

19. Yüzyılda İzmir ve Selanik'te Kentsel Dönüşüm: Rıhtım ve Limanların İnşası

Ceylan İrem Gençer*

Özet

1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesinden sonra, birçok alanda yenilik arayışına giren Osmanlı hükümeti, İstanbul'dan başlayarak kentlerin fiziksel görünümünün iyileştirilmesine yönelik çalışmalara öncelik vermiştir. Bu makale kapsamında, Osmanlı Devleti'nin İstanbul'dan sonra en önemli iki liman kenti olan İzmir ve Selanik'teki kentsel dönüşüm hareketleri, rıhtım ve limanların inşası özelinde ele alınacaktır. Tarihleri boyunca birçok ortak nokta barındıran İzmir ve Selanik, 19. yüzyılın ikinci yarısında Doğu Akdeniz'deki liman kentleri ile benzer dönüşüm süreçlerinden geçmiştir. Özellikle rıhtım ve limanların inşası gibi kapsamlı projeler, kentsel dönüşümü tetikleyen başlıca unsurlar olmuştur. Hem kârlı yatırım alanları oluşturan hem de kentin çehresini büyük ölçüde değiştiren bu projelerin gerçekleşmesi yalnızca bu tür yenilikleri destekleyen İngiliz ve Fransız girişimcilerin çabalarıyla değil, aynı zamanda yeni rant alanlarının oluşmasına sıcak bakan Osmanlı yöneticileri sayesinde olmuştur. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde yapılan araştırmalara dayanan bu çalışma, iki kentte bu projelerin ortaya çıkış ve uygulama süreçlerini karşılaştırmalı inceleyerek, kentsel dönüşüm dinamiklerini Osmanlı Hükümeti'nin perspektifinden çözümlemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar sözcükler: İzmir, Selanik, kentsel dönüşüm, Tanzimat dönemi, rıhtım-liman inşası

Abstract

*Urban Transformation in Smyrna and Salonica in the 19th Century:
Construction of Quays and Ports*

After the Edict of Gülhane (imperial edict of reorganization) was declared in 1839, the Ottoman State underwent a period of novelties and changes. The State prioritized urban refurbishments that aimed to rehabilitate the physical outlook of cities starting from the capital Istanbul. In this article, the urban transformation cases in Smyrna and Salonica, two of the most important Ottoman port cities following Istanbul, will be studied in the context of quay and port constructions. These large-scale projects became the triggering factors in the urban development. Smyrna and Salonica had many similarities throughout their history and the 19th century witnessed a similar process of urban transformation among all the eastern Mediterranean port cities. These projects, which dramatically changed the urban silhouette in both cities were realized not only with the contributions of British and French entrepreneurs, who supported such novelties, but also with the Ottoman administrators who were keen on creating new profitable zones. This study is based on the author's doctoral thesis and the post-doctoral research conducted in the State Archives of Prime Ministry. It is focused on comparing the initiation and implementation phases of quay and port construction in Smyrna and Salonica, aiming to analyse the dynamics of urban transformation through the perspective of the Ottoman administration.

Keywords: Smyrna, Salonica, urban transformation, Ottoman Westernization, quay-port construction

* Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Restorasyon Anabilim Dalı

Giriş

1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesinden sonra, idari, yasal, ekonomik ve toplumsal hayatın her alanında yenilik arayışına giren Osmanlı hükümeti, İstanbul'dan başlayarak kentlerin fiziksel görünümünün iyileştirilmesine yönelik çalışmalara öncelik vermiştir. Tanzimat'ı hazırlayan reformcu bürokratlar, Batı ülkelerindeki yenilikleri gözlemleyerek bu tür çalışmalar için gerekli yasal altyapıyı hazırlamıştır. Hem kentlerin idari örgütlenmesi yeniden düzenlenmiş hem de arazi kullanımı, istimlak, parselleme, mülk edinme, yol genişliklerinin sınıflandırılması, inşa edilecek binalarda uyulması gereken kurallar, arsa-yapı ilişkisi gibi imara yönelik kurallar belirlenmiştir.

Ayrıca bu dönemde emperyalist devletler, özellikle İngiltere ve Fransa, politik ve ekonomik çıkarları doğrultusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük ölçekli altyapı projelerine doğrudan yatırım yaparak nüfuz alanlarını genişletmişlerdir. Bunların yanı sıra, Endüstri Devrimi sonucu teknolojinin gelişmesi ulaşım ve taşımacılık alanında yenilikler getirmiş, özellikle taşıma kapasitelerinin artması ve mal aktarımının hızlanması ticarete önemli sonuçlar doğurmuştur. Tüm bu gelişmeler sonucunda, kamusal alanların düzenlenmesi; ızgara planlı, geniş sokakların inşa edilmesi ve yolların taş kaplanması; sokak aydınlatması, içme suyu ve atık su şebekesinin kurulması; kent içi ulaşım ağının geliştirilmesi için tramvay ve vapur seferlerinin konması, demiryolu ile kentlerin ve art alanlarının birbirine bağlanması, liman ve rıhtımların inşası gibi Avrupa ülkelerinde görülen "yenilikler" Osmanlı topraklarında da uygulanmaya başlanmıştır.

Başkent İstanbul'dan sonra, özellikle konumları ve uluslararası ticaret bağlantılarından ötürü İzmir, Selanik, İskenderiye, Beyrut gibi liman kentlerinde bu tür uygulamalara öncelik verilmiştir. Sözü geçen yenilikler, bu kentlerin adeta vitrini haline gelmiştir. Gerilemekte olan imparatorluğun imajının düzeltilmesi, bu yeniliklerin gerçekleştirilmesine bağlı görülmüştür. Bu vitrinin oluşturulması yalnız merkezi ve yerel hükümetin arzusu değildir. Yabancı tüccarlar ve işletme sahipleri kentle ilgili kararlarda söz sahibi olmak istemiş ve kentsel dönüşümün aktörleri arasında yer almıştır. Kentsel altyapı ve ulaşım ağını oluşturacak tesislerin kurulması ve işletilmesi, maddi kaynak sıkıntısından ötürü Osmanlı Hükümeti'nin yabancı girişimcilere verdiği imtiyazlar aracılığıyla gerçekleşmiştir. Büyük ölçekli kentsel düzenlemeler ancak bu yatırım alanları ile kısmen yangın alanlarının yeniden inşasında uygulanabilmiş ve bu düzenlemelerin getirdiği yenilikler ağırlıklı olarak kentin ekonomik hayatının sürdüğü alanlarla ilişkili olmuştur.

Bu makale kapsamında, Osmanlı Devleti'nin İstanbul'dan sonra en önemli iki liman kenti olan İzmir ve Selanik'teki kentsel dönüşüm hareketleri, rıhtım ve limanların inşası özelinde ele alınacaktır. Özellikle bu kapsamlı projeler, kentsel dönüşümü tetikleyen unsurlar olmuştur. Tarihleri boyunca birçok ortak nokta barındıran İzmir ve Selanik, 19. yüzyılın ikinci yarısında Doğu Akdeniz'deki liman kentleri ile benzer dönüşüm süreçlerinden geçmiştir. Hem kârlı yatırım alanları oluşturan hem de kentin çehresini büyük ölçüde değiştiren bu projelerin gerçekleştirilmesi yalnızca bu tür yenilikleri destekleyen İngiliz ve Fransız girişimcilerin çabalarıyla değil, aynı zamanda yeni rant alanlarının oluşmasına sıcak bakan Osmanlı yöneticileri sayesinde olmuştur. Bu nedenle, iki kentte rıhtım ve limanların inşasının ortaya çıkış ve uygulama aşamalarının karşılaştırmalı incelenmesi, Doğu Akdeniz coğrafyasına özgü kentsel dönüşüm dinamiklerindeki ortaklıkların değerlendirilmesini sağlamaktadır.

Doğu Akdeniz'in bu iki önemli limanı üzerine yapılan çalışmalar ve karşılaştırmalar, konunun çok boyutlu yönüne katkıda bulunmaktadır. Bu konudaki başlıca eserler arasında, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri* ve *Cities of the*

Mediterranean kolektif çalışmaları,¹ Mansel'in *Levant*² ile Yerolympos'un *Urban Transformations in the Balkans*³ isimli çalışmaları ile Bugatti'nin 19. yüzyıl sonu, 20. yüzyıl başında İzmir ve Selanik'in kentsel değişimini karşılaştırmalı ele alan tezi⁴ ve Amygdalou'nun 20. yüzyıl başında İzmir ve Selanik'in yeniden inşasını modernizm ve ulusal kimlik oluşumu bağlamında inceleyen tezi⁵ sayılabilir. Bunların yanı sıra, Bilsel'in İzmir'in kentsel dönüşümü ve planlaması, Zandi-Sayek'in İzmir'in 19. yüzyıldaki dönüşüm dinamikleri, Hastaoglou-Martinidis'in Selanik'in farklı dönemlerdeki kentsel dönüşümü ile Akdeniz kentlerindeki limanların inşası üzerine yaptığı çalışmalar⁶ literatürü zenginleştirmektedir. Bu çalışma, yazarın doktora tezi ve sonrasında Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde yaptığı araştırmalar sonucunda rıhtım ve limanların inşasına odaklanmakta ve özgün arşiv belgeleri ışığında Osmanlı Hükümeti'nin büyük ölçekli yatırımlar üzerinden kentsel dönüşüme bakışını incelemektedir.

