

LİMAN

KENTLERİNDE KIYI:

VOLOS, PATRAS, VE

MERSİN ÜZERİNDEN

BİR DEĞERLENDİRME

Tülin Selvi Ünlü*

Meltem

İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi/

Journal of the Izmir Mediterranean Academy

No. 9, Yaz/Summer 2021, 6-36, DOI 10.32325/iaad.2021.1

* Çukurova Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Öğretim Üyesi / Cukurova University, Department of City and Regional Planning, Faculty Member / ORCID iD <https://orcid.org/0000-0002-8529-1374>

Liman kentleri için kıyı alanı, kentsel gelişmenin başlangıç noktası ve ticari etkinliğin merkezi olarak kentin ekonomik, sosyal ve fiziksel gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Kıyı ve bu alanda süren etkinlik, özellikle 19. yüzyılda Doğu Akdeniz'de, üretim biçim ve ilişkilerinde yaşanan değişimlerle, liman kentlerinin mekânsal biçimlenişinde etkili olmuştur. Liman kentleri için kıyı daima kentin dışı açılan bir penceresi olarak işlev görmüş, kıyının gelişimi ve değişimi, liman kentleri var olduğu sürece devam etmiştir. Bu yönüyle kıyı ve kıyının kullanım biçimi, liman kentlerini anlamak ve açıklamak için önemli ipuçları barındırmaktadır.

Buradan hareketle bu çalışmada, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, dönemin kendine özgü koşulları doğrultusunda geçirdikleri benzer gelişim ve değişim süreçleriyle, üç liman kenti, Volos, Patras ve Mersin örneklerinde kıyı alanında gerçekleşen değişim karşılaştırmalı olarak ele alınmaktadır. Böylece, benzerliklerine karşın bu üç Doğu Akdeniz liman kentinde, kıyı alanındaki değişimin, bağlamın yarattığı koşullar doğrultusunda değerlendirilmesi ve kent-kıyı ve deniz ilişkisine yönelik çıkarımlar yapılarak bu alandaki çalışmalara katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Böylece, liman kentlerinde kıyının ve özellikle 20. yüzyıldan itibaren liman bölgesinin geçirdiği ve temel olarak kapitalist sistemin ve küresel ekonominin önceliklerine dayalı değişim süreçlerinin, bütün bir kente olası etkileri üzerinde düşünmek, kentin (bütünün) bir parçası olarak kıyının, hızla değişen anlamı, kullanım biçimi ve tasarımına ilişkin, geleceğe yönelik, kamusal öncelikleri gözeten sağlıklı öneriler ve uygulamalar geliştirilmesinin önemine dikkat çekmek amaçlanmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Doğu Akdeniz Liman Kenti, Kıyı, Volos, Patras, Mersin

Waterfront in Eastern Mediterranean Port Cities: An Evaluation on Volos, Patras, and Mersin

As a beginning of the urban development and core of the commercial activity, waterfront had an influential role in economic, social and spatial development of port cities. Within the changes on manufacture and production relations in the 19th century, the commercial activity on the waterfront area and port came into play for shaping the Eastern Mediterranean port cities. Waterfront area and the port are places that open the city to the outer world, and their perpetual evolution continued as a part of the development of cities. Thereby, waterfront and its utilization have crucial traces for understanding and exploring the port cities.

From this point of view, in this study, three port cities -Volos, Patras and Mersin- which have similar features on their development are examined through the changes on their waterfront by comparative approach, in accordance with the distinctive characteristics of the era. It is intended to contribute to new researches with the inference on the relation of the city, waterfront and the sea through the explorations and evaluation of the changes in waterfronts in the Eastern Mediterranean port cities, bearing in mind their different contextual characteristics.

Thus, it can be possible to reconsider the changes on the waterfront and the port area since 20th century that is particularly based on the processes of change, and the priorities of the capitalist economy. Also, examination of the effects of these changes on the whole city will enable us to call attention for development of proposals and implementation processes that prioritize public interest, and consider the meaning, using and designing of the waterfront area as an essential part of the city.

Keywords: Eastern Mediterranean Port City, Waterfront, Volos, Patras, Mersin

“Kıyı”, özellikle Akdeniz’de, binlerce yıldır, yaşamın, sanatın, kültürün ve en önemlisi başka coğrafyalardan insanların bulunduğu ilk yer olmuştur. Ama aynı zamanda, karanın bittiği, denizin başladığı bir çizgi ve fiziksel kısıtları nedeniyle insan için bir sınırdır. Su ve karanın bulunduğu zengin bir ekosistem olduğu kadar, ürünlerin değiş tokuş edildiği, alınan ve satılanın, alan ve satanın, yoksul ve varılın, emek ve sermayenin, gelen ve gidenin daima bir arada bulunduğu, karşılaştığı ve dolayısıyla farklılıkların ve çelişkilerin somut olarak görüldüğü, kentin en hareketli alanlarından biridir. Kısacası kıyı, su-kara, alım-satım, geliş-gidiş, özgürlük-sınır, emek-sermaye gibi karşıt ama aynı zamanda birbiriyle bütün pek çok kavramı içeren oldukça ilgi çekici bir mekândır. Öyle ki, kentlerin su ile kurdukları ilişkilerin birincil mekânı olarak kıyı, yaşamsal önceliğinin yanı sıra çoğu zaman, toplumsal ilişkileri, üretim biçimlerini ve aynı zamanda kentlerin kimlik ve karakterini belirleyen temel bileşenlerden biri olmuştur¹.

Ekonomide, toplumsal yaşamda, planlamada değişen paradigmalara ve/veya içinde bulunduğu coğrafya nedeniyle, kıyının taşıdığı anlam, kullanım biçimi ve kentle kurduğu ilişki, tarihsel süreç içinde değişmiştir. Ancak, yapay ya da doğal herhangi bir su kaynağının kenarında kurulmuş bir kent için kıyının taşıdığı önem, suyun yaşam kaynağı olmasından, ulaşım, güvenlik gibi gereksinimlere, ticaretten dinlenme ve eğlenceye kadar farklılaşan ihtiyaçlar doğrultusunda, zaman içinde değişse de azalmamıştır.

¹ Tülin Selvi Ünlü ve Emel Gökse, “19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Kentel Mekân: Patras, Volos ve Mersin Üzerinden Bir İnceleme,” *Meltem – İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, s. 2 (Aralık 2017): 28.

19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren gelişen serbest rekabetçi kapitalizmin, tekelci kapitalizme evrilmesi sürecinde yaşanan iktisadi yapıdaki değişimler, özellikle Doğu Akdeniz liman kentlerini, küreselleşen ekonominin birincil mekânı haline getirmiştir. Akdeniz'in, özel olarak Doğu Akdeniz'in küresel ölçekteki konumu, rolü ve etkinliğinin değiştiği bu süreçte Doğu Akdeniz liman kentleri, buldukları ülkelerin dışı açılan kapıları olmuşlardır. Bu da söz konusu kentlerde ve özellikle de bu kentlerin kıyı alanlarında, büyük ölçekli altyapı ve ulaşım yatırımları ile hem mekânsal hem de sosyal olarak önemli yapısal değişiklikleri beraberinde getirmiştir.

Liman kentleri ve kıyı alanları, 19. yüzyıldaki bu büyük değişimden sonra, özellikle Amerika ve Avrupa kentlerinde, İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında sanayisizleşme süreci ile birlikte bir başka önemli değişim daha geçirmiştir. Başta Kuzey Amerika olmak üzere, sanayisizleşme süreciyle birlikte, liman ve çevresindeki endüstriyel alanlar boşalmaya başlamış ve 1960'lı yıllardan itibaren bu kentlerde, kıyı ve liman alanlarının yeniden düzenlenmesine yönelik kültürel ve mekânsal yaklaşımları esas alan çeşitli uygulamalar kendini göstermiştir. 2000'li yıllardan itibaren ise Amerika ve Avrupa dışındaki ülkelerde de, kıyı alanlarını dönüştürmeye, yenilemeye, farklı işlevlerle yeniden kullanmak üzere canlandırmaya yönelik çeşitli uygulamalar başlamıştır². Hoyle, dünyanın her yerinde, liman kentleri var olduğu sürece kıyı alanlarındaki değişimin süreceğini ve bu değişimin kentin geçirdiği değişimler doğrultusunda şekilleneceğini belirtmiştir³.

Dolayısıyla, tarihsel süreçte, kıyı ve kıyının kullanım biçimindeki değişimler, liman kentlerini anlamak ve açıklamak için önemli ipuçları taşımaktadır. Buradan hareketle, çalışmada ele alınan liman kentlerinden çıkarılacak sonuçlar, bütünün bir parçası olarak kıyı alanına ilişkin her türlü mekânsal karar ve müdahalenin, deniz (su), kıyı ve kent ilişkisinin sağlıklı ve kamu yararına kurulması açısından taşıdığı önem üzerinde yeniden düşünmeye olanak sağlayabilecektir. Bu doğrultuda, üç örnek üzerinden, Doğu Akdeniz liman kentlerinin kıyı alanlarında, 19. yüzyıldan günümüze geçirdikleri değişim incelenecek ve karşılaştırmalı olarak değerlendirilecektir.

Doğu Akdeniz Liman Kenti ve Kıyı Alanı

Doğu Akdeniz liman kentleri, 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren yaşanan gelişmelerle, deniz, kent ve kıyı arasındaki ilişkiye dair dikkat çekici örnekler olarak karşımıza çıkar. Bu dönemde, teknolojik gelişmeler ve sanayileşen Batı'nın gereksinimlerinin de etkisiyle, küresel ekonominin ve kapitalist üretim ilişkilerinin egemen olduğu deniz aşırı ticaret, özellikle Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinin hızlı gelişiminde ve kıyı alanlarının şekillenmesinde etkili olmuştur. Bu dönemde, artan ticari faaliyetlerle birlikte, İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, İskenderiye gibi pek çok liman kentinde, özellikle liman alanlarındaki kapasitenin iyileştirilmesine yönelik olarak, rıhtım, mendirek, iskele gibi çeşitli fiziksel değişiklikler yapılmış, demiryolu ve karayolu yatırımlarıyla birlikte, karayolu, demiryolu ve deniz ulaşımı arasındaki ilişkiyi kurmak üzere kıyının yeniden düzenlenmesi, deniz dolgusu yapılarak genişletilmesi gibi uygulamalar söz konusu olmuştur. Bu değişiklikler, kimi zaman kentin denizle ilişkisini güçlendirirken, kimi zaman da kent-kıyı-deniz ilişkisinde kopukluklara neden olmuştur.

² Brian Hoyle, "Global and Local Change on the Port-City Waterfront," *Geographical Review* 90, s. 3 (Temmuz 2000): 395.

³ Hoyle, "Port-City Waterfront," 395.

Örneğin, İstanbul'da, 19. yüzyılda, mevcut limanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik olarak, yeni iskeleler ve rıhtımların inşası, demiryolu ulaşımının gelişimiyle birlikte, liman ve demiryolu bağlantısının sağladığı olanaklar, kentte tarihsel olarak daima var olan kent-kıyı ilişkisini güçlendirmiştir. Batı ile kurulan demiryolu ulaşımının ilk bağlantı noktası olarak Sirkeci Garı'nın ana limanla kurduğu ilişki ve yine bu dönemde inşa edilen, Anadolu bağlantısı olarak Haydarpaşa Garı'nın aydarpaşa Limanı ile ilişkisi bunun somut örnekleridir. Yine bu dönemde kentte güm-rük binaları inşa edilirken bir yandan da, kıyının kullanımına ilişkin yeni bir yaklaşım kendini göstermeye başlamıştır. Kıyıda yer alan ve halk sağlığına zarar veren yapıların yıkılması, kıyıya ulaşımı zorlaştıran yoğun ticari etkinliğin yarattığı trafiğin düzenlenmesi ve örneğin Karaköy'de ilave rıhtımların inşası gibi uygulamalar söz konusu olmuştur⁴. Tophane'deki sahil genişletilmiş, Eminönü ve Beşiktaş rıhtımları yenilenmiş, Sirkeci-Eminönü arasındaki kıyı düzenlenmiş, Boğaz'daki yerleşmelerin denizle ilişkisini güçlendirmek üzere çeşitli iskeleler yapılmıştır⁵. Dolayısıyla 19. yüzyılda İstanbul, sur içinden çıkmış, yaşamın hızla kıyılarda geliştiği bir kıyı kenti olarak şekillenmiştir⁶.

Benzer biçimde Selanik'te de, 1869'da başlayan liman inşaatıyla birlikte, rıhtım ve demiryolu için alan açmak üzere denizle kent arasındaki surlar yıkılmış ve kentin denizle ilişkisi güçlendirilme-ye çalışılmıştır⁷. İzmir'de ise 1880'li yıllarda, kıyıda deniz dolgusu ile kazanılmış alanda, uzun bir kıyı şeridi inşa edilmiş, kentin ilk tramvayı da bu hatta çalışmaya başlamıştır. Bu alan kentin, en önemli buluşma noktası ve modern kamusal mekânı olarak kentlilerin denizle kurduğu ilişkide büyük rol oynamıştır⁸. Dolayısıyla bu dönemde, kıyı alanlarında yapılan değişiklikler yalnızca ticari etkinliğin kapasitesini artırmakla kalmamış, söz konusu kentlerde sermaye birikimi ve de-ğişen üretim ilişkilerine paralel olarak şekillenen kent yaşamıyla birlikte kıyı, aynı zamanda bir sosyalleşme mekânı haline gelmiştir. Yeni tüketim alışkanlıkları ve çeşitlilik gösteren demografik yapısı ile bu kentlerin sakinleri için kıyı, kafe ve restoranları, otelleri, kulüpleri, sinema ve tiyatroları ya da sadece yürüyüş yolları ile yeni bir kullanım biçimi ve anlam kazanmıştır.

