu hatlara yenileri eklenmiştir. Böylece Hititler döneminde yolların kesiştiği yer Hattuşaş (Boğazkale) olurken, Lidya, İyonya ve Frigya gibi devletler döneminde daha çok kıyılarıdaki limanlar merkez görevi üstlenmeye başlamıştır.²⁰

Anadolu tarihsel karayolu şebekesi içinde öne çıkan hatlardan bir diğeri ise Kral Yolu'dur. MÖ 494 yılında bütün batı Anadolu sahillerinin Perslerin hâkimiyetine geçmesi, Anadolu yol şebekesinde yeni bir düzenlemeyi beraberinde getirmiştir. Bir kolu da Sardes'ten Efes'e uzanan ve daha ziyade askeri amaçlarla kullanılan bu yol, aynı zamanda ticaret yolu olarak da işlev görmüş, dönemin en muntazam yol yapılarından biri olmuştur.

Anadolu'ya hâkim olma yolunda bir taraftan Persler doğudan batıya doğru genişlerken diğer taraftan Büyük İskender'in doğu seferleriyle birlikte Makedonlar batıdan doğuya doğru hâkimiyet sahalarını genişletme gayretine girmişlerdir. Bu iki büyük güç arasındaki mücadele, Anadolu yol ağlarının oluşturulması ve yeniden organizasyonu üzerinde önemli rol oynamıştır. Her iki devletin bu genişleme hareketleri sırasında en önemli hedeflerinden biri ticaret yollarına hâkim olmaktır.

Büyük İskender'in Anadolu fütuhatını takip eden iki asır içinde Anadolu'da kuvvetli ve uzun süreli bir siyasi organizasyon kurulamaması ve idari merkezlerin süratle değişmesi, muntazam ve devamlı yol şebekelerinin tanzim edilmesine engel teşkil etmiş, MÖ 133 yıllarında Romalıların bütün batı Anadolu'yu ele geçirmelerine²¹ kadar bu durum devam etmiştir.

Roma idaresinin başlaması Anadolu yol ağları bakımından da yeni bir döneme işaret etmektedir. Roma idaresine giren Anadolu'da kurulan eyaletlerin merkezlerini birbirine ve Roma'ya bağlayan yollar inşa edilmiş, eyaletler arasındaki muntazam yol şebekeleri, Ege kıyılarındaki Bergama, Efes ve Milet gibi limanlarda birleşmiştir.²²

²⁰ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 574.

²¹ Age, s. 575-577.

²² Age, s. 575-577.

Roma imparatorluğunun ikiye ayrılmasına ve Doğu Roma imparatorluğunun (Bizans İmparatorluğu) başkentinin İstanbul olmasına kadar geçen süre boyunca Roma dönemi yol ağında fazla bir değişiklik meydana gelmemiştir.

Anadolu yarımadasında Bizans hâkimiyetinin başlaması, yol ağında ve güzergâhlarında birtakım değişikliklerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Roma döneminde Anadolu'daki yol şebekesinin merkez noktaları Ege kıyılarındaki Efes ve Milet limanları iken, artık merkez İstanbul olmuştur. Burada dikkati çeken husus ise, sözü edilen yol ağlarındaki değişikliğin sadece idari değişiklikten değil, aynı zamanda bir coğrafi değişimin de sonucu olduğudur. Roma imparatorluğunun son dönemlerinde önce Milet limanının Büyük Menderes nehrinin getirdiği alüvyonlarla dolmasıyla liman özelliğini kaybetmesi, sonrasında ise aynı nedenle Efes limanının fonksiyonunu kaybetmesi önemli diğer nedenleri teşkil etmiştir.

Bizans imparatorluğuyla birlikte ortaya çıkan yeni durum, yeni bir yol şebekesinin oluşturulması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu döneme kadar büyük ölçüde doğu-batı yönünde uzanış gösteren yollar önemini yavaş yavaş yitirmeye başlamış, önceleri Romalılar tarafından askeri amaçlarla inşa edilmiş olan ve Anadolu'yu çapraz olarak Kuzeybatı-Güneydoğu yönünde kateden hat, bu defa ticari anlamda önem kazanmaya başlamıştır.²³

1071 yılında Türklerin Anadolu'ya gelmesi, bu coğrafi mekânda, siyasi, idari ve kültürel bir takım değişimlerle birlikte yol sistemlerinde de yeni bir dönemin başlangıcına işaret etmiştir. Selçuklu devletinin idari merkez olarak Konya şehrini seçmesi, tıpkı Hitit döneminde olduğu gibi yol şebekesinin yeniden Anadolu'nun içlerinde düğümlenmeye başlamasına zemin oluşturmuştur.

Selçuklu devletinin büyük ölçüde Anadolu'nun iç ve doğu kesimlerinde yoğunlaşan bir yol sistemine sahip olduğu ve bu yolların çeşitli limanlar vasıtasıyla da dış dünyaya açıldığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan Selçuklu dönemi yol sisteminin en önemli unsurlarından birini oluşturan ve kervanların yolculuk boyunca konakladıkları ve tüm ihtiyaçlarını giderdiği kervansaraylar günümüzde bir yandan dönemin yol sisteminin ve güzergâhın önemini ortaya koymak bakımından önem taşıırken, diğer taraftan değerli tarihi ve turistik unsurları olarak değer arz etmektedirler. Selçuklu döneminde kervansaraylar iki amaca hizmet etmek amacıyla oluşturulmuştur.