İki Kentin Ortak Geçmişi

İzmir ve Selanik, dağlarla kuşatılmış derin birer körfezin kıyısında kurulmuş, sırasıyla Yunan, Roma ve Bizans devletleri tarafından yönetilmiştir. 1424'te İzmir ve 1430'da Selanik, gelişmekte olan Osmanlı Devleti tarafından fethe edilmiştir. Selanik, Osmanlı'nın Avrupa topraklarındaki stratejik bir limanı ve kalesi olarak, 15. yüzyıl boyunca devletin yatırımlarından faydalanarak gelişmiştir. İzmir ise 15. ve 16. yüzyıl boyunca verimli ovalarından başkente zengin tarım ürünlerini aktaran küçük ölçekli bir liman olarak varlığını sürdürmüştür. 1492'den itibaren İber Yarımadası'ndan gelen Yahudilerin Selanik'e yerleştirilmesi kentte dokumacılık sektörünü geliştirmiştir. 16. yüzyılda Fransa'ya verilen kapitülasyonlar sonucunda Fransız tüccarlar Levant pazarını keşfetmiş, bu ayrıcalıklardan diğer milletlerin de yararlanmasıyla İzmir ve Selanik yabancı tüccarların uğrak yeri olmuştur.

Özellikle 17. yüzyıldan sonra, her iki kent jeopolitik konumu sayesinde kaçınılmaz olarak ticaretle zenginleşen birer liman yerleşimi durumuna gelmiştir. İzmir ve Selanik'in ayrıca önemli ticaret yolları üzerinde bulunmaları, zengin art alanlara sahip olmaları ve kozmopolit nüfus yapıları da ticarete bağlı gelişimlerine katkıda bulunmuştur. 18. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan Endüstri Devrimi, İngiltere'nin hammadde edinmesi ve üretim fazlası ürünlerini sat-

- 1 Çağlar Keyder, der., *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, çev. Gül Çağalı Güven (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994); Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz, der., *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* (Londra: I.B. Tauris, 2010).
- 2 Phillip Mansel, *Levant: Akdeniz'de İhtişam ve Felaketler*, çev. Nigar N. Alemdar (İstanbul: Everest Yayınları, 2011).
- 3 Alexandra Yerolympos, *Urban Transformations in the Balkans 1820-1920* (Selanik: University Studio Press, 1996).
- 4 Emiliano Bugatti, "Metamorfosi Urbane Mediterranee. Salonicco e Smirne: Costruzione e Ricostruzione Delle Identità" (Doktora tezi, University of Genova, 2009).
- 5 Kalliopi Amygdalou, "A Tale of Two Cities in Search of a New Identity: The Politics of Heritage and Modernisation in Early 20th-Century Izmir and Thessaloniki" (Doktora tezi, The Bartlett School of Architecture, University College London, 2014).
- 6 Cànâ Bilsel, "Cultures et Fonctionnalités: L'Évolution de la Morphologie Urbaine de la Ville d'İzmir aux XIXe et Début XXe Siècles" (Doktora tezi, Université de Paris X-Nanterre Sciences Sociales et Administration, 1996); Sibel Zandi-Sayek, "Public Space and Urban Citizens: Ottoman Izmir in the Remaking 1840-1890" (Doktora tezi, University of California, Berkeley, 2001); Vilma Hastaoglou-Martinidis, "A Mediterranean City in Transition: Thessaloniki Between the Two World Wars", *Facta Universitatis* 1, no. 4 (1997): 493-507; 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 Kolluoğlu ve Meltem Toksöz (Londra: I.B. Tauris, 2010), 78-100.

ması için yeni pazarlar aramasına yol açmış; ardından Osmanlı İmparatorluğu ile 1838'de imzaladığı Baltalimanı Ticaret Antlaşması ticaret alanında önemli ayrıcalıklar edinmesini sağlamıştır. Bu gelişmeler, İngiltere'nin dış ticaretinde İzmir ve Selanik'in öne çıkmasına neden olmuştur.

İzmir ve Selanik'in benzer yapıdaki kozmopolit nüfusu, her iki kentin ticarete bağlı gelişiminin ayrılmaz bir parçası olmuştur. Özellikle gayrimüslim nüfus, yerel ve uluslararası ticaret ağları ile ilişki kurmuş ve Avrupalı tüccarlara aracılık etmiştir. İzmir'de Müslüman/Türk nüfusun yanı sıra, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler; Selanik'te ise, Müslüman/Türkler, Yahudiler ve Rumlar yerleşik nüfusu meydana getirmiştir. Ayrıca her iki kentte, özellikle 19. yüzyılda, hatırı sayılır miktarda yabancı nüfus ile Levantenler de barınmıştır. 1831 yılında İzmir'in nüfusu yaklaşık 44.000 iken, Selanik'in nüfusunun 80.000 olduğu tahmin edilmektedir.⁷ 1881-82 sayımında İzmir'in nüfusu neredeyse beş katına çıkarak 207.548'e ulaşmış, Selanik nüfusu 103.544 olarak kaydedilmiştir.⁸

İzmir ve Selanik kentleri, fiziksel yapı olarak da birçok ortak yöne sahiptir. Fiziksel yapılarının oluşumunda benzer topografik biçimleniş ile birlikte, her iki kenti biçimlendiren Antik Yunan, Helenistik, Roma ve Bizans uygarlıklarının etkisi olmuştur. İki kentte de yerleşim, akropol yamacında (İzmir'de Kadifekale, Selanik'te Yedikule) ve liman çevresinde gerçekleşmiştir. Böylece iki kentin denizden görünüşleri birbirine benzemiştir. İzmir, Roma döneminden 15. yüzyıla dek surlarla çevrili olmasına karşın, Selanik Helenistik dönemden 19. yüzyılın son çeyreğine dek, kara ve deniz surlarını korumuştur. Bu durum, Osmanlı döneminde dört yüzyılı aşkın bir süre Selanik'in aynı sınırlar içerisinde kalmasına neden olmuştur (Şekil 1). Buna karşılık yerleşimi sınırlandırılmamış olan İzmir'in liman çevresi ve Kadifekale eteklerinde kurulan yerleşim alanı zamanla genişlemiş ve kent kuzeye doğru büyümüştür (Şekil 2).

İzmir ve Selanik'te Kentsel Dönüşüme Yol Açan Unsurlar

Tanzimat reformlarıyla kentsel alanda ortaya çıkan en büyük yeniliklerden biri, belediye örgütü olmuştur. 1826'da ocakları kapatılıncaya kadar yeniçerilerin düzenlediği belediye hizmetleri, 1854'ten sonra şehreminiliğine devredilmiştir. Ardından, kentlerin imarı, altyapı tesisi, inşaat kontrolü, yangına karşı önlem alma gibi giderek karmaşıklaşan sorunlarının idaresi için belediye teşkilatı oluşturulmuştur. İzmir Belediyesi 1868, Selanik Belediyesi ise 1869 yılında kurulmuştur.

1838'den başlayarak peş peşe çıkan bina ve yollara ilişkin nizamnameler, mevcut alanlar ve yeni imara açılacak yerlerin düzenlenmesine ilişkin çeşitli hükümler ortaya koymuştur. Nizamnamelerin önceliği, kentin fiziksel yapısında değişiklik yapmak yerine yangın sorununa çözüm bulmak olmuştur.⁹ Ancak çıkan nizamnamelerdeki çelişkiler, karmaşık mülkiyet sorunları, maddi ve teknik yetersizlikler ile düzenleyici yaptırımların eksikliği, Osmanlı kentlerinin Tanzimat reformcularının örnek aldığı Avrupa kentleri gibi dönüşmesini olanaksız kılmıştır.¹⁰ Bu nedenle, İzmir ve Selanik gibi kozmopolit ve dinamik yapısıyla modernleşmeye en açık kentlerde bile dönüşüm yalnız yeni inşa edilen alanlar ve yangın yerleri ile sınırlı kalmıştır.

Kentsel düzenlemelerin en erken örneklerinden biri, hatta belki de Osmanlı Devleti'ndeki ilk uygulamalardan biri, İzmir'in 1845 yangını sonrasında düzen-

7 Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, çev. Bahar Tırnakçı (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), 149-51.

8 Karpat, *Osmanlı Nüfusu*, 163-75.

9 İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 4 içinde, der. Murat Belge (İstanbul: İletişim Yayınları, 1985), 885.