Akdeniz'in doğusunda, 20. yüzyıl başından itibaren, ulus-devletlerin kurulmasıyla birlikte, farklı ulusal sınırlar içinde kalan pek çok liman kentinde kıyı, yeni ulusal hedef ve öncelikler doğrultusunda bir başka değişimin daha mekânı olmuş, bu kez de kurulan yeni ulus-devletin ve onun kurmayı hedeflediği toplumsal yaşamın ve bu yaşamın mekânsal kurgusunun (yeni şehir planı, ulusal mimari vb.) görünüm alanı haline gelmiştir. Bu süreçte liman ve ticaret işlevi, kimi zaman kıyının bir bölümünde kapalı bir sistem olarak işler hale gelirken, kimi zaman da mevcut iskeleler, yolcu limanı, yükleme limanı gibi farklılaşan işlevlerle yenilenecek kullanılmaya devam etmiştir.

4 Ali Kılıç, "Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği" (Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 1999), 82.

5 Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, çev. Selim Deringil, 2. bas. (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998), 60-65; Murat Gül, *The Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernisation of a City* (Londra: I.B. Tauris, 2009), 30.

6 Kılıç, "İstanbul Örneği," 84.

7 Vilma Hastaoglou-Martinidis, "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century," *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* içinde, der. Biray Kolloğlu ve Meltem Toksöz (Londra: I.B. Tauris, 2010), 83.

8 Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012), 115.

Doğu Akdeniz'den farklı olarak Avrupa ve Amerika'da kıyı alanı, 20. yüzyılda önemli bir değişim daha geçirmiş, sanayisizleşme sürecini yaşayan ülkelerde, liman ve çevresindeki sanayi alanlarının boşalması, çöküntüleşmesi ve işlevsizleşmesi sonucu, yeniden kullanım, canlandırma ve yenileme amacıyla liman bölgesi ve kıyı alanına çeşitli müdahaleler söz konusu olmuştur⁹. Kuzey Amerika, Kanada ve Avrupa'da, Boston, Baltimore, Seattle, San Francisco ve Londra gibi önemli liman kentlerindeki kıyı ve liman alanı yenileme projeleri neredeyse bütün kentin kimliğini ve görünümünü değiştirmiştir¹⁰. Doğu Akdeniz'de ise kısmen sanayisizleşme ve/veya sanayinin yer değiştirmesi aşaması çok daha geç bir dönemde yaşanmaya başlamış, İstanbul, Beyrut gibi bazı büyük ve önemli liman kentlerinde, Amerika ve Avrupa'dakine benzer uygulamalar 1980'li yılların sonundan itibaren gündeme gelmiştir. Örneğin İzmir'de limanın taşınması tartışmaları sürerken¹¹, Selanik'te eski liman bölgesinin kültürel amaçlı kullanımlar içeren bir alan olarak dönüşümü tamamlanmış¹², Beyrut'ta eski liman bölgesi ve arkasındaki kentsel alan 1990'lı yıllarda kentte önemli tartışmalara neden olan kapsamlı bir dönüşüm geçirmiştir¹³. İstanbul'da ise özellikle Karaköy ve devamında Galataport gibi hukuki ve mesleki düzlemde çok tartışılan büyük bir dönüşüm projesi tamamlanmak üzeredir¹⁴.

Kıyının özellikle 19. yüzyıldan itibaren geçirdiği bu değişime ilişkin Akdeniz'de, İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, İskenderiye gibi büyük liman kentlerine yönelik çok sayıda çalışma yapılmıştır. Benzer biçimde, 1960'lı yıllardan itibaren, özellikle Kuzey Amerika, Kanada ve Avrupa'daki kıyı ve liman bölgesi dönüşüm uygulamaları da pek çok çalışmada konu edilmiştir. Ancak, ölçek, kapasite ve etki alanı açısından daha alt sıralardaki Doğu Akdeniz liman kentleri ve kıyının geçirdiği değişim çoğunlukla satır aralarında kalmıştır.

Buradan hareketle çalışmada, Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki hiyerarşik kademelenmede görece alt sıralarda yer alan üç liman kenti; Volos, Patras ve Mersin seçilmiştir. 19. yüzyılın kendine özgü tarihsel koşulları içinde değerlendirildiğinde, hiyerarşik kademelenmede benzer konumdaki bu üç Doğu Akdeniz liman kenti, içinde buldukları coğrafya ve günümüzde farklı ülke sınırlarında bulunmaları nedeniyle gösterdikleri özgünlüklere karşın, 19. yüzyıldaki gelişim süreçleriyle önemli benzerlikler gösteren kentler olarak karşımıza çıkmaktadır. Buradan hareketle, "söz konusu benzerliklere karşın acaba bu kentlerin kıyı alanları nasıl bir değişim göstermiş-

9 Andrew L. Jones, "Regenerating Urban Waterfronts-Creating Better Futures-From Commercial and Leisure Market Places to Cultural Quarters and Innovation Districts," *Planning Practice & Research* 32, s. 3 (2017): 334.

10 Annika Airas, Peter V. Hall, ve Pamela Stern, "Asserting historical 'distinctiveness' in industrial waterfront transformation," *Cities* 44 (Nisan 2015): 86.

11 Neslihan Karataş, "İzmir Port: A Major Debate on the Urban Agenda," *New Faces of Harbour Cities* içinde, der. Şebnem Gökçen Dünder vd. (Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014), 235; Şebnem Gökçen Dünder, "Mixed-Use Regeneration in Izmir Port District," *New Faces of Harbour Cities* içinde, der. Şebnem Gökçen Dünder vd. (Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014), 275.

12 Aspa Gospodini, "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space," *Cities* 18, s. 5 (Ekim 2001): 291.

13 Najib Hourani, "From National Utopia to Elite Enclave: 'Economic Realities' and Resistance in the Reconstruction of Beirut," *Global Downtowns* içinde, der. Marina Peterson ve Gary McDonogh (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2012), 137.

14 "Galataport ve Haydarpaşaport ile İstanbul kıyıları turizme açılıyor," Arkitera, Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020, <https://www.arkitera.com/haber/galataport-ve-haydarpasaport-ile-istanbul-kiyilari-turizme-aciliyor/>; "Galataport projesinin adı değişti, Karaköy'de otel inşaatları arttı," Arkitera, Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020, <https://www.arkitera.com/haber/galataport-projesinin-adi-degisti-karakoyde-otel-insaatlari-artti/>; "Danıştay'dan Galataport için Şok Karar," Arkitera, Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020, <https://www.arkitera.com/haber/danistaydan-galataport-icin-sok-karar/>.

tir?” sorusu doğrultusunda, Volos, Patras ve Mersin örnekleri, kıyı alanlarında yaşanan değişim üzerinden karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır (şek. 1).



Şekil 1 Akdeniz'in liman kentleri, birbirlerini ayıran siyasi sınırlara karşın, sosyal ve kültürel pek çok ortaklığın yanı sıra ekonomik bir ilişki ağının da parçaları olmaktadır. Volos, Patras ve Mersin de, Akdeniz'in doğusunda, 19. yüzyıldaki gelişim süreçleri incelendiğinde birbirleriyle çeşitli benzerlikler gösteren üç liman kentidir.

Volos'ta Kıyının Değişimi

Yunanistan'ın en genç kentlerinden biri olan Volos, kıyıda gerçekleşen değişim için ilgi çekici bir örnek olarak karşımıza çıkar. 19. yüzyıl öncesinde, Teselya (Thessaly) Ovası'nda kale içinde küçük bir yerleşim olan Volos, limanının büyüklüğü, yapıları ve ekonomik önemi açısından çok dikkat çekmeyen bir yerleşimdir. Ancak 19. yüzyıldan itibaren, sahip olduğu doğal liman ile bölgede ticari bir merkez olarak gelişmiştir¹⁵. Bir Osmanlı garnizon kenti olarak, alçak kalesi ile bu küçük yerleşim, başlangıçta Pagasitikos Körfezi'nde, ancak deniz kıyısında değil, kıyından içeride konumlanmıştır. Kıyından içeride, surlarla çevrili bir Osmanlı kenti olsa da, kale içindeki yerleşimin mekânsal biçimlenişi, deniz ve ova ilişkisi doğrultusunda gerçekleşmiş görünmektedir¹⁶.

Ancak kentin mekânsal kurgusu deniz ve ova ilişkisi doğrultusunda şekillenmiş olsa da, Volos'un denizle kurduğu ilişki, 19. yüzyıl öncesinde zayıf bir iskele bağlantısıyla sınırlı kalmıştır. 17. yüzyıldan itibaren, kalenin dışında, deniz kıyısında, tahıl ve diğer ürünlerin ithalatı için bir ticari merkez gelişmiştir¹⁷. 19. yüzyıla gelindiğinde, gümrük, dükkânlar, hanlar, atölyeler ve depolar gibi çok çeşitli ticari yapının inşası ile bu alan kentin en işlek bölgesi haline gelmiş, surlar içindeki yerleşim için kıyı, kentin en hareketli alanı olmuştur. Burası artık yalnızca ticari bir merkez değil aynı zamanda kentin ilk kamusal mekânıdır. Öyle ki, 1892 yılında belediye bu alanda mermer bir çeşme yaptırmış, alan bu dönemde "Fountain Square" olarak anılmaya başlanmıştır¹⁸ (Dimoglou ve Mourtzoukos 2006, 155).

¹⁵ Aegli Dimoglou ve Leon Mourtzoukos, *Volos Then & Now* (Atina: OLKOS, 2006), 11.

¹⁶ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 149.

¹⁷ Vilma Chastaoglou, "Foundation and evolution of the new city during the 19th century," *Volos 1881-1955. The city and the people* içinde, der. Charalambos G. Charitos (Volos: Volos Publications, 2004), 46.

¹⁸ Dimoglou ve Mourtzoukos, *Volos*, 155.

Volos kıyısındaki bu değişim, girişimci Rum tüccar topluluklarının, bu korunaklı limandaki ticari potansiyeli farketmesiyle daha da görünür hale gelmiştir. 1840'lı yıllardan itibaren, söz konusu tüccar topluluklarının, deniz kıyısında yeni bir kent inşasına girişmesi ile kıyıda ki değişim hız kazanmıştır¹⁹. Yeni kurulan kent, ızgara planlı, kıyı çizgisine ve birbirine paralel iki ana cadde ve bu iki caddeyi dik kesen dar sokaklardan oluşan, dikdörtgen biçimli bir yerleşim planı doğrultusunda inşa edilmiştir. Deniz kıyısındaki ilk yapı adası ile kıyı çizgisi arasında, kıyıda ki yük-leme-boşaltma faaliyetleri için 50 metre genişliğinde bir kumsal alan bırakılmıştır²⁰. Dolayısıyla Volos'ta, denizle ilişki ve kıyının kullanımı, 19. yüzyılda, temelde ticari etkinliğe dayalı olmuştur (şek. 2).



Şekil 2 1860'lı yılların sonlarındaki Volos kenti. Batıda surlar içindeki Osmanlı yerleşimi ve doğuda yeni gelişmeye başlayan kent. Haritalar (Hastaoglou-Martiniadis (2004), s. 62 ve Hastaoglou-Martiniadis (2007), s. 29) karşılaştırılarak yazar tarafından üretilmiştir.

1870'li yıllardan 1880'li yıllara kadarki on yıllık dönemde, liman işlevi ve ticari kullanım potansiyelini artırmaya yönelik bazı iyileştirmeler yapılmış, kıyıyı gelgitlerden koruyacak bir set çekilmesi ve mevcut ana iskelenin genişletilmesi gibi bazı düzenlemeler söz konusu olmuştur²¹. Dolayısıyla bu süreçte kıyının artan ticari amaçlı kullanımına karşın, henüz doğal kıyı çizgisine bir müdahale söz konusu olmamıştır. Ancak 1881 yılında, Teselya'nın, kurulan Yunan Devleti'nin bir parçası olması ve dolayısıyla Volos'un da Yunan topraklarına dahil olmasından çok kısa bir süre öncesinde gelen talepler doğrultusunda, Osmanlı yönetimi tarafından, kıyıda ki parsel sahiplerine denizin doldurulması için izin verilmiş ve deniz dolgusu oldukça kısa bir zamanda tamamlanmıştır. Denizin doldurulması ile doğal kıyı çizgisi değişmiş ve elde edilen dolgu alanında yeni yapılar belirlemeye başlamıştır²².