²³ Süha Göney, *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975, s. 581.

Bunlardan birincisi; doğu-batı yönünde kıtalararası ticaretin, yolculukların güvenliğini sağlamak, sefer yollarında yığınak ve ikmal merkezleri meydana getirmek amacıyla yapılan ve her türlü saldırı veya sataşmalara karşı tahkim edilmiş olanlar, ikincisi ise, daha çok sosyal yönüyle topluma yararlı, vakfa dayanan hizmetlerin yapılmasına olanak sağlayan kuruluşlar olarak yapılanlardır.²⁴

Anadolu'da çok uzun bir süre egemenlik kurmuş olan Osmanlılar döneminde yol şebekesi devletin ihtiyacına göre şekillendirilmiş, Selçuklu döneminde kalan yolların iyileştirmesini, yeni hatların açılması ve geliştirilmesi izlemiştir. Osmanlı devleti döneminde yol şebekesi daha çok askeri bakımdan önem taşımış, orduların geçmesi ve kolayca hudutlara nakledilmesine elverişli yollar inşa edilmiştir.²⁵ Selçuklu döneminden farklı olarak, iç kesimlerde yer alan kentlerin kıyı kentleriyle bağlantısına daha fazla önem verildiği bu dönemde, başkent olarak İstanbul'un belirlenmesi bir bakıma Bizans döneminde olduğu gibi yol ağının İstanbul istikametinde şekil almasına ve burada düğümlenmesine zemin hazırlamıştır.

Büyük ölçüde askeri amaçla olmakla birlikte, ticaretin hayat bulduğu yol sisteminin uzun süre etkinliğini muhafaza ettiği anlaşılmaktadır. Ancak özellikle 19. yüzyıl başlarından itibaren gerek devletin içinde bulunduğu şartlar ve gerekse dünyada meydana gelen yeni gelişmeler Anadolu yol sisteminde köklü değişimleri beraberinde getirmiştir.

Bunlardan Osmanlı devletiyle ilgili olanlar kuşkusuz devletin iktisaden zayıflaması ve yol sisteminin yenilenmesine gerekli ilgiyi gösterememesi başta gelmektedir. Diğer taraftan dünyada ortaya çıkan yeni ulaşım hatları, özellikle Ümit Burnu'ndan dolaşarak Hindistan'a varılması Akdeniz'in deniz ulaşımındaki etkisini zayıflatırken, Süveyş kanalının açılması kısmen Akdeniz'i yeniden bir deniz ulaşım hattı olarak önem kazandırmış olmakla birlikte, Anadolu üzerinde Asya ile Avrupa arasında gerçekleşen karayolu ulaşımının neredeyse tamamen durdurma noktasına getirmiştir. Diğer taraftan belirtilen dönemde demiryolu ulaşımının genel ulaşım sistemindeki yerini hızla almaya başlaması, karayolu ulaşımı açısından diğer bir kısıtlayıcı faktör olmuştur.

Esas olarak Asya ile Avrupa arasında uzandığı kabul edilmekle birlikte, bu yönde yer alan çok sayıda güzergâhtan oluşan bir yol ağı niteliğinin-

²⁴ Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60.Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983, s. 11.

²⁵ Süha Göney, *Age*, s. 584.

de olan İpek Yolunun Anadolu'daki devamını tam olarak ortaya koymak mümkün görünmemektedir. Ancak ilkçağdan 19. yüzyıl başlarına kadar doğu ile batı arasında ticaretin ana güzergâhı olan bu sistemde, her dönem Anadolu'da hâkimiyet kuran ve ulaşım şartlarını kendi ihtiyaçlarına göre yeniden organize eden siyasi organizasyonların oluşturdukları yol sisteminde yararlanıldığı açıktır. Dolayısıyla İskender'in doğu seferiyle başlayan ve Ümit Burnu'nun keşfi ve Süveyş kanalının açılmasıyla (1869) son bulan tarihsel süreç boyunca, Anadolu'da mevcut yol sistemlerini ve hatlarını İpek Yolu sistemine dâhil etmenin yanlış olmayacağı kanısındayız.

Burada dikkati geçen husus Hititlerde başkent Hattuşaş ve Selçuklularda yine başkent Konya hariç tutulduğunda Anadolu'daki yol şebekesinin daha çok limanlar ve liman kentleri üzerinde yoğunlaştığıdır. Bu bakımdan Anadolu kıyılarında tarih boyunca sıkça gündeme gelen ve ulaşımında etkin bir rol oynayan limanlardan kısaca söz etmek gerekmektedir. Trabzon, Samsun, Sinop, İstanbul, Efes, Milet, Alanya, Antalya, Antakya ve İskenderun gibi büyük ölçekli limanların aktif oldukları dönemde dünya ticaretinde etkin bir rol oynadıkları ve ticaretin yoğunluğuna paralel olarak da yakınlarında büyük ölçekli kentlerin meydana geldiği bilinmektedir.

