

OSMANLI'DAN ULUS-DEVLETE DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKÂNA MÜDAHALE VE KENT KİMLİĞİNDEKİ DEĞİŞİM-MERSİN VE VOLOS ÖRNEĞİ (1)

Tülin SELVİ ÜNLÜ*, Emel GÖKSU**

Alındı: 19.08.2015; **Son Metin:** 21.07.2017

Anahtar Sözcükler: Doğu Akdeniz liman kenti; modernleşme; kimlik; Mersin, Volos.

1. Bu makale Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde, 2016 yılında tamamlanmış, On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz İman Kentlerinde Mekanın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin başlıklı doktora tezinden üretilmiştir. Çalışma kapsamında, gerek Selanik, Atina ve Volos'ta yürütülen arşiv araştırması sırasında, gerekse kendi kişisel arşivinden yararlanmamız konusunda destek veren, Aristotle University of Thessaloniki'den Prof. Dr. Vilma Hastaoglou-Martinidis'e, Prof. Dr. Filiz Yenişehirlioğlu'na ve Prof. Dr. İpek Özbek Sönmez'e teşekkür ederiz.

GİRİŞ

Bu çalışma, tarihsel süreçte, liman kentlerine kendine özgü karakterini veren ve kimlik kazandıran özelliklerin neler olduğu sorusundan yola çıkmıştır. Söz konusu kentlerin, liman kenti kimliği ile gelişmelerini sağlayan iktisadi ve sosyal koşullar göz ardı edilmeden, mekânsal gelişimleri ve yapılarını esas alan bir çerçeve oluşturmak amaçlanmıştır. Bunun için, Akdeniz'in doğusunda yer alan iki liman kenti; Volos ve Mersin örnekleri karşılaştırmalı olarak ele alınmış ve içinde yer aldıkları bağlam uyarınca, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadar nasıl bir değişim geçirdikleri incelenmiştir. Böylece, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yılları ve ulus-devletlerin kurulduğu ilk dönemde geçirdiği değişim, mekânsal ya da yapısal bir belirlenimciliğin neden olduğu indirgemeci yaklaşımların ötesinde, yerel ile küresel, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasındaki diyalektik ilişki çerçevesinde ele alınmaya çalışılmıştır.

Bu doğrultuda öncelikle, on dokuzuncu yüzyılın değişen ekonomik koşulları ile çalışmada kapitalizmin giriş kapıları olarak ele alınan Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki ilişki ortaya konulmuş ve kente kimlik kazandıran mekânsal yapı biçim ve bileşenleri ile Doğu Akdeniz liman kenti kimliği tartışılmıştır. Ardından, Volos ve Mersin'in çalışmanın esas aldığı dönem içindeki iktisadi, sosyal ve mekânsal gelişimleri değerlendirilmiş ve farklı modernleşme dönemlerinde geçirdikleri değişimin, kentlerin mekânsal yapısı ve kimliği üzerindeki etkisi ortaya konmaya çalışılmıştır. Başlangıçta her ikisi de Doğu Akdeniz'de birer Osmanlı limanı olan iki örnekten yola çıkarak, iki farklı ulus-devletin sınırlarına dâhil olmaları ve geçirdikleri değişimin, diğer Doğu Akdeniz liman kentlerinin kimlik ve karakterini oluşturan koşullar ve mekânsal yapıyı anlamak ve aynı zamanda söz konusu değişimin bunlar üzerindeki etkisini açıklamak için bir kavramsal çerçeve oluşturup oluşturmadığı tartışılmıştır.

* Center for Mediterranean Urban Studies, Mersin University, Mersin, TURKEY.

** Dokuz Eylül University, Faculty of Architecture, İzmir, TURKEY.

DOĞU AKDENİZ'DE DEĞİŞİM VE KAPİTALİZMİN GİRİŞ KAPILARI OLARAK LİMAN KENTLERİ

İki kara arasındaki deniz (*Mediterraneum*) olarak geniş bir coğrafyaya işaret eden Akdeniz, denizin sağladığı hareket kolaylığı ile daima bir değiş-tokuşun mekanı olmuştur (Özveren, 2012). Bu geniş coğrafya içinde, farklı bölgeler arasında yaşanan ilişki ve etkileşim, doğal yapı ve kültürel açıdan benzerlikler üretmiş olsa da Akdeniz tarih boyunca, kendi içinde çoğulluk ve farklılık barındıran bir yapı göstermiştir (Ginio, 2006). Öyle ki, Akdeniz içindeki farklılıklar, dördüncü yüzyıldan itibaren toplumsal yapılanmada, dinsel örgütlenmede ve politik gelişmelerde dikkat çekici biçimde su yüzüne çıkmış ve Roma İmparatorluğu'nun Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrılmasıyla somut biçimde kendini göstermiştir (Braudel, 2007). Doğu ile Batı arasındaki, bu birbirini doğuran ve bütünleyen farklılık, on beşinci yüzyıldan itibaren, Osmanlı İmparatorluğu lehine gelişmiş ve Osmanlı, Batı Akdeniz'e kadar uzanan geniş bir egemenlik coğrafyası oluşturarak on dokuzuncu yüzyıla kadar özellikle Doğu Akdeniz'deki ticaret ağında önemli bir güç olarak varlığını sürdürmüştür.

Ancak, İmparatorluk için on dokuzuncu yüzyıl, yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Sanayi devrimi ve ardından gelen süreçte bir yandan kapitalist ekonomik yapı ve bir yandan da Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yeniden yapılanma süreci özellikle Akdeniz'in doğusundaki liman kentleri için, sosyo-ekonomik alanda değişimleri beraberinde getirmiş, rekabet halindeki emperyalist ülkeler ile kurdukları ilişkiyle, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki liman kentlerinde oldukça dikkat çekici bir değişim yaşanmıştır (Pamuk, 1994, 13-5). Bu çerçevede çalışmada, çevreleşme ve modernleşme süreçleriyle Doğu Akdeniz, yeni dünya ekonomisiyle kurulan sınır ötesi ilişkilerin birincil mekânları olarak liman kentlerinde yaşanan köklü değişim temelinde ele alınmıştır. Avrupa'dan gelen işlenmiş mallar, İstanbul ve İzmir başta olmak üzere liman kentleri ile taşra kentlerindeki pazarlara kadar girmiş ve bu bölgelerdeki tarımsal ürünler, liman kentlerinden dış pazara yönlendirilmiş ve liman kentleri giderek önem kazanmıştır (Aktüre, 1978).

Bu süreçte, kentsel yapıdaki değişim ve gereksinim duyulan kentsel hizmetlerin geleneksel Osmanlı kent yapı ve kurumları ile karşılanması giderek güçleşmiştir (Tekeli, 1998). Bu nedenle, Osmanlı modernleşmesi olarak adlandırılan, askeri alandan ekonomiye, eğitimden, hukuk alanına kadar bir dizi reform gerçekleşmiş (Davison, 2005), yeni kırsallar inşa edilmesi, yol ve köprülerin iyileştirilmesi, daha iyi bir haberleşme için gerekli altyapının oluşturulması, geniş bir telgraf ağının kurulması ve demiryollarının inşası gibi (Zürcher, 2015), doğrudan kentsel mekânı etkileyen pek çok gelişme söz konusu olmuştur.

Söz konusu modernleşme sürecinde, Paris ve Viyana gibi dönemin Avrupa kentleri model alınmış, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesi öngörülmüş, yabancı uzmanların görüşlerine başvurulmuş, kentlerde sağlıklı işleyiş ve estetik açıdan kimi düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır (Çelik, 1998; Yerasimos, 1999). Yerel kurumlarda yapılan çeşitli düzenlemelerle kentler, yeni bir yapı ve fiziksel görünüm kazanmaya başlamıştır (Yenişehirlioğlu, 2010).

Liman kentleri ise yoğun ticari etkinlikleri, sahip oldukları sermaye birikimi, çeşitlilik gösteren demografik yapıları ve uluslararası ilişkileri ile modernleşme sürecinin öngördüğü Batılı anlamda kent ve kentli yaşam biçimine hızla uyum sağlayan yerler olmuştur. Sahip oldukları liman işlevi

ve ticari kapasiteleriyle bu kentler, uluslararası antlaşmalarla elde ettikleri ticaret serbestisi ve vergi avantajlarıyla birlikte kapitalist ilişki, üretim ve tüketim biçimleri için oldukça elverişli yerler olarak, yabancı sermaye yatırımlarının öncelikli alanları haline gelmiştir.

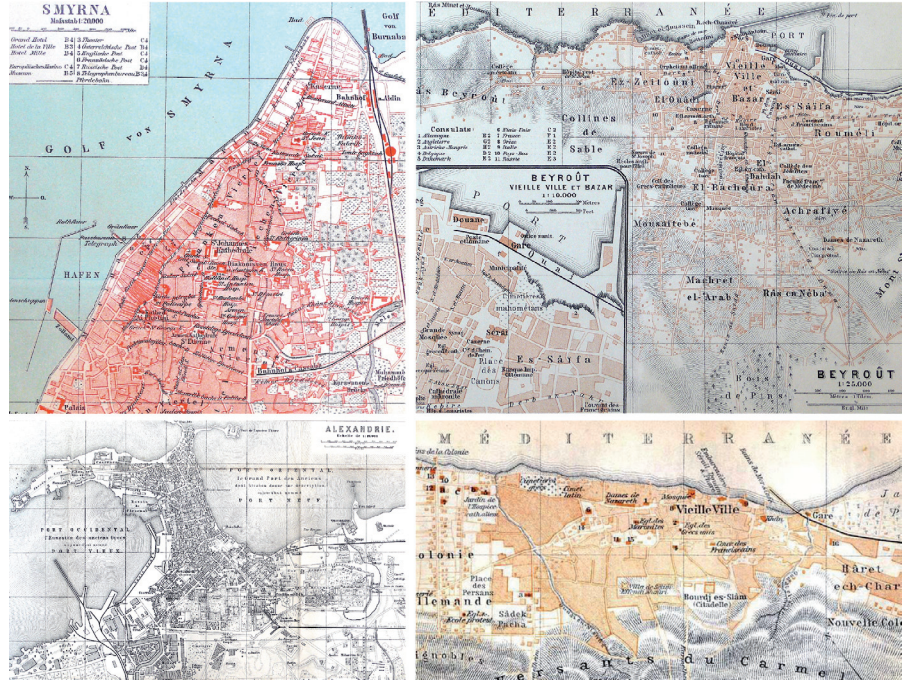
Teknolojik gelişmelerle liman kentlerine ulaşımı kolaylaşan merkez ülkeler, birer ticaret merkezi olan bu kentleri, iç bölgelerdeki üretim alanlarına bağlamıştır (Çelik, 1998, 68; Pamuk, 1994, 4, 77). Kentsel mekânda yeni yönetsel yapılar, liman ve rıhtım alanları kendini gösterirken, başta demiryolu olmak üzere ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar, bu kentlerin mekânsal gelişimi ve kurgusunda belirleyici olmuştur. Ayrıca sundukları ekonomik fırsatlarla bu kentler, iç kesimlerinden göçmenleri kendilerine çekmiş, söz konusu kentlerin ortak ve belirgin bir özelliği olarak bu kentlerde, denizcilik, tüccarlık, Avrupalı kurumların aracılığı, bankacılık ve uluslararası şirketlerin temsilcileri olarak, ticaret ve finansın her dalında etkin olmaya başlayan gruplar oluşmuştur (Keyder vd., 1994; Kasaba, 2005).

İmparatorluk toprakları içindeki, İzmir, Selanik, Beyrut, Tripoli, Sayda, Hayfa, İskenderiye gibi pek çok liman kenti, ticaret kapasiteleri ve ilişkileri ile benzer değişimlerin izlenebildiği kentler olmuştur. Örneğin İzmir, Osmanlı modernleşmesi sürecinde İstanbul'u besleyen bir depo olmaktan çıkıp, Avrupa-Asya ticaretinde önemli bir liman olmaya doğru evrilmiştir. Bu dönemde kente yapılan yatırımların çoğu, ticarete bağlı altyapı yatırımlarını, örneğin mal aktarımını kolaylaştıracak kara ve demiryolları inşasını içermektedir (Kasaba, 1994, 13). On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında kentin mekânsal yapısını bütünüyle değiştiren bu büyük ölçekli projeler, kentin ekonomisinde olduğu kadar fiziksel yapısında da büyük bir değişim yaratmıştır (Bilsel, 2000, 34).

Benzer biçimde, 1900'lü yıllarda Selanik, önemli bir transit limanı olmuş ve dünya pazarıyla bütünleşmiştir. Selanik'i Mitroviç'e bağlayan ilk demiryolu hattı, kentin Avrupa'yla doğrudan bağlanmasını sağlamış ve limanın genişletilmesi, gümrük binasının onarımı gibi çeşitli değişiklikler olmuştur (Gounaris, 1994, 108). On dokuzuncu yüzyılın ortalarında Beyrut da, yakın coğrafyadaki rakiplerini geride bırakarak İzmir ya da İskenderiye gibi bir liman olarak öne çıkmış, on dokuzuncu yüzyıl sonunda kent, limanı, demiryolları, resmi yapıları, okulları, hastaneleri, elektrikli tramvayıyla, liman olanaklarının yeniden inşa edildiği bir yerleşim haline gelmiştir (Özveren, 1994, 86).

1820'lerde küçük bir pazar şehri, 1835'de büyük bir tersane olan İskenderiye ise ticari bir stratejik merkez haline gelmiş, Süveyş Kanalı'nın açılması ile hem Avrupalı bir ekonomik merkez hem de Akdenizli bir kültür odağı olarak gelişmiştir (Ilbert, 2006a, 12, 14). 1890'lı yıllarda kent, oluşturduğu meclisi ile Korniş'in inşası, büyük bahçe ve parkların açılması, yoksul mahallelerin yenilenmesi gibi pek çok düzenlemenin mekânı olmuştur (Ilbert, 2006b, 31-2). Benzer biçimde, on yedinci yüzyıldan itibaren Filistin ve Avrupa'yla gelişen ticari ilişkilerle çok sayıda geminin ziyaret ettiği Hayfa da bir ticari merkez olarak belirmiştir (Carmel, 2011, 13, 41). Kent, 1905 yılında Şam-Hayfa Demiryolunun yapımıyla, tarihi merkezin ve surların dışında yeni konut alanları ve yolların yapılmasıyla mekânsal olarak önemli değişimler geçirmiştir (Kolodney ve Kallus, 2008, 328) (**Resim 1**).