10 Ceylan İrem Gençer ve Işıl Çokuğraş, "Regulation of Urban Space in the Ottoman State: The Case of Istanbul (1820-1900)", *Megaron* 11, no. 1 (2016): 14.

lenmesidir.¹¹ Başta Ermeni Mahallesi olmak üzere, Rum ve Frenk mahallelerindeki dükkanlar, kiliseler, hastaneler ve mektepler yangında zarar görmüştür. Bitişik nizam yapılar ve dar sokaklardan ötürü yangın kısa sürede büyük bir alanı etkilemiştir.¹² Yangın alanın yeniden düzenlenmesinde yapılar arasında yangın duvarının inşa edilmesi ve yolların genişletilerek 4,5 ve 6 metreye çıkartılmasına karar verilmiştir.¹³ Mahalleyi sınırlayan ana yollar ve aralarındaki sokaklar ızgara planlı olarak yeniden açılmış, yapı adaları mümkün olduğunca birbirine eşit dörtgenler şeklinde tasarlanmıştır (Şekil 3). 1856'da İzmir'e gelen Rolleston mahallenin genel görünümünün iyi ve temiz olduğunu; sokakların düzgünlük ve doğrusallıklarıyla göze çarptığını bildirmiştir.¹⁴

Selanik'teki en büyük ölçekli kentsel düzenleme ise, 3-4 Eylül 1890 yangını ile kent merkezinde ağırlıklı olarak Yahudi mahallelerini kapsayan 20 hektarlık bir alanın yok olmasından sonra gerçekleştirilmiştir. Yaklaşık 12.000 kişinin zarar gördüğü yangından sonra, nizamnamelere uygun olarak ızgara planlı bir düzen oluşturulmuştur. Böylece, kent merkezinde ilk kez 12-18 metre eninde geniş caddeler açılabilmiş, çıkmaz sokaklar kaldırılmıştır (Şekil 4). Yeni imar kuralları, yolun genişliğine göre yapı yüksekliklerinin belirlenmesine olanak tanıdığı için,¹⁵ bu alanda 3-4 katlı kâgir yapılar inşa edilmiştir.¹⁶

Yangın alanlarının düzenlenmesinin yanı sıra, kent merkezindeki yolların kısmen genişletilmesi ve rıhtım-liman, göçmen mahalleleri ve merkez dışındaki banliyölerin inşası nizamnameler uyarınca gerçekleştirilmiştir. 1856 Storari Haritası'nda Alsancak'ın (Şekil 5) ve 1879 Selanik doğu surları planında Hamidiye Mahallesi'nin parsellenmesi ile her iki kentte gelişme hedefinde olan mahallelerde yaklaşık eşit boyutlu yapı adaları oluşturulmuştur. Üstelik bu alanların kentin prestijine katkısı büyük olmuştur: Alsancak'ta ve Hamidiye Caddesi'nde inşa edilen evler, kentin varlıklı kesimi tarafından tercih edilmiştir. Ayrıca, İzmir'de Değirmendağı, 1876-1878 Rus Savaşı sonrasında Balkanlar'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesi için, dönemin şehircilik ilkelerine uygun bir planlama ile iskâna açılmıştır.¹⁷ Selanik'te ise, surların dışında, hem 1883'te göçmenlerin yerleştirilmesi, hem de 1890 yangınzedeleri için kentin doğu ve batısında ızgara planlı yerleşim alanları oluşturulmuştur (Şekil 6).¹⁸

İzmir ve Selanik'te kentsel dönüşümü etkileyen büyük ölçekli projeler, imparatorluğun genelinde olduğu gibi altyapı ve ulaşım projeleri olmuştur. İçme suyu şebekesi, sokakların aydınlatılması için havagazı fabrikası ve daha sonra elektrik santralleri ve benzeri tesislerin kurulması, kentlerin fiziki görünümünü etkileyen altyapı gelişmeleridir. Ayrıca, her iki kentin kendilerini besleyen artalanlarına ve bölgelerindeki diğer merkezlere bağlanması için demiryolu, kent içi ulaşımın sağlanması için tramvay hatları inşa edilmiştir. Önce İzmir Aydın ve Kasaba'ya [Turgutlu] (1866);¹⁹ ardından Selanik sırasıyla Mitroviça

11 Bilsel, "Cultures et Fonctionnalités", 283.

12 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), İ.DH.105/5296, 1845; BOA, İ.DH.105/5305.

13 BOA, A.MKT.57/67, 1846.

14 George Rolleston, *Report on Smyrna* (Londra: George E. Eyre & William Spottiswoode, 1856), 10.

15 Tanzimat öncesinde, gayrimüslimler ve Müslümanlar konutları için belirlenmiş kat yüksekliklerine uymak zorundaydılar.

16 Alexandra Yerolympou, "Archaeology and Urban Planning Development in Thessaloniki (19th-20th c.)", *Queen of the Worthy: Thessaloniki History and Culture*, cilt 2 içinde, der. Konstantinos Hassiotis (Selanik: Paratiritis Publishing, 1997), 87-88.

17 Cânâ Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930: Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar* içinde, der. Marie-Carmen Smyrnelis, çev. Işık Ergüden (İstanbul: İletişim Yayınları, 2008), 156.

18 BOA, İ.DH.889/70731, 27.06.1883; Meropi Anastasiadou, *Selanik 1830-1920*, çev. Işık Ergüden (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001), 115.

19 Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", 148-50.

(1873), Üsküp (1874), Belgrad (1888) ve Manastır'a (1894), sonra Dedeoğaç (1896) hattı ile İstanbul'a bağlanmıştır.²⁰ Bu ulaşım ağı, geleneksel kervan yollarının yerini alarak İzmir ve Selanik'in, iç bölgeleri ile kıyı kesimi arasında daha kısa zamanda daha fazla mal akışı sağlamış, buna bağlı olarak sahillerdeki mal yükleme-boşaltma ve depolama koşullarının iyileştirilmesi gündeme gelmiştir. Bahsi geçen bu altyapı ve ulaşım yatırımları, Osmanlı Devleti'nin mali yetersizliğinden ötürü yabancılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Kentlerin köhneleşmiş çehrelerini hızla değiştirmesi ve yüksek kâr getirmesi nedeniyle bu projeler, Tanzimat reformcuları tarafından da desteklenmiştir.

Rıhtım ve Limanların İnşası

İzmir'de doğal liman görevi gören Kemeraltı'nın zamanla dolması sonucunda, Frenk Sokağı'nın kıyısındaki iskelelerden yükleme-boşaltma işlemleri yapılmaya başlanmıştır. 1857'de Alsancak Garı'nın inşası sırasında, burada demiryolu ile bağlantılı bir liman inşası gündeme gelmişse de mevcut ticaret merkezinden uzak olması nedeniyle tercih edilmemiştir.²¹ İzmir Körfezi'nin vakıf mülkü olması ve kıyıdaki mal sahiplerinin zamanla denizi doldurmaları sonucu, sahil oldukça düzensiz bir duruma gelmiştir. Gümrük binalarının olmasına karşın, iskelelerden mal kaçakçılığı yapılması, Bab-ı Âli'yi de rahatsız etmiştir. Bu yüzden, denizi kamu yararına kapatan binaların yan taraflarından yol açılması, liman sahilinin düzenlenmesi amacıyla bir kordon inşası kararlaştırılmıştır.²² Bu amaçla keşif yaptırılan hükümet, işi rıhtım yapımına dönüştürmüştür. 1863'te iki İngiliz uyruklu girişimci, J. Charnaud ve A. Barker İzmir'de Punto ile Sarıkışla arasında 15 metre genişliğinde bir rıhtım inşa etmek için imtiyaz talebinde bulunmuştur (Şekil 7).²³ İmtiyaz şartnamesi uyarınca, girişimcilerin bir kumpanya kurarak rıhtım inşasını üstlenmesi, denizden doldurulacak alanın kumpanyanın üzerine kaydedilmesi, bu alanda kumpanya dışında kimseye bina inşa etme yetkisi verilmemesi ve rıhtım sınırları dışında denizden arsa satışı yapılmasının yasaklanması öngörülmüştür.²⁴

İzmir Rıhtımı imtiyazının verildiği yıl, Selanik Vilayet Meclisi'nde de rıhtım inşasının görüşüldüğü anlaşılmaktadır.²⁵ Eski Bizans limanının dolması sonucu oluşan mevcut liman alanı, kentin güneybatısında olup sahil surlarının dışında yer almaktadır. İştira isimli bu alanda, Mısır Çarşısı, çeşitli dükkânlar, tabakhaneler ile gümrük ve iskele bulunmaktadır. Özellikle gümrükte eşya depolama yerinin yetersiz oluşu ve tüccarların bu konuda sıklıkla şikâyet etmeleri, rıhtım inşasının gündeme gelmesine yol açmıştır. Bu konuda bir tasarı Selanik Vilayet Meclisi'nde görüşülmüş, hatta Selanik Rüsumat Nazırı'nın da görüşü alınarak Meclis-i Vâlâ'ya iletilmiştir. Mevcut iskelenin bitişiğinde gümrük işlemleri ve Rüsumat Nezareti için yeni bir bina ile rıhtım-iskele inşası üzerine keşif yapılmış, bununla ilgili bir plan çizilmiştir.²⁶

1864'te "Selanik surunun hedmiyle²⁷ meydana çıkacak yerlerin satılması ve istihkâmının yaptırılması husûsuna dâir" verilen mazbatadan, ilk tasarımın geliştirilerek gümrük binası inşasıyla birlikte sahil surlarının yıkılarak denizin doldurulması ve yeni bir istihkâm yapılmasının planlandığı anlaşılmaktadır.²⁸

20 Anastassiadou, *Selanik 1830-1920*, 156-57.

21 Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", 148-49.