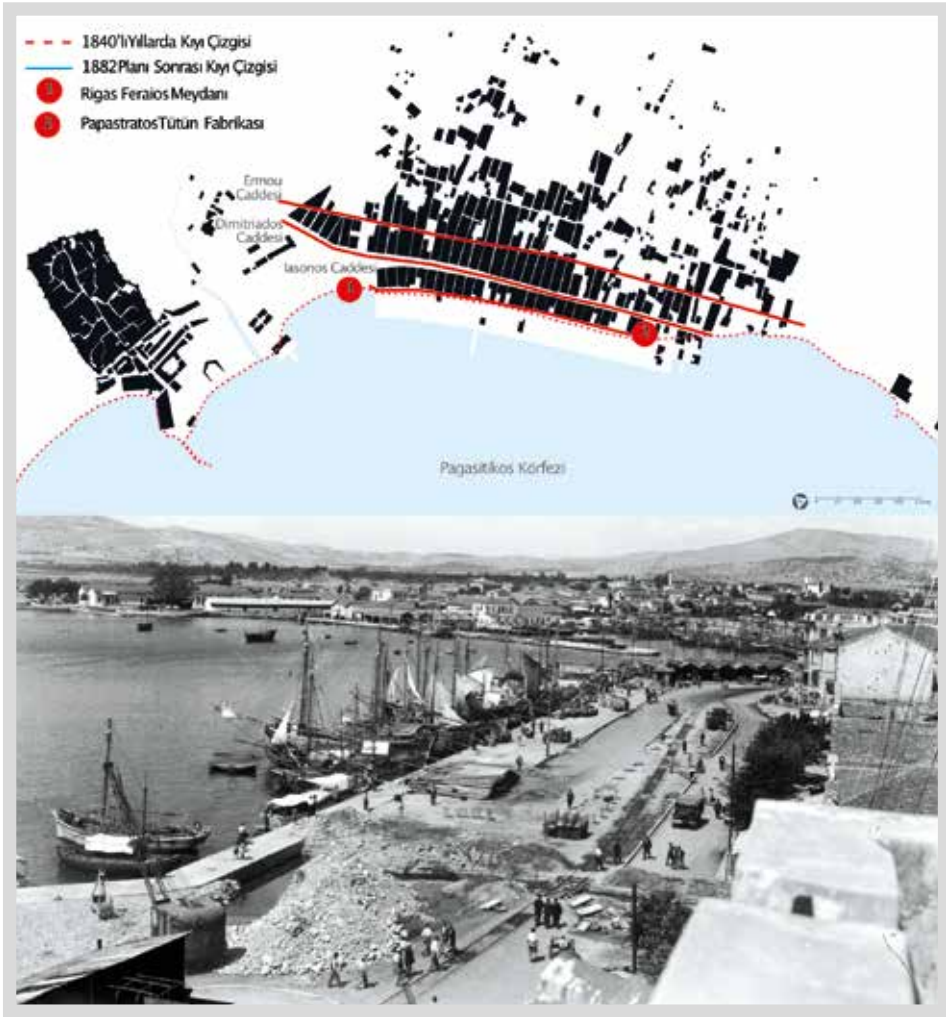
1881 yılında, Yunan topraklarına dahil olan kentin 1882 yılında ilk planı hazırlanmış ve kıyıda ki ilk yapı adasından itibaren planda, kıyıda önerilen yeni yapı adaları için ikinci bir deniz dolgusu yapılmıştır. 1840'lı yıllarda, kıyıda ki ilk ada ile deniz arasında yük-leme-boşaltma işlemleri için 50 metrelik bir kumsal varken, kıyıda yapılan dolgu alanına, 1882 planı ile yeni bir yapı adası ve yeni bir cadde (Iasonos Caddesi) eklenmiştir (şek. 3).

¹⁹ Chastaoglou, "Foundation and evolution of the new city during the 19th century," 47-48.

²⁰ Chastaoglou, "Foundation and evolution of the new city during the 19th century," 48-49; Vilma Hastaoglou-Martiniadis, *Volos, portrait of the city from the 19th to today* (Volos: Volos Publications, 2007), 255.

²¹ Chastaoglou, "Foundation and evolution of the new city during the 19th century," 53.

²² Dimoglou ve Mourtzoukos, *Volos*, 146.



Şekil 3 1882 planı sonrası yapılan dolgu alanı. Municipal Center for Historical Research and Documentation (DIKI), 2014.

Ancak 1882 planı doğrultusunda, sahildeki dolgu alanı on yıl gibi kısa bir sürede yapılaşmış ve Iasonos Caddesi'nden itibaren kıyıya doğru oluşan yeni yapı adası ile deniz arasında kalan kıyı şeridinde yeni bir cadde daha açılmıştır (şek. 4). Argonafton Caddesi adı verilen bu cadde, zamanla kentlilerin sosyal ve rekreasyonel faaliyetleri için kullandıkları bir kamusal mekân haline almıştır. Kıyı boyunca uzanan Argonafton Caddesi'nde önceleri ticari kullanımlar varken zamanla bazı yapılar konut olarak da kullanılmış, ancak daha sonra ağırlıklı olarak otel ve kafe gibi kullanımlara dönüşmüştür. Örneğin 1884 yılında Hotel de France açılmış, hemen yanındaki binanın zemin katında faaliyete geçen kahve, kentliler için kıyıda sosyal yaşamın önemli mekânlarından biri olmuştur. Öyle ki, 1895 yılında Volos'ta açılan ilk resim sergisine bu kahve ev sahipliği yapmıştır. Hemen bitişiğindeki Argilas Tiyatrosu ise yine kentlilerin çeşitli sanatsal gösterilerle bulunduğu bir mekân olarak deniz kıyısındaki yerini almıştır²³. Dolayısıyla kıyıda ticari amaçlı kullanımlar 1900'lü yıllara geldiğinde yerini sosyal ve kültürel kullanımlara bırakmış, kıyı kentin en önemli kamusal mekânı haline gelmiştir.

23 Dimoglou ve Mourtzoukos, Volos, 147.



Şekil 4 1900'lerin başındaki Volos'ta kıyı çizgisinin ve kıyının kullanım biçiminin geçirdiği değişim. 1890 tarihli Fransız Haritası ve 1917 tarihli hava fotoğrafı üzerinden yazar tarafından üretilmiştir.

1886 yılında, kıyı şeridini oluşturan Argonafton Caddesi'nin genişliği 30 metreden 40 metreye çıkarılmış, 1895 yılında, Papastratos Tütün Fabrikası (günümüzde Teselya Üniversitesi Rektörlüğü) ile bir anlamda kentin doğu sınırına işaret eden Ag. Konstantinos Kilisesi arasındaki alanın George I (ya da Ag. Konstantinos) Parkı olarak düzenlenmesiyle sahil şeridi uzayıp genişletilmiştir. Tıpkı Argonafton Caddesi'nde olduğu gibi, deniz dolgusu ile kazanılan alan üzerinde yapılan söz konusu parkla, kıyı çizgisi bugünkü halini almıştır (şek. 5).²⁴

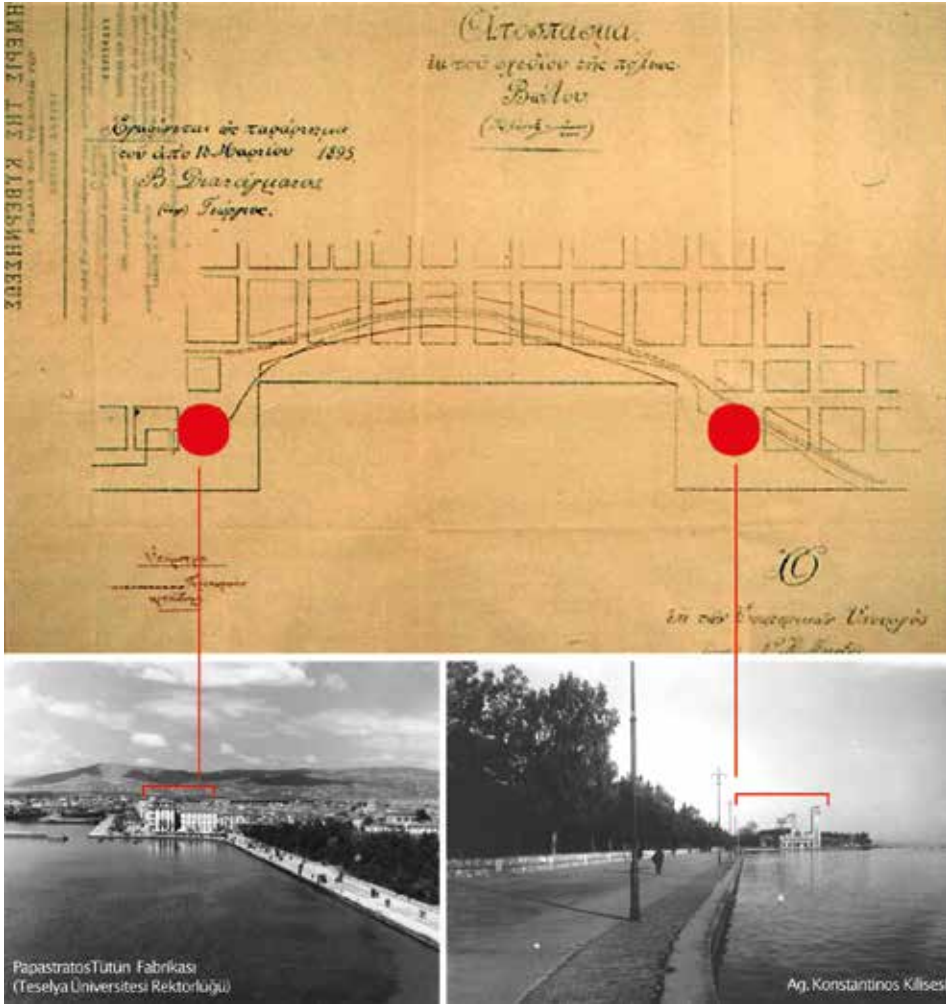
Kentin kıyı çizgisine müdahale belli aralıklarla devam etmiş 1910'ların sonunda, kale ve güneyindeki eski çarşı ve limanın dışında, yeni gelişen kentsel alanın güneyindeki ritim genişletilmiş, mevcut taş iskele uzatılmış ve bir dalgakıran inşa edilmiştir.²⁵

Özellikle 1920'li yıllardan itibaren, Fransız, İtalyan ve Yunan mimarlarca tasarlanan pek çok yapı, kıyı kesiminde kendini göstermeye başlamıştır. Kıyıda, ticarethane, depo, imalathane vb. ticaret ve üretime yönelik yapıların yerinde, The Palace Hotel (günümüzde Aegli Hotel), Achilleion Tiyatrosu gibi, tamamen dinlenme, eğlenme ve kültürel amaçlı yapılar yer almış, kentin silüetini artık, kafe, restoran, otel, tiyatro gibi yapılar oluşturmaya başlamıştır. Eskiden yüklemeye boşaltma yapılan kıyı şeridi, ulusal mimari üslubu yansıtan yapılardan oluşan bir kentsel alana dönüşmüş, resmi geçitler ve törenlerle ulus-devletin temsil alanı olarak yeni bir anlam kazanmıştır (şek. 6).²⁶

²⁴ Hastaoglou-Martinidis, Volos, 65.

²⁵ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 166.

²⁶ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 171.



Şekil 5 1917 yılındaki Volos kıyı şeridi. 1895 yılında hazırlanan planla Papastratos Tütün Fabrikası ile Ag. Konstantinos Kilisesi arasındaki dolgu alanı, George I (Ag. Konstantinos) Parkı olarak düzenlenerek 1917 yılında kullanıma açılmış ve kıyı çizgisi de bugünkü durumuna kavuşmuştur. Hastaoglu-Martinidis (2007), s. 65. DIKI, 2014.

Dolayısıyla 19. yüzyılda, Volos'ta kıyı, öncelikle deniz ticareti ve liman işlevi ve ardından bununla bağlantılı olarak gelişen sanayi kullanımlarının yer aldığı bir kentsel alanken, 20. yüzyılda, kurulan ulus-devletin ideolojisine uygun olarak, Yunan uygarlığının köklerine gönderme yapan neoklasik üslupta kamusal ve özel yapıların yer aldığı bir kentsel alana dönüşmüştür. Geçmişte, yalnızca ticari etkinliğin mekânı olan kıyı şeridi, yapılan düzenleme ile George I Parkı ve kıyadaki dolgu alanı ile modern kentin yeni kamusal yüzü olmuş, ulusal banka şubeleri ve tiyatro yapıları bu alanda yer seçmiştir. Böylece kentin silüetini oluşturan Argonafton Caddesi, rekreasyonel amaçlı bir gezinti yolu olmanın yanı sıra aynı zamanda, ulusal kutlama ve geçit törenlerinin de birincil mekânı haline gelmiştir. Öyle ki, neoklasik mimarinin bir yorumunu yansıtan Bank of Greece binası, Yunanistan'ın resmi idaresini simgeleyen bir yapı olarak, bu törenlerin odak noktası olmuştur²⁷.

²⁷ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 171.



Şekil 6 1900'ler itibarıyla değişen kıyı kullanımı. Neoklasik tarzda yapıların sıralandığı Argonafton Caddesi, ulusal kutlamaların ve geçit törenlerinin mekânı olarak yeni bir kullanım biçimi ve anlam kazanmıştır. DIKI, 2014.

Volos, Birinci Dünya Savaşı sonrasında, önemli bir iç göç dalgası ile karşı karşıya kalmıştır. Bu süreçte kente, yeni göçmen yerleşim alanları eklenmeye başlamış, beklenmedik bir hızla artan nüfus ve işgücü, özellikle limanın geliştirilmesi ve çeşitli teknik altyapı projeleri üretilmesini gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda, limanın geliştirilmesine yönelik olarak, 1924 yılında başlatılan proje ile ana iskelenin uzatılması, dalgakıranın ve eski gümrük binasının onarılması gibi bazı çalışmalar yapılmıştır²⁸. Ne var ki kent, 1940'lı yıllarla birlikte gerek kentsel mekânda gerekse ekonomik yapıda önemli yıkımlarla karşılaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda, demiryolu iskelesi, ana

²⁸ Hastaoglu-Martinidis, *Volos*, 79-88.

iskele ve dalgakıranın bir bölümü bombalanmıştır²⁹. Volos savaş sonrası döneme, Yunanistan'ın üçüncü limanı ve dördüncü büyük kenti olarak girmiş olsa da, limandaki ticari kapasitesini ve yolcu trafiğini büyük ölçüde kaybetmiştir³⁰.