Dolayısıyla on dokuzuncu yüzyılda, Osmanlı modernleşmesi, kapitalist üretim ilişkileri ve yerelin değişen gereksinimleri, Doğu Akdeniz'de



Resim 1. İzmir-1905, Beyrut-1906, İskenderiye-1891 ve Hayfa, 1923 (Kaynak: Conzen Collection, Library of University of Birmingham).

Osmanlı egemenliğindeki liman kentlerinin mekânsal gelişimini belirleyen içsel (yerel) ve dışsal (küresel) etmenler olmuştur. Bu değişimlerin yanı sıra, farklı nüfus gruplarının yaşadığı geniş bir coğrafya olarak Osmanlı, dünyada yaşanan toplumsal gelişmelerden de etkilenmiştir. On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru kendini göstermeye başlayan ulusçu akımlar, özellikle Balkanlar'da yaşayan farklı nüfus gruplarını etkilemiş ve ulus-devletlerin kurulmasına giden süreci başlatmıştır. Bu süreç ise söz konusu kentler için, yirminci yüzyılın başından itibaren kurulan bu devletlerin uygulamaya koyduğu yeni bir modernleşme süreci anlamına gelmiştir.

Peki, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kapitalist ekonomi ile el ele giden Osmanlı modernleşmesi süreci ve ardından kurulan ulus-devletlerle birlikte hayata geçirilmeye çalışılan modernite projeleri, Doğu Akdeniz kıyısındaki liman kentlerinde kentsel mekanı nasıl etkilemiştir? Bu soruya, günümüzde Yunanistan sınırları içindeki Volos ve Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki Mersin kentlerinin geçirdikleri mekânsal değişimler üzerinden yanıt aranacaktır.

Örnek olarak Volos ve Mersin'in seçilmesindeki iki önemli nedenden ilki, her iki kentin de başta Osmanlı egemenliğinde olması ve ardından ulus-devletlerin kurulması ile benzer süreçlerden geçmiş olmasıdır. İkincisi, on dokuzuncu yüzyıldaki gelişimlerinde, her ikisinin de sahip oldukları tarımsal art alan ve bu art alan ile kurdukları ilişkinin benzerliğidir. Her iki kent de, uluslararası ticari ilişkilerle, yerel koşul ve potansiyellerin birlikte şekillendirdiği bir süreçte gelişmişlerdir. Günümüzdeki nüfusları birbirinden farklı olan bu iki kent, on dokuzuncu yüzyılda sahip oldukları ticari potansiyel ile Doğu Akdeniz liman kentleri ağının ikincil aktarım noktaları olmuştur. Gerek Volos ve gerekse Mersin ticari ilişkilerini, İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, İskenderiye gibi doğrudan ticari ilişkilerin mekanı olan birincil düğüm noktaları üzerinden gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla, günümüzde sahip oldukları liman ve ticaret kapasitesi açısından oldukça farklı olan Volos ve Mersin, çalışmanın esas aldığı

dönemde, kendilerine özgü farklılıklarına karşın benzer önemde iki liman kentidir.

Seçilen kentler, öncelikle kent kimliği ve Doğu Akdeniz liman kentine kimlik ve karakter kazandıran mekânsal yapı ve ardından, iktisadi, sosyal ve mekânsal gelişme ve değişimleri temelinde, tarihsel bir perspektifle ve karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır. Böylece incelenen kentlerden yola çıkılarak, Doğu Akdeniz liman kentlerinin kimliğindeki değişimin açıklanması için bir çerçeve oluşturulmaya çalışılacaktır.

KENT KİMLİĞİ VE DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTİ KİMLİĞİ

Tarihsel süreçte kentler, onları birbirinden ayırt eden kimi nitelikleri doğrultusunda adlandırılmıştır. Bronz Çağı kenti, Osmanlı kenti, Türk kenti, İslam kenti, Akdeniz kenti, Yunan kenti, Roma kenti, Ortaçağ kenti, liman kenti gibi oldukça farklı tanımlamalarla karşılaşılmaktadır. Peki bu kentleri diğerlerinden farklılaştıran ve bu tür bir tanımlama ile adlandırılmalarını sağlayan nedir?

Kent Kimliği

Bir kenti, diğerlerine benzer kılan ya da diğerlerinden farklılaştıran, o kentin kimliği ve karakteridir. Kentin bir bütün olarak değil parçalar halinde algılanması, zaman içinde bu algının değişim geçirmesi ve her birey için farklılık göstermesi, üzerinde herkesin uzlaşacağı bir kent kimliğinden söz etmeyi güçleştirmektedir (Tekeli, 2011, 59). Öyle ki kentin kimliğine dair farklılık gösteren bireysel algının kimi zaman toplumsal algıyla hiçbir bağlantısı bulunmamaktadır (Lynch, 2010, 51). Kentin kimliğini oluşturan, fiziksel özelliklerin ötesinde, toplum ve mekan arasındaki ilişkiler bütünüdür (Relph, 2007, 104). Söz konusu ilişkiler ise siyasi, tarihi, toplumsal ve kültürel pek çok gelişmeyi içerir. Bu nedenle, bir kentin kimliğinin anlaşılmasında, tüm bu gelişmeleri, mekânsal yapıyla ilişkileriyle birlikte değerlendirmeye gereksinim vardır.

On dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz'de önemli değişimlere neden olan koşullar, bu coğrafyadaki pek çok kıyı kentinin gelişimini anlamak için önemlidir. Peki, on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in doğusundaki liman kentine kimlik kazandıran, onun kendine özgü karakterini oluşturan mekânsal yapı ve süreçler nelerdir ve nasıl bir değişim geçirmiştir?

Doğu Akdeniz Liman Kenti Kimliği

Driessen (2005, 130), Akdeniz liman kentlerinin, iç kesimlerdeki kentlerden farklılıklarına ve liman kentlerinde yaşayanların toplumsal yapılarındaki benzerlik ya da ortaklıklara ilişkin genelleyici yargılardan kaçınmak gerektiğini belirtir. Pace de (2002, 11), Akdeniz kentini, temel olarak ortak sosyal deneyimin ürettiğini, Akdeniz insanına ve onun kurduğu kültürel yapıya dayalı bir karaktere sahip olduğunu, ancak bu genel tanımlamanın içinde, tek bir Akdeniz kenti modelinden (*Mediterranean archetype*) söz etmenin güçlüğüne vurgulayarak, coğrafi, morfolojik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel açıdan bir dizi tipoloji üzerinden giderek bir Akdeniz kenti modeli aramanın daha doğru olacağını savunur.

Leontidou (2006, 7-11), Akdeniz kentlerinin geçmişte kendiliğinden (*spontaneous*) gelişen bir doku ile toplumsal olarak üretildiğini, Batı kentindeki sınıfsal ayrışma ve işlevsel bölgelemeye dayalı yapının aksine Akdeniz kentlerinde, sosyal gruplar ve sınıfların ve aynı zamanda farklı kullanımların bir arada olduğu bir kentsel yapının izlendiğini söyler.

2. [<http://mpira.ub.uni-muenchen.de/10511/>]
Erişim Tarihi (12 Nisan 2013).

Fuhrmann ve Kechriotis (2009, 72) ise aralarındaki rekabet ve farklılıklara rağmen bu kentlerde ortak kentleşme deneyimlerinin yaşandığını ve kendi kendine yeten bir kentliliğin (*self confident citizenry*) olduğunu öne sürer. Kolluoğlu ve Toksöz de (2015, 7), on dokuzuncu yüzyılda bu kentlerin, kendine özgü sosyal ilişkilerin ürettiği mekânsal karakteristikleriyle dikkat çektiklerine vurgu yapar ve liman işlevine, ticari etkinliklere, sosyal dokudaki farklılıklara ve canlılığa bağlı birçok yeni yapının kentsel mekânda kendini gösterdiğini dile getirir. Ancak söz konusu yapılarda tek bir mimari akım ya da dil egemen değildir.

Katsiardi-Hering (2011, 153) farklı inançlara ait dini yapılara, kıyı boyunca devam eden gezinti yollarına, sırtlardaki kale ve eski kentten sahile inen dar yollara, on dokuzuncu yüzyıldaki düzenlemeler sonrasında deniz kıyısındaki geniş alana, dik açılı sokaklara, düzenli, modern tarzdaki yeni yapılara vurgu yapar. Hakim (2008, 39) ise Akdeniz’de, İslamiyet ve Hristiyanlık gibi farklı dini inançların ve geleneksel yaklaşımların, sokak dokuları, yapı-sokak ilişkileri ve mimaride birbirinden farklı ifade biçimleri geliştirdiklerini ve bütün bu farklılıkların kentsel mekana güçlü bir anlam kazandırdığını söyler.

Tüm bu değerlendirmeler, Akdeniz liman kentlerine ilişkin beliren ortaklıkların, denizle ilişki, iklim, liman ve ticaret gibi bu coğrafyanın doğasından kaynaklanan benzer koşullarla şekillenen bir takım özellikler olduğuna işaret eder (2). Söz konusu ortak özelliklerin en önemlilerinden biri, benzer iklim ve coğrafya ise bir diğeri ticarettir. Kolluoğlu ve Toksöz (2015, 4), Doğu Akdeniz liman kentlerinin gelişiminde temel belirleyicilerden biri olarak ticaret ile mekânsal yapının karşılıklı olarak birbirini şekillendirdiğini söyler. Öte yandan, farklı nüfus grupları ve farklı inançlardan insanların bir arada yaşadığı bu kentler, sahip oldukları kültürel çeşitlilikle de dikkat çeker.

Ne var ki, çeşitli benzerliklerle gelişen bu kentlerde, ulus-devletler sonrası hayata geçirilmeye çalışılan uygulamalar, söz konusu kentlerin geçmişten gelen çoğulcu karakteristik özelliklerini tehdit eden yeni bir mimari dil ve çeşitlilik gösteren sosyal yaşam için bir kriz anlamına gelmiştir. Öyle ki Pallini (2010, 61-2), ulus-devlet ideolojisi ve uyguladığı modernizmle birlikte, mekânın rasyonel organizasyonu ve yeniden yapılandırılması gibi radikal müdahalelerin gündeme geldiğini ve bunun da Doğu Akdeniz liman kentleri için önemli bir değişim yarattığını savunur. Peki söz konusu değişim, Yunanistan ve Türkiye gibi ulus-devletlerin kurulması sonrasında, nasıl gerçekleşmiştir ve Volos ve Mersin’de bu değişim nasıl yaşanmıştır?

İMPARATORLUK’TAN ULUS-DEVLETE, VOLOS VE MERSİN’DE KENTSEL MEKANIN DEĞİŞİMİ

Çalışma kapsamında ele alınan ve başlangıçta Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yer alan liman kenti olarak Volos, 1881 yılından itibaren Yunanistan Devleti’nin, Mersin ise 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti sınırları içinde kalmıştır. Ulus-devletlerin her birinin hedeflediği modernleşme süreci, ideolojik bir takım farklılıklar taşımakla birlikte, özünde ulus temelli yeni bir devlet kurma girişimi ve dolayısıyla geçmişin gelenek ve kurumlarından kopuşu hedeflemiştir. Bu durumun belki de en somut yansıması kentsel mekanda kendini göstermiş, kentsel mekan, ulus-devletlerin yeni kimlikliklerini inşa ettikleri öncelikli alanlardan biri olmuştur. Yunanistan için öncelikli hedeflerden biri, tarımsal üretime dayalı yaşam biçimini değiştirerek, kentli bir toplum

yaratmak ve ülkeye bu yönde yeni bir görünüm kazandırmak olurken (Hastaoglou-Martinidis vd., 1993, 427), benzer biçimde Türkiye için de, “muasır medeniyetler” seviyesine çıkabilmenin yolu, kazanılan bağımsızlık zaferini “taçlandırarak” olan bayındırlık alanından geçmektedir (Aslanoğlu, 2010, 26-7). Her iki ulus-devlet için de, modernite projesinin en önemli mekânsal hedefi, kentlerin yeniden düzenlenmesi ve bu yönde kent planlarının hazırlanması olmuştur.

1828 yılında kazandığı bağımsızlığın ardından Yunanistan’da ve Cumhuriyetin kuruluşunun ardından da Türkiye’de, pek çok kent için planlar hazırlanmaya başlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis vd., 1993; Cengizkan, 2004; Tankut, 1990; Tekeli, 2011; Akcan, 2009). Kurulan her iki ulus-devlet de, yeni ve modern bir toplumsal yaşamın mekanı olacak kent modelini oluşturmak üzere, özellikle Fransız ve Alman ekolünden uzmanlara planlar hazırlatmıştır (Bilsel, 1996, Bilsel, 2009, 13; Yerolympoş, 1993).

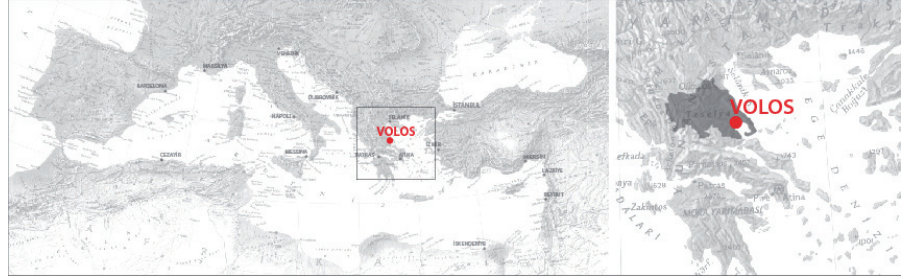
Peki her iki ulus-devletin de modernite projesinin kentsel mekana yönelik uygulamalarından geçmişte birer Osmanlı limanı olan Volos ve Mersin nasıl etkilenmiştir? Bu aşamada, söz konusu kentlerin ulus-devletler öncesindeki kentsel gelişimleri ve ardından da Türkiye ve Yunanistan’ın kurulması sonrasındaki mekânsal müdahaleler ve kentsel yapılarındaki değişim ele alınacaktır. Bunun için, çalışma kapsamında, Türkiye’de; Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Milli Kütüphane, SALT Araştırma, Mersin İl Halk Kütüphanesi, kişisel arşiv ve koleksiyonlar, Fransa’da; Bibliothèque Nationale de France, Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, Richelieu Library, İngiltere’de British Library, Yunanistan’da; Library of University of Thessaly ve Municipal Center for Historical Research and Documentation of Volos (DIKI), Gennadius Library, The Hellenic Literary and Historical Archive’da (ELIA) araştırmalar yapılmıştır.