22 BOA, A.MKT.MVL.143/15, 1862.

23 BOA, HR.TO.444/26, 1863.

24 BOA, HR.TO.444/26, 1863.

25 İ.MVL.494/22355, 1863.

26 İ.MVL.494/22355, 1863.

27 Yıkılmasıyla —en.

28 BOA, MVL.987/23, 1864.

Böylece, 20 hektarlık bir alan doldurularak sur içine sıkışan kentin rahatlatılması da düşünülmüştür. Ancak, Tophane Meclisi'nden Meclis-i Vâlâ'ya gelen mütalaada bu yeni proje için mühendislerin gönderilerek keşif hazırlanması istendiği halde bir türlü keşfin gerçekleştirilememiş olduğu belirtilmiştir.²⁹ Bunun ardından, İzmir Rıhtımı imtiyazını alan Guarracino ve Charnaud, 1866'da Selanik Rıhtımı inşası için de Bab-ı Âlî'den imtiyaz talebinde bulunmuştur (Şekil 8).³⁰

Aynı İngiliz girişimcilerin İzmir ve Selanik rıhtımları için imtiyaz talebinde bulunmaları tesadüf değildir.³¹ Girişimciler, hem dolduracakları alanda her türlü kullanım ve tasarruf hakkı edinmiş, hem de gümrükten geçen mallar üzerinden 25-50 yıl boyunca büyük bir oranda vergi toplama hakkına sahip olmuştur. Elbette uluslararası ticaret alanında ayrıcalıklar edinen devletler için bu vergi kabul edilebilir bir şey değildir. Üstelik İzmir sahili gibi kıyı kullanımının tamamen özel mülk sahipleri tarafından paylaşıldığı bir yerde, denizin doldurulması mal sahiplerinin avantajlı konumlarını kaybetmesine yol açmış, bu nedenle yatırımcılar mal sahiplerinin, yerli ve yabancı tüccarlar ile konsolosların tepkisiyle karşılaşmıştır.³²

Bu tür kârlı işletmeler, Osmanlı İmparatorluğu'na altyapı yatırımı yapan Alman, İngiliz ve Fransız girişimciler arasında rekabete yol açmıştır. Bu rekabetin bir etkisi de kent yönetimi üzerinde olmuştur. İzmir'de altyapı ve ulaşım hizmetlerine yönelik imtiyazları edinen Avrupalı sermaye sahipleri ile başta İngilizler olmak üzere kentin ekonomisinde söz sahibi olan yabancı tüccarlar, belediye örgütünün kurulması konusunda talepte bulunmuş,³³ hatta 1859 yılında Sadrazam Mehmet Reşid Paşa'ya Galata'da yeni kurulmuş olan belediyenin çalışmalarını öven ve benzer bir kurumun hem İzmir'e, hem de devlete büyük faydalar sağlayacağını belirten bir arzuhal vermişlerdir.³⁴ İzmir ve Selanik gibi uluslararası ticarete önemli yeri olan iki liman kentinde tüccarlar ve yatırımcılar hem belediye meclislerine üye olarak kent yönetimi üzerindeki etkilerini arttırmış hem de konsolosları aracılığıyla merkezi hükümete baskı yapmıştır. Böylece kentsel düzenlemeleri çıkarları doğrultusunda manipüle etmişlerdir. Örneğin İzmir'de yabancı uyruklu tüccarlar, belediye yönetiminin 1867 yılında İzmir Rıhtımı'nın yapımı için kurulan şirketin hissedarlarının eline geçmesini istememiştir. Çünkü bu sayede rıhtım inşası tamamlanacak ve bu tüccarlar Baltalimanı Antlaşması sonrasında elde ettikleri ayrıcalıklardan vazgeçerek, rıhtımdan geçirdikleri mallar için yüklenici şirkete vergi ödemek durumunda kalacaklardı.³⁵

Tüm bu nedenlerden ötürü, rıhtım inşasında İzmir'de sorunlar baş göstermiştir: İngiliz Konsolosu Cumberbatch başta olmak üzere, yabancı tüccarlar Rıhtım Kumpanyası'nın vergi toplamasına, kıyıda mal sahipleri de kumpanyanın denizi doldurmasına itiraz etmiştir. Dolduracağı arsaları önceden satışı

29 BOA, MVL. 987-23, 1 numaralı varak, 15 Nisan 1864.

30 BOA, ŞD.3208/8, 1866.

31 Hatta Guarracino 1865'te Varna Limanı'nın inşasına yönelik bir teklif vermiştir (BOA, A.MKT.MHM.326/57).

32 Tarihiçi, mimar ve arkeolog Texier'nin 1833'te İzmir'e geldiğinde öngördüğü gibi, "deniz kıyısındaki yapıların sahipleri keyiflerine göre sokağı işgal ettiği için, kıyıda inşa edilen evler rıhtım yapımına engel olabilir, çünkü burada arsa fiyatları çok yüksektir." Bkz. Charles Texier, *Asie Mineure* (Paris: Firmin Didot Frères, 1862), 308. Bu konuda ayrıntılı bir inceleme için bkz. Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis: University of Minnesota, 2012), 115-151.

33 Erkan Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye* (İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1998), 54.

34 Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir 1840-1880*, 94.

35 Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye*, 56; Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi* 32 (1979): 507.

çıkarak inşaat masraflarını karşılamayı düşünen kumpanya yeterince satış yapamamış, iflas etmiştir. Kumpanyanın rıhtım inşası için anlaşığı Fransız Dussaud Kardeşler³⁶ bu durumu fırsat bilerek 1869'da imtiyaz hakkını devralmış ve Fransız yatırımcılardan oluşan yeni bir şirket kurmuştur.³⁷ İzmir'de demiryolları, endüstri tesisleri, maden işletme tesisleri gibi birçok yatırımı bulunan İngilizler böylece rıhtım imtiyazını en büyük rakipleri Fransızlara kaptırmıştır. Bu arada gümrük vergisi sorununun çözülmesi için Hariciye Nazırı Fuad Paşa İngiliz hükümeti ile arabuluculuk yapmış, sonunda rıhtım projesi içinde 100 metrelik gümrüksüz bir alan oluşturulmuştur.³⁸

Akdeniz'de çeşitli limanların inşasında deneyimli olan Dussaud Kardeşler³⁹ İzmir rıhtımı projesinin kapsamını genişleterek, 19 hektarlık bir liman da eklemiştir (Şekil 9). Sözleşme gereğince mal sahiplerinin önlerindeki denizi doldurmaları gerektiği halde birçoğu itiraz etmeye devam etmiş,⁴⁰ ayrıca İzmir Belediye mühendisi Williamson'un 1871'de rıhtımın mevcut durumuna ilişkin yaptığı çizimler ve hesaplarına göre rıhtım duvarlarının inşası için daha önce hesaplanandan daha fazla taş gerekmiştir.⁴¹ Çeşitli nedenlerden ötürü geciken rıhtım inşası, nihayet 1875'te tamamlanabilmiştir. Hükümet, 1877'de rıhtım sözleşmesini yenileyerek gümrük, telgrafhane, karantina, pasaport dairelerinin inşasını istemiştir.⁴² 1880 yılında vergiden muaf olan kısımda da rıhtım yapımı tamamlanmış, diğer binalar ise zaman içinde inşa edilmiştir.

İzmir Rıhtımı projesiyle ortaya çıkan gerilimler Selanik Rıhtımı'nın yapımını da aksatmıştır. Guarracino 1868'de Bab-ı Âli'ye gönderdiği bir mektupta, İzmir'de yaşanan aksaklıklar yüzünden Selanik'te rıhtım inşasına başlamak için izin alamadığından yakınmış, Selanik Rıhtımı'nın, İzmir'deki gibi şahısların özel mülkleri önünde yer almadığını, bu yüzden inşasında zorluk çıkmayacağını belirtmiştir.⁴³ Ancak, büyük olasılıkla kumpanyanın İzmir Rıhtımı yapımına başlayamaması ve iflasi, hükümetin Selanik Rıhtımı sözleşmesini iptal etmesine neden olmuştur. Bab-ı Âli, İzmir Rıhtımının düzenlenmesinde gösterdiği çabalarını takdir ettiği eski Aydın Valisi Sabri Paşa'yı Şubat 1869'da Selanik sahil surlarını yıkarak rıhtım inşasını yürütmesi için atamıştır. Sabri Paşa hemen İzmir'den mühendis/mimar Roch Vitalis'i rıhtım inşası için bir keşif ve plan hazırlamakla görevlendirmiştir. 12 metre genişliğinde, 1.500 metre uzunluğunda bir rıhtım tasarlayan Vitalis'in planını (Şekil 10) sunan Sabri Paşa, yabancı bir şirket yerine, yerli kaynaklar kullanılarak rıhtım inşasını öngörmüş, bunun için Bab-ı Âli'ye çeşitli finansman modelleri önermiştir.⁴⁴ Yıkılan surların rıhtım inşasında kullanılması ve doldurulacak alanların, Vitalis'in hazırladığı plan üzerinden açık arttırma ile satışa çıkarılması tasarlanmıştır.⁴⁵ Hazine'den alınan bir miktar borçla ve 1870'de surların yıkılmasıyla başlayan

36 Dussaud Kardeşler ayrıca 1870 yılında Trabzon Limanı'nın inşası için kapsamlı bir teklif sunmuştur. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Özgür Yılmaz, "Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 9, no. 18 (2015): 213-44.