Dolayısıyla Volos'ta, geçmişten bugüne, nüfus artışıyla birlikte kentsel mekândaki genişleme dışında yaşanan en belirgin değişimin kıyıda olduğu, deniz dolgusu ile yapılan yeni yapı adalarıyla doğal kıyı çizgisinin zaman içinde değiştiği görülmektedir. Aynı zamanda, 1920'li yıllardan itibaren, kıyı alanında kendini gösteren bir başka değişim ise atölye, depolama, imalathane gibi deniz ticaretine ve üretime dönük kullanımların yerlerini, ulus-devletin yaratmaya çalıştığı yeni toplumsal yaşam ve buna uygun sosyal ve kültürel kullanımlara bırakmasıdır. Kıyı şeridinde zaman içinde, neoklasik ya da modern mimariyi yansıtan, otel, tiyatro, kafe ve restoran gibi yapıların yanı sıra ulusal banka şubelerinin yer alması, hem işlevsel hem de mimari dil ve karakterin değişimine ve hedeflenen yeni kent imgesinin, kentin en görünür alanı olarak kıyıda sergilendiğine işaret etmektedir.

Volos'ta, çok sayıda proje ve girişime karşın modern limanın inşası ancak 1983 yılında tamamlanmış, değişen taşımacılık ve liman faaliyetleri doğrultusunda yapılan düzenlemeyle liman işlevi, batıda, eski liman bölgesinde faaliyetini sürdürmüştür. Modern limanın doğusundaki koy ise kıyının kamusal kullanımını devam ettirecek ve denizle ilişkiyi sürdürecektir şekilde, balıkçı barınağı olarak düzenlenmiştir. 1844 yılından itibaren gelişen yeni şehrin güneyindeki ana iskele ise yolcu iskelesi olarak kullanılmaya başlanmış ve Argonafton Caddesi'nin güneyindeki kıyı şeridi de yat limanı olarak düzenlenmiştir. Böylece bütün kıyı şeridi, denizle ilişkili ve kamusal kullanıma öncelik verecek biçimde tasarlanmıştır (şek. 7).



Şekil 7 Günümüzdeki Volos'ta kıyı ve kıyının kullanım biçimi. roxanabalint@123RF.com.

Sonuç olarak Volos'ta, kentin denizle kurduğu ilişki, kıyı, kıyının kullanım biçimi ve anlamı, zamanın gereksinimleri doğrultusunda biçim değiştirmiş olmakla birlikte, deniz ve denize dayalı etkinlikler, kentten kopmadan sürdürülmektedir. Bunda, ana mekânsal kurgunun bileşenleri olarak iskelelerin işlev değiştirmiş olsa da varlıklarını devam ettirmesi, deniz dolgusunun kent

29 Dimoglou ve Mourtzoukos, *Volos*, 13-16.

30 Hastaoglou-Martinidis, *Volos*, 162.

ile deniz arasındaki ilişkiyi güçlendirecek şekilde değerlendirilmiş olması, kıyının biçim değiştirmekle birlikte hâlâ kamusal nitelikli kullanımının sürdürülmesi etkili olmuştur. Benzer bir süreç, Yunanistan'ın başka bir liman kenti olan Patras için de geçerlidir.

Patras'ta Kıyının Değişimi

Patras, Mora Yarımadası'nın kuzeybatısında konumlanan, Yunanistan'ın Avrupa limanlarıyla bağlantısını sağlayan, Pire ve Selanik limanlarından sonra ülkenin üçüncü büyük limanıdır. Mora Yarımadası'ndaki tarımsal üretimin en önemli aktarım noktası Patras'tır. Çünkü Patras, Yunanistan ana karasının büyük bir bölümüyle olduğu gibi adalarla da kolaylıkla ilişki kurabilen, çevresindeki tarımsal alanlarla ve karayolu bağlantılarıyla oldukça önemli bir noktadadır³¹. Osmanlı egemenliğinde, kale ve çevresinde kendiliğinden gelişen, dar sokakları ve saçaklı evleriyle küçük bir Osmanlı kenti karakteri gösteren yerleşim için, 1828 yılında Kapodistrias'ın Yunan Hükümeti'nin başına geçmesiyle birlikte yeni bir dönem başlamıştır.

Patras, "siyah altın" denilen kuş üzümüne dayalı ticaretin kıyıda yarattığı hareketlilikle bir liman kentine doğru evrilmiştir. Kent, 19. yüzyılın başında Mora'nın, Batı Avrupa ve Doğu Akdeniz'le ticaretinde en önemli limanı haline gelmiştir³². Kentte, tarımsal üretime dayalı ekonomiden deniz ticaretine dayalı ekonomiye geçildiği bu süreçte, sosyo-ekonomik yapı değişmeye başlamış, eski toprak sahibi, köylü ve çiftçilerin yerini, yavaş yavaş tüccar ve girişimciler almıştır³³.

1870'li yıllara kadarki dönemde, sosyal ve demografik yapıdaki bu değişimin etkileri, kentsel mekânda ve özellikle de deniz kıyısında somut olarak kendini göstermiştir. Patras'ın yeni sakinleri, yerleşime yakın noktalarda üzüm bağları satın almış ve özellikle kıyı şeridinde yerleşmeye başlamışlardır³⁴. Böylece geçmişten beri, kale ve çevresinde, denizden kopuk olarak gelişen kent, artık deniz kıyısında ve eskisinden oldukça farklı bir görünüm sergilemeye başlamıştır.

Patras da Volos gibi, başlangıçta bir kale yerleşimidir ve kıyıdan uzak olarak gelişmiştir. Gerek antik dönemde gerekse Osmanlı döneminde, küçük göller ve liman çevresindeki gümrük binası ile birkaç yapı dışında deniz kıyısındaki düzlük alan henüz yapılaşmamış, üzüm yetiştirilen tarımsal faaliyet alanlarıdır³⁵. Ancak 19. yüzyıl başında, kent surlarla çevrili küçük bir yerleşimken bile, yerleşimi kıyıya bağlayan yol (Ag. Nikolaou Caddesi) çevresinde ve deniz kıyısında çeşitli yapılar kendini göstermeye başlamıştır (şek. 8).³⁶

³¹ Maria Christina Chatziioannou, "Patras. Greeks and foreigners in the port of Patras during the 19th century," *Sailing in the Ionian with History at the helm* içinde, der. Eugenia Drakopoulou ve Dimitris Dimitropoulos, çev. Deborah Brown Kazazis (Atina: Institute of Historical Research/National Hellenic Research Foundation, 2015), 19.

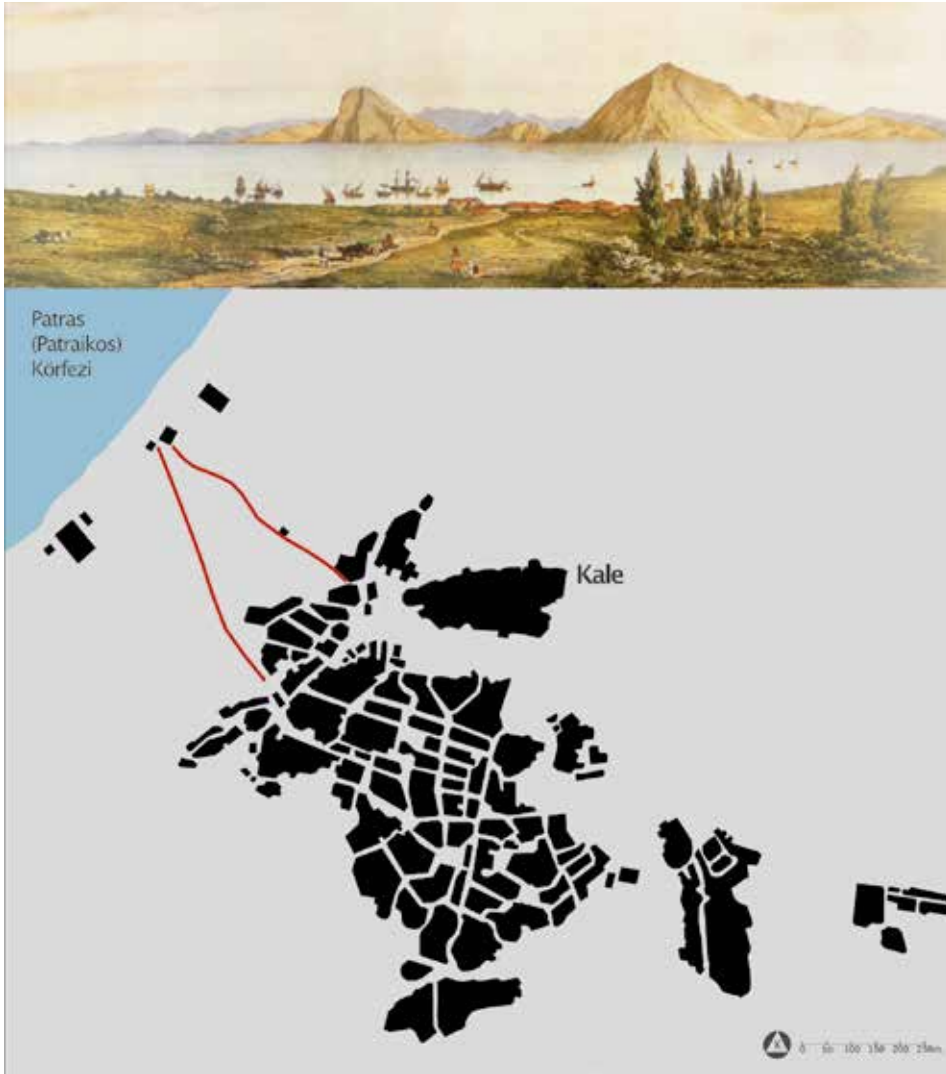
³² Elena Frangakis-Syrett, "Patras," *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* içinde, der. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, ve Donald Quataert (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), 23.

³³ Nikos Bakounakis, "Patras in the 19th century. Space, Society, Economy," *Patras: From Ancient Times to the Present* içinde, der. Triantaphyllos E. Sklavenitis ve Konstantinos Staikos, çev. David Hardy (Atina: Kotinos Editions, 2005), 249.

³⁴ Chatziioannou, "Patras," 19-20.

³⁵ Municipality of Patras, *Maps' memories, Patras 1831-1943* (Patras: Municipality of Patras, 2014), 107-8.

³⁶ Municipality of Patras, *Maps' memories*, 107-8; Bakounakis, "Space, Society, Economy," 246.



Şekil 8 19. yüzyıl başlarındaki Patras'ta yukarı şehir ve deniz ilişkisi. Synadinos (1990)'daki harita üzerinden yazar tarafından üretilmiştir. Kartpostal: Sklavenitis ve Staikos (2005), ss. 218-19.

Ancak kentte ve kıyıda ki asıl değişim, Mora'da başlayan ve Yunan Bağımsızlık Savaşı'nın öncüsü olan isyanların ardından 1828 yılında kurulan ilk Yunan Meclisi'nin başına Kapodistrias'ın geçmesiyle birlikte yaşanmıştır³⁷. Bu dönemde, yapılan deniz ve kara savaşları sonrasında, yerleşimde neredeyse hiç Türk nüfus kalmamış, adalar da dahil olmak üzere Yunanistan'ın farklı bölgelerinden insanlar gelerek Patras'a yerleşmişlerdir³⁸. Artan nüfusla birlikte kente, yukarı şehir ile kıyıyı birbirine bağlayan Ag. Nikolaou Caddesi'nin devamında yeni mahalleler eklenmeye başlamıştır. Deniz kıyısında, gösterişli konut yapıları, dükkânlar ve atölyeler inşa edilmiş, özellikle yeni yönetici sınıf bu alanda yerleşmiştir³⁹. Artan nüfus ve ticari hareketlilikle birlikte

37 Municipality of Patras, *Maps' memories*, 117.

38 Municipality of Patras, *Maps' memories*, 117-19.

39 Municipality of Patras, *Maps' memories*, 123-28.

değişmeye başlayan kentsel mekânı düzenlemek üzere, 1829 yılında kentin ilk planı hazırlanmıştır⁴⁰. Planla, halen ayakta olan kale surları ve etrafındaki eski (yukarı) şehir yeniden düzenlenmiş, ticaretin merkezi olarak hızla gelişen deniz kıyısında ise yepyeni bir yerleşim tasarlanarak kentin denizle ilişkisini güçlendirmek amaçlanmıştır⁴¹.



Şekil 9 1864 yılındaki Volos'un mekânsal kurgusu. Municipality of Patras (2014), s. 37'deki John Millard tarafından çizilen Patras gravüründen yazar tarafından üretilmiştir.

1850'li yılların sonuna doğru, kent merkezi büyük ölçüde günümüzdeki formunu, uygulanması sırasında çeşitli değişikliklere uğramış olsa da, bu planla almıştır⁴². Kentte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, liman hizmetlerini iyileştiren yatırımlar yapılmaya başlanmış, 1820'li yıllardan 1870'li yıllara kadar olan dönemde kent, deniz kıyısında gelişen yeni (aşağı) şehir, yürüyüş yolları, düzgün sokakları, neoklasik tarzda yapılmış yeni konut, dükkân, depo ve kamusal yapıları ve meydanları ile özellikle ticaret burjuvazisi için oldukça çekici bir görünüm kazanmıştır⁴³. Öyle ki, 1870'li yıllardan itibaren yukarı şehir, yavaş yavaş eski önemini yitirmeye başlarken, aşağı

40 Vilma Hastaoglou-Martinidis, Kiki Kafkoulas, ve Nicos Papamichos, "Urban modernization and national renaissance: Town planning in 19th century Greece," *Planning Perspectives* 8, s. 4 (1993): 432-33.

41 Municipality of Patras, *Maps' memories*, 127-28.

42 Chara Papadatou-Giannopoulou, *Evolution of City Plan of Patras 1829-1989* (Patras: Achaïkes ekdoseis, 1991), 27, 35, 42.