Kuşkusuz bir kıyıda liman kurulabilmesi ve özellikle gelişebilmesi için çeşitli fiziki ve beşeri unsurların bir arada bulunması gerekmektedir. Bunlardan biri kıyıda liman kurulmasına elverişli mekânsal özelliklerin olmasıdır. Yani kıyı tipinin korunaklı bir girinti oluşturması, gemilerin yanaşması ve ayrılmasına imkân verecek uygun bir derinliğin varlığı, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantının kolayca sağlanabilmesi ve yol ağlarının oluşturulabilmesine imkân verecek topografik şartların sağlanmış olmasıdır. Bu sayılan hususlar teorik olarak bir limanın kurulmasında önkoşullar olarak önümüze çıkmakla birlikte, limanın gelişmesi ve etki sahasını genişletmesi daha çok uygun beşeri koşulların oluşmasına bağlıdır. Bu bakımdan limanın önemli ticaret yolları üzerinde olması, hinterlandıyla bağlantısının sağlam kurulmuş olması, idari ve güvenlik koşullarının gerektiği şekilde yerine getirilmesi gibi hususlar belirleyici olmaktadır.

Anadolu kıyılarında belirtilen özellikleri taşıyan çok sayıda liman tarihsel süreç boyunca ticaretin gerçekleştirilmesinde aktif rol oynamıştır. Bir bölümü çeşitli coğrafi sebeplerle önemini kaybetse de çoğu halen bu fonksiyonlarını yerine getirmeye devam etmektedir..

Bunlardan biri Trabzon limanı, coğrafi konum itibarıyla ilk çağdan beri Doğu Karadeniz kıyılarından Anadolu içlerine ve özellikle doğuya

doğru uzanan yolların kilit noktası olmuştur. Denize paralel uzanan dağ sıralarının kıyı ile iç kesimler arasında ulaşımı çok güçleştirdiği bölgede, denizden yükseklikleri 2000 m'nin üzerinde olan Zigana ve Kop geçitlerinin varlığı Trabzon limanına avantaj sağlamış ve belirtilen hat üzerinde yüzyıllar boyunca canlı bir ticaret söz konusu olmuştur.

Karadeniz kıyısından başlayarak Değirmendere vadisi boyunca ilerleyen Zigana geçidinden sonra Harşit vadisine inerek, Gümüşhane'den geçip Vavuk geçidinden Çoruh havzasına geçen, Bayburt'tan sonra Kop Dağı geçidinden Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşan, oradan da doğuya İran'a kadar ilerleyen yol²⁶ Trabzon limanının her dönem işlek bir liman olmasını sağlamıştır. Sözü edilen güzergâh, sadece Orta Asya'yı baştan-başta geçen İpek Yolunun Kafkasya'dan ayrılan bir kolunun Erzurum-Aşkale-Bayburt üzerinden Trabzon'a bağlanmasını sağlamakta²⁷ kalmamış, aynı zamanda Suriye'den gelen malların, Kafkasya ve Rusya'ya denizyoluyla nakledilmesinde de etkili bir rol oynamıştır.²⁸

Sözü edilen liman elverişli coğrafi koşullar dolayısıyla çağlar boyunca aktif olmayı başarmış, bölgede hâkimiyet kuran siyasi organizasyonlar değişse de yörenin liman olmaya en elverişli sahasının burası olması etkinliğinin devamını sağlamıştır. Limanın etkisi, yakınında kurulan şehir üzerinde de kendini göstermiş ve ticaretin hacmine bağlı olarak büyük bir şehrin kurulmasına öncülük etmiştir. Trabzon Limanı günümüzde de tıpkı tarihsel süreçte olduğu gibi büyük ölçüde milletlerarası transit bir liman özelliği taşımaktadır.²⁹ Avrupa içlerinden Tuna suyu vasıtasıyla Köstence, Varna ve Burgaz gibi batı Karadeniz liman kentlerine ulaşan yüklerin buradan denizyoluyla İran'a taşınmasında en kısa yol olması, Trabzon limanını kullanmayı cazip kılmaktadır.³⁰ Böylece Trabzon Limanı ilk çağlarda İpek Yolu sisteminde oynadığı rolü günümüz çağdaş İpek Yolu ulaşım ağında da etkin rol oynayabilecek bir nitelik taşımaktadır.

²⁶ M. C. Şehabeddin Tekindağ, *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979, s. 456.

²⁷ Hayati Doğanay, *Türkiye Ekonomik Coğrafyası* (genişletilmiş 5. baskı), Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011, s. 655.

²⁸ M. C. Şehabeddin Tekindağ, *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979, s. 469.

²⁹ Saliha Koday, "Trabzon Limanı", *Türk coğrafya Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1999, s. 488.

³⁰ Ünsal Bekdemir vd., "Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği", *Doğu Coğrafya Dergisi*, S. 5, Erzurum, 2001, s. 38.