37 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, cilt 3 (Paris: Ernest Leroux, 1894), 448.

38 Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı", 508.

39 Dussaud Kardeşler daha önce Fransa'da Marsilya ve Cherbourg, İtalya'da Trieste, Mısır'da Süveyş ve Said limanları ile Cezayir Limanı'nı inşa etmiştir. Bkz. Pierre Oberling, "The Quays of İzmir", *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France* içinde, der. Jean-Louis Bacqué-Grammont ve Hâmit Batu (İstanbul: Éditions Isis, 1986), 317.

40 Oberling, "Quays of İzmir", 323.

41 BOA, Y.EE.27/7, 12.09.1873.

42 BOA, İ.MMS.59/2755, 1877.

43 BOA, ŞD.3208/8, 1868.

44 BOA, İ.MMS.37/1554.

45 Yerolympos, *Urban Transformations*, 63.

Selanik'teki rıhtım çalışmaları, kısa bir süre sonra durdurulmuştur. Yeterince satış yapılamadığı için, rıhtım masraflarını karşılamak mümkün olmamış, bu nedenle Sabri Paşa hükümetten borç istemiştir. Ancak, İşkodra Valisi Şevket Paşa'nın Selanik Rıhtımı hakkında yürüttüğü soruşturma ve buna ilişkin Divan-ı Ahkâm-ı Adliye'ye gönderdiği rapordan, Sabri Paşa ve Vitalis'in masraf defterinde gösterdiklerinden daha fazla para harcadıkları gerekçesiyle kovuldukları ve yeni gelen valinin rıhtımdaki inşaat çalışmalarını durdurduğu anlaşılmaktadır.⁴⁶

Bu dönemde, Selanik'teki konsoloslar rıhtım inşasını kendi vatandaşlarının tamamlamasını önermiş, hatta bir Fransız şirketi 1872'de inşaatı üstlenmek için izin istemiştir.⁴⁷ Aynı yıl, Rumeli demiryollarının yapım ve işletme imtiyazını alan Alman girişimci Baron Hirsch ile Bab-ı Âlinin yaptığı sözleşmeye göre, Osmanlı Hükümeti Selanik, Varna ve Dedeağaç limanlarının yapımını taahhüt etmiştir.⁴⁸ Ancak Hirsch ile çıkan anlaşmazlıklar yüzünden bu proje de gerçekleşmemiştir.

1876 tarihli rıhtım planı, Selanik kıyısında doldurulan kısımlar ile oluşan parselleri ve gümrük binası, karantina gibi idare binaları için ayrılmış alanı göstermektedir (Şekil 11). Planı Roch Vitalis hazırlamıştır, bu nedenle rıhtım inşasına devam ettiği anlaşılmaktadır. 1879'da Vali Halil Rifat Paşa, rıhtımın tamamlanması için çaba göstermiş, arsa sahiplerinin kalan borçlarını ödemeleri ve rıhtımın düzenlenmesi için bir komisyon kurmuştur. Ayrıca, rıhtımda belediye binası, gümrük ve fener inşasını tamamlatmıştır.⁴⁹ Rıhtım inşasının tamamen bitmesi ise 1882 yılını bulmuştur.

Selanik Rıhtımı, gemilerin indirme-bindirme işlemlerini kolaylaştırmadığı gibi, İzmir'deki gibi korunaklı bir limana sahip olmayışı ve gar ile arasındaki mesafeden ötürü ticari ürünlerin masrafını arttırmıştır.⁵⁰ Selanik'te bir liman inşası, 1887'de Hazine-i Hassa'nın bu konuda hükümetten imtiyaz talep etmesiyle gündeme gelmiştir.⁵¹ Hazine'nin hazırlattığı planlara göre, liman kentin güneybatısında konumlanmıştır ve kıyıya dik ve paralel uzanan dalgakıranlardan oluşmaktadır. Liman yapımı için ihale açılmış ve Fransız asıllı E. Bartissol ihaleyi kazanarak 1896'da Hazine ile sözleşme imzalamıştır.⁵² 1897'de başlayan inşaat, 1903'te bitirilmiş, bu sayede korunaklı bir limana kavuşan rıhtımda gar ile bağlantı sağlanmış, ayrıca modern taşıma ekipmanları, gümrük depoları, karantina, pasaporthane, karakol gibi idari binalar kurulmuştur (Şekil 12).⁵³

Değerlendirme

İzmir ve Selanik'te rıhtım ve limanların inşası, yalnızca proje ve uygulama süreçleri ile değil, sonuçlarıyla da birçok ortaklıklar barındırmaktadır. Aynı İngiliz girişimcilerin her iki kentte rıhtım inşası için imtiyaz edinmeleri, İzmir'de rıhtım ve liman ile Selanik Limanı yapımını Fransız şirketlerin üstlenmesi yabancı sermayeye ilişkin ortak yönlerdir. Hem İzmir hem Selanik'te Vali Sabri Paşa'nın rıhtım inşası sürecinde yöneticilik yapması, Selanik'te rıhtım planının İzmirli bir mimar tarafından tasarlanması, rıhtım arsalarının yapım öncesi satışa çıkartılarak inşaat için finansman sağlanması süreçle ilgili ortak noktalar olmuştur.

Rıhtımların inşasıyla birlikte İzmir ve Selanik, modern ve Batılı görünmeye

46 BOA, İ.MMS.44/1812, 1872.

47 Alexandra Yerolympou, *Μεταξύ Ανατολής και Δύσης* [Doğu ile Batı Arasında] (Selanik: University Studio Press, 2004), 316.

48 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları* (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993), 89.

49 Yerolympou, *Doğu ile Batı Arasında*, 121-23.

50 Anastasiadou, *Selanik 1830-1920*, 130.

51 BOA, İ.DH.1051/82580, 05.10.1887.

52 Selahattin Bayram, "Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912" (Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009), 110.

53 Bayram, "Osmanlı Döneminde Selanik Limanı", 135-37.

başlamıştır. Kısa sürede her iki kentin en popüler yeri olan rıhtımlar, yeni sosyal ve ekonomik düzeni yansıtan bankalar, ofisler, uluslararası ticaret, denizcilik ve sigorta şirketleri, pastaneler, kulüpler, restoranlar, tiyatrolar ve benzeri yapılarla dolmuştur (Şekil 13). İzmir ve Selanik'in en prestijli otelleri ve konutları da yine rıhtım bölgesinde yer almıştır (Şekil 14). Ancak, Tanzimat Dönemi ile başlayan kentsel dönüşüm, sadece yangınlar sonrası düzenlenen mahalleler ve yeni inşa edilen rıhtımlarla sınırlı kalmıştır. 1880 yılında Başvekâlet'e yazdığı mektupta Aydın Valisi Miñhad Paşa, bu durumu şöyle özetlemiştir:

İzmir Rıhtımı'nın inşasından sonra memleketin deniz tarafı öyle bir görünümüne büründü ki, ticaret ve tüm refah tamamıyla bu tarafa doğru yer değiştirmiştir. Rıhtımın yapılmasından sonra Frenk Mahallesi denilen tarafla ona komşu olan mahalleler bir kat daha gelişmiş, güzelleşmiştir. Buna karşılık şehrin diğer tarafında (...) bulunan İslam ve Yahudi mahalleleri (...) günden güne çökmeye yüz tutmuşlardır.⁵⁴

Kentsel gelişimdeki dengesizliğin nedeni, yalnızca yeni yatırım alanları oluşturarak rant öncelikli düzenlemeler değildir. Sık değişen valiler ve belediye başkanları, kentte yapılması planlanan düzenlemelerin sürekliliğini kesintiye uğratmıştır. Her iki kentte özellikle tüccarların ve yabancı şirketlerin temsilcileri olarak konsolosların rıhtım ve limanlar ile demiryollarının inşası gibi projelerin gerçekleştirilmesinde etkin rol oynadıkları, bu konuda sık sık talepte buldukları bilinmektedir. Ulaşım koşullarının, nakliye, mal kontrolü ve gümrük işlemlerinin modernleşmesi İzmir ve Selanik'te uluslararası ticareti doğrudan etkilemiştir. Ancak bu projelerin yapımı ve işletmesi için edinilen imtiyazlar, rıhtım inşasını üstlenen şirketin gümrük vergisini almaya yetkili olması gibi ayrıcalıklar, ticarete söz sahibi olan kesimlerin karşı çıkmasına yol açmıştır. Merkezi hükümet ise, ortaya çıkan gerilimlerde arabulucu rol üstlenmiştir. İzmir rıhtım inşasında Hariciye Nazırı gümrük vergisinin toplanmasına itiraz eden İngiliz hükümeti ile anlaşma yoluna gitmiştir. Bu durum aslında özellikle 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden beri Osmanlı dış ticaretinin en büyük aktörü İngilizler ile onları izleyen Fransızlar arasındaki rekabetin bir yansımasıdır.⁵⁵ Osmanlı İmparatorluğu'ndaki önemli liman işletmeleri incelendiğinde, ağırlıklı olarak Fransız sermayedarların yatırımları bulunduğu görülmektedir.⁵⁶