Volos: Osmanlı Kalesi’nden Teselya Ovası’nın Limanına

Yunanistan’ın Magnesia bölgesinde yer alan Volos, Teselya (*Thessaly*) Ovası’nın limanı olarak gelişmiştir (Yerolympoş, 1999, 31, 39) (**Resim 2**). On dokuzuncu yüzyıl öncesinde, alçak kalesi ve küçük limanıyla dikkat çekmeyen bir yerleşimdir. 1423 yılından itibaren Osmanlı egemenliğine giren, bu eski Bizans Kalesi ve çevresi, askeri bir mevzi olarak işlev görmüş (Liapis, 2004, 19), on dokuzuncu yüzyıldan itibaren doğal limanı nedeniyle ticari bir merkez olarak gelişmeye başlamıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 11) 1840’lı yıllara kadar kale içindeki yerleşimde, biri Larissa diğeri ise Pagasitikos Körfezine açılan ve deniz-dağ ilişkisini kuran ana eksen ve buna bağlanan organik sokakları ile Osmanlı kent dokusunu izlemek olanaklıdır (Dimoglou, 2003, 61) (**Resim 3**).

Kale içindeki yerleşim, Teselya Ovası’ndaki tahıl üretimi nedeniyle giderek önem kazanmış, on yedinci yüzyıldan itibaren, kalenin dışında deniz kıyısında, tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin ithalatı için eski dükkanlar (*palaia magazeia*) olarak adlandırılan bir bölge gelişmiştir (**Resim 4**). Burası, gümrük, dükkanlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile kentin en işlek bölgesidir (Paliouras, 2004, 78). 1800’lü yıllarda kale içinde yaklaşık 150 Müslüman aile yaşarken, limanda çalışan ve kalenin dışında yaşayan önemli bir Yahudi nüfus da bulunmaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 46).

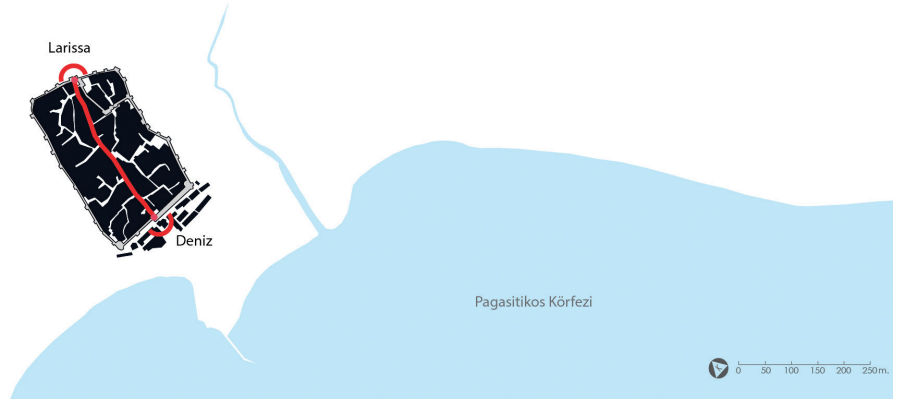
Kentin eteklerinde yer aldığı Pelion Dağı’ndan gelen Rum tüccar grubu zaman içinde Osmanlı hükümetine başvurmuş ve kalenin doğusunda,



Resim 2. Volos; Teselya Ovası'nın limanı.



Resim 3. Gravür, Liapis K. (2004) The Castle of Volos the Focal Point of Historic Events (1423-1881), *Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal Center for Historical Resesarch and Documentation Center (DIKI), Volos; 22 ve harita, Hastaoglou-Martinidis, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Resesarch and Documentation Center, Volos; 16 ve 27'deki harita üzerinden yeniden çizilerek üretilmiştir.



deniz kıyısındaki kumsalda yeni bir kentin kurulması için izin almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 45, 48). 1844 yılında başlayan yeni şehrin inşasında, kentin tüccarları, ızgara dokuyu esas alan dikdörtgen biçimli bir plan hazırlatmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 48). Aslında bu, bugünkü anlamıyla bir plandan çok basit ve tüccarların gereksinimlerini karşılamaya yönelik bir arazi bölümlenmesidir (3). Böylece on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde Volos, kale (eski şehir) ve Pelionlu toplulukların yaşadığı bölge (yeni şehir) olmak üzere ikili bir yapıyla gelişmeye başlamıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 11) (Resim 5).

3. Aslında "ızgara plan", Antik Yunan Uygarlığının kurduğu koloni kentlerinin çoğunda uygulanagelmiş, zaten bu bölgede antik dönemden beri kullanılan ve bağlamsal olarak benimsenmiş bir plan tipidir. Konuya ilişkin bakınız: Owens, E. J. (2000), Wycherley, R. E. (2011) ve Günay, B. (2012).

Osmanlı reformları ile kabul gören Avrupa tarzına uygun biçimde, 1 veya 2 katlı olarak inşa edilen binalarıyla yerleşim, hızla yeni bir görünüm kazanmaya başlamıştır. 1863 yılında Selanik'e bağlanan telgraf hattının da kurulmasının ardından telgraf ofisi, ticaret mahkemesi, kışla, gümrük gibi



Resim 4. 1840'lı yıllarda *palaia magazeia* (Hastaoglou-Martinidis, V. (2004) *Foundation and Evolution of the New City During the 19th Century, Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 64'deki harita üzerinden çizilerek üretilmiştir.)

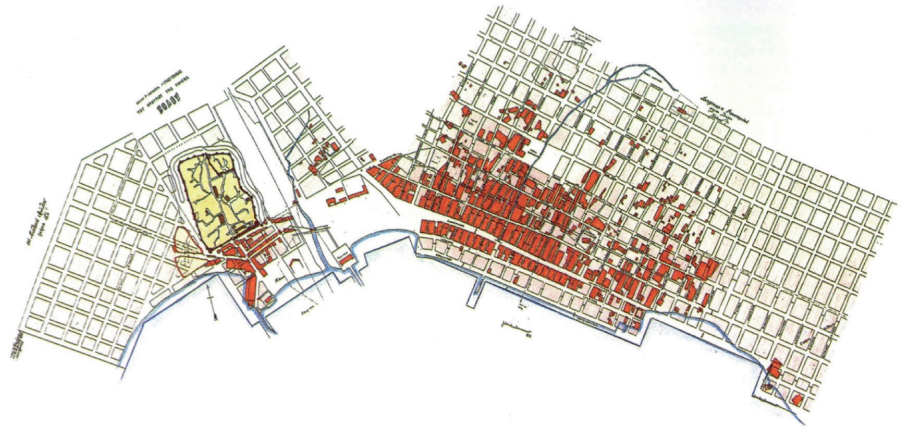


Resim 5. 1860'lı yılların sonunda Volos.

yapılar ise yeni kent ile kale arasındaki alanda yerini almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 52). Böylece liman ve ticaret faaliyetinin odağı, eski ve yeni yerleşimin kesiştiği yerde gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, İngiltere, Mısır, Fransa, Almanya, İtalya ve Rusya'daki limanlarla yapılan ithalat-ihracat artmış, kentte konsolosluklar, sigorta acenteleri, avukatlık büroları ve bankalar açılmıştır (4).

Gayrimüslimlere tanınan haklar çerçevesinde, oluşturulan "Volos Şehir Kurulu", ticari etkinlikten, kamu kullanımlarının inşasına kadar pek çok alanda, kentlilerin katıldığı ve sorumluluk sahibi olduğu bir yapı kurmuş ve mekanın biçimlendirilmesinde etkili olmuştur (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 50). Dolayısıyla yeni kent, denize açılan dik sokakları, ince uzun adalarıyla, tüccarların ve deniz ticaretinin gereksinimleri doğrultusunda, ticari etkinliğin yerli ya da yabancı aktörlerinin, Osmanlı hükümeti ile uzlaşa halinde belirlediği, yerel gereksinim ve talepler ile aşağıdan yukarıya ilerleyen bir süreçle şekillenmiştir.

Resim 6. Volos 1882 planı (Harita, Hastaoglou-Martinidis, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 54).



Ancak kentin Yunan Devleti sınırlarına dahil olmasıyla birlikte, kentsel mekana ilişkin ilk resmi planlama girişimi de kendini göstermiştir. Volos, Teselya bölgesinin Yunan otoritelerince planı yapılan ilk kenti olmuş, 1882 yılında yapılan bu plan ile 1880'li yıllara kadar, eski ve yeni yerleşim olarak ikili bir yapı gösteren kent için, mevcut yerleşimi basit ve işlevsel bir planla homojen tek bir kentsel bütün haline getirmek hedeflenmiştir (**Resim 6**).



Resim 7. 1882 planı sonrası yapılan dolgu (Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos).



Resim 8. Volos Demiryolu İstasyonu.
(Municipal Center for Historical Research
and Documentation Center, Volos).

Resim 9. Dimitriados Caddesi boyunca
devam eden tramvay hattı (Kaynak:
Municipal Center for Historical Research and
Documentation Center, Volos).



Öte yandan, deniz dolgusuyla kıyı çizgisi değişmiş, dolgu alanında yeni yapılar belirmeye başlamış, (**Resim 7**) eski ve yeni şehir arasındaki alanda, 1884-1886 yıllarında yapılan Volos-Larisa demiryolunun kentteki istasyonu inşa edilmiştir (**5**) (**Resim 8**). Demiryolu, yalnızca yük taşımada değil toplu taşımada da kullanılmaya başlanmış, tramvay hattı olarak kentin ticari omurgası olan Dimitriados Caddesi boyunca devam etmiştir (**6**) (**Resim 9**).

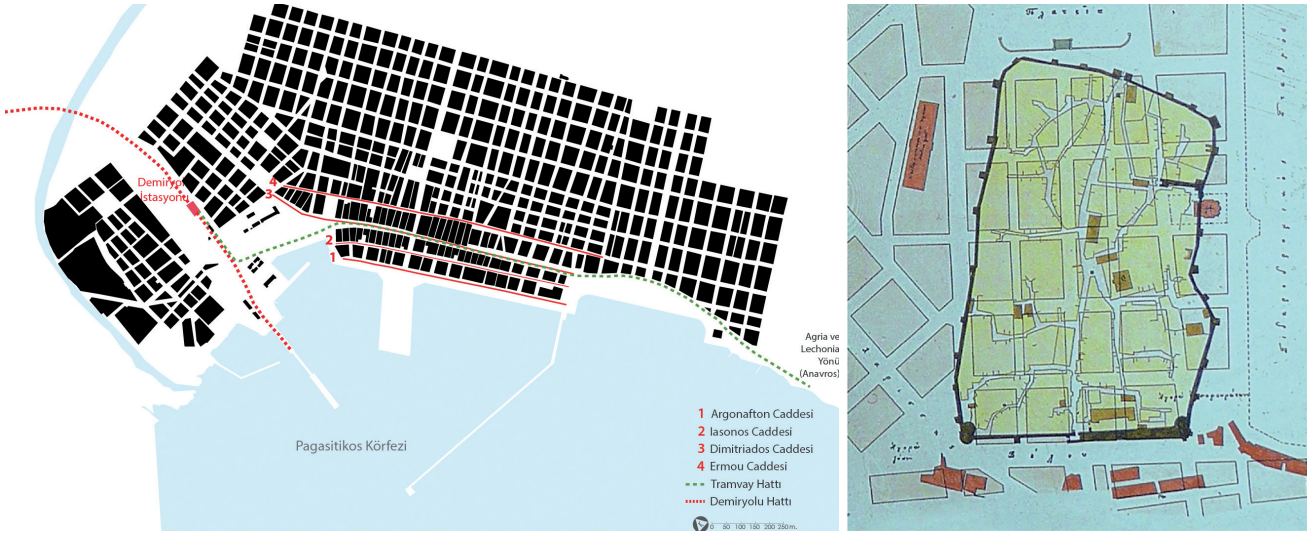
1882 planı, akılcı bir yaklaşımla kentsel mekânın yeniden düzenlenmesini amaçlamış ancak, kentin geçmişten gelen, deniz ve limanla ilişkiye dayalı mekânsal kurgusunu sürdürmüştür (**Resim 10**). Planın yarattığı en önemli değişim, kale içindeki Osmanlı dokusunda olmuş, söz konusu doku 1910'ların sonlarında neredeyse tamamen ortadan kalkmış ve yeni şehirde olduğu gibi ızgara plan örüntüsü burada da uygulanmıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 146; Hastaoglou-Martinidis, 2007, 65) (**Resim 11**).

Kentin inşası, toplumsal yapının dinamik gelişimiyle ilişki içinde gerçekleşmiş, finans sektöründe yaşanan kurumsallaşmayla birlikte 1882 yılında kentte, *Bank Epirothessaly*, *Bank of Athens* ve *National Bank of Greece* şubeleri açılmıştır. Sermaye birikimi, yeni ve modern bir yaşam biçiminin gelişiminde etkili olmuş, kamusal ve özel, çok sayıda yeni yapı ve kurum kendini göstermeye başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 61).

1886 yılında, kıyı şeridini oluşturan Argonafton Caddesi genişletilmiş ve 1895 yılında, Papastratos Tütün Fabrikası ile Agios Konstantinos Kilisesi arasındaki alan George I (Agios Konstantinos) Parkı olarak düzenlenmiştir. Böylece, sahil şeridi uzayıp genişletilmiş ve kıyı çizgisi bugünkü halini almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 65) (**Resim 12**). Ancak kentin görünümünde hala, kamu yapılarından çok ticarethaneler, depolar, imalathaneler ve tütün fabrikaları gibi yapılar egemendir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 66) ve kentin, denizle, liman ve limana dayalı ticari

5. James Waite [http://www.internationalsteam.co.uk/trains/greece02.htm] Erişim Tarihi (14.03.2016).

6. [https://en.wikipedia.org/wiki/Pelion_railway] Erişim Tarihi (14.03.2016).