43 Municipality of Patras, *Maps' memories*, 144.

şehirde, tüccarlar ve büyük arazi sahiplerine ait büyük ve gösterişli yapılar inşa edilmiş ve yeni bir kent imgesi oluşmaya başlamıştır. Böylece, temel ekonomik etkinliğin gerçekleştiği aşağı şehir, yalnızca ticari kullanımların değil, aynı zamanda meydanların, kafe ve restoranların da yer aldığı bir kentsel alan olarak gelişmiştir (şek. 9).⁴⁴

Zaman içinde artan ticari hareketlilikle birlikte, kıyıda çeşitli düzenlemelerin yapılması zorunlu hale gelmiştir. 1836 yılında inşa edilen kentin ana iskelesi, yukarı şehir ile deniz arasındaki bağlantıyı sağlayayan Ag. Nikolaou Caddesi'nin uzantısında yer alan 35 metre uzunluğundaki iskeledir. Bu iskele, iki yıl sonra 20 metre uzatılmıştır (şek. 10).⁴⁵ Ancak kentte, gerek deniz ticareti gerekse deniz ticareti ile birlikte gelişmeye başlayan sanayi için söz konusu iskele ve rıhtım yeterli olmamış, buna denizin uygun derinlikte olmaması da eklenince modern bir liman gereksinimi giderek artmıştır.



Şekil 10 Ag. Nikolaou Caddesi ve caddenin uzantısında kentin ana iskelesi olan Ag. Nikolaou İskelesi. "Old Photos of Patras," Google, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

Bu doğrultuda, 1861 yılından itibaren, noktasal proje ve müdahalelerle, kıyıda ufak çaplı düzenlemeler yapılmaya başlanmış, Ag. Nikolaou Caddesi uzantısındaki kentin eski iskelesinin dışında

⁴⁴ Panagiotis Eliopoulos, "Economic and social structures of a peripheral metropolis: Patras during the first half of the 20th century" (Doktora Tezi, National and Kapodistrian University of Athens, 2011), 27.

⁴⁵ A. Simeonidou, "Pire, Volos ve Patras Limanları: Finansal Gelişim" [Yunanca] (Yüksek Lisans Tezi, Kavala Teknolojik Eğitim Enstitüsü, 2015), 53.

kıyıda çok sayıda küçük iskelenin yanı sıra, güneyde, yapılaşmış alanın bitiminde (Ag. Andreas Kilisesi önünde), diğerlerine göre daha büyük bir iskele inşa edilmiştir. Ancak 1830'lu yıllarla karşılaştırıldığında kıyı çizgisinde önemli bir değişim olmamıştır. 1870'li yıllardan itibaren yaşanan bu süreçte dikkat çekici olan, tıpkı Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da, kıyıda ticari etkinlik ve kentin mekânsal gelişiminin el ele gitmesi ve ilişki olarak birbirini şekillendirmesidir⁴⁶.

1870'li yıllara gelindiğinde, büyük ölçekli altyapı yatırımları kendini göstermeye başlamış, kentin liman işlevini güçlendirmeye yönelik proje ve yatırımlar söz konusu olmuştur. 1872 yılında Patras Limanı inşa edilmiş ve Liverpool gibi büyük limanlar ile aktarmasız, doğrudan seferler başlamıştır. Böylece daha önce Batı'dan Mora'ya gelen mallar, İzmir gibi Osmanlı limanları üzerinden taşınırken, 19. yüzyıl başından itibaren doğrudan Patras'a getirilmeye başlamış, kentin yerleşik nüfusu artmış, İzmir'den ve adalardan çok sayıda tüccar kente yerleşmiştir⁴⁷.

Kentin artan ticari kapasitesi, yeni bir projeyi gündeme getirmiş, açıkta beklemek zorunda kalan gemilerin yanaşabileceği bir limanın inşa edilmesi için 1869 yılında başlayan ve 1872 yılında tamamlanan proje ile ana iskelenin batısında bir dalgakıran yapılması planlanmıştır⁴⁸. Bunu, 1886 ve 1887 yıllarında yapılan kıyı düzenlemeleri izlemiş ve 1889 yılında, rıhtım bölgesinin düzenlenerek Ag. Nikolaou İskelesi'nin uzatılması ve bir dalgakıran yapılması planlanmıştır. Çok sayıda plan ve projeye karşın, 1890'lı yıllara kadar kıyıda bir dolgu söz konusu olmamıştır. Kıyının şekillenmesi ve farklı noktalarda iskelelerin yapılarak, bütün bir liman bölgesi haline gelmesi temel olarak, 1902 yılında hazırlanan plan sonrasında gerçekleşmiştir. 1902 yılında yapılan planla, Ag. Nikolaou İskelesi'nin uzantısındaki eski gümrük binası taşınmış ve dar da olsa, kıyıda bir dolgu yapılmıştır⁴⁹.

1902 yılında kentiçi ulaşımda kullanılmak üzere elektrikli tramvay işletmeye açılmış ve kentte doğu-batı doğrultusunda, kıyı boyunca hizmet vermeye başlamıştır (Municipality of Patras 2014, 176). Bu gelişme kentin denizle ilişkisini kesintiye uğratmış, 1829 yılında hazırlanan kentin ilk planında, kıyı boyunca öngörülen yeşil kuşaktan geçirilen hat, kıyı alanında önemli bir değişime neden olmuştur⁵⁰. Öyle ki, günümüzde hâlâ aynı güzergâhtan geçen demiryolu hattının yer altına alınması tartışmaları sürmektedir (şek. 11). Tramvay hattı, 1903 yılında yapılan bir revizyon plan ile doğu yönüne doğru kıyı boyunca uzatılmıştır⁵¹. Ancak kıyıda, doğal kıyı çizgisini değiştiren önemli bir dolgu hâlâ yapılmamış ve zaman içinde, yeni iskeleler, mendirek ve dalgakıran inşa edilmiş, mevcut iskeleler uzatılmış ve böylece kıyının tamamı bir liman olarak işlev görmeyi sürdürmüştür.

46 Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 196.

47 Frangakis-Syrett, "Patras," 24, 32; Municipality of Patras, *Maps' memories*, 147-48.

48 Nikos Bakounakis ve Fani Constantinou, *Patras Then & Now* (Atina: OLKOS, 2005), 144; Simeonidou, "Finansal Gelişim," 54.

49 Bakounakis ve Constantinou, *Patras*, 148.

50 Papadatou-Giannopoulou, *Patras 1829-1989*, 34; Evgenia Gatopoulou, "Town planning, Urban infrastructure. Architecture Monuments (19th-20th century)," *Patras: From Ancient Times to the Present* içinde, der. Triantaphyllos E. Sklavonitis ve Konstantinos Staiikos, çev. David Hardy (Atina: Kotinos Editions, 2005).

51 Papadatou-Giannopoulou, *Patras 1829-1989*, 45-47.



Şekil 11 1900'lü yıllardaki Patras'ta kıyının kullanımı. "Old Photos of Patras," Google, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

Ne var ki, 1940'lı yıllarda kıyıya dolgu yapılmış, mevcut iskeleler genişletilmiş, ayrıca iki yeni iskele daha inşa edilmiştir. Ag. Nikolaou İskelesi'nin ucunda yer alan deniz feneri, 1865 yılında fırtına nedeniyle yıkılınca, 1878 yılında aynı yere taş bir fener inşa edilmiştir. 1972 yılında yıkılincaya kadar kentin simgesi olan bu deniz feneri, yalnızca gemilere rehberlik etmemiş, aynı zamanda kentlilerin bir araya geldiği bir kamusal mekân işlevi görmüştür (şek. 12).⁵²

Günümüzde varlığını sürdüren ve kentin ana iskelesi olan Ag. Nikolaou İskelesi'ne açılan, gümrük binası ve çok sayıda dükkânla çevrili bir ticaret meydanı olan Gümrük Meydanı, kentin kıyıdaki en önemli kamusal mekânıdır. Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da, demiryolu bağlantısı, ana iskeleye ulaşmakta ve Ag. Nikolaou İskelesi'nin ve Ag. Nikolaou Caddesi'nin keşiştiği kıyıdaki bu alan, ticaretin de merkezi olan kamusal bir mekân olarak kullanılmaktadır. Bu meydan, daha sonra Yunanistan Bağımsızlık Savaşı'na destek veren Rusya, Fransa ve İngiltere'ye referansla "Three Allies Meydanı" adını almış ve günümüze kadar varlığını sürdürmüştür.⁵³

Ticari etkinliğin ve sosyal yaşamın ana mekânı olan bu bölgede, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte neredeyse tüm faaliyet durma noktasına gelmiştir. Ancak alan, 1950'li yıllardan itibaren yeniden başlayan liman faaliyetiyle birlikte tekrar canlılık kazanmıştır. 1990'lara kadar, Ag. Nikolaou İskelesi'nin kuzey tarafındaki kıyı şeridinde, özellikle feribot seferlerine yönelik olarak yapılan rıhtım ve yolcu iskelesiyle liman bölgesi, genişletilip modernize edilmiş, yeni bir görünüm ve işlev kazanmıştır.⁵⁴

Günümüzde, geçmişte olduğu gibi, kıyı bölgesinin neredeyse tamamına yayılmış olan liman fonksiyonu ile Patras denizle ilişkisini sürdürmektedir. Kıyı boyunca devam eden demiryolu hattı, kıyının kamusal kullanımı ve denize erişimde bir engel teşkil etmekle birlikte, Ag. Nikolaou

⁵² Gatopoulou, "Architecture Monuments (19th-20th century)," 308; Bakounakis ve Constantinou, *Patras*, 145.

⁵³ Municipality of Patras, *Maps' memories*, 160-62.

⁵⁴ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 204.



Şekil 12 1972 yılındaki yıkılışına kadar kentin en önemli sembollerinden birisi olan deniz feneriyle birlikte Ag. Nikolaou İskelesi, kentin en önemli kamusal mekânlarından birisi olmuştur. "Old Photos of Patras," Google, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

İskelesi'nin kuzeyindeki bölgenin marina olarak düzenlenmesi ve limanın başka liman kentlerinde olduğu gibi, 19. yüzyıl sonunda kapalı bir kampüs alanına dönüşmemesi Patras'ın liman ve denizle ilişkisini sürdürmesini sağlamıştır (şek. 13).⁵⁵

⁵⁵ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 208.



Şekil 13 Patras'ta, büyüklükleri ve kullanım biçimleri değişmiş olsa bile mevcut iskelelerin kullanımının devam ettirilmesi ve kıyının bir bütün olarak liman işleviyle kullanımı, günümüzdeki kent-deniz ilişkisinin sürmesine katkı sağlamaktadır. <https://www.patrasport.gr/cache/files/f5029a649c179ca48bbc62c54be9f74eaceb4696.jpg>.

Mersin'de Kıyının Değişimi

Ölçek olarak benzeseler de Mersin'i Volos ve Patras'tan ayıran önemli bir fark söz konusudur. 19. yüzyılda Mersin'de, Volos ve Patras'ta olduğu gibi geçmişten gelen bir yerleşim yoktur. Mersin, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Anadolu'nun güneyinde, Çukurova bölgesinin limanı olarak yepyeni bir kent olarak gelişmiştir. Mersin'in bir kent olarak gelişimi, kıyıda ki iskelelerle başlamıştır. Mersin'in öncelikle bir liman ve sonra da bir kent olarak ortaya çıkış sürecinde, Amerikan İç Savaşı ile pamuk tarımında oluşan yeni koşullar, Kırım Savaşı ile tahıl üretiminde artan gereksinim, Süveyş Kanalı'nın açılması gibi üst ölçekli gelişmeler etkili olmuştur⁵⁶. Tüm bu gelişmelerin sonucunda Mersin, Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki yerini almıştır.

Osmanlı modernleşmesi ve Batı ile siyasi ve ekonomik ilişkilerin yeni bir biçim aldığı dönemde Mersin, sahip olduğu iskelelerle, başta pamuk olmak üzere Çukurova'nın tarımsal ürünlerinin İngiltere, Fransa, Rusya gibi ülkelere ihraç edildiği, şeker, kahve ve çeşitli sanayi ürünlerinin yine bu ülkelere ithal edilerek Anadolu'nun iç kesimlerine gönderildiği bir aktarım noktası olmuştur⁵⁷. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, ticaretin daha hızlı ve verimli yapılabilmesi

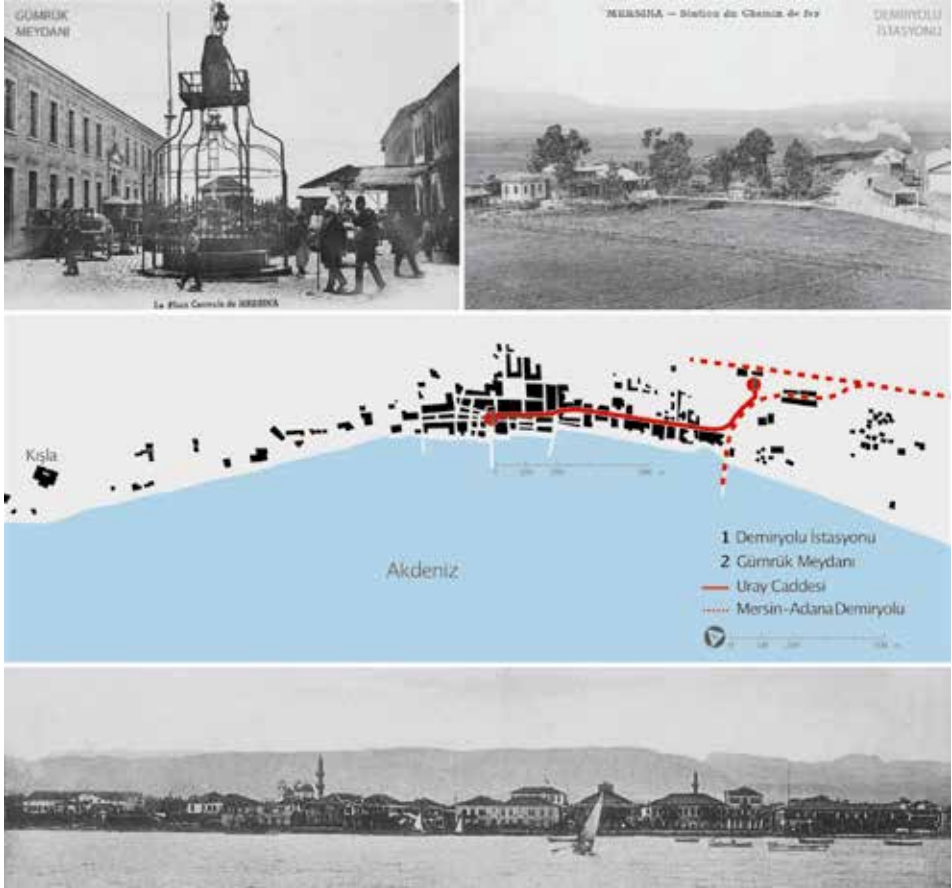
⁵⁶ Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim," *Planlama Dergisi*, s. 3-4 (2009): 9.