Karadeniz kıyısında yer alan diğer bir liman olan Samsun limanı da eski dönemlerden beri yoğun bir şekilde kullanılan limanlardan biridir. Kıyı kuşağı sıradağlarının bu kesimde irtifa kaybetmesi ve kıyı ile Anadolu içleri arasında daha kolay ulaşım imkân vermesi, Samsun limanının etkinliğini artırmasında başlıca faktörlerden biri olmuştur. Esasen sahip olduğu fizikî coğrafya şartları bakımından (doğal bir mendireğin olmaması ve fırtınalı havalarda gemiler için tehlike oluşturması) genel anlamda liman olmaya pek elverişli olmayan bu saha, kıyı kesiminde yer alan Samsun ile Sivas arasında kolay ulaşım imkân veren bir geçiş noktasının (Kavak geçidi 795 m) mevcudiyetiyle tercih edilen bir liman olmuştur.³¹ Hinterlandıyla bağlantısının kolay sağlanmasına imkan veren bu durum dolayısıyla ortaçağdan itibaren denizyoluyla gelen mallar Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Diyarbakır-Urfa-İskenderun güzergâhı boyunca iç bölgelere, iç bölgelerden aynı güzergâhı takiben gelen mallar ise Samsun limanı vasıtasıyla başta İstanbul olmak üzere diğer bölgelere taşınmaktaydı.³² Bu canlı ticaret hayatı ve elverişli koşullar, kıyının iç bölgelerle bağlantısının donanımlı karayoluyla birlikte demiryoluyla da sağlanmış olması, geçmişte küçük bir iskele olan Samsun iskelesinin günümüzde çok önemli bir transit liman niteliği kazanmasını ve Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olmasını beraberinde getirmiştir.

Karadeniz kıyısında yer alan tek doğal liman niteliğindeki Sinop limanı,³³ bu özelliğinden dolayı ilkçağlardan itibaren liman görevi görmüş ve gemiler için Karadeniz'in azgın dalgalarından korunmada en önemli sığınak alanı olmuştur. Hinterlandıyla bağlantısı Samsun ve Trabzon limanları kadar uygun şartlar sağlamasa da, herhangi bir fiziki düzenlemeye gerek kalmaksızın korunaklı bir liman özelliğinde olması Sinop limanının uzun bir süre Karadeniz'in en işlek limanlarından biri olmasını sağlamıştır. Hititler döneminden başlayarak iç kesimler ile kıyı bağlantısının sağlandığı bu liman, ilerleyen dönemlerde bölgeye hâkim olan devletler tarafından yoğun bir şekilde kullanılmış, transit taşımacılık yapan gemilerin fırtınalı dönemlerde zorunlu olarak ziyaret ettikleri bir saha olmuştur. Sonraki dönemlerde Sinop limanı, teknolojik gelişmelere paralel olarak hinterlandlarıyla daha iyi ulaşım imkânlarına sahip olan Samsun ve Trabzon limanlarıyla rekabette geri kalmaktan kurtulamamış, doğal şartların sağladığı

³¹ Ali Tanoğlu, *Samsun Limanı ve Hinterlandı*, Samsun Üniversite Haftası İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1944, s. 285.

³² Hayati Doğanay, age, s. 656.

³³ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi Sinop Maddesi*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 10, İstanbul, 1978, s. 683.

ve yüzyıllarca etkin kullanıma sahne olan liman diğer limanlardaki beşeri mekân organizasyonlarına yenik düşmüş görünmektedir.

İstanbul limanı çağlar boyunca doğu-batı arasında cereyan eden ticaret hareketlerinde en önemli aktarma istasyonlarından ve dolayısıyla limanlarından biri olmuştur. Kara içine 8 km kadar sokulan Haliç'in varlığı burada liman kurulmasına elverişli bir ortam yaratmıştır.³⁴ Özellikle Bizans dönemiyle birlikte etkinliği artmaya başlayan liman, doğudan karayoluyla ve Karadeniz kıyılarındaki diğer limanlardan İstanbul Boğazını aşarak gelen malların buradan Avrupa'ya nakledilmeye başlanmasıyla önemini pekiştirmiş, jeopolitik konumu dolayısıyla, kente hâkim olan devletler değişse de her dönem önemini muhafaza etmiştir.

Efes ve Milet limanları daha önce de ifade edildiği üzere özellikle Roma dönemiyle birlikte önen kazanmış ve dünya ticaretinde söz sahibi olmuştur. Büyük ve Küçük Menderes ırmaklarının denize döküldüğü yerde oluşturdukları koylarda doğal bir liman özelliğine kavuşan bu mekânlar, uzun bir tarihsel süreç boyunca doğu-batı yönünde hareket eden yük ve yolcuların temel uğrak noktaları olmuşlardır. Limanların etkinliği ve gücü yakın çevresine de yansımış ve liman yakınında günümüzde bile orta büyüklükte sayılabilecek şehirlerin inşa edilmesini beraberinde getirmiştir. İlerleyen dönemlerde sadece liman fonksiyonuyla değil aynı zamanda siyasal ve kültürel yönleriyle de dünya tarihinde ayrıcalıklı bir yere sahip olan bu kentler, onları meydana getiren faktörün ortadan kalkmasıyla son bulmuşlardır. Günümüzde bu kentlerin harabe halinde olması, doğanın kendini yenileme çabasının bir sonucudur. Korunaklı limanların oluşumuna zemin hazırlayan nehirlerin, zaman içinde getirdikleri alüvyonları kıyıda biriktirmesi limanların sonunu hazırlamış ve günümüzde denizden kilometrelerce içeride kalmasına neden olmuştur.