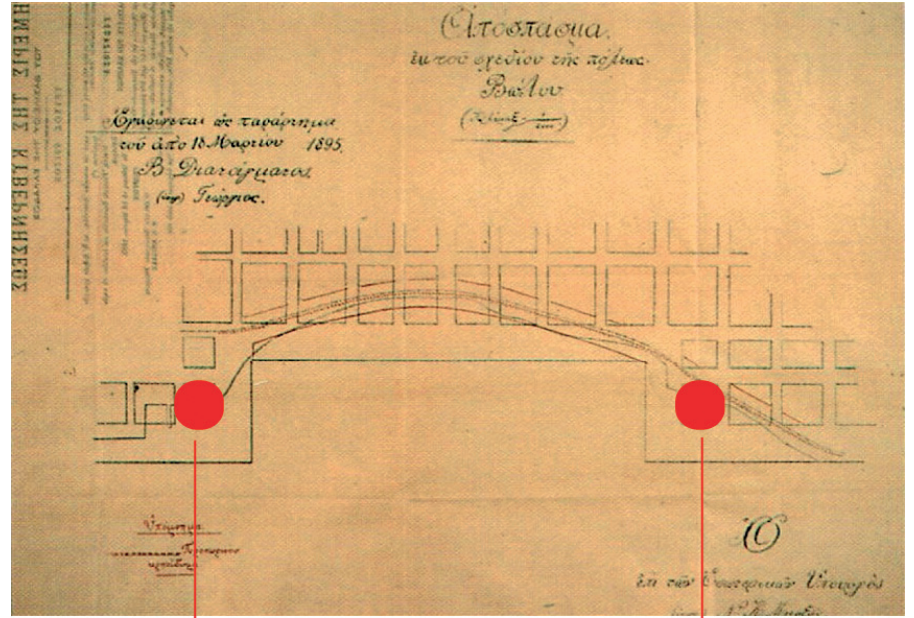


Resim 10. 1900'lerin başında Volos'un mekânsal kurgusu (1890 tarihli Fransız Haritası ve 1917 tarihli hava fotoğrafı üzerinden üretilmiştir.).

Resim 11. Hastaoglou-Martinidis, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 64.

faaliyetle ilişkisi doğrultusunda şekillenen mekânsal kurgusu 1920'li yıllara kadar sürmüştür.

Ancak yirminci yüzyılla birlikte ulus-devletin her alanda uygulamaya çalıştığı politikaların sonuçları, kentsel mekanda somut olarak kendini göstermeye başlamış; ülke ölçeğinde belirlenen politika ve



Resim 12. George I (ya da Agios Konstantinos) Parkı (Hastaoglou-Martinidis, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 65 ve Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos).



roller, Yunanistan'ın diğer kentlerinde olduğu gibi Volos'ta da çeşitli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Örneğin bu dönemde, Yunan ekonomisinin ağırlık merkezinin Atina ve Pire'ye kaymasıyla, kentte pek çok şirket kapanmıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 13-6).

Geçmişte, yalnızca ticari etkinliğin mekânı olan kıyı şeridi, George I Parkı ve kıyıdaکی dolgu alanı gibi düzenlemelerle 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 mekânı olmaya başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 104; Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 150, 163) (**Resim 13**).

Öte yandan, ulusal ölçekte yapılan ulaşım yatırımları da, kentsel mekanda çeşitli değişimlere yol açmıştır. 1916 yılında, Larisa üzerinden Selanik ve Atina arasında kurulan ulaşım bağlantısı, Volos'un bir aktarım noktası olarak eski önemini yitirmesi ile sonuçlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın



Resim 13. 1900'lerde değişen kıyı kullanımı (Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos).

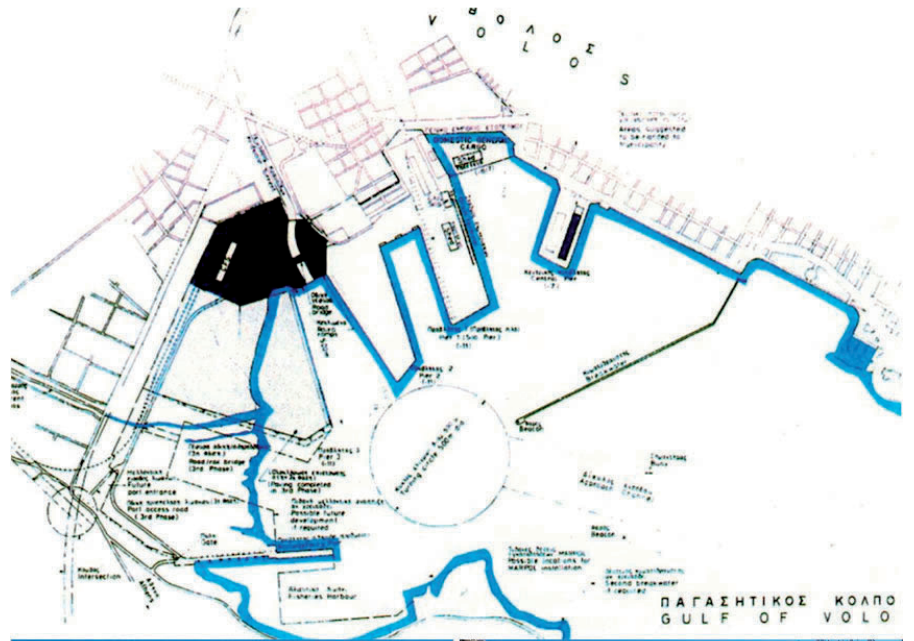
ardından kent, 1920'li yıllardan itibaren önemli bir iç göç dalgasıyla karşı karşıya kalmış, kente, göçmen yerleşim alanları eklenmeye başlamıştır. Ancak, Hastaoglou-Martinidis'e göre (2007, 79), Yunan Devleti tarafından uygulanmaya çalışılan kentsel modernizasyon projesi, kentin gelişimine yön vermekte başarısız olmuş, iki Dünya Savaşı arası dönemde Volos'ta, geniş sanayi alanları ve tamamen işçi sınıfının yaşadığı göçmen bölgeleri, kentin görünümünün temel öğeleri haline gelmiştir.

1926-1930 yılları arasında, kentin mekânsal gelişimi çeşitli genişleme planları ile yönlendirilmeye çalışılmış ancak bunlar arazi sahiplerinin itiraz ve baskıları nedeniyle çeşitli değişikliklere uğramıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 92-9). Buraya kadarki süreç Volos'un, deniz ve liman etkinliğine dayalı biçimde şekillenen kentsel gelişimi ve mekânsal yapısının, Yunanistan sınırlarına dâhil olmasından çok sonrasında kadar sürdüğünü, kentsel mekânın yeniden örgütlenmesine yönelik ulusal politikaların geçmişten gelen kurguda büyük değişimler yaratmadığını ortaya koymaktadır. Kente kimlik ve karakter kazandıran mekânsal yapı, kıyadaki değişim ve eski şehrin (kale içi) kendine özgü dokusunu kaybetmesi dışında 1930'lu yıllarda hala varlığını sürdürmektedir (**Resim 14**).

Ne var ki, 1940'lı yıllarla birlikte, gerek kentsel mekan gerekse ekonomik yapı önemli yıkımlarla karşılaşmış, İkinci Dünya Savaşı'nda, demiryolu iskelesi, ana iskele ve dalgakıranın bir bölümü bombalanmıştır. Savaşın yarattığı çöküntü ve sorunlara, 1955 yılında yaşanan deprem de eklenince, kent ekonomisi çökmüş, pek çok insan evini ve işini kaybetmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 90; Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 13, 16). Yine de, kentsel mekanın düzenlenmesine yönelik çabalar sürmüştür; 1947 yılından itibaren limanın iyileştirilmesine yönelik planlar hazırlanmış ve 1950 yılında ana iskelenin açılışı yapılmıştır. Ancak, savaş sonrası yeterli ekonomik kaynak bulunamaması, kapsamlı plan ve projelerin hayata geçirilmesini engellemiştir. Savaş sonrası döneme, Yunanistan'ın üçüncü limanı ve dördüncü büyük kenti olarak girmiş olsa da Volos, limandaki ticari kapasitesini büyük ölçüde kaybetmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 91, 162).



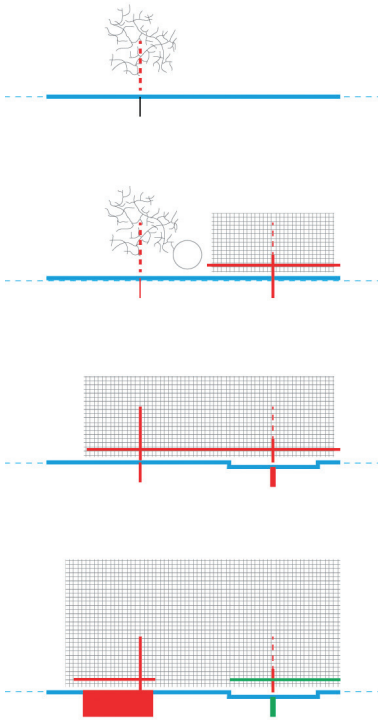
Resim 14. 1940'lı yıllarda Volos'un mekânsal kurgusu (1942 tarihli İngiliz haritası üzerinden çizilerek üretilmiştir).



Resim 15. Günümüzde Volos Limanı (Hastaoglu-Martinidis, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos;166).

1960'ların ortasından itibaren, ulusal bir girişimle Yunanistan'da kurulmakta olan endüstri bölgesi için Volos'un seçilmesi, liman başta olmak üzere, ulaşım ve sanayi alanında yeni kentsel yatırımları beraberinde getirmiştir (Hastaoglu-Martinidis, 2007, 160). Böylece, bir türlü hayata geçirilemeyen kapsamlı liman projeleri tekrar gündeme gelmiştir. 1983 yılında tamamlanan inşaat sonrasında son halini alan limanı ile Volos, turizm ve hizmet sektörü ile kültürel altyapıya yönelik yatırımlarla gelişmiştir (Hastaoglu-Martinidis, 2007, 160, 166). Eski liman bölgesinde, değişen taşımacılık ve liman faaliyetleri doğrultusunda düzenleme yapılırken, modern limanın devamındaki kıyı şeridi balıkçı barınağı olarak düzenlenmiş ve Iolku Caddesi'nin uzantısındaki ana iskele, yolcu iskelesi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Argonafton Caddesi'nin güneyindeki kıyı şeridi ise yat limanı olarak düzenlenmiş, kent-deniz ve liman ilişkisi devam ettirilmiştir (**Resim 15**).

Günümüzde Volos'ta, kentin denizle kurduğu ilişki, zamanın gereksinimleri doğrultusunda biçim değiştirmiş olmakla birlikte, deniz



Resim 16. Volos'ta kentsel mekanın gelişimi ve denizle ilişki.

ve denize dayalı etkinlikler, kentten kopmadan sürdürülmektedir. Bunda, işlev değiştirmiş olsa da, ana mekânsal kurgunun bileşenleri olarak iskelelerin varlıklarını devam ettirmesi, kent ile deniz arasındaki ilişkiyi koparmaya neden olacak ölçüde bir kıyı dolgusunun olmaması ve kıyının kamusal nitelikli kullanımının sürdürülmesi etkili olmuş, böylece kente kimlik kazandıran parça-bütün ilişkisi ve kentin geçmişten gelen ana mekânsal kurgusu devam edebilmiştir (Resim 16).

Mersin: Liman Kentinden, Limanı Olan Kente

Mersin, Anadolu'nun güneyinde, Çukurova bölgesinin limanı olarak gelişmiştir. Mersin'in öncelikle bir liman ve sonra da bir kent olarak gelişiminde, Çukurova'daki kentlerin on dokuzuncu yüzyıl başında değişen işlevlerinin yanı sıra, pamuk ve tahıl üretiminde artan gereksinim, Süveyş Kanalı'nın açılması gibi gelişmeler etkili olmuştur (Selvi Ünlü, 2009, 9). Tüm bu gelişmelerin sonucunda Mersin de Volos gibi Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki yerini almıştır (Resim 17).

Çukurova, on dokuzuncu yüzyılda, büyük arazileri ve özellikle pamuk ve tahıl üretimine uygun iklim koşulları ile öne çıkmış (Toksöz, 2006, 101), Mersin de kıyıdaki iskeleleriyle, Çukurova'nın tarımsal ürünlerinin İngiltere, Fransa, Rusya gibi ülkelere ihraç edildiği, şeker, kahve ve çeşitli sanayi ürünlerinin yine bu ülkelerden ithal edilerek Anadolu'nun iç kesimlerine gönderildiği bir aktarım noktası olmuştur. 1832'den itibaren, modern tarım ve çalışma koşullarına yönelik düzenlemeler, Mısır ve Kıbrıs'tan pamuk tohumu getirilmesi ve ordunun ihtiyaçları için Mısır ve Suriye'den ziraat işlerini bilen insanların bölgeye yerleştirilmesi (Yorulmaz, 2005, 71), bölgedeki bataklıkların tarıma kazandırılması, sulama kanallarının yapılması ve göçle gelenlerin yerleşik düzene geçirilmesi gibi birçok gelişme, Çukurova'nın, özellikle pamukta artan talebi karşılayacak bir bölge olarak öne çıkmasını sağlamıştır (Davis, 1879, 29-30, Rolleston, 1856, 61, Wilson, 1884, 314, Massy, 1905, 285).

Liman işleviyle birlikte başlayan kentsel gelişim, 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı'nın inşası için gerekli kerestenin Mersin Limanı'ndan Mısır ve Şam'a ihraç edilmesi (Sami, 1996, 4260-61) ve kereste ticareti için Lübnan'dan gelerek kente yerleşen tüccarların, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmeleriyle hızlanmıştır (ODAK, 1992, 8).

Ardından, kentteki tüccarların talepleri doğrultusunda başlayan girişimler sonucunda, İngiliz sermayesi ile inşa edilen Mersin-Adana demiryolu 1886 yılında hizmete girmiştir (Dingeç, 1998, 76-7; Develi, 2001, 148). Böylece Mersin, yalnızca Çukurova değil, İç Anadolu Bölgesi ile de bağ kurmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004, 74). Demiryolunun gelişi, Volos'ta olduğu gibi Mersin'de de kentsel gelişimde önemli bir rol oynamış; mekanın şekillenmesinde, demiryolu istasyonu ile ana iskele arasındaki ilişki belirleyici olmuştur. Demiryolu ile gelen ürün, ana iskeleye raylar ile taşınmış ve iskeleden teknelerle yüklenmiştir. 1888 yılından itibaren raylar,



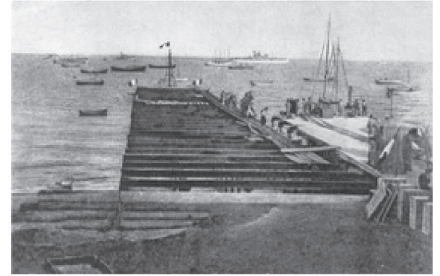
Resim 17. Mersin; Çukurova bölgesinin limanı.

tramvay hattı olarak, ana iskele olan Gümrük İskelesi'ni geçerek batıya doğru devam ettirilmiş ve Volos'ta olduğu gibi Mersin'de de, raylı sistem kent içi ulaşımında kullanılmaya başlanmıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, 82-3). İstasyon binası ile ana iskele arasında bağlantı sağlayan cadde önceleri İstasyon Caddesi, sonra Hükümet Caddesi ismini alan, günümüzdeki Uray Caddesi'dir. Ana iskele olan Gümrük İskelesi'nden istasyona kadar, kıydan Uray Caddesi'ne açılan, çok sayıda iskele, kent içindeki cadde ve yollar ile işlevsel ilişkileri doğrultusunda inşa edilmiş ve ticari fonksiyonlar bu bölgede yoğunlaşmıştır. Gümrük İskelesi, Gümrük Binası ve iskelenin uzantısında yer almaya başlayan dükkanlar, otel, restoran ve kafelerle çevrili bir ticaret meydanı işlevi gören Gümrük Meydanı bir bütün oluşturmuştur (**Resim 18**).