Merkezi yönetimin her iki kentte rıhtım yapımını, kârlı yatırım alanları yaratmasından başka, farklı gerekçelerden ötürü tasarladığı görülmektedir. İzmir'de sahilin düzensiz ve elverişsiz durumu, kaçakçılığa yol açmaktadır. Selanik'te ise sur dışındaki liman alanı yetersiz kalmaktadır, sur içine sıkışan kent ile sahilin bağlanması hem gümrük hem de yerleşim alanı yaratmasıyla faydalı görülmüştür. Rıhtım ve limanların inşası ile kısmen de olsa İzmir ve Selanik'in modern bir görünüme kavuşmuş olması, Osmanlı hükümetinin beklenen kentsel dönüşüme yönelik talepleri karşılaması bakımından da işine gelmiştir. Çünkü üst üste çıkan nizamnamelere, yasal ve yönetsel altyapının kurulmasına rağmen, kentsel dönüşüm beklendiği gibi büyük ölçekte gerçekleşememiştir.

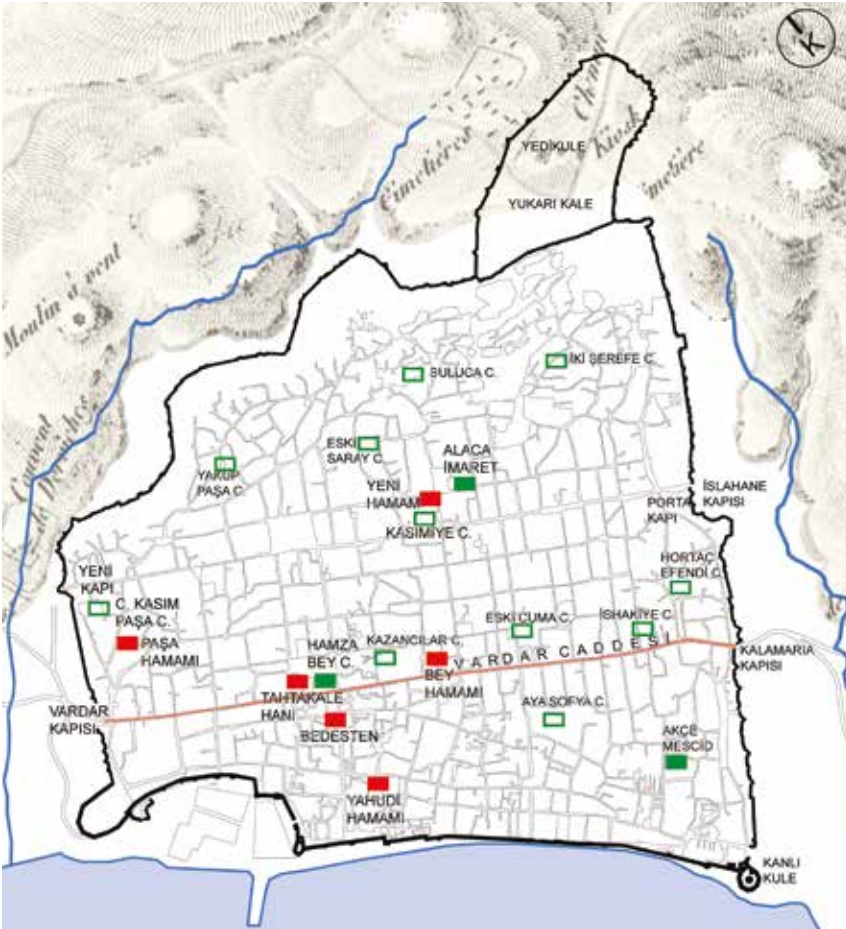
54 Zeki Arıkan, "Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği", *Uluslararası Midhat Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar* içinde (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1986), 145.

55 Ticaretteki rekabet yatırımlara da yansımasıdır: 1888 yılında Osmanlı Devleti'ne doğrudan yapılan yabancı yatırımların % 56,2'si İngilizlere, % 31,7'si Fransızlara ait olmuştur. Bkz. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devletinde Yabancı Sermaye 1854-1914* (İstanbul: Hil Yayın, 2008), 96-97.

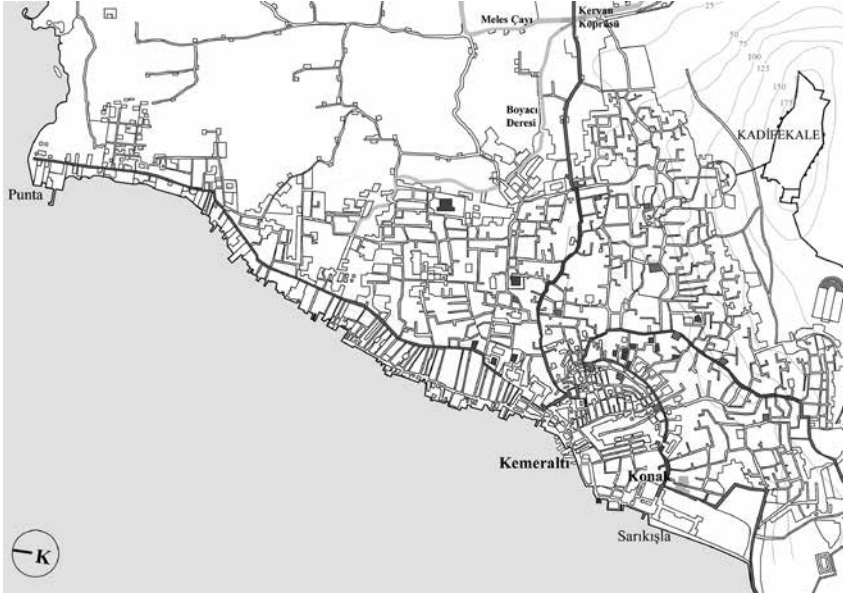
56 İzmir rıhtımı ve limanı, imtiyaz tarihi (1867) ve işletmeye açılış tarihi (1877) ile imparatorluk içinde en önde gelen kent olmuş, onu Beyrut (1892), Karaköy (1895), İzmit (1896), Selanik (1903) ve Haydarpaşa (1903) izlemiştir. Bunlar arasında İzmir, Selanik limanlarının yapımını Fransızlar; Beyrut ve Karaköy limanlarını Fransızlarla ortak olan başka Avrupalı şirketler; İzmit ve Haydarpaşa limanlarını Almanlar üstlenmiştir. Bkz. Geyikdağı, *Osmanlı Devletinde Yabancı Sermaye*, 164; Zeynep Çelik, *Remaking of Istanbul* (Berkeley: University of Washington Press, 1986), 73-75.

Arşiv belgeleri üzerinden İzmir ve Selanik'te rıhtımla liman inşası ile değerlendirilen kentsel dönüşüm dinamikleri, aslında Osmanlı Hükümeti'nin kentsel dönüşüme bakış açısını değerlendirmemizi sağlamaktadır. Bir yandan ticarete önemli ayrıcalıklar edinen Avrupalı sermayedarlar, bir yandan kent ekonomisinde önemli bir yeri olan tüccarlar, İzmir'de olduğu gibi deniz kıyısındaki prestijli konumunu kaybetme endişesi taşıyan mal sahipleri gibi farklı çıkar gruplarının çatışma alanına dönen altyapı projeleri, kent merkezinde büyük yatırım alanları oluşturdukları için merkezi ve yerel hükümet tarafından da desteklenmiştir. Tanzimat reformcuları, yarattıkları yeni sistemden beklenen kentsel dönüşümün bu tür projeler aracılığıyla gerçekleşeceğini ummuş olsalar da ortaya çıkan sonuç yeni rant alanlarının oluşması ve yeni yaratılan alanların kentin ekonomik hayatının sürdürdüğü alanlarla sınırlı kalmasına yol açmıştır.