⁵⁷ Tülin Selvi Ünlü, "19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, 2007).

amacıyla, sermayenin öncelikli yatırımlarından biri olarak, 1886 yılında demiryolunun hizmete açılmasıyla kentin gelişimi hızlanmıştır⁵⁸.

Mersin'de kentsel gelişimin başladığı alanın şekillenmesinde, demiryolu istasyonu ile ana iskele arasındaki ilişki oldukça belirleyici olmuştur. Bu dönemde, demiryolu ile gelen hammadde ve ürün, ana iskeleye raylar ile taşınmış ve iskeleden teknelere yüklenmiştir. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, demiryolunun gelişi ile raylı sistem toplu taşımada kullanılmaya başlanmıştır. İstasyon ile liman arasındaki ilişki, kentin ana ticari ekseninin, bu iki ulaşım noktası arasında, kıyıya paralel ve iskeleler ile ilişkili biçimde gelişmesinde etkili olmuştur. Başta ticari kullanımlar olmak üzere kentsel gelişme bu ana omurga etrafında, kıyı boyunca doğrusal bir hatta şekillenmeye başlamıştır.

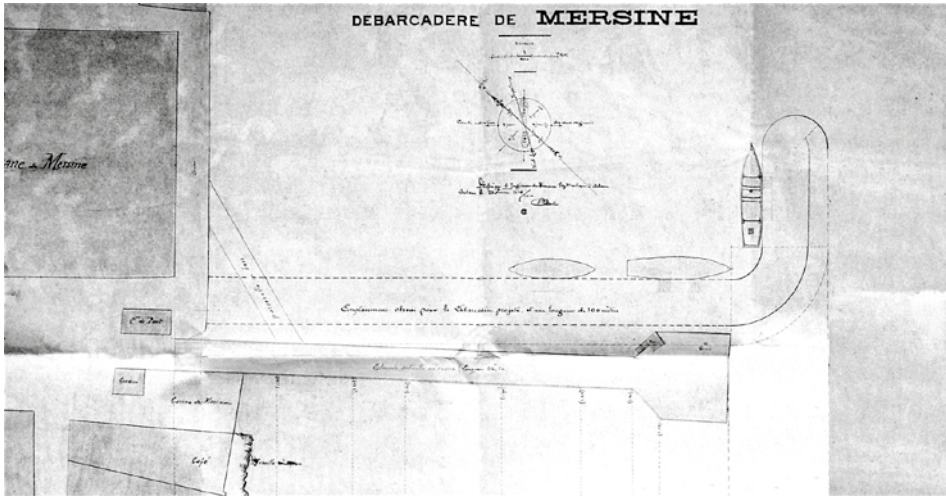
Tıpkı Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, iskelenin açıldığı ve gümrük binasının yer aldığı kıyıdaki alan, kentin ticari merkezi ve aynı zamanda ilk kamusal mekânı olarak şekillenmiştir. Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de bu alan, 1970'li yıllara kadar Gümrük Meydanı olarak adlandırılan, dükkânlar, otel, restoran ve kafelerle çevrili bir meydandır (şekil 14).



Şekil 14 1910'daki Mersin'in mekânsal yapısı. 1910 tarihli Fransız haritasından yazar tarafından üretilmiştir. Kartpostallar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu.

⁵⁸ Emine Dengeç, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, 1998), 76-77; H. Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990* (Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, 2001), 148.

1852 yılında, mal sevkiyatını kolaylaştırmak ve yolcu güvenliğini sağlamak amacıyla daha önce var olan ahşap iskelelerin yanı sıra bir de taş iskele yapılmış ve kentteki iskele sayısı ikiye çıkmıştır⁵⁹. 1850'li yıllardan itibaren kentin iskeleleri uluslararası taşımacılık yapan büyük gemiler tarafından kullanılmaya başlanmıştır⁶⁰. Ancak bu yıllarda, yük ve eşya taşımacılığında önemli sorunlar söz konusudur. Denizin sığ olması nedeniyle, gelen ve giden yük kayıklarla taşınmaktadır. Talepler sonucu Osmanlı yönetimince, Fransız Vapur Kumpanyası'na yeni bir iskele inşaatı için izin verilmiştir⁶¹. İskelelerin iyileştirilmesine yönelik yatırımlar, şirketlerin kendi özel iskelelerini inşa etme talepleriyle devam etmiş ve 1857 yılında Fransız Posta Vapurları Şirketi, mevcut taş iskeleyle bitişik bir ahşap iskele eklenmesi için ruhsat almıştır. Benzer biçimde, 1874 yılında, Doğu Akdeniz'de pek çok limanda faaliyet gösteren ve Mersin'de de acentesi bulunan Fransız denizcilik şirketi Messageries Maritimes tarafından, kendi kullandıklarında olmak üzere bir iskele daha yapılmıştır. Böylece 1890'lı yıllara geldiğinde kentteki iskele sayısı yediye ulaşmıştır⁶².



Şekil 15 Mersin Gümrük İskelesi'nin iyileştirilmesine yönelik hazırlanan proje, 1910. Başbakanlık Osmanlı Arşivi.

1890'lı yıllarda doğal kıyı çizgisinde henüz bir değişiklik söz konusu değildir. Ancak bu yıllarda bir rıhtımın bulunmaması, mevcut iskelelerin dar oluşu ve denizin sığ olması, gemilerin kıyıda ancak bir mil açta demirlemesine neden olmaktadır. Öyle ki, karaya uğramanın zor olduğu kimi durumlarda Mersin limanına gelen vapurlar, yüklerini şehrin dışındaki deniz fenerinden nakletmektedirler⁶³. Bu dönemde malların aktarımına yönelik kıyıda yaşanan sorunlara rağmen kentteki ticaret hacmi yine de artmıştır. Ancak bu kez de gümrük alanında depolama sorunu kendini göstermeye başlamıştır. Bunun üzerine, gümrük alanının güneyine bir dolgu yapılarak rıhtım oluşturulması ve demiryolu hattının da bu güzergâhtan devam etmesi yönünde çeşitli

59 Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 213.

60 William Beament, *A Diary of a Journey to the East, in the Autumn of 1854* (Boston: Adamant Media Corporation, 2002), 2:232; Benjamin Dorr, *Notes of Travel in Egypt, the Holy Land, Turkey, and Greece* (Philadelphia, 1856), 309-10; V. Langlois, *Eski Kilikya*, çev. M. Rahmi Balaban (Mersin: Mersin Halkevi, 1947), 31.

61 Tolga Ünlü ve Tülin Selvi Ünlü, *Gelişen Ticaret, Değişen Kent: Mersin, 1850-1950* (Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, 2012), 69.

62 İbrahim Bozkurt, "Salnâmelerde Mersin" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, 2001), 114.

63 E. J. Davis, *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia (Pedia and Trachoea), Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia* (Londra, 1879), 12; Dingeeç, "Mersin'in Ekonomik Yapısı," 54.

talepler gündeme gelmiştir. Böylece, istasyonun güneyindeki demiryolu iskelesi ile Gümrük İskelesi arasında bağlantı kurulması, söz konusu alanda malların depolanması için antrepoların inşası gibi çeşitli yeniliklerle kentin liman işlevinin güçlendirilmesi öngörülmüştür. Sonunda, kıyının daha verimli kullanımı ve büyük ölçekli bir liman yapımına ilişkin artan taleplerle, 1910 yılında Adana Valiliği tarafından Mersin İskelesi'nin iyileştirilmesine yönelik bir proje hazırlanmıştır (şek. 15).⁶⁴

Osmanlı yönetimi döneminde kentte sürekli gündemde kalan liman yapımına ilişkin çabalar, kent Fransız egemenliğine geçtiğinde de sürmüştür. 1919'da Fransız yönetimine giren kentte, gümrükteki yıkılmış yük iskelesi (Gümrük İskelesi) onarılmış ve 1920 yılında iskele eski işlevine kavuşmuştur. Aynı yıl, iki yeni iskele daha inşa edilmiş ve çevredeki diğer liman kentlerine düzenli seferler gerçekleştirilmeye başlamıştır. 1920 yılında, Mersin-Beyrut arasında işleyen, Tripoli, Lazkiye, Karataş ve İskenderun'a uğrayan, Beyrut bağlantılı olarak da Hayfa ve Port Said'e kadar uzanan haftalık düzenli seferler gerçekleştirilmeye başlanmıştır⁶⁵.

Kıyıda ihracat için kullanılan Taş İskele onarılmış ve daha önce de gündeme gelmiş olan deniz dolgusu bu dönemde gerçekleşmiştir. Gümrük Binası'nın güneyinde yaklaşık 2000 metrekarelik bir alanda deniz dolgusu yapılmış ve bu toprak sekinin uzantısı olarak bir yük iskelesi inşaatı planlanmıştır. 1921 yılında, Fransız yönetiminde, limanın doğusunda yer alacak bir dalgakıranın yapılması yönünde karar alınmış, proje ile iskelenin her iki tarafında yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Ancak bu dönemde, yeni bir liman inşa edilemediği gibi yapımı planlanan dalgakıran da inşa edilememiştir. Liman ve dalgakıran yapılamasa da kentin doğal kıyı çizgisine ilk müdahale bu dönemde gerçekleşmiştir⁶⁶.

1830'lu yıllardan 1920'li yıllara kadarki dönemde kentte hâlâ gelişmiş, modern bir limandan söz etmek güçtür. 1920'li yıllara kadar, ticaretin gereksinim duyduğu ve dolayısıyla sermayenin talep ve beklentileri uyarınca hazırlanan noktasal müdahale ve iyileştirmeleri hedefleyen projeler dışında kentsel mekânın bir bütün olarak düzenlenmesine ya da kentsel gelişimin yönlendirilmesine ilişkin herhangi bir plan söz konusu olmamıştır. Ancak, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'yle birlikte, kentin ilk planı yapılmış ve izleyen süreç Mersin için yeni bir dönemi beraberinde getirmiştir.

Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, kentin ilk planı yeni ulus-devletin kurulmasının ardından gündeme gelmiştir. 1938 yılında hazırlanan planla kent, bir "ticaret ve plaj şehri" olarak kurgulanmış, merkezinde Gümrük Meydanı'nın bulunduğu kamusal mekânlar, parklar, çocuk oyun alanları, yaya yolları ve şerit biçiminde yeşil alanlar ile birbirine bağlanmıştır. Planda oluşturulan yeşil koridorların denize açılması ve böylece deniz ile kentin doğrudan ilişkisinin sürdürülmesi yönünde bir yaklaşım geliştirilmiştir⁶⁷. Bu çabanın en somut ifadesi ise tıpkı Voulgaris'in Patras'ta öngördüğü gibi, sahil boyunca tasarlanmış olan "sahil promenadı"dır. Söz konusu planla, yeni bir liman alanı önerilmesine karşın, kente liman kenti kimliğini veren en önemli bileşenlerden biri olan iskelelerin varlıklarını sürdürmeleri öngörülmüş ve gerek kuzey-güney

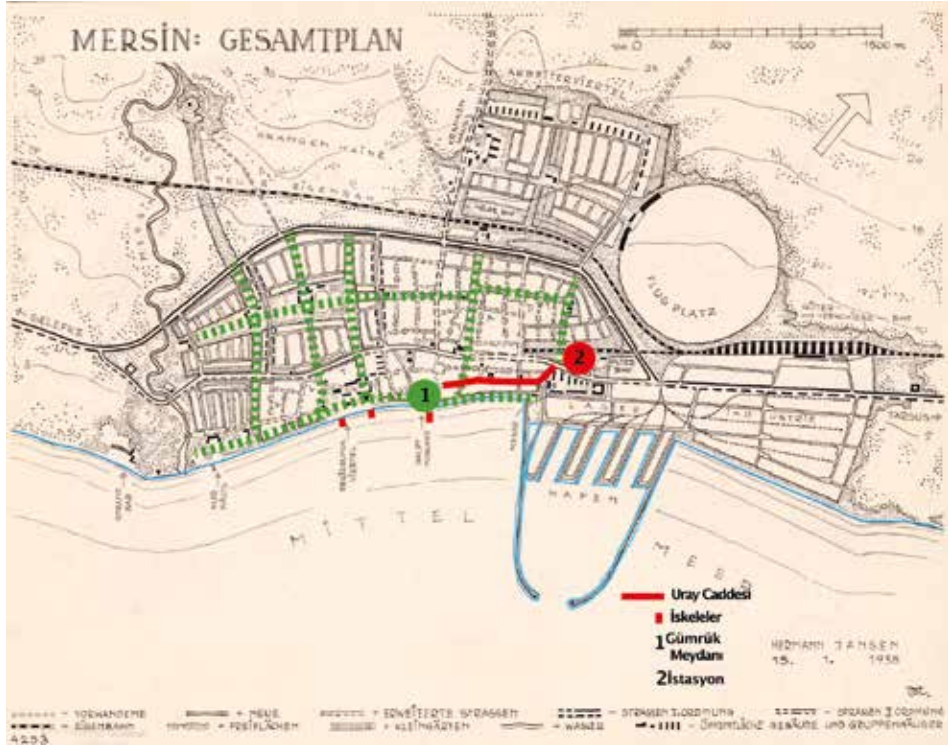
⁶⁴ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 219.