Akdeniz kıyılarında yer alan Antalya ve Alanya limanları da tarih boyunca Anadolu ulaşımında etkin rol oynayan limanlar durumundadır. Özellikle kara içine sokulmuş denizin oluşturduğu girinti ve kıyı gerisindeki falezlerin varlığı, liman olarak kullanılmaya elverişli bir ortam yaratmıştır. Anadolu içlerine kolay geçişi sağlayan doğal bir yol, Antalya limanının hinterlandıyla bağlantısını daha güçlü hale getirerek Roma döneminde itibaren kullanılmasına zemin hazırlamıştır.³⁵

³⁴ Suna Doğaner, "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, İstanbul, 1991, s. 116.

³⁵ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi Antalya Maddesi*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978, s. 460.

Benzer uygun coğrafi koşullara sahip olan Alanya da özellikle küçük bir adacığın kara ile birleşmesi sonucu oluşmuş olan tombolonun korunaklı bir ortam oluşturması ve liman olarak kullanılmaya elverişli bir nitelik kazanması sonucu ilkçağlardan itibaren liman olarak kullanılmasını beraberinde getirmiştir.

Akdeniz kıyılarındaki bu iki liman özellikle Selçuklu devleti döneminde öne çıkmış ve önem kazanmıştır. Selçukluların Akdeniz'e açılan kapısı durumundaki bu limanlar, Erzurum'dan başlayan ve Erzincan-Sivas-Aksaray hattını takiben başkent Konya³⁶ üzerinden Akdeniz kıyısına ulaşan kerivan yolunun son bulunduğu noktalar olmuş, bu durum adı geçen limanların önemlerini daha da pekiştirmiştir.

Seleukeia Pierria (Antakya)-İskenderun limanları, Akdeniz kıyılarının diğer önemli limanları niteliğindedir. Kadim devirlerde Fırat'tan denize ve Suriye'den Anadolu'ya gelen yolların birleştiği noktada bulunması dolayısıyla Antakya, doğu ve batı dünyaları arasındaki ulaşımın başlıca merkezlerinden biri olmuş, kentin limanları görevini gören koyların Asi nehrinin getirdiği alüvyonlarla dolması ve işlevini yitirmesine kadar bu etkinliğini sürdürmüştür.³⁷

Bu limanlardan biri olan Seleukeia Pierria limanının MS 5. yüzyıla kadar etkinliğini sürdürdüğü ifade edilmektedir.³⁸ Akdeniz'in doğusunda denizin kara içine en fazla sokulduğu yerde konumlanmış olan bu limanı, doğu-batı istikametinde ve özellikle Asya ile Avrupa arasında ulaşımında rol oynayan en eski limanlarından biri niteliği taşımaktadır. Tarihi ipek ticaret yolunun Anadolu'daki son noktalarından biri olan liman elverişli coğrafi konumu dolayısıyla tercih sebebi olmuştur.

Günümüzde yörenin en önemli limanı durumunda olan İskenderun limanı aslında baştan beri fiziki koşullar bakımından liman olmaya elverişli şartlar sağlamasına karşın bazen başka limanların rekabeti, bazen de Amanos dağlarını aşan yolların güvenli olmaması ve yörede bataklık gibi olumsuzlukların olması dolayısıyla uzun süre gerekli gelişmeyi gösterememiştir.³⁹ Antakya'nın mevcut limanlarının bahsedilen nedenden

³⁶ Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, s. 15.

³⁷ Streck, *İslam Ansiklopedisi Antakya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978, s. 458.

³⁸ Oğuz Erol, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963, s. 24.

³⁹ Besim Darkot, *İslam Ansiklopedisi İskenderun Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 5/2, İstanbul, 1978, s. 1090.

dolayı kullanılamaz hale gelmesiyle liman faaliyetleri daha kuzeydeki İskenderun'a taşınmıştır.