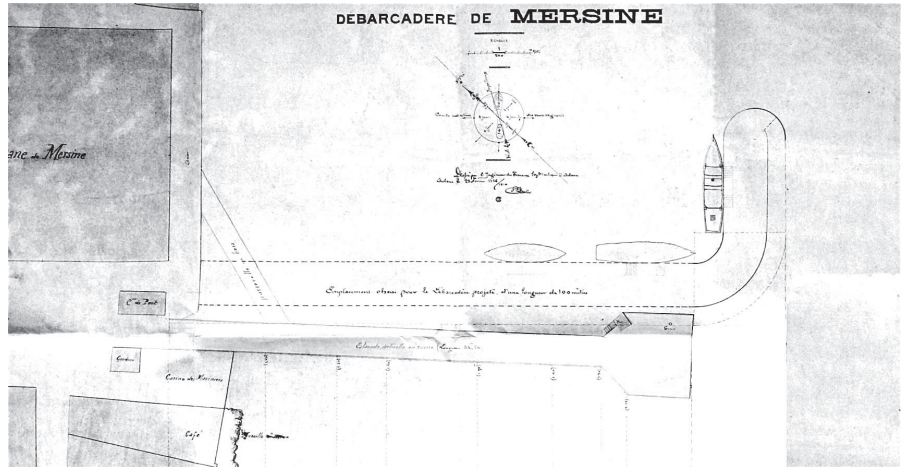
Kentsel mekanın 1900'lü yıllardaki bu gelişiminde, ağırlıklı olarak yerel tüccarların talepleri ve gereksinimleri etkili olmuş, ticari etkinliğin gelişimi için iskelelerin ve yerleşimi iç bölgelere bağlayacak yolların yapımı yönünde yeni yatırımlara girişilmiştir (Yorulmaz, 2004, 324). İskelelerde yapılan iyileştirmeler ve eklemelerle Mersin, mal sevkiyatının yanı sıra gemilerle yolcuların da gelip gittiği bir liman haline gelmiş, 1850'li yıllardan itibaren kentin iskeleleri, uluslararası taşımacılık yapan büyük gemiler tarafından kullanılmaya başlanmıştır (Beaumont, 1856, 232; Dorr, 1856, 309-10; Langlois, 1947, 31). 1850'lerde Fransız, Arap ve İngiliz gemilerinin demirlediği Mersin, transit amaçlı kullanılan ve İzmir'e mal nakledilen bir liman haline gelmiş, Avrupa'ya da mal gönderilen kentte ticaret biçim değiştirmeye başlamıştır (Barker, 1853, 115-8; Risk, 1853, 61). Öyle ki zaman içinde şirketler kendi özel iskelelerini inşa etmeye başlamış; Fransız Posta Vapurları Şirketi ve Doğu Akdeniz'de pek çok limanda



Resim 18. 1910 yılında Mersin'in mekânsal yapısı (1910 tarihli Fransız haritasından üretilmiştir. Kartpostallar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).



Resim 19. On dokuzuncu yüzyıl sonlarında Mersin (Kartpostallar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).



Resim 20. 1910 tarihli liman projesi (Başbakanlık Osmanlı Arşivi).

faaliyet gösteren ve Mersin'de de acentesi bulunan Fransız denizcilik şirketi Messageries Maritime, kendi kullanımlarında olmak üzere iskeleler yapmıştır (7).

Ancak rıhtımın bulunmayışı, mevcut iskelelerin dar oluşu ve denizin sığ olması nedeniyle gemiler hala açıkta demirlemekte, iskele ile gemiler arasındaki tahliye, kayıklarla yapılmaktadır (Yenişehirlioğlu vd., 1995, 20) (**Resim 19**). Artan taleple, kentte büyük ölçekli bir liman yapımı için girişimler olmuş ancak, 1910 yılına kadar bir sonuç alınamamıştır (8). Sonunda, 1910 yılında Adana Valiliği tarafından Mersin İskelesi'nin iyileştirilmesine yönelik bir proje hazırlanmıştır (**Resim 20**).

Osmanlı yönetimi döneminde kentte sürekli gündemde kalan liman yapımına ilişkin çabalar, kentin Fransız egemenliğine geçtiği dönemde de sürmüştür. 1919'da, Fransız yönetimine giren gümrükteki yıkılmış yük iskelesi (Gümrük İskelesi) onarılarak eski işlevine kavuşmuş ve Gümrük Binası'nın güneyinde deniz dolgusu yapılmıştır (11). Ayrıca 1921 yılında, limanın doğusunda bir dalgakıranın yapılmasına karar verilmiştir (12). Liman ve dalgakıran yapılamasa da kentin kıyı çizgisine ilk müdahale bu dönemde gerçekleşmiştir. İskelenin geliştirilmesinden sonra, Mersin-

7. TŞS., No: 291, Sayfa no: 162, h. no:208, 5 Zilhicce 1268 (M. 20 Eylül 1852); TŞS., No: 291, Sayfa no: 309, 9 Zil-ka'de 1269 (M. 14 Ağustos 1853); BOA., İ.MVL., Dosya no: 237, G. no:8363, Ek:1, 30 Receb 1268 (M. 20 Mayıs 1852); BOA., İ.DH., Dosya no:257, G. no: 15843, Ek:2, 13 Zi'l-kade 1268 (M. 29 Ağustos 1852); BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, 12 Şevval 1268 (M. 30 Temmuz 1852); BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, Ek:1, 24 Şevval 1268 (M. 11 Ağustos 1852).

8. BOA., İ.MVL., Dosya no: 401, G. no: 17423; BOA., HR. TO., Dosya no: 204, G. no: 31, 7 Cemazeyilahir 1291 (M. 22 Temmuz 1874).

9. Report by Consul Barnham to Marquess of Salisbury on Trade of Aleppo and Adana for the year 1897; BCA. 91957.332/1 ve BCA.37199.

Beyrut arasında işleyen ve Tripoli, Lazkiye ve İskenderun'a uğrayan, Beyrut bağlantılı olarak da Hayfa ve Port-Said'e kadar giden gemiler haftalık düzenli seferler gerçekleştirmeye başlamıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, 77).

İskelelerde artan hareketlilikle, Uray Caddesi ve çevresinde, başta gemi ve vapur acenteleri, komisyoncular ve ithalat-ihracat yapan tüccarlar olmak üzere pek çok uluslararası şirket ve temsilcilikleri hizmet vermeye başlamış, bölgede yer alan tüccar hanlarında toptancılar, komisyoncular, sigorta şirketleri faaliyet gösterirken, banka şubeleri de açılmaya başlamıştır. Ziraat Bankası, Osmanlı Bankası, *Deutsche Orientbank*, Atina Bankası, Selanik Bankası gibi bankalar, Uray Caddesi yakınında ve istasyon ile Gümrük İskelesi arasındaki bölgede şubelerini açmıştır (Selvi Ünlü, 2007, 211-4).

Dolayısıyla, 1830'lu yıllar 1920'li yıllar arasındaki süreçte kentsel gelişim, ticari etkinliklerle şekillenmiş, Uray Caddesi ve çevresinde, denizcilğe dayalı ticaretin gereksinim duyduğu düzenlemeler yapılmıştır. Kıyıda birkaç iskeleden oluşan liman, Suriye'den, Lübnan'dan ve Avrupa'dan gelen gezgin tüccarların zaman içinde kente yerleşmesi (Selvi Ünlü, 2007, 85-92), Akdeniz'in doğusu ve batısındaki diğer liman kentleri ile düzenli gemi seferlerinin başlaması ve ulaşım altyapısına yönelik yatırımların yapılmasıyla bir liman kentine dönüşmüştür. 1920'li yıllara kadar kentin bu ilk gelişim evresinde, istasyon ile ana iskele arasındaki alanda, konut ve ticaret kullanımlarının bir arada yer aldığı, ancak hanlar, depolar, dükkânlar, küçük ölçekli atölyelerin ağırlıkta olduğu, tek ve iki katlı yapılar ile iskelelere açılan sokaklardan oluşan bir doku gelişmiştir.

Öte yandan, 1900'lü yıllardan itibaren kentteki sermaye birikimiyle, deniz ticaretinde etkili olan gayrimüslim nüfus, Uray Caddesi ve çevresindeki konutlarından ayrılarak, kendilerine yeni bir konut alanı oluşturmuştur. 1910'lu yıllarda, Gümrük İskelesi'nin batısında, deniz kıyısında, bahçe içinde bir ya da iki katlı evlerden oluşan yeni bir kentsel alan gelişmeye başlamış, kentsel mekanda sınıfsal farklılaşmanın ve işlevsel ayrışmanın ilk işaretleri kendini göstermiştir. Ancak söz konusu gelişme, kentin ana mekânsal kurgusunu devam ettirmiş ve kıyıdan uzaklaşmadan, istasyondan gelen ana ulaşım bağlantısını sürdürerek, mevcut dokuya eklenmiştir. Doğudaki ticari merkez ile batıdaki yeni konut alanı arasında, sinema, otel, gazino, kulüp, belediye bahçesi gibi kullanımların yer almasıyla, sosyal ve kültürel bir odak gelişmiştir.

Ne var ki kentin bir iskeleden liman kentine doğru evrildiği, 1830'lu yıllardan 1920'li yıllara kadarki dönemde hala, gelişmiş, modern bir limandan söz etmek güçtür. Kıyıda iskeleler, kendiliğinden ve dönemsel gereksinimler doğrultusunda inşa edilmiştir. İskelelerin yapımı ve yeni bir limanın planlanması gibi kentsel mekana ilişkin pek çok konuda, gerek talepleri ve gerekse sağladıkları parasal destekle, kentteki tüccar ve konsololar etkili olmuştur (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, 78). Dolayısıyla bu dönemde, ticaretin gereksinim duyduğu ve sermayenin talep ve beklentileri uyarınca, 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.

1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'yle birlikte ise bu döneme kadar kendiliğinden ve plansız olarak gelişen kent için, 1938 yılında Alman şehirci Hermann Jansen'e bir plan hazırlanmıştır. Ancak, Volos'ta

10. Mondros Ateşkes Antlaşması'nın ardından, Aralık 1918'de Mersin, bir süre İngiliz egemenliğine geçmiş, yaklaşık bir yıl sonra ise Kasım 1919 tarihinde, İngiliz kuvvetleri bölgeden çekilmiş ve yerine Fransızlar gelmiştir. Mersin ve bölgesinde iki yıl süren mücadele sonunda, 3 Ocak 1922 tarihinde, yabancı kuvvetler kenti terk etmiş ve Mersin bağımsızlığına tekrar kavuşmuştur. (Bakınız: Develi, Şinasi (2001), *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin; 38).

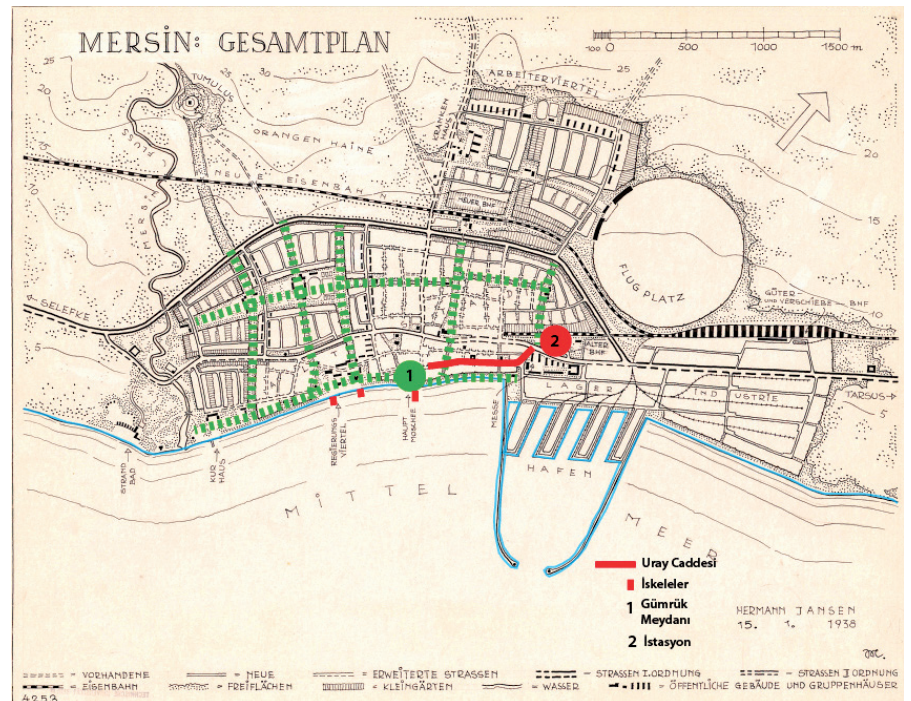
11. *Monographie de Mersine*, CADN, carton no 203, Adana.

12. CADN, carton no 346, Mersin.

olduğu gibi Mersin’de de, yeni devletin kuruluşunu izleyen bir kaç on yıl daha kent, geçmişten gelen ana mekânsal kurgusunu sürdürmüştür. Bu dönemde, ticarete ve nüfus yapısında büyük ve hızlı bir değişim yaşanmamış, kentsel yerleşik alan kuzeye doğru genişlemekle birlikte, iskeleler ve iskelelerle ilişki içindeki kullanımlar varlıklarını sürmüştür.