⁶⁵ Ünlü ve Selvi Ünlü, *Mersin, 1850-1950*, 77.

⁶⁶ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 219-21.

⁶⁷ Tolga Ünlü ve Tolga Levent, "Mersin'de Kentsel Mekânın Biçimlenmesinde Jansen Planı'nın Etkileri," *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II* içinde (Mersin: Mersin Üniversitesi, 2005).

doğrultusundaki yeşil kuşaklarla, gerekse iskelelerle kentin denizle ilişkisini sürdürecektir bir tasarım yaklaşımı geliştirilmiştir (şek. 16).



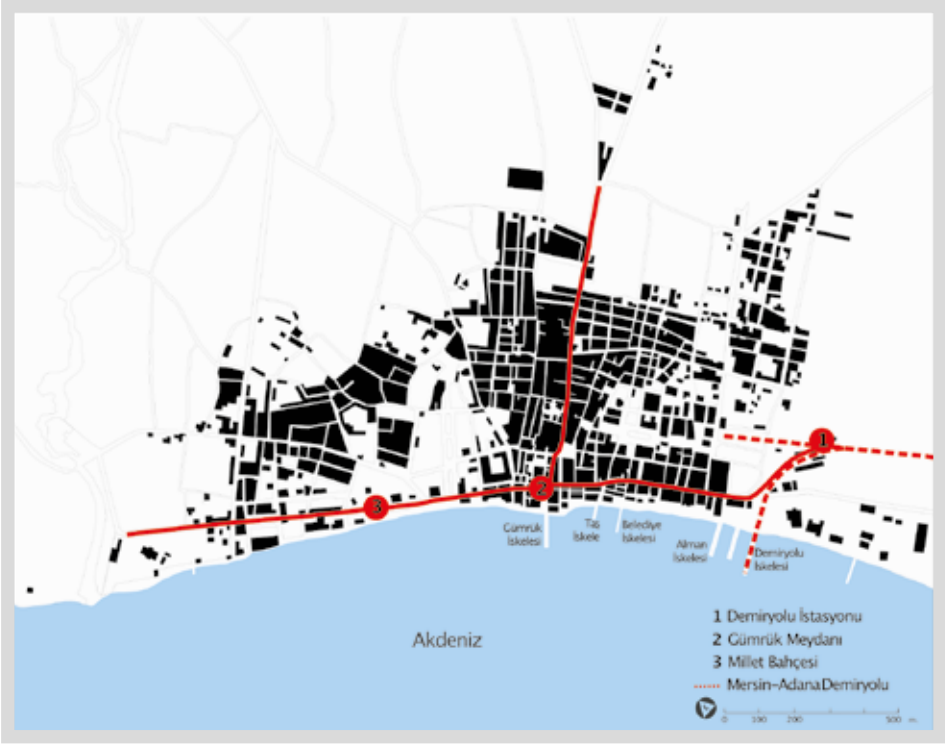
Şekil 16 Mersin Planı, 1938. Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin, 2010.

1829 Patras planında olduğu gibi, 1938 Mersin planı da bütünüyle uygulanma şansı bulamamıştır. Dolayısıyla 1920'li yıllardan 1960'lı yılların sonuna kadar devam eden dönemde, Mersin'de kentin ana bileşenleri ve ilişkisel kurgusunda, noktasal bazı değişimler dışında önemli bir değişim olmamıştır. Bu dönemde kentsel yerleşik alan, kıyı boyunca, doğrusal olarak doğu-batı yönünde ve kısmen de kuzeye doğru genişlemiştir. Böylece, 1900'lü yıllardan 1960'lı yıllara kadar geçen sürede, iskeleler ve bu iskelelerle bütünlük oluşturan mekânsal yapı korunmuştur (şek. 17).

Ancak kıyıdaki çok sayıda iskelenin, kentin artan liman faaliyetine yanıt vermediği ve modern bir limanın inşasına gereksinim olduğu yönündeki görüşler doğrultusunda inşa edilen ve 1962 yılında açılan yeni liman, kentin ana iskelesinin yıkımını ve kıyıda geniş bir dolgu alanını beraberinde getirmiştir.

1954 yılında başlanan liman inşaatı için kıyıya dolgu yapılmış ve bu dolgu sırasında kentin ana iskelesi yıkılmıştır. Söz konusu müdahalenin bir sonucu olarak, Gümrük İskelesi ve Gümrük Binası ile bir bütün oluşturan, kentteki ticari etkinliğin odağı ve kıyıdaki kentin ilk kamusal mekânı Gümrük Meydanı işlevini yitirmiştir (şek. 18).⁶⁸

68 Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 229.



Şekil 17 1940'lardaki Mersin'in mekânsal kurgusu. 1942 tarihli İngiliz haritasından yazar tarafından üretilmiştir.



Şekil 18 Mersin'de kıyı dolgusu. Kartpostal: Kişisel Arşiv.

Liman inşası sırasında yapılan geniş kıyı dolgusu nedeniyle kentin denizle ilişkisinde önemli bir kopuş meydana gelmiştir. Ancak dönemin kentsel gelişimi göz önünde bulundurulduğunda, söz konusu müdahalenin, kentsel mekânda yarattığı etki yalnızca Gümrük Meydanı ile sınırlı



Şekil 19 Liman inşası sonrası Mersin. Liman kentten koparak kıyı ve deniz kentten uzaklaşmıştır. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Arşivi.

kalmamış, ilerleyen süreçte, dolgu alanından geçirilen ve kıyı boyunca devam eden karayolu ile Mersin’de kentin mekânsal yapısı geri dönülmez biçimde değişmiştir⁶⁹. Limanın, kendi içine kapalı bir kampüs biçimindeki kurgusu ve liman inşaatı sırasında kıyıya yapılan geniş dolgu alanı, kentin denizle ve limanla ilişkisini önemli ölçüde koparmıştır. Öte yandan kentin, kıyıdaki en önemli iki kamusal mekânı da denizden oldukça uzak bir konumda kalmış, kıyının doğal olarak şekillenen kamusal kullanımı ortadan kalkmıştır (şek. 19).

Sonuç

Mersin örneğinde, 1960’lı yıllardan itibaren limanın kentin doğusunda, içe kapalı bir yapı olarak biçimlenmesinin ve kıyıdaki eski iskelelerin yıkılmasının, kent-liman ve kent-kıyı ilişkisinin zayıflamasına yol açtığı görülmektedir. Volos’ta, modern liman doğal körfezdeki yerini korurken, doğuda gelişen yeni şehrin kıyı şeridindeki eski yük iskelesi, yolcu iskelesi olarak kullanılmaya devam etmiştir. Volos’ta da Mersin’de olduğu gibi, değişen taşımacılık ve liman faaliyetleri doğrultusunda 1983 yılında inşa edilen modern liman, limanın içe kapalı bir yapı haline dönüşmesini beraberinde getirmiştir. Ancak Mersin’den farklı olarak, yapılan modern limanın devamındaki kıyı şeridinin, günümüzde balıkçı barınağı olarak kullanılıyor olması ve Argonafton Caddesi’nin güneyindeki kıyı şeridinin ise yat limanı olarak işlev görmesi, kent-deniz ve liman ilişkisinin sürmesini olanaklı kılmıştır.

Patras’ta ise sayıları sürekli artan, genişletilen, uzatılan iskelelerle kıyının tamamının bir liman bölgesi olarak kullanılması, kentin ana iskelesi olan Ag. Nikolaou İskelesi’nin kuzeyindeki kıyı şeridinde, özellikle feribot seferlerine yönelik olarak yapılan rıhtım ve yolcu iskelesiyle

⁶⁹ Tolga Ünlü ve Tülin Selvi Ünlü, “Towards Regeneration of a Mediterranean Port City: The Need for a Strategic Approach,” *New Faces of Harbour Cities* içinde, der. Şebnem Gökçen Dündar vd. (Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014), 142.

liman bölgesinin genişletilip modernize edilmesi kıyının kamusal kullanımını sürdürmesine katkı sağlamıştır⁷⁰. Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da kıyı boyunca devam eden demiryolu bağlantısı, kent-deniz ilişkisinde bir değişim yaratsa da kent hâlâ, ana ulaşım bağlantıları uzantısında sayıları artan ve iyileştirilen iskeleleri ile denizle ilişkisini sürdürmektedir. Dolayısıyla Patras'ta, kıyından geçen demiryolu ve karayolu fiziksel bütünlüğü zayıflatsa da, iskeleler ve ardındaki kentsel alanın işlevsel birlikteliğinin günümüzde de sürdüğü görülmektedir (tablo 1).

Bütün bu örnekler, geçmişten bugüne kıyı alanlarındaki değişimin, kentlerin yaşadığı her türlü değişimde olduğu gibi, yere, toplumsal yapıya, kültüre ve elbette ekonomik yapı ve ilişkilere dayalı olarak farklılık gösterdiğine işaret etmektedir. Doğu Akdeniz'de yer alan bu örnekler dikkate alındığında, liman kentinde kıyı ve özellikle de liman ve liman arkasındaki alanların, 19. yüzyıldaki kuruluş aşamasından (ilk aşama) bu yana üç önemli değişim dönemi geçirdiği görülmektedir. Bunlar, kıyının liman işleviyle birlikte kentsel gelişmenin itici ve kurucu işlev üstlendiği 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonraki ilk aşama, 20. yüzyılda kurulan ulus-devletlerle birlikte kıyının ticari etkinliğin yanı sıra yeni bir toplumsal yaşamın görünüm alanı olarak kamusal amaçlı da kullanılmaya başlandığı ve bu alanda, ticaret, depolama vb. kullanımların yanı sıra, konut yapıları, kamu yapıları, eğlence ve kültür yapılarının yer seçtiği ikinci aşama ve modern limanların inşasıyla birlikte kent-kıyı-liman-deniz ilişkisinin yapısal değişimler geçirdiği üçüncü aşamadır.










Limanın, kentsel gelişmenin itici ve kurucu işlev üstlendiği ilk aşamanın ardından gelen ikinci aşamada, kıyıya ilk aşamada yapılan noktasal müdahalelerin yerini, daha kapsamlı müdahalelerin aldığı ve kıyı alanının yeniden biçimlendirildiği görülmektedir. Üçüncü aşamada ise temel olarak, modern limanların inşasıyla birlikte kent-kıyı-liman-deniz ilişkisinin giderek zayıfladığı görülmektedir. Bu da, ilk aşamada kentin kurucu parçası olan kıyının, fiziksel, işlevsel ve ilişkisel olarak bütünden yani kentten kopması, liman kenti kimliğinin zayıflaması anlamına gelmektedir.

Çalışmada ele alınan üç örneğin ölçekleri (özellikle Volos ve Patras için), konumları (özellikle Mersin için) ve işlevleri (sanayi ürünlerinden çok tarımsal ürünlerin aktarım noktaları olmaları) nedeniyle liman işlevinin günümüzde de sürmesi ve dolayısıyla Amerika ve Avrupa liman kentlerinin, 1960'lı yıllardan itibaren başlayan sanayisizleşme süreciyle birlikte geçirdiği değişimle henüz tam olarak karşılaşmadıkları söylenebilir. Ancak, bu örnekler için henüz söz konusu olmasa da, liman kentlerinde kıyıda ve liman bölgesinde 21. yüzyılla birlikte başlayan üçüncü yapısal değişimin, başta İstanbul ve İzmir olmak üzere Türkiye'deki liman kentleri için de gündemde olduğu görülmektedir. Türkiye bağlamında, özellikle 1980'li yıllardan itibaren etkili olmaya başlayan neoliberal politikalarla birlikte limanların özelleştirilmesi, kıyı ve liman bölgelerinin özel sektörün ve uluslararası sermaye ağırlıklı mekanizmaların kontrolüne geçmesi konunun en kritik yönünü oluşturmaktadır. Burada ele alınan örneklerden yola çıkarak, kıyı ve liman bölgelerine ilişkin karar ve müdahalelerin, kent, kıyı ve deniz ilişkisinde ne denli belirleyici olduğu dikkate alındığında, küresel ölçekte bir kent olan İstanbul'un kıyılarının geçirmekte olduğu değişim⁷¹ ya da İzmir'in kıyısında öngörülen değişimin⁷², amaçları, kıyının kullanım biçimi, tasarımı, aktörleri

⁷⁰ Selvi Ünlü, "On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü," 204.

⁷¹ Bige Şimşek İlhan, "Toplumsal Yarar Odaklı Kıyı Canlandırma İlişkin Kavramsal Bir Ajanda ve İstanbul Örneğinde Türkiye Üzerine Değerlendirmeler" (Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2012).