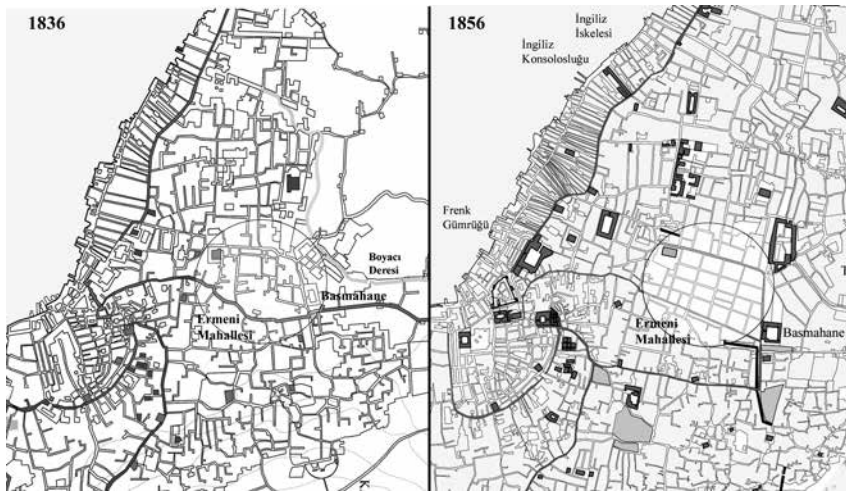
Şekiller



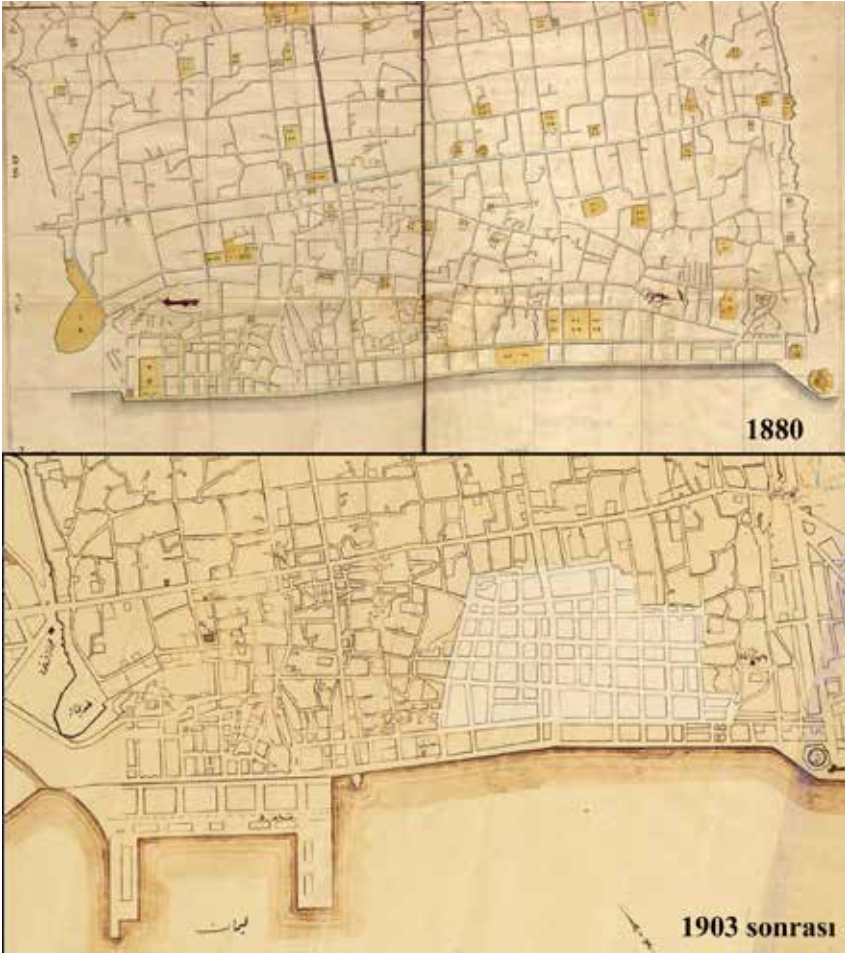
Şekil 1: 19. yüzyılın ilk yarısında Selanik kenti ve başlıca anıtları, yazar tarafından Dimitriadis'in planı ile 1822 Lapie Haritası'ndan (Εθνική Χαρτοθήκη Αρşivi) yararlanılarak hazırlanmıştır. Bkz. Vasilis Dimitriadis, *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912* (Selanik: Etaireia Makedonikon Spoudon, Ekdotos Oikos, 2008).



Şekil 2: 1836'da İzmir kenti, yazar tarafından Graves Haritası'ndan (APİKAM Arşivi) üretilmiştir.



Şekil 3: 1845 yangını öncesi ve sonrasında Ermeni Mahallesi'ndeki değişim, yazar tarafından 1836 Graves ve 1856 Storari haritalarından (APİKAM Arşivi) yararlanılarak hazırlanmıştır.



Şekil 4: 1890 yangını öncesi ve sonrasında Selanik kent merkezindeki değişim, 1882 Wernieski Haritası (BOA, Y.EE.64/4) ve 1903 sonrasına ait bir haritada (BOA, HRT.H.1099) görülmektedir.



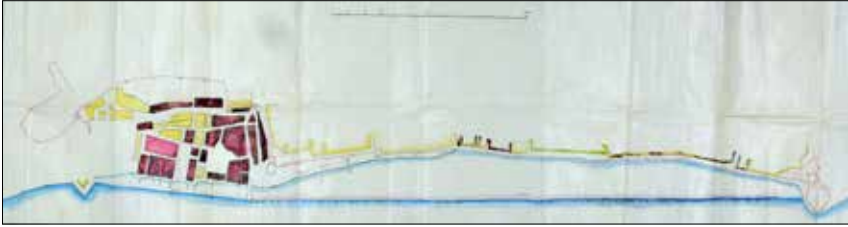
Şekil 5: 1856 Storari Haritası'nda (APİKAM Arşivi) parsellenen Alsancak bölgesi.



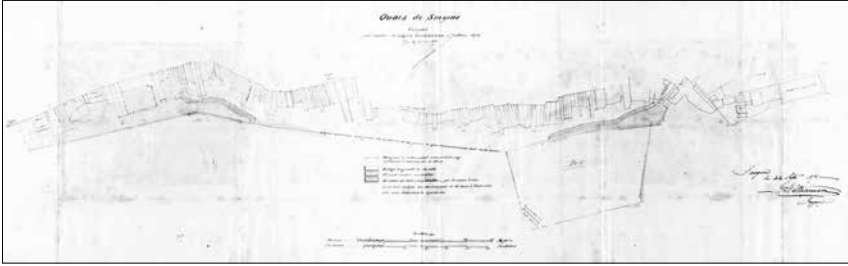
Şekil 6: 1900 tarihli planda Selanik'in batısında ve doğusunda kurulan ızgara planlı yeni mahalleler (BOA, HRT.H.204).



Şekil 7: İzmir Rıhtımı imtiyazını alan İngiliz girişimciler 1867 tarihinde rıhtım için bir plan hazırlamıştır. Bkz. Çınar Atay, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları* (İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1998), 114-15.



Şekil 8: 1866'da Selanik Rıhtımı için imtiyaz talebinde bulunan Guarracino ve Charnaud'un sundukları rıhtım planı (BOA, ŞD.3208/8).



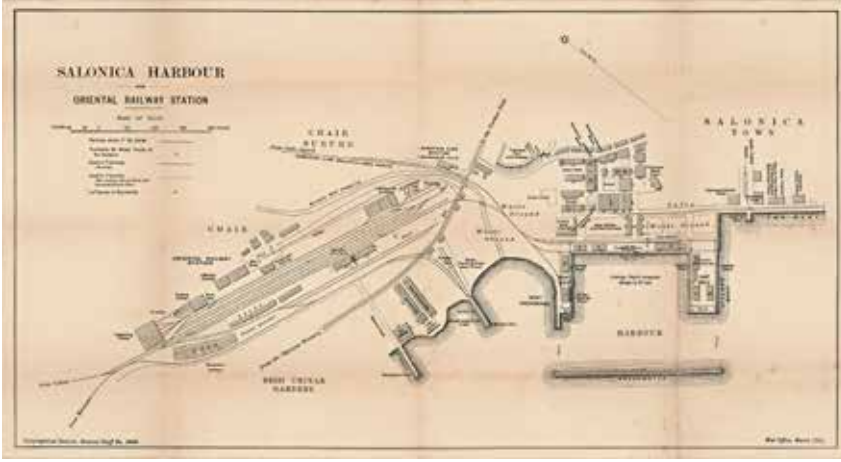
Şekil 9: 22 Eylül 1871 tarihli İzmir Rıhtım Planı (BOA, Y.EE.27/7). Belediye mühendisi Williamson imzalı planda rıhtım inşaatının mevcut durumu ve eklenen limanın sınırları görünmektedir.