Bunda, Jansen planının geçmişten gelen değerleri ve yere özgü nitelikleri dikkate alan bir yaklaşım geliştirmiş olması etkili olmuş görünmektedir. Planda, “eski şehir” olarak tanımlanan bölgede, kentin geçmişten gelen karakteri ve bütünlüğü korunmuştur. Jansen bu bütünlüğün, Mersin’in kimliğini belirleyen ticaret ve deniz ile vurgulanması gerektiği düşüncesiyle, bir “ticaret ve plaj şehri” kurgulamış, deniz ile kentin doğrudan ilişkisinin sürdürülmesi yönünde bir yaklaşım geliştirmiştir (Ünlü ve Levent, 2005; Ünlü, 2009). Öte yandan, Volos’ta olduğu gibi Mersin’in bu ilk planında da, yeni gelişen kentsel alan ile eski şehri bütünleştirme hedefi izlenmektedir. 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 doğrultusundaki yeşil kuşaklarla, gerekse iskelelerle kentin denizle ilişkisini sürdüreceği bir tasarım yaklaşımı geliştirilmiştir (**Resim 21**).

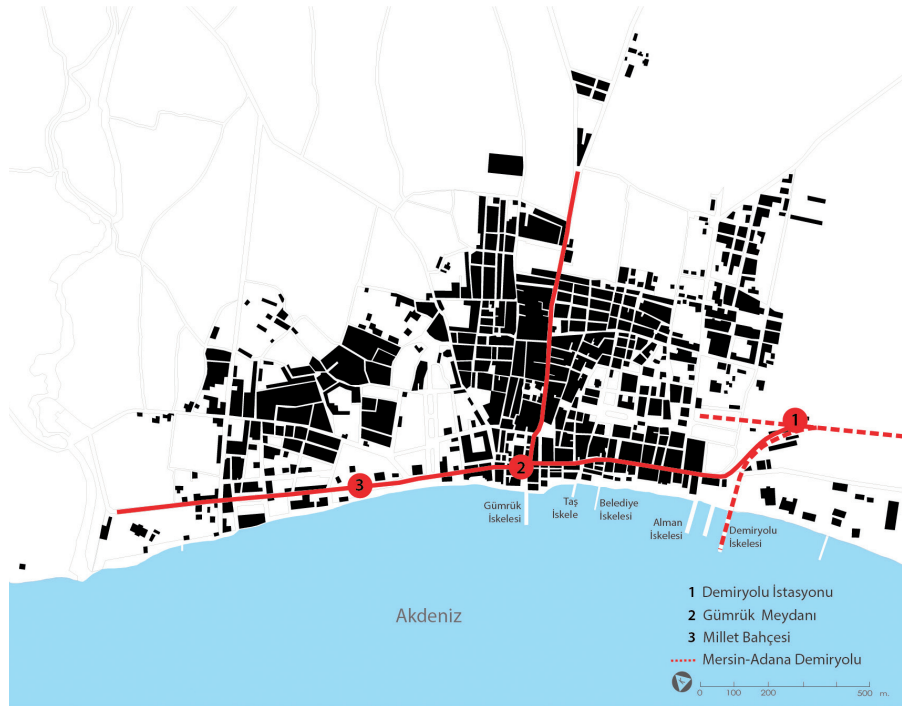
Jansen planı bütünüyle uygulanma şansı bulamamış, ancak yine de kentte planla öngörülen bazı noktasal değişimler gerçekleşmiştir. Bu değişimlerden biri, kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olan Belediye Bahçesi’ndeki değişimdir. Söz konusu alan, kentin gelişmeye başladığı ilk dönemden itibaren, daima bir kamusal mekan olarak kullanılagelmiştir. Cumhuriyet döneminde alanın, geçmişten gelen kamusal kullanım potansiyeli değerlendirilmiş ancak alana, önce Vali Konağı binası ve ardından da 1946 yılında Halkevi binası inşa edilmiştir. Yapılan meydan düzenlemesi ile “Millet Bahçesi” adını alan ve kentlilerin denizle buluştuğu, geçmişten bu yana yaşam pratikleri doğrultusunda



Resim 21. 1938 Mersin Planı
(Architekturmuseum, Technische Universität
Berlin, Inv.-Nr. 23454).



Resim 22. Cumhuriyet Meydanı, 1940'lar
(Kartpostallar: Kişisel arşiv, Fotoğraflar:
Abdülkadir Şaşmaz Arşivi).



Resim 23. 1940'larda Mersin'in mekânsal
kurgusu (1942 tarihli İngiliz haritasından
üretilmiştir).

bir kamusal mekân olarak şekillenmiş alanın, kamusal nitelikli kullanım biçimi sürdürülmüş ancak, söz konusu mekânsal müdahaleyle burası resmi tören ve kutlamaların yapıldığı bir alan olarak yeni bir kullanım biçimi ve anlamı kazanmıştır (Selvi Ünlü ve Ünlü, 2008, 207-35) (**Resim 22**). Ancak yine de, 1900'lü yıllardan itibaren iskeleden liman kentine dönüşen Mersin, 1920'lerden 1960'lı yılların sonuna kadarki gelişim döneminde, Cumhuriyet modernleşmesinin noktasal bazı müdahaleleri söz konusu olsa da, iskeleler ve bu iskelelerle bir bütün oluşturan mekânsal yapı ve kurgusunu korumuştur (**Resim 23**).

Ne var ki, kıyıdaki çok sayıda iskelelerin, kentin artan liman faaliyetine yanıt vermediği ve modern bir limanın inşasına gereksinim olduğu yönündeki görüşler doğrultusunda, 1962 yılında açılan yeni liman, kentin ana iskelesinin yıkımı ve kıyıya yapılan geniş dolgu ile yeni bir dönemi başlatmıştır. Kentte yeni bir liman inşasına yönelik girişimlerden,

13. İzmir Dokuz Eylül Panayırında İçel Vilayeti (1934) Doğruöz Matbaası, Mersin; 5.

1920'li yıllardaki savaş koşulları ve ekonomik olanaksızlıklar, ardından 1929 dünya ekonomik krizi ve 1940'larda dış ticarete uygulanan sıkı denetimlerle süren, temelde ekonomik kaynaklı güçlükler nedeniyle sonuç alınamamıştır. Oysa 1930'lu yıllarda, dış ticaret bakımından, İstanbul ve İzmir'den sonra Türkiye'nin üçüncü limanı olan Mersin, demiryolları bağlantısı ile iç ticareti de sürekli artan bir limandır ve ticaret hacmindeki artışın, limanın modernize edilmesi ile çok daha önemli boyutlara ulaşacağı öngörülmüştür (13) (Karagülle, 1939, 4). Bu doğrultuda liman inşası, Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi'ne verilmiş ve 1962 yılında inşaat tamamlanmıştır. Liman inşası sırasında, yapılan kıyı dolgusu ile kent arasından kıyı boyunca devam eden bir karayolu geçirilmiştir (Resim 24).

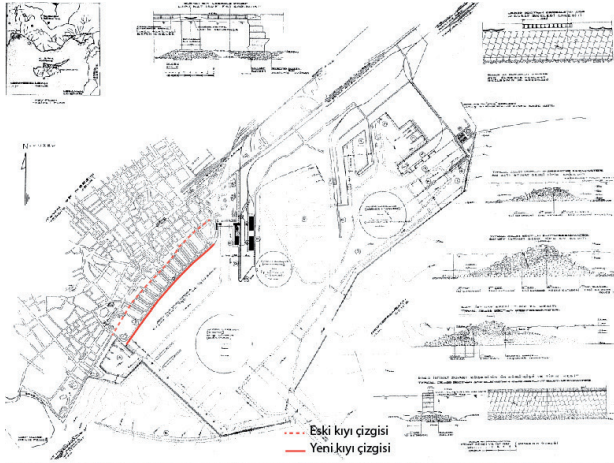
Resim 24. Mersin Limanı projesi, 1954 yılı (Hollanda Kraliyet Liman Şirketi, Mersin Limanı Raporu, 4).

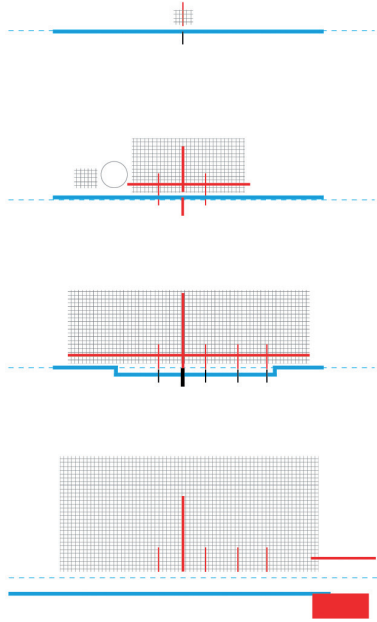
Resim 25. Mersin Gümrük Meydanı. (Kartpostallar: Ali Murat Merzeci Arşivi, Fotoğraflar: Kişisel arşiv).

Resim 26. 1960'larda Mersin'in mekânsal kurgusu (Rother, 1971, 219'daki, haritadan üretilmiştir).

Kıyıya yapılan geniş dolguyla ana iskele yıkılmış ve uzantısında yer alan gümrük binası işlevini yitirmiştir. Böylece, Gümrük Binası ve Gümrük İskeleyi ile bir bütün oluşturan, kentteki ticari etkinliğin odağı niteliğindeki Gümrük Meydanı da işlevsiz kalmıştır (Resim 25). Kente liman kenti kimliğini kazandıran ve denizle ilişkisini kuran mekânsal bileşenlerdeki bu değişim Mersin'de, liman işlevi ile kenti birbirinden ayırmış, liman kenti kimliğinin en önemli parçaları olan kent ve deniz ilişkisini koparmıştır. Öte yandan kentin, kıyıdaki iki kamusal mekânı da denizden oldukça uzak bir konumda kalmış, kıyının doğal olarak şekillenen kamusal kullanımı da ortadan kalkmıştır (Resim 26).

Dolayısıyla, limanın kentin doğusunda bir alanda, içe kapalı bir yapı olarak çalışmaya başlamasıyla kent, liman kenti kimliğinin temel bileşeni olan





Resim 27. Mersin'de kentin mekânsal gelişimi ve denizle ilişkisi.

limanla doğrudan ilişkiyi kaybetmiştir. Bu durum, 1960'lı yıllardan itibaren Mersin'i, sonuçları günümüze kadar gelen sorunlu deniz ilişkisiyle, bir liman kentinden, limanı olan bir kente dönüşmüştür. Liman inşaatı sırasında yapılan dolgu alanının, limanın batısındaki bölümü, 1970'li yıllardan itibaren park olarak kullanılmaya başlamıştır. Ne var ki, kıyıda kamusal nitelikli kullanımı sürdürmeye yönelik bu kullanım biçimi, söz konusu alan ile kent arasından geçirilen taşıt yoluyla birlikte, erişimi oldukça güç bir alan olarak, kent-deniz ilişkisinin kurulmasında sağlıklı bir çözüm oluşturamamıştır (Resim 27).

DEĞERLENDİRME

Volos ve Mersin'in, on dokuzuncu yüzyıldaki iktisadi ve sosyal gelişmelerle el ele giden kentsel gelişimleri değerlendirildiğinde, kapitalist ilişki, üretim ve tüketim biçimlerinin oluşturduğu benzer koşulların, söz konusu kentlerde kimi benzerlikler ürettiği ancak öte yandan, yerin kendine özgü koşullarının ise kimi farklılıklara yol açtığı görülmektedir. İncelenen örnekler birlikte ele alındığında, söz konusu benzerlik ve farklılıkların, liman kenti kimliği üzerinde üç farklı aşamada etki ettiği görülür.

Benzerlik ve Farklılıklar

Söz konusu kentlerin, on dokuzuncu yüzyılda birer liman kenti olarak gelişimlerinde, yer aldıkları coğrafya ve bu coğrafya ile kurdukları ilişki belirleyici olmuştur. İncelenen örnekler açısından, yalnızca sahip oldukları liman potansiyeli değil aynı zamanda, art alanlarındaki tarımsal üretim bölgeleri de önemlidir. Söz konusu gelişim, merkez-çevre ilişkisinin tek yönlü bir sonucu değil, karşılıklı ilişkinin bir sonucu olarak şekillenmiştir. Teselya'daki tarımsal üretimin aktarım noktası olarak Volos ve Teselya bölgesi arasındaki ilişki, Çukurova'daki pamuk üretiminin aktarım noktası olarak Mersin ve Çukurova arasında da söz konusudur.

Kolluoğlu ve Toksöz (2015, 8) Matveyevic'in, "limanı olan kentler" ile "liman-kentler" ayırımına vurgu yapmaktadır. Buna göre, limanı olan kentler, gerekli olduğu için liman, rıhtım yapan kentlerken, liman-kentler ise eşyanın doğası gereği liman, rıhtım etrafında gelişirler. Dolayısıyla, liman işlevinin temel bileşenleri olan iskele ve rıhtımlar etrafında gelişen kentler olarak, gerek Volos ve gerekse Mersin bir liman kenti olarak ortaya çıkmışlardır.

Ancak Volos'tan farklı olarak Mersin'de, geçmişten gelen bir yerleşim yoktur ve kentsel gelişim, kıyıdaki iskelelerle başlamıştır. Kentsel dokunun, bir iskele ve uzantısında gelişmeye başladığı Mersin'de kent, tamamen yeni bir yerleşim olarak ve körfez oluşturmayan doğrusal kıyı çizgisi boyunca sıralanmış çok sayıda iskeleyle ilişki içinde, doğrusal biçimde gelişmiştir. Volos'ta ise kale içinde doğrudan körfez ve körfezdeki liman işleviyle ilişki içinde bir yerleşim bulunmaktadır ve yine liman işlevine dayalı olarak, kalenin doğusunda yeni bir kentsel alan gelişmiştir. Gelişen söz konusu kentsel alan, tıpkı Mersin'de olduğu gibi düz kıyı çizgisine boyunca, doğrusal biçimde şekillenmiştir.

Söz konusu kentlerin birer liman kentine dönüşmeleri sürecinde öncelikle, hammadde ve mal aktarımının en hızlı ve en ekonomik biçimde gerçekleştirilerek karın artırılması hedeflenmiş, limanla bağlantılı olarak demiryolu altyapısının kurulması ve ticari etkinliğinin artırılmasına çalışılmıştır. 1881 yılında imzalanan anlaşma ile inşa edilen Volos-Larisa

hattı ve 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryolu, gerek Volos'ta ve gerekse Mersin'de, rayları limandaki ana iskeleyle bağlantılı biçimde kente girmiş ve kent içi ulaşımında da kullanılmıştır (Dingç, 1998, 76-7) (14). Ana istasyondan devam eden tramvay hattı Volos'ta Dimitriadou Caddesi ve Mersin'de ise Uray Caddesi boyunca devam etmiş, kıyıya paralel her iki cadde de kentin ticari omurgasını oluşturmuştur. Dolayısıyla demiryolu her iki kentte de, yalnızca ticari etkinliği artırmakla kalmamış, kentsel yapının temel bileşenlerinden biri olarak mekânsal kurguda da belirleyici olmuştur.