⁷² Hasibe Velibeyoğlu, "İzmir'den Projeksiyon: Kıyı Kullanımını Artırma Olanakları ve Kısıtlılıklar," *Akdeniz'in Kıyısında İzmir*

		İlk Aşama	İkinci Aşama	Üçüncü Aşama
VOLOS	Fiziksel			
	İşlevsel	Ticari Etkinliğin Merkezi	Ticari Etkinliğin Merkezi Yeni Kentli Yaşamın Kamusal Mekânı	Kamusal Kullanım
	İlişkisel	Kent ve Limanla Güçlü İlişki	Kent ve Limanla Süren İlişki	Kent, Kıyı ve Liman Arasında Süren İlişki
PATRAS	Fiziksel			
	İşlevsel	Ulaşım ve Küçük Ölçekli Ticari Etkinlik Alanı	Ticari Etkinliğin Merkezi Yeni Kentli Yaşamın Kamusal Mekânı	Bütün Bir Kıyının Liman Olarak Kullanımı
	İlişkisel	Kentle Sınırlı İlişki	Kıyıda Gelişen Yeni Kentsel Alanla Güçlü İlişki	Fiziksel Engeller (Karayolu ve Demiryolu) Nedeniyle Zayıflamış Olmakla Birlikte Kent, Kıyı ve Liman Arasında Süren İlişki
MERSİN	Fiziksel			
	İşlevsel	Ticari Etkinliğin Merkezi	Ticari Etkinliğin Merkezi	Ulaşım (Karayolu) ve Kamusal Amaçlı Kullanım
	İlişkisel	Kentle Doğrudan ve Güçlü İlişki	Kentle Doğrudan ve Güçlü İlişki	Geniş Dolgu Alanı, Geniş Sahil Yolu ve İç Kapalı Liman ile Kopan Kent, Kıyı, Liman, Deniz İlişkisi

Tablo 1. Volos, Patras ve Mersin'de Kıyının Değişimi

ve diğer tüm dinamikleri ile gerçekleşme süreci üzerinde düşünmenin ve tartışmanın önemi açıkça görülmektedir. Zira, kent-kıyı-liman-deniz ilişkisi (parça-bütün ilişkisi) zayıfladığında ya da koptuğunda, liman kenti kimliğinin de zayıflayacağı açıktır.

Bu nedenle, kıyı alanlarının günümüzde yeniden düzenlenmesine yönelik girişimlerde, geçmiş ve gelecek, farklı kesimlerin çatışan istek ve beklentileri, toplum ve yerel arasındaki birliktelik ve uyumu sağlamanın önemi gözden kaçırılmamalıdır⁷³. Bunun yanı sıra, liman kentinin önemli bir parçası olarak kıyı ve liman alanlarında, değişim değeri ve kullanım değeri, kamu ve özel sektör, kamusal kullanım ve özel kullanım, gelişme ve koruma gibi, söz konusu kıyı alanın yer aldığı sosyal, ekonomik ve coğrafi bağlama göre çeşitlenip farklılaşabilecek tartışma başlıklarını dikkate almak gerekmektedir.

Dolayısıyla kıyının, toplumun yalnızca belli bir kesimine ait bir kentsel alan, kentten bağımsız bir "şerit", kentin kıyısında bir "sınır" ya da bir "çizgi" olarak değil, tüm kente ait, kentin önemli bir parçası olarak ele alınması, doğal çevre ve yapılı çevre arasındaki ilişki ve dengeyi kuracak bir yaklaşımla tasarlanması önem taşımaktadır. Bu doğrultuda kıyının, ilgili yasal düzenlemeler, kamu yönetimi, yerel yönetim, şehircilik ve tasarım alanlarından her türlü müdahalede, kentin önemli bir parçası ve kentte yaşayan herkes tarafından eşit biçimde yararlanılacak bir alan olarak ele alınması, kamu yararı ve önceliği gözetilerek, kültürel ve sosyal yönleri ön plana çıkarılan ancak özünde ticari beklentileri esas alan özel girişimlere karşı, kamusal, özgür ve eşit kullanımının savunulması gerektiği açıktır.

Öte yandan, su ve kara arasındaki bir arayüz olarak ve dolayısıyla bu iki farklı ortam arasındaki diyalog ya da çatışmanın mekânı olarak kıyının, onu oluşturan ortamların kimliklerini üzerinde taşısa da kendine içkin olan bir mekân olduğu dikkate alınarak, kıyıların tasarlanmasında, onun kendi kimliğini anlamanın ve ortaya çıkarmanın ne denli önemli olduğu da gözden kaçırılmamalıdır⁷⁴.

Sonuç olarak, tarihsel koşulları ve elbette coğrafi bağlamları ile Kuzey Amerika ya da Avrupa kentlerindeki liman ve kıyı örneklerinden farklı özellikler taşıyan, Akdeniz'in kendine özgü koşullarında şekillenmiş liman kentleri olarak İstanbul, İzmir, Mersin gibi örneklerin geçirmekte olduğu değişimin birlikte değerlendirilmesi, Türkiye'de kıyının değişen anlamı, kullanım biçimi ve tasarımına ilişkin, geleceğe yönelik, kamusal öncelikleri gözetilen sağlıklı öneriler ve uygulamalar geliştirmek için büyük önem taşımaktadır.

Körfezi Konferans Bildirileri içinde, der. Ayşe Filibel ve Güzel Yücel Gier (İzmir: İzmir Akdeniz Akademisi, 2018).

⁷³ Hoyle, "Port-City Waterfront," 415.

⁷⁴ İpek Akpınar ve Canan Ganiç, "Suyun İki Yakası: Karaköy ve Eminönü'nde Tasarım Stüdyosu Keşifleri," *Tarih Boyunca Su ve Mekân Temalı Ulusal Mekân Tasarımı Sempozyumu 2017 Bildiri Kitabı* içinde, der. Burçin Cem Arabacıoğlu ve F. Pınar Arabacıoğlu (İstanbul: UTG Sekreteryası, 2017), 107.

Airas, Annika, Peter V. Hall, ve Pamela Stern. "Asserting historical 'distinctiveness' in industrial waterfront transformation." *Cities* 44 (Nisan 2015): 86-93.

Akpınar, İpek, ve Canan Ganiç. "Suyun İki Yakası: Karaköy ve Eminönü'nde Tasarım Stüdyosu Keşifleri." *Tarih Boyunca Su ve Mekân Temalı Ulusal Mekân Tasarımı Sempozyumu 2017 Bildiri Kitabı* içinde, derleyenler Burçin Cem Arabacıoğlu ve F. Pınar Arabacıoğlu, 106-15. İstanbul: UTG Sekreteryası, 2017.

Arkitera. "Danıştay'dan Galataport için Şok Karar." Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020. <https://www.arkitera.com/haber/danistaydan-galataport-icin-sok-karar/>.

Arkitera. "Galataport projesinin adı değişti, Karaköy'de otel inşaatları arttı." Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020. <https://www.arkitera.com/haber/galataport-projesinin-adi-degisti-karakoyde-otel-insaatlari-artti/>.

Arkitera. "Galataport ve Haydarpaşaport ile İstanbul kıyıları turizme açılıyor." Erişim Tarihi: 7 Ekim 2020. <https://www.arkitera.com/haber/galataport-ve-haydarpaşaport-ile-istanbul-kiyilari-turizme-aciliyor/>.

Bakounakis, Nikos. "Patras in the 19th century. Space, Society, Economy." *Patras: From Ancient Times to the Present* içinde, derleyenler Triantaphyllos E. Sklavenitis ve Konstantinos Staikos, çeviren David Hardy, 246-87. Atina: Kotinos Editions, 2005.

Bakounakis, Nikos, ve Fani Constantinou. *Patras Then & Now*. Atina: OLKOS, 2005.

Beaumont, William. *A Diary of a Journey to the East, in the Autumn of 1854*. C. 2. Boston: Adamant Media Corporation, 2002.

Bozkurt, İbrahim. "Salnâmelerde Mersin." Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, 2001.

Chastaoglou, Vilma. "Foundation and evolution of the new city during the 19th century." *Volos 1881-1955. The city and the people* içinde, derleyen Charalambos G. Charitos, 43-60. Volos: Volos Publications, 2004.

Chatzioannou, Maria Christina. "Patras. Greeks and foreigners in the port of Patras during the 19th century." *Sailing in the Ionian with History at the helm* içinde, derleyenler Eugenia Drakopoulou ve Dimitris Dimitropoulos, çeviren Deborah Brown Kazazis, 17-26. Atina: Institute of Historical Research/National Hellenic Research Foundation, 2015.

Çelik, Zeynep. *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. Çeviren Selim Deringil. 2. bas. İstanbul: Tarih

Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Davis, E. J. *Life in Asiatic Turkey. A Journal of Travel in Cilicia (Pedia and Trachoea), Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia*. Londra, 1879.

Develi, H. Şinasi. *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, 2001.

Dimoglou, Aegli, ve Leon Mourtzoukos. *Volos Then & Now*. Atina: OLKOS, 2006.

Dingeç, Emine. "19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı." Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, 1998.

Dorr, Benjamin. *Notes of Travel in Egypt, the Holy Land, Turkey, and Greece*. Philadelphia, 1856.

Eliopoulos, Panagiotis. "Economic and social structures of a peripheral metropolis: Patras during the first half of the 20th century." Doktora Tezi, National and Kapodistrian University of Athens, 2011.

Frangakis-Syrett, Elena. "Patras." *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* içinde, derleyenler Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, ve Donald Quataert, 23-44. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Gatopoulou, Evgenia. "Town planning, Urban infrastructure. Architecture Monuments (19th-20th century)." *Patras: From Ancient Times to the Present* içinde, derleyenler Triantaphyllos E. Sklavenitis ve Konstantinos Staikos, çeviren David Hardy, 288-317. Atina: Kotinos Editions, 2005.

Gospodini, Aspa. "Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space." *Cities* 18, s. 5 (Ekim 2001): 285-95.

Gökçen Dünder, Şebnem. "Mixed-Use Regeneration in Izmir Port District." *New Faces of Harbour Cities* içinde, derleyenler Şebnem Gökçen Dünder, Neslihan Karataş, Hilmi Evren Erdin, ve Piotr Lorens, 269-88. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014.

Gül, Murat. *The Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernisation of a City*. Londra: I.B. Tauris, 2009.

Hastaoglou-Martinidis, Vilma. "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century." *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* içinde, derleyenler Biray Kolluoglu ve Meltem Toksöz, 78-100. Londra: I.B. Tauris, 2010.

Hastaoglou-Martinidis, Vilma. *Volos, portrait of the city from the 19th to today*. Volos: Volos Publications, 2007.

Hastaoglou-Martinidis, Vilma, Kiki Kafkoulas, ve Nicolas Papamichos. "Urban modernization and national renaissance: Town planning in 19th century Greece." *Planning Perspectives* 8, s. 4 (1993): 427-69.

Hourani, Najib. "From National Utopia to Elite Enclave: 'Economic Realities' and Resistance in the Reconstruction of Beirut." *Global Downtowns* içinde, derleyenler Marina Peterson ve Gary McDonogh, 136-59. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2012.

Hoyle, Brian. "Global and Local Change on the Port-City Waterfront." *Geographical Review* 90, s. 3 (Temmuz 2000): 395-417.

Jones, Andrew L. "Regenerating Urban Waterfronts—Creating Better Futures—From Commercial and Leisure Market Places to Cultural Quarters and Innovation Districts." *Planning Practice & Research* 32, s. 3 (2017): 333-44.

Karataş, Neslihan. "İzmir Port: A Major Debate on the Urban Agenda." *New Faces of Harbour Cities* içinde, derleyenler Şebnem Gökçen DüNDAR, Neslihan Karataş, Hilmi Evren Erdin, ve Piotr Lorens, 235-68. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014.

Kılıç, Ali. "Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği." Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 1999.

Langlois, V. *Eski Kilikya*. Çeviren M. Rahmi Balaban. Mersin: Mersin Halkevi, 1947.

Municipality of Patras. *Maps' memories, Patras 1831-1943*. Patras: Municipality of Patras, 2014.

Papadatou-Giannopoulou, Chara. *Evolution of City Plan of Patras 1829-1989*. Patras: Achaïkes ekdoseis, 1991.

Selvi Ünlü, Tülin. "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim." *Planlama Dergisi*, s. 3-4 (2009): 5-26.

Selvi Ünlü, Tülin. "19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi." Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, 2007.

Selvi Ünlü, Tülin, ve Emel Göksoy. "19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Kentsel Mekân: Patras, Volos ve Mersin Üzerinden Bir İnceleme." *Meltem – İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, s. 2 (Aralık 2017): 24-49.

Simeonidou, A. "Pire, Volos ve Patras Limanları: Finansal Gelişim." [Yunanca.] Yüksek Lisans Tezi, Kavala Teknolojik Eğitim Enstitüsü, 2015.

Şimşek İlhan, Bige. "Toplumsal Yarar Odaklı Kıyı Canlandırılmaya İlişkin Kavramsal Bir Ajanda ve İstanbul Örneğinde Türkiye Üzerine Değerlendirmeler." Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2012.

Ünlü, Tolga, ve Tolga Levent. "Mersin'de Kentsel Mekânın Bıçimlenmesinde Jansen Planı'nın Etkileri." *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II* içinde, 160-75. Mersin: Mersin Üniversitesi, 2005.

Ünlü, Tolga, ve Tülin Selvi Ünlü. *Gelişen Ticaret, Değişen Kent: Mersin, 1850-1950*. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, 2012.

Ünlü, Tolga, ve Tülin Selvi Ünlü. "Towards Regeneration of a Mediterranean Port City: The Need for a Strategic Approach." *New Faces of Harbour Cities* içinde, derleyenler Şebnem Gökçen DüNDAR, Neslihan Karataş, Hilmi Evren Erdin, ve Piotr Lorens, 133-56. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014.

Velibeyoğlu, Hasibe. "İzmirdeniz Projesi: Kıyı Kullanımını Artırma Olanakları ve Kısıtlılıkları." *Akdeniz'in Kıyısında İzmir Körfezi Konferans Bildirileri* içinde, derleyenler Ayşe Filibeli ve Güzel Yücel Gier, 113-25. İzmir: İzmir Akdeniz Akademisi, 2018.

Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840–1880*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012.