Özetlemek gerekirse, uzun bir iskân tarihine sahne olan Anadolu yarımadasında, çok sayıda imparatorluk, devlet, beylik ve krallık hayat bulmuş ve bu siyasi organizasyonlar bu coğrafi mekânı kendi istek, ihtiyaç ve beklentilerine göre şekillendirmişlerdir. Kuşkusuz bu süre zarfında binlerce yerleşim ünitesi, yüzlerce liman ve limana bağlı gelişen şehirler, ticaretin tanzim edildiği mekânlar, idari merkezler, her dönem yeniden şekillenen zengin bir ulaşım ağ ve sisteminin bu coğrafi mekânda hayat bulmasına zemin hazırlamıştır. Bu her defasında yeniden organizasyon, ulaşım sistem ve ağları üzerinde açıkça kendini göstermektedir. Çoğu kez fiziki coğrafya şartları bakımından adeta alternatifsiz olan güzergâh veya liman gibi unsurlar her devlet döneminde benzer ağırlıkta işlev görürken, bazen de hâkimiyet sahasının konumu ve genişliğine bağlı olarak yerel yeni düzenlemeler gündeme gelmiştir. Bu çerçevede en belirgin izleri limanlar, liman şehirleri ve kervan yollarının geçtiği merkezi şehirler üzerinde görmekteyiz. Ulaşım ile yerleşmeler arasındaki karşılıklı etkileşim yani elverişli ulaşım güzergâhlarının yeni yerleşmeler oluşturması yanında var olan yerleşmelerinin etkinliklerini arttırması ve devasa boyutlara ulaşması söz konusu olmuştur.

Şu bir gerçektir ki, Anadolu'nun coğrafi konum özellikleri ve mekânsal şartları, tüm tarihsel süreçte olduğu gibi günümüzde ve muhtemelen gelecekte de ulaşım ağları bakımından bir kavşak noktası olmasını sağlamaya devam edecektir. Özellikle petrol ve doğalgaz ulaştırmasının önem kazandığı günümüzde, bu enerji kaynaklarının boru hatları vasıtasıyla üretim alanlarından tüketim noktalarına taşınmasında bir kavşak noktası olması, Anadolu'nun ve dolayısıyla Türkiye'nin bütün tarihsel süreç boyunca olduğu gibi kıtalar arası ulaşımına ilişkin çok değerli potansiyelleri bünyesinde barındırmaya devam ettiğini göstermektedir. Yine tarih boyunca olduğu gibi bu potansiyelin değerlendirme düzeyinin bu topraklara hâkim olan siyasal organizasyonun yetenek, güç ve hedeflerine bağlı olarak gerçekleşeceği açıktır.

4. Değerlendirme ve Sonuç

Çok uzun yerleşim tarihi boyunca farklı ölçeklerde çok sayıda siyasi organizasyonun Anadolu yarımadasında hayat bulması, bir taraftan bu coğrafi mekânın cazibesini ortaya koyarken diğer taraftan bu mekâna sahip olmanın da ağır bedelleri olduğuna işaret etmektedir.

Birçok bakımdan bir buluşma noktası konumunda olan Anadolu, ulaşım ağları ve sistemleri bakımından daha da belirgin bir hal almaktadır. Daha çok doğu-batı istikametinde olmak üzere bütün yönlerden Anadolu'yu kat eden yollar, yüzyıllar boyunca üretim sahalarında tüketim noktalarına malları taşımış, bu faaliyet Anadolu'da çok belirgin mekânsal değişimleri, düzenlemeleri ve farklılaşmaları beraberinde getirmiştir.

Asya ile Avrupa arasında 1973 yılında Boğaziçi köprüsünün açılmasına kadar geçen binlerce yıl boyunca doğudan gelenler için karayolunun sonu, batıdan gelenler için deniz yolunun nihai noktası özelliği taşıyan Anadolu yarımadası tam anlamıyla bir kavşak noktası olmayı başarmıştır.

Hâkim olan devletin idari işleyişi ve hükümlerlik sahasının genişliğine bağlı olarak değişmekle birlikte Anadolu'nun kuzeyinde, güneyinde ve batısında yer alan kıyılarda kara ve deniz ulaşımı entegrasyonunun çağlar boyunca sağlandığı limanlar ve bu limanlara bağlı olarak ortaya çıkmış şehirlere şahit olunmaktadır.

Belirtilen güzergâhlar ve liman sahaları doğal coğrafya koşulları bakımında dönemin ulaşım bakımından en elverişli sahaları olduğundan zaman zaman daha uzun mesafe katedilmesi pahasına tercih edilmiş ve bu özelliklerini muhafaza ettikleri sürece de kullanılmaya devam edilmişlerdir (Trabzon, İstanbul, Antalya gibi). Bunlardan bir kısmı ise fiziki nedenlerle liman özelliğini kaybettiğinden tarih sahnesinden silinmekten kurtulamamıştır (Efes ve Milet gibi).

Sadece limanların kurulup gelişmesine imkân sağlayan uygun kıyı alanları ve koyların varlığı değil aynı zamanda bu limanların iç kesimlerle bağlantısının gerçekleştirildiği güzergâhlardaki fiziki coğrafya şartları da, ulaşımın kervanlarla gerçekleştirildiği dönemde daha da belirgin olmak kaydıyla, karayolu ulaşım ağlarının oluşmasında belirleyici olmuş; çetin topografik koşullar, akarsular ve çöller, bir takım düzenlemelerin gerçekleştirilmesini zorunlu kılmıştır. Topografyanın yükselti kazandığı kesimlerde geçitlerden yararlanma bahis konusu olurken, yaz ve kış mevsimlerinde iklim koşulları ulaşımın günün hangi saatlerinde gerçekleştirileceğini belirlemiştir.