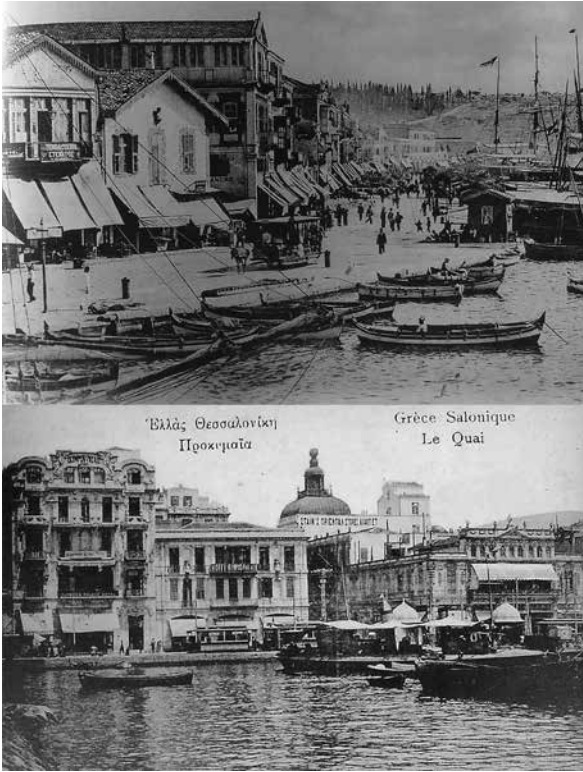
Şekil 10: Roch Vitalis'in 21 Mayıs 1869 tarihli Selanik Rıhtımı Planı (BOA, İ.MMS.37/1554). Dolgu alanı ve kamu yapılarına ayrılacak alanların belirtildiği planda, oluşturulacak yeni parseller/yollar, mevcut parsel/yol izlerini takip etmiştir.



Şekil 11: 1876'da Selanik Rıhtımı'nın durumu. Roch Vitalis imzalı Selanik Rıhtım Planı (BOA, ŞD.2008/27) üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.



Şekil 12: 1909 tarihli Selanik Limanı ve demiryolu hattını gösteren plan (Εθνική Χαρτοθρήκη Αρşivi).



Şekil 13: Üstte İzmir Rıhtımı, altta Selanik Rıhtımı boyunca ticaret ve konaklama yapıları görülmektedir. Bkz. Centre for Asia Minor Studies, *Smyrna: Metropolis of Asia Minor Greeks* (Atina: Ephesus Publishing, 2004), 83 ve Costis Copsidas, *Jews of Thessaloniki Through the Postcards of 1886-1917* (Selanik, 1992).



Şekil 14: Üstte İzmir Rıhtımı, altta Selanik Rıhtımı'ndaki konutlar. Bkz. Çınar Atay, *19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları* (İstanbul: Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 1997), 63; Xristos Zafeiris, *Ev Θεσσαλονίκη 1900-1960* [Selanik'te 1900-1960] (Atina: Eksantas, 1994).

Kaynakça

APİKAM Arşivi, 1836 Thomas Graves İzmir Haritası, İzmir.

APİKAM Arşivi, 1856 Luigi Storari İzmir Haritası, İzmir.

Amygdalou, Kalliopi. "A Tale of Two Cities in Search of a New Identity: The Politics of Heritage and Modernisation in Early 20th-Century İzmir and Thessaloniki". Doktora tezi, The Bartlett School of Architecture, University College London, 2014.

- Anastassiadou, Meropi. *Selanik 1830-1920*. Çeviren Işık Ergüden. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.
- Arıkan, Zeki. "Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği". *Uluslararası Midhat Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar* içinde, 127-64. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1986.
- Atay, Çınar. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*. İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1998.
- Atay, Çınar. *19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları*. İstanbul: Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, 1997.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), A.MKT.57/67, 1846.
- BOA, A.MKT.MHM.326/57, 11.03.1865.
- BOA, A.MKT.MVL.143/15, 1862.
- BOA, HR.TO.444/26, 10.06.1863.
- BOA, HRT.H.204, 1900.
- BOA, HRT.H.1099, tarih yok.
- BOA, İ.DH.105/5296, 1845.
- BOA, İ.DH.105/5305, tarih yok.
- BOA, İ.DH.889/70731, 27.06.1883.
- BOA, İ.DH.1051/82580, 05.10.1887.
- BOA, İ.MMS.37/1554.
- BOA, İ.MMS.44/1812, 21.09.1872.
- BOA, İ.MMS.59/2755.
- BOA, İ.MVL.494/22355, 1863.
- BOA, MVL.987/23, 15.04.1864.
- BOA, ŞD.2008/27.
- BOA, ŞD.3208/8.
- BOA, Y.EE.27/7, 22.09.1871.
- BOA, Y.EE.64/4, 1882.
- Bayram, Selahattin. "Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912". Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- Bilsel, Cânâ. "Cultures et Fonctionnalités: L'Évolution de la Morphologie Urbaine de la Ville d'İzmir aux XIXe et Début XXe Siècles". Doktora tezi, Université de Paris X-Nanterre Sciences Sociales et Administration, 1996.
- Bilsel, Cânâ. "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru". İzmir 1830-1930: Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar içinde, derleyen Marie-Carmen Smyrnelis, 143-160. Çeviren Işık Ergüden. İstanbul: İletişim Yayınları, 2008.
- Bugatti, Emiliano. "Metamorfosi Urbane Mediterranee. Salonicco e Smirne: Costruzione e Ricostruzione Delle Identità". Doktora tezi, University of Genova, 2009.
- Centre for Asia Minor Studies. *Smyrna: Metropolis of Asia Minor Greeks*. Atina: Ephesus Publishing, 2004.
- Copsidas, Costis. *Jews of Thessaloniki Throguh the Postcards of 1886-1917*. Selanik, 1992.
- Cuinet, Vital. *La Turquie d'Asie*, Cilt 3. Paris: Ernest Leroux, 1894.
- Çelik, Zeynep. *Remaking of Istanbul*. Berkeley: University of Washington Press, 1986.
- Dimitriadis, Vasilis. *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912* [Osmanlı Dönemi'nde Selanik'in Topoğrafyası 1430-1912]. Selanik: Etaireia Makedonikon Spoudon, Ekdotikos Oikos, 2008.
- Engin, Vahdettin. *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993.
- Εθνική Χαρτοθήκη Arşivi, 1822 Pierre Lapie Selanik Haritası, Selanik.
- Εθνική Χαρτοθήκη Arşivi, 1909 Salonica Harbour Oriental Railway Station Planı, Selanik.
- Gençer, Ceylan İrem ve Işıl Çokuğraş. "Regulation of Urban Space in the Ottoman State: The Case of Istanbul (1820-1900)". *Megaron* 11, no. 1 (2016): 1-14.
- Geyikağı, Necla. *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*. İstanbul: Hil Yayın, 2008.
- Karpat, Kemal. *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*. Çeviren Bahar Tırnakçı. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- Hastaglou-Martinidis, Vilma. "A Mediterranean City in Transition: Thessaloniki

- Between the Two World Wars". *Facta Universitas* 1, no. 4 (1997): 493-507.
- Hastaoglu-Martiniadis, 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, derleyen Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz, 78-100. Londra: I.B. Tauris, 2010.
- Keyder, Çağlar, der. *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*. Çeviren Gül Çağalı Güven. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Kolluoğlu, Biray ve Meltem Toksöz, der. *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day*. Londra: I.B. Tauris, 2010.
- Kütükoğlu, Mübahat. "İzmir Rıhtımı ve İşletme İmtiyazı". *Tarih Dergisi* 32 (1979): 495-558.
- Mansel, Phillip. *Levant: Akdeniz'de İhtişam ve Felaketler*. Çeviren Nigar N. Alemdar. İstanbul: Everest Yayınları, 2011.
- Oberling, Pierre. "The Quays of İzmir". *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France* içinde, derleyen Jean-Louis Bacqué-Grammont ve Hâmit Batu, 315-25. İstanbul: Éditions Isis, 1986.
- Rolleston, George. *Report on Smyrna*. Londra: George E. Eyre & William Spottiswoode, 1856.
- Tekeli, İlhan. "Tanzimat'tan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm". *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 4 içinde, derleyen Murat Belge, 878-90. İstanbul: İletişim Yayınları, 1985.
- Serçe, Erkan. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye*. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1998.
- Texier, Charles. *Asie Mineure*. Paris: Firmin Didot Frères, 1862.
- Yerolympos, Alexandra. *Urban Transformations in the Balkans 1820-1920*. Selanik: University Studio Press, 1996.
- Yerolympos, Alexandra. "Archaeology and Urban Planning Development in Thessaloniki (19th-20th c.)". *Queen of the Worthy: Thessaloniki History and Culture* içinde, derleyen Konstantinos Hassiotis, cilt 2, 80-109. Selanik: Paratiritis Publishing, 1997.
- Yerolympos, Alexandra. *Μεταξύ Ανατολής και Δύσης* [Doğu ile Batı Arasında]. Selanik: University Studio Press, 2004.
- Yılmaz, Özgür. "Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)". *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 9, no. 18 (2015): 213-44.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012.
- Zandi-Sayek, Sibel. "Public Space and Urban Citizens: Ottoman İzmir in the Remaking 1840-1890". Doktora tezi, University of California, Berkeley, 2001.
- Zafeiris, Xristos. *Ev Θεσσαλονίκη 1900-1960* [Selanik'te 1900-1960]. Atina: Eksantas, 1994.