Öte yandan, uluslararası ticaret ve özellikle yabancı sermayenin etkili olduğu söz konusu süreçteki yeni ekonomik ilişkiler, liman kentlerinde, demiryolu ve liman tesisleri inşası ve modernleştirilmesi, liman çevresinin yeniden düzenlenmesi, antrepolar ve gümrük binalarının yapılması gibi pek çok inşaa faaliyetini beraberinde getirmiştir. Henüz Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde oldukları ve birer liman kenti olarak gelişmeye başladıkları ilk yıllarda, gerek Volos ve gerekse Mersin'de, iskele, rıhtım, liman gibi deniz ulaşımını geliştirmeye yönelik yatırımlar söz konusu olmuş ve buna paralel olarak, her iki kentte de bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları gibi ticari faaliyete yönelik yapılar, konaklama ihtiyacını karşılamak üzere otel, iletişim sağlamaya yönelik postane, telgrafhane gibi giderek çeşitlenen kullanımlar kendini göstermiştir.

Benzer biçimde her iki kentte de, başta deniz ticareti olmak üzere, finans ve sigortacılık gibi, deniz ticaretiyle doğrudan ilişkili sektörel uzmanlaşmalar ve ticari etkinlikteki çeşitlilik artmış, bu da, iskelelerle ilişki içinde ticaret meydanlarını, belli iş kollarında gruplaşan ticari alanları beraberinde getirmiştir. Örneğin Volos'ta, bugünkü Rigas Feraios Meydanı ve Mersin'de Gümrük Meydanı, birer kamusal mekân olmanın ötesinde, ticari etkinliğin de merkezi olmuştur.

Bütün bu gelişmeler ise nüfus çeşitliliğiyle birlikte yeni bir yaşam biçimi ve mekânsal örgütlenmeyi getirmiştir. Özellikle, sahip oldukları demografik çeşitlilik ile bu kentlerin, ekonomik farklılıkları ile bireylerin ait oldukları topluluklara dayalı farklılıklar, kentsel mekanda üst üste gelmiş ve kendine özgü bir kimlik üretmiştir (Symnelis, 2009, 206). Bu kendine özgü kimlik ve kentsel yapı, yalnızca Volos ve Mersin için değil, dönemin İzmir (Zandi-Sayek, 2012, 152-3; Pallini, 2010; Bugatti, 2013), Hayfa (Azarya, 2016), Selanik (Yerolympos, 1998; Pallini, 2010; Bugatti, 2013) ve İskenderiye (Pallini, 2010; Mohamed, 2014, 31) gibi başka liman kentleri için de geçerlidir. Dolayısıyla, kent kimliği ve kentsel gelişim dinamiklerinde, nüfusun büyüklüğü kadar bileşenleri de etkilidir. Volos ve Mersin'de, liman kenti kimliğinin önemli bir bileşeni olarak demografik yapı, ilk aşamada, gelişen liman faaliyetine paralel olarak farklı nüfus bileşenlerinden oluşurken, ulus-devletler sonrasındaki süreçle birlikte nüfus artmış ancak çeşitliliği azalmıştır.

14. James Waite [http://www.internationalsteam.co.uk/trains/greece02.htm] Erişim Tarihi (14 Mart 2016).

15. Kentin demografik olarak çeşitlilik gösterdiği bu ilk aşamada, söz konusu çeşitliliği farklı kaynaklardan izlemek olanaklı olmakla birlikte, yerleşimin idari sınırlarındaki değişimler nedeniyle nüfus verilerinde farklılıklar görülmektedir. Kentin gelişmeye başladığı 1800'lü yıllardaki yerleşik alan, yaklaşık olarak bugünkü kent merkezi sınırları içinde kalan alandır. Ancak, gerek resmi kayıtlarda gerekse gezginlerin anlatılarında, nüfus bilgilerine bu detayda ulaşmak olanaklı değildir. Bu nedenle, söz konusu nüfus verileri, ancak bileşenleri ve genel içindeki oranları üzerinden değerlendirildiğinde anlam kazanmaktadır.

Mersin'de ilk aşamada, 1860'lı yıllarda Suriye'de yaşanan iç savaş nedeniyle gelen Maruni nüfus, Kırım Savaşı sonrasında Adana Ovası'na yönelen göç, pamuk üretiminin bölgede geliştirdiği iş olanaklarının etkisi ile Anadolu'dan gelen göçler, Adalar ve Kapadokya bölgesinden gelen Rum nüfus, ayrıca Katolikler ve Ermeniler, demografik yapının bileşenleri olmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004, 77). Kaynaklarda (Yorulmaz, 2004, Adıyeke ve Adıyeke, 2004, Bozkurt, 2001) farklılıklar olsa da kentte, Müslüman nüfusun yanı sıra, Ortodoks Rum, Katolik Rum, Ortodoks Ermeni, Katolik Ermeni, Musevi, Süryani, Protestan, Latin, Keldani, Yakubi, Maruni gibi pek çok nüfus grubu birlikte yaşamaktadır (15).

16. 1927 Yılı Genel Nüfus Sayımına ilişkin ilk sayım sonuçları, yalnızca cinsiyet ayrımına göre açıklanmış, nüfusun anadil ve tabiiyete göre bölünüşü, diğer nitelikleri ile birlikte 1929 yılında yayımlanmıştır (Detaylı bir değerlendirme için bakınız.: Tamer, A. ve Çavlin Bozbeyoğlu, A. (2004) 82).

17. 1935 Yılı Nüfus Sayımı (1937) Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Direktörlüğü, Genel Nüfus Sayımı, Hüsnütabiat Basımevi, İstanbul; 75(27) 21.

18. 1950 ve 1955 Nüfus Sayımlarında, kentte hala farklı inançlardan toplulukların varlıklarını sürdürdükleri ancak sayılarının oldukça azaldığı görülmektedir.

19. Hastaoglou-Martinidis (2004, 46), İonia Bölgesi'ndeki başka kalelerde de görüldüğü gibi, Volos Kalesi'nin etrafında Yahudi nüfusun yaşadığını, ancak söz konusu nüfusun 1840'lardan sonra yeni gelişen şehre taşındığını ve kale içinde Hıristiyan nüfus bulunmadığını belirtmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu sonrasında, 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımı sonuçlarında nüfus bileşenlerine ilişkin detaylı bilgi bulunmamasına rağmen (16), 1935 ve 1945 yıllarındaki nüfus sayımları kentte, anadili Rumca, Yahudice, Arapça ve Ermenice olan, Katolik, Ortodoks, Protestan, Gregoryan ve Musevi nüfusun varlıklarını sürdürdüğünü göstermektedir (17). Ne var ki, kentin nüfusu düzenli olarak artarken, demografik yapıdaki çeşitlilik, sayısal ve oransal olarak giderek azalmıştır (18).

Volos'ta ise 1800'lü yıllarda kale içindeki yerleşimde, yaklaşık 150 Müslüman aile ile limanda çalışan ve kalenin dışında yaşayan önemli bir Yahudi nüfus bulunmaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 46) (19). 1844 yılında başlayan yeni şehrin inşası sonrasında ise kentteki nüfus bileşenlerine Hıristiyanlar eklenmiştir. Kentte artık, Müslüman, Yahudi ve Rumların yanı sıra Katolik nüfus da yaşamaya başlamış ve 1887 yılında Katolik Kilisesi inşa edilmiştir. 1881 yılında Yunan Devleti'nce yapılan ilk nüfus sayımına göre kentte, Hıristiyan, Yahudi ve Müslüman nüfus yaşamaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 54). 1897-1898 arasındaki Türk-Yunan mücadelesi sonrasında kentte, kale ve çevresinde yaşayan 70 kadar Müslüman nüfus, Katolik Avrupalılar, Yahudiler ve Rumlar bulunmaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 72; Roussos-Milidonis, 2004, 196).

1920'li yıllardan itibaren yaşanan iç göç dalgasıyla, kentin yalnızca nüfus dengeleri değişmemiş aynı zamanda, kentsel mekana yeni göçmen mahalleleri eklenmiştir. Öyle ki, iki Dünya Savaşı arası dönemde Volos'ta, geniş sanayi alanları ve tamamen işçi sınıfının yaşadığı göçmen bölgeleri, kentin görünümünün temel öğeleri haline gelmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 79; Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, 16). Öte yandan, 1924 yılında, Türkiye ile yapılan nüfus mübadelesi ile az sayıdaki Müslüman nüfusun da kentten ayrılması ile birlikte demografik yapı büyük ölçüde değişmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 160).

Demografik yapının değişimi kentsel mekanda da çeşitli değişimler yaratmıştır. Örneğin Mersin'in on dokuzuncu yüzyıldaki kentsel gelişiminde, tıpkı İzmir'de olduğu gibi (Bilsel, 2009, 145), farklı coğrafyalardan gelen nüfus, kendi aralarında sürdürdükleri ilişkiler doğrultusunda, kendi yaşam biçimlerine uygun kentsel çevreyi üretmiş, bu alanlarda kendi inançları doğrultusunda dini ve eğitim yapılarını inşa etmişlerdir. Birbirine oldukça yakın mesafelerde ve tarihlerde kentte, Ortodoks, Katolik, Musevi, Protestan, Maruni, Müslüman topluluklara ait çok sayıda dini yapı yapılmıştır. Söz konusu dini yapıların konumları, ilgili topluluğun ikamet ettiği kentsel alanlara işaret etmesi açısından önemlidir. Katolik ve Maruni Kilisesi, kentin doğusunda ve ticari faaliyetin en yoğun olduğu Frenk Mahallesi'nde, Arap Ortodoks Kilisesi, ağırlıklı olarak Arap nüfusun yaşadığı Kiremithane Mahallesi'nde, Rum Kiliseleri ise yine daha çok Rumların ikamet ettiği kentin kuzeyinde yer almış, kentteki demografik çeşitlilik, kentsel mekanda somut olarak kendini göstermiştir (Selvi Ünlü, 2007, 228).

Mersin'in bir liman kenti olarak ortaya çıkışında, kimliğinin önemli bir bileşeni olan demografik çeşitlilik, Cumhuriyet'le birlikte başlayan ve etkileri 1940'lı yıllar sonrasında görülen dönemde büyük ölçüde kaybolmuştur. Adıyeke ve Adıyeke (2004, 78), kentteki demografik yapının değişiminde Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın önemli bir dönüm noktası olduğunu, özellikle 1924-1925 yıllarında gerçekleşen nüfus mübadelesi ile kentteki Rumların ayrıldığını ve bunun karşılığında Selanik ve Girit'ten

20. Emgili (2004, 189), Mersin'e mübadele ile gelen nüfusun sosyo-ekonomik yapısının, kentten giden Rum ve Ermeni mübadillerle karşılaştırılmayacağını, gelen nüfusun daha çok hayvancılık ve tarımla uğraşan kırsal kökenli bir nüfus olduğunu dile getirmektedir.

21. Örneğin, 1876 yılında inşa edilen Maruni kilisesinin hizmet verdiği Uray Caddesi'ndeki yapı günümüzde de ayakta. Ne var ki, 1952 yılına kadar açık kalan kilise, cemaatinin azalması ve papaz bulunamaması nedeniyle bu tarihten itibaren ibadete kapatılmış ve 1986 yılında camiye dönüştürülmüştür. Eski adı ile Frenk Mahallesi olan Nusratiye Mahallesi'ndeki yapı günümüzde, Nusratiye Cami adıyla hizmet vermektedir. Ayrıca Develi (2001), Kurtuluş Savaşı sonrasında cemaati kalmayan Ermeni Ortodoks Kilisesi'nin yanında bir Ermeni Okulu'nun bulunduğunu ve günümüzde yıkılmaya terk edilmiş durumda olduğunu belirtmektedir. Bakınız.: "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, 220 ve Develi (2001) *Dünden Bugüne Mersin 1836-199*, *Mersin Ticaret ve Sanayi Odası*, Mersin; 105.

Müslüman nüfusun getirilerek kente yerleştirildiğini (Emgili, 2004, 93), öte yandan 1940'lardaki Varlık Vergisi uygulamasının da kentteki gayrimüslim nüfusun azalmasında etkili olduğunu belirtmektedir. Yalnızca söz konusu nüfus mübadelesi ile Mersin'den göç eden Ortodoks Rum nüfusu 2000'i aşkındır ve bu da kentin nüfusunu homojenleştirmiştir (Emgili, 2004, 187).

Farklı nüfus bileşenlerinin 1920'li yıllara kadar üretmiş oldukları yapı çevrenin pek çok bileşeni, kent merkezindeki varlıklarını sürdürmekle birlikte, 1900'lü yıllarda özellikle ticari etkinlikte söz sahibi olan toplulukların giderek azalmasının (20), farklı inançlara ait dini yapılar ve/ya eğitim kurumlarının bazılarının kapatılması, kullanım biçiminin değişmesi ya da yıkılması gibi, kentsel mekânı doğrudan etkileyen sonuçları olmuştur (21).

Benzer biçimde Volos'ta da, 1897-1898 arasındaki Türk-Yunan mücadelesi sonrasında sayıları zaten azalmış Müslüman nüfus, 1924 yılından itibaren tamamen silinmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 160). Söz konusu değişim, kentsel mekânda da somut olarak kendini göstermiş ve kentin merkezi artık doğudaki Aghios Nicholas Kilisesi ve çevresine kaymıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 66). Varlıklı Yunan ve yabancı tüccarlardan oluşan kentli sınıfın evlerinin yanı sıra pek çok yeni kullanım bu alanda yer almıştır. Yeni gelişen bu alanda, Hıristiyan nüfusun yanı sıra Yahudi nüfus da bulunmaktadır. Ancak, 1935 yılında en yüksek sayıya ulaşan Yahudi nüfustan 1990'lı yıllarda yalnızca 120 kişi kalmış, çoğu İsrail ya da Amerika'ya göç etmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 67).

Dolayısıyla her iki kent de, demografik çeşitlilik ve beraberindeki, farklı kültür ve inançların yapı ve kullanımlarını barındıran bir liman kentinden, tek ulusun egemen olduğu bir demografik ve mekânsal yapıya sahip kentlere dönüşmüşlerdir. Günümüzde kentin mekânsal kimlik bileşenleri, Volos'ta neoklasik üslubun örnekleri olan yapılar ve Rum Ortodoks kiliseleri iken, Mersin'de ise hala kullanımda olan iki kilise dışında, Türkiye'deki herhangi bir kentten farklı olmayan yapı ve kullanımlarıdır.