Anadolu'nun kuzey ve güneyi boyunca doğu-batı yönünde uzanan dağ sıraları iç kesimler ile kıyılar arasındaki erişimi zorlaştırmış, bu alanlar arasındaki geçişler sınırlı sayıda geçitler kullanılarak aşılabilmektedir. Diğer taraftan akarsu vadileri doğal karayolları olarak nitelik kazanmış ve mesafeyi daha fazla uzatmasına rağmen bu vadilerin takip edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Yine, karayolu ulaşımını kesintisiz sağlaması amacıyla

köprülerin inşa edilmesi, mekânsal düzenlemede önemli bir yer tutmuş, seyahat boyunca güvenliğin sağlanması bakımından idari bir takım tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmiştir.

Tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğinde olan ve MÖ 2. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan İpek Yolu, doğu-batı, kuzey-güney etkileşiminin sağlanmasında en büyük rolü oynamış, farklı medeniyetlerin, farklı kültürlerin, farklı siyasi yapıdan ve ırktan insanların yaşadığı coğrafyaları birbirine bağlamıştır.⁴⁰ Doğuda Çin'den, batıda Avrupa'ya, güneyde Afrika'nın kuzeyine kadar uzanan İpek Yolu, başlangıçta iktisadi zorunluluktan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama çabalarından ortaya çıkmış, iktisadi münasebet beraberinde diğer sosyo-kültürel ilişkilerin kurulmasına ve gelişmesine yol açmıştır.⁴¹

Kat ettiği mesafe ve geçtiği coğrafi mekânların fiziksel, sosyal, kültürel ve askeri özellikleri dikkate alındığında, etkisi ve önemi daha da belirginleşen ve aslında bir yollar sistemi olan İpek Yolunun, etkili olduğu dönemin uzunluğu ve meydana gelen siyasal hâkimiyet değişimleri dikkate alındığında, tüm rotalarının ortaya konulması kolay görünmemektedir. On bin km'den fazla mesafe kat eden ve her geçtiği sahada farklı yönlerden gelen tali yolları bünyesine alan bu yol sisteminin, kullanıldığı dönemde Doğu-Batı arasında ulaşımına konu olan bütün güzergâhları dâhil etmek yanlış olmayacaktır. Bu karmaşık yapısına karşın, açık bir gerçek vardır ki; o da, Doğu'da Çin'den başlayıp batıda Avrupa'da son bulan geniş bir coğrafi mekânda, var olan kaynakların üretim ve tüketim noktaları arasındaki harekettir. Bu hareket o derece güçlü bir etki yaratmıştır ki, belirtilen hat üzerinde yük ve yolcu hareketine ne yüksek dağ sıraları, ne akarsular, ne çöller ve ne de beşerden kaynaklanan tehdit ve tehlikeler engel olabilmiş ve iki bin yıla yakın bu etki devam etmiştir.

Her dönem doğu-batı ve kuzey-güney arasında köprü konumunda olan Anadolu yarımadası, tarihi ipek ticaret yolunun da en önemli halkalarından birini oluşturmuş durumdadır. Aslında Anadolu, doğu ile batı arasında gerçekleşen bu ticari alışverişte ne tam olarak kaynak sağlayan yani tedarikçi ve ne de tam olarak nihai durak yani tüketici durumdadır. İpek Yolunda Anadolu'nun rolü büyük ölçüde bir geçiş noktası yani kavşak olmasıdır. Bu bile kıtalar aşan ticaret yollarında Anadolu'nun etkisini ortaya koymasında yeter bir nitelik olmuştur.

⁴⁰ Elbrus İsayev ve Mustafa Özdemir, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası", *Zeitschrift für die Welt der Türken (Journal of World of Turks)*, ZfWT Vol. 3, No. 1, 2011, s. 2

⁴¹ Elbrus İsayev ve Mustafa Özdemir, age, s. 2.

Yüzyıllar boyunca Asya ile Avrupa arasında ticaret, toplumsal ilişki, dini etkileşim, kültür, siyaset ilişkilerinin genel adı olan İpek Yolunun önemini yitirmesi ise, doğu-ile batı arasındaki ticari ilişkilerin zayıflaması veya kesilmesi değil, aynı güzergâhta ulaşımın sağlanabildiği yeni rotaların keşfedilmesi nedeniyledir. Bu bakımdan fiziki mesafe olarak daha uzun olmasına karşın, daha güvenli ve ucuz olan Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya ulaşılması, çeşitli asayiş sorunları, vergiler vb. güçlükleri bünyesinde barındıran klasik İpek Yolu güzergâhının önemini kaybetmesine yol açmıştır.