Her iki kentte de mekânsal yapının, kapitalist ilişkiler ve ticaretin gereksinimleri, yerelin değişen talepleri ve her ikisinin çıkar ittifakları doğrultusunda, liman ve ticaret işlevine yönelik yatırımlarla geliştiği aşamada kentsel mekân, aşağıdan yukarıya doğru ve değişen üretim biçim ve ilişkilerinin beklentileri doğrultusunda, plansız ve anlık ilerleyen bir süreçle şekillenmiştir.

Ancak Yunan Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte, kentsel mekana yönelik ilk planlı müdahaleler kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin Volos'ta, kentin Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir yıl sonra, 1882 yılında ve Mersin'de ise Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra, 1938 yılında ilk planlama faaliyeti gerçekleşmiştir. Ulus-devletlerin kurulması sonrasında gerçekleşen söz konusu mekânsal müdahale girişimleri, gerek Yunanistan ve gerekse Türkiye örneğinde, hedeflenen radikal değişimi gerçekleştirilememiş, geçmişten gelen mekânsal izler büyük ölçüde devam etmiştir.

Ancak izleyen süreçte, her iki kentte de, kentin denizle ilişkisini ve dolayısıyla liman kenti kimliğini doğrudan etkileyecek biçimde yapılan liman inşaatları ile geçmişten gelen kentsel yapı değişmeye başlamıştır. Volos'ta, 1983'te ve Mersin'de 1960'ta yapılan modern limanlar ile söz konusu kentler günümüzdeki mekânsal kurgularına büyük ölçüde ulaşmışlardır. Gerek Volos ve gerekse Mersin için, ulus-devlet politikalarının etkilerinin somut olarak kendini göstermeye başladığı bu

yeni dönemde, ülkenin kalkınma öncelikleri doğrultusunda şekillenen söz konusu yatırımlar ve projelerin yanı sıra, demografik açıdan giderek homojenleşen toplumsal yapı da eklenmiştir. Bu dönemde kimlik ve karakterini, uluslararası ticari ilişkiler, yabancı yatırımcı-yerel tüccar işbirliği ve sahip olduğu nüfus çeşitliliğine borçlu olan liman kentlerinde, iktisadi alandaki millileşme politikalarının yarattığı değişimin yanı sıra, ulusal kimliğe vurgu yapan politikalar ve nüfus mübadelesi gibi demografik yapının homojenleştirilmesine yönelik uygulamalarla kentsel mekânın yeniden düzenlenmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu aşamada, ulusal köklere gönderme yapan yeni mimari dilin kent imgesinde egemen hale gelmesi ve Batılı anlamda modern şehri kurmak üzere hazırlanan kent planları ile başlayan sürecin somut sonuçları görülmeye başlanmıştır. Yunanistan ve Türkiye arasındaki nüfus mübadelesi ile liman kenti kimliğinin ayrılmaz bir parçası olan demografik çeşitliliğini büyük ölçüde yitiren Volos ve Mersin’de bu süreçte, ulusal politikaları ve kökleri esas alan yapı ve mimari biçimler, kentin en görünür kamusal mekanlarında ve kıyı şeridinde yerini almıştır.

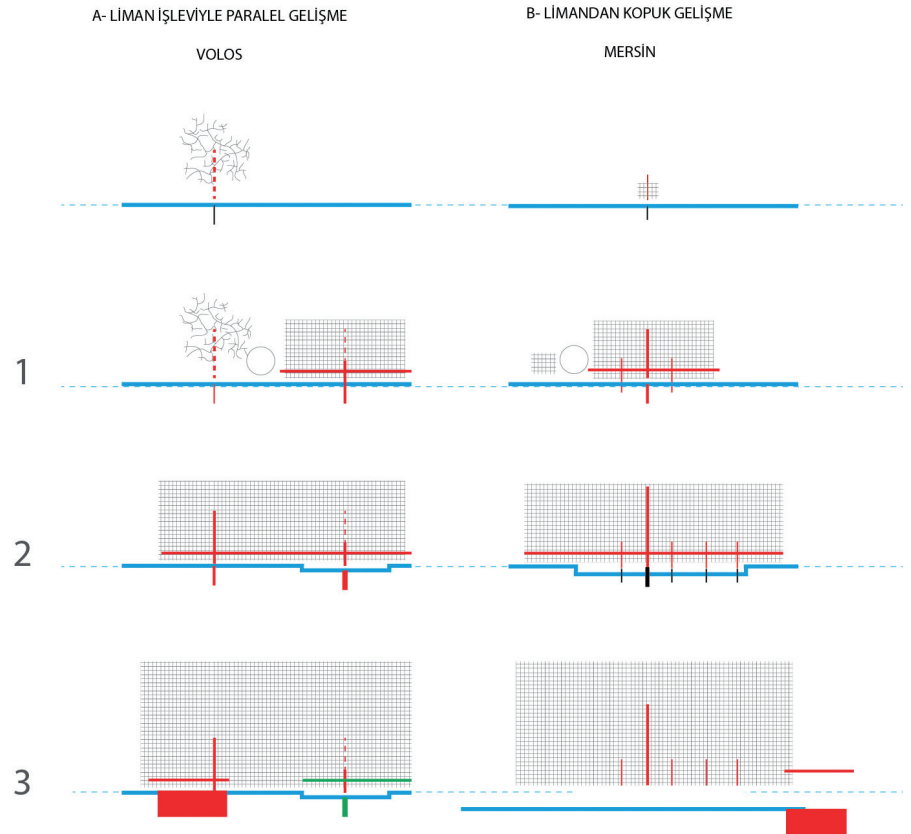
Bütün bu değişimlerden sonra, Volos’ta, liman etkinliği biçim değiştirmiş olmakla birlikte, kentin denizle kurduğu ilişki, zamanın gereksinimleri doğrultusunda yeniden biçimlenmiş, deniz dolgusunun Mersin’deki gibi kent-deniz ilişkisini koparacak ölçekte olmaması, kıyının biçim değiştirmekle birlikte hala kamusal nitelikli kullanımının sürdürülmesini sağlamıştır. Oysa Mersin’de, 1960’lı yıllarda modern limanın inşası ile liman kenti kimliğinin önemli bir parçası olan deniz-kent ve konut-ticaret ilişkisi doğrultusunda gelişen kentsel mekan kurgusu büyük ölçüde bozulmuştur. Kentin doğusunda, içe kapalı ve kentten kopuk olarak inşa edilen modern limanla birlikte, liman kentinin, limanı ve denizi referans alan yapısı ortadan kalkmış, Matveyevic’in, limanın yalnızca bir araç olduğu “limanı olan kent” tanımına uyan yeni bir yapı ortaya çıkmıştır (Kolluoğlu ve Toksöz, 2015, 8). Dolayısıyla Volos, ilk aşamada bir liman kenti olarak belirip, ikinci aşamada değişen kullanım biçimine karşın liman kenti kimliğini sürdürürken Mersin, tıpkı Volos gibi ilk aşamada bir liman kenti olarak ortaya çıkıp ikinci aşamada ise “limanı olan bir kente” dönüşmüştür (Selvi Ünlü, 2016, 233).

Süreçler ve Aşamalar

Çalışma kapsamında incelenen kentler dikkate alındığında, kentsel yapının gelişimi ve liman kenti kimliğindeki değişimin, üç aşamada gerçekleştiği görülmektedir. İlk aşama, başta demiryolları olmak üzere, çeşitli imtiyazlarla gerçekleşen bölgesel ölçekli altyapı yatırımları ve Osmanlı’nın modernleşme girişimlerinin birlikte şekillendirdiği gelişmelerle ilerlemiştir. Bu aşamada söz konusu kentlerde, uluslararası şirketlerin temsilcilikleri ve acenteleri faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu şirketlerin yerel girişimci ve tüccarlarla kurduğu ortaklıklar, tarımsal üretimde ve ticaret hacminde artış, özellikle deniz ticaretine ve finansla dayalı bir uzmanlaşmanın gelişmesini beraberinde getirmiştir. Bu aşamada söz konusu kentler, doğrudan kıyı ve liman etkinliğine dayalı bir mekânsal kurgu ile gelişmiş, henüz modern bir limana sahip olmamakla birlikte, Volos’ta olduğu gibi körfezin ve Mersin’de olduğu gibi çok sayıda iskele ile bütün bir kıyının liman işlevi üstlendiği bir yapı ile şekillenmişlerdir. Yine bu aşamada, Volos’ta olduğu gibi, denize açılan sokakları ile yeni bir kentsel alan gelişirken, Mersin’de ise yine doğrudan denizle ilişki içinde olmak üzere yepyeni bir kentsel alan gelişmiştir.

Kapitalist üretim biçim ve ilişkileri ve Osmanlı modernleşmesi sürecinin kendine özgü koşullarında ilerleyen bu ilk aşamayı, kurulan ulus-devletler ile birlikte ikinci aşama izlemiştir. İncelenen örnekler açısından, özellikle kentsel mekâna yönelik yeni politika ve uygulamaların gündeme geldiği bu aşamada, ilk aşamadaki mekânsal yapı ve kurgu büyük ölçüde sürmüştür. Bunda, kurulan yeni ulus-devletlerin finansal ve kurumsal yapılarının henüz yeterince güçlü olmaması kadar söz konusu kentlerin, yerelin kendine özgü bağlamı içinde ve kentsel yaşam pratikleriyle güçlü biçimde yer etmiş geçmişten gelen ilişki mekânsal kurgusunun oluşturduğu direnç de etkili olmuştur.

Ancak üçüncü aşamaya gelindiğinde söz konusu devletlerin, ulusal öncelikler ve roller doğrultusunda kentsel mekâna yönelik müdahalelerinin somut sonuçları görülmeye başlanmıştır. Örneğin Volos için 1960'ların ortasından itibaren, ulusal ölçekli ulaşım ve sanayi yatırımları çerçevesinde, kapsamlı liman projeleri gündeme gelmiş, kentin sanayi, ticaret ve turizm potansiyelini harekete geçirmeye yönelik bir dizi müdahale öngörülmüş ve Volos, 1983 yılında günümüzdeki biçimini alan limanıyla, turizm ve hizmet sektörü ile kültürel altyapıya yönelik yatırımlarla gelişmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 160, 166). Bu aşamada, eski kentin ana iskelesi modernize edilerek liman işlevini sürdürürken, yeni şehrin ana iskelesi ise yolcu limanı olarak hizmet vermeye başlamıştır. Böylece Volos'ta, kıyıda iş bölümüne dayalı bir uzmanlaşma ile denizle ilişkiyi esas alan mekânsal kurgu devam etmiş, yolcu iskelesi ve ardındaki kentsel alanın ikinci



Resim 28. İki liman kentinde kent-liman ilişkisi uyarınca ortaya çıkan kentsel gelişim biçimleri.

aşamadan itibaren geçirdiği işlevsel değişimle kent-deniz ilişkisi, Volos'un ulusal düzeyde belirlenen roller ve gelişim biçimiyle uyum sağlayacak biçimde yeniden düzenlenerek sürdürülmüştür.

Mersin'de ise üçüncü aşama, Volos'tan farklı biçimde gerçekleşmiş, modern limanın kentten koparılarak, içe kapalı bir şekilde inşa edilmesiyle, kentin geçmişten gelen ve mekânsal pratiklerle şekillenen ilişkisel kurgusu önemli ölçüde parçalanmıştır. Ulusal ölçekte önemi giderek artan ve özellikle Türkiye'nin Ortadoğu ile ticaretinde birincil önem taşıyan bir liman işlevi üstlenen Mersin'de, modernize edilen liman, kentin bir bütün olarak liman işlevini üstlenen kıyı bölgesindeki iskelelerin yıkılması ve yapılan dolgu ile kent-deniz ilişkisini geri dönülmez biçimde koparmıştır. Bu da Mersin'in, Volos'ta olduğu gibi, değişen gereksinimler doğrultusunda ancak, yerelin kendine özgü niteliklerini dikkate alan bir değişimle liman kenti kimliğini sürdüren bir kent olarak değil, "limanı olan bir kent" olarak şekillenmesine yol açmıştır (Selvi Ünlü, 2016, 233) (**Resim 28**) (**Tablo 1**).

		VOLOS	MERSİN
BİRİNCİ AŞAMA	KİMLİK	Teselya Ovası'nın Limanı	Çukurova'nın Limanı
	KENTSEL YAPI	Pagasitikos Körfezi'ne açılan ana caddesiyle, kale içinde Osmanlı yerleşim dokusu	Birkaç iskele
İKİNCİ AŞAMA	KİMLİK	Liman Kenti	Liman Kenti
	KENTSEL YAPI	Kalenin doğusunda, kıyıda gelişen ve denize dik açılan sokaklarıyla yeni şehir, kale ve ikisi arasındaki ticari merkezle gelişen ilişkisel mekânsal kurgu	Kıyıya paralel gelişen ana cadde ve onu dik keserek denize açılan sokaklardan oluşan ilişkisel mekânsal kurgu
		Ana iskele ve demiryolu ilişkisi 1882 Planı sonrası ilişkiselliğini sürdüren mekânsal yapı	Ana iskele ve demiryolu ilişkisi 1938 Planı sonrası ilişkiselliğini sürdüren mekânsal yapı
ÜÇÜNCÜ AŞAMA	KİMLİK	Liman Kenti	Limanı Olan Kent
	KENTSEL YAPI	Eski ve yeni şehrin birleştiği, ızgara dokulu homojen bütün İskeleler arasında işlevsel farklılaşma Kıyıda yerini kamusal kullanımlara bırakan işlevsel değişim Kent-deniz ilişkisini sürdüren kıyı kullanımı	Modern limanın inşası ile parçalanmış ilişkisel kurgu İskelelerin ortadan kalkmasıyla kopan kent-liman ilişkisi Kıyıya yapılan dolgu ve kent-deniz arasından geçirilen taşıt yolu ile referanslarını yitiren işlevsel ilişki

Tablo 1. Volos ve Mersin'in liman kenti kimliği üzerinde etkili olan kentsel gelişimin üç aşaması.

SONUÇ

Bu çalışma, iki Doğu Akdeniz liman kentinden yola çıkarak, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadarki süreçte, Doğu Akdeniz liman kenti kimliğinin oluşumu ve geçirdiği