Her ne kadar İpek Yolu sistemi açısından Anadolu etkinliğini kaybetmiş olsa da, Avrupa ile Asya arasında özellikle başta Çin olmak üzere ticaret yoğun bir şekilde devam etmektedir. Bu bakımdan zaman zaman yeni gelişen ticaret hatlarının veya ticaret yollarının eskiye atıf yapılarak yeni İpek Yolu olarak sıkça adlandırıldığı gözlenmektedir.⁴² Dolayısıyla sadece karayolu bakımından değil, aynı zamanda demiryolu ulaşımında da İpek Yolu ilham kaynağı olmakta, Asya ile Avrupa arasında planlanan veya gerçekleştirilen demiryolu hatları için 'demirden İpek Yolu' tanımlaması yapılmaktadır.

Günümüzde İpek Yolu, sadece yeni ulaşım hatlarının planlanmasına ve gerçekleştirilmesine ilham kaynağı olmamakta, aynı zamanda gizemli bir tarihsel kavram olarak romanlara ve filmlere konu olmakta, geçmişte ticari kaygı ve zorunlulukların ortaya çıkardığı binlerce km'lik yol, geçmişin gizemini yakalamaya çalışan turistlerin tercih noktalarından biri olmaktadır. Dolayısıyla geçmişin ticaret için vazgeçilmezi, günümüz turizm sektörünün vazgeçilmezi halini almış görünmektedir.

Bu dönüşümden Anadolu yarımadası da kendi payına düşeni almaya çalışmakta, çok sayıda liman, liman şehri, ticaret şehri, yol ağı, kervansaray ve köprü gibi, geçmişin temel ihtiyaçlılarından ortaya çıkan ulaşım bakiyelerinin bazıları günümüzün en önemli turistik unsurları olarak Anadolu topraklarına değer katmaya devam etmektedir.

Son söz olarak, şu çok açıktır ki; yeryüzünde insanın mekânı organize etmesi, zaman zaman mekâna hükmetmesi, bazen mekânın şartlarına direnememesi, hepsi birden insan-mekân etkileşiminin bir sonucudur. Yani coğrafyadır.

⁴² Kym Anderson (ed.), *New Silk Roads: East Asia and World Textile Markets*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.

KAYNAKÇA

- Anderson, Kym (ed.). *New Silk Roads: East Asia and World Textile Markets*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.
- Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlıkta 60.Yıl*, Bayındırlık Bakanlığı Yayını, Ankara, 1983.
- Beckwith, Christopher I. *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2009.
- Bekdemir, Ünsal vd., “Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, S. 5, Erzurum, 2001.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi Sinop Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 10, İstanbul, 1978.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi Antalya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978.
- Darkot, Besim. *İslam Ansiklopedisi İskenderun Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 5/2, İstanbul, 1978.
- Doğanay, Hayati. *Türkiye Ekonomik Coğrafyası* (genişletilmiş 5. baskı) Pegem Akademi Yayınları, Ankara, 2011.
- Doğaner, Suna “İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve işlevleri”, *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, İstanbul, 1991.
- Elverskog, Johan. *Buddhism and Islam on the Silk Road*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia-Oxford, 2010.
- Erol, Oğuz, *Asi Nehri Deltasının Jeomorfolojisi ve Dördüncü Zaman Deniz-Akarsu Sekileri*, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayını, Ankara, 1963.
- Foltz, Richard. *Religions of the Silk Road: Premodern Patterns of Globalization* (second edition), Macmillan Press, 2009.
- Foret, Philippe and Andreas Kaplony (eds). *The Journey of Maps and Images on the Silk Road*, Brill’s Inner Asian Library Press, Leiden-Boston, 2008.
- Göney, Süha. *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1975.
- Göney, Süha. *Türkiye Ziraatinin Coğrafi Esasları I*, İstanbul Üniversitesi Yayını (ikinci baskı), İstanbul, 1987.

- Hansen, Valerie. *The Silk Road: A New History*, Oxford University Press, Oxford, 2012.
- İsayev, Elbrus ve Mustafa Özdemir. “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”, *Zeitschrift für die Welt der Türken (Journal of World of Turks)*, ZfWT, Vol. 3, No. 1, 2011.
- Koday, Saliha. “Trabzon Limanı”, *Türk coğrafya Dergisi*, S. 34, İstanbul, 1999.
- Kuzmina, E. E. *The Prehistory of the Silk Road* (ed. Victor H. Mair), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2008.
- Liu, Xinru. *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010.
- Streck, *İslam Ansiklopedisi Antakya Maddesi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, C. 1, İstanbul, 1978.
- Tanoğlu, Ali. “Türkiye’nin Coğrafi Mevkii ve Bu Mevkii ile İlgili Bazı Meseleler” *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, S. 13, İstanbul, 1963.
- Tanoğlu, Ali. *Samsun Limanı ve Hinterlandı*, Samsun Üniversite Haftası İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul, 1944.
- Tekindağ, M. C. Şehabeddin. *İslam Ansiklopedisi Trabzon Maddesi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 12/1, İstanbul, 1979.
- Tütengil, Cavit Orhan. *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961.
- Uhlig, Helmut. *İpek Yolu. Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü* (çev. Alev Kırım), Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000.
- UNWTO. The Silk Road, United Nations World Tourism Organization, <http://silkroad.unwto.org/publication/silk-road>, 2006, erişim: 03.01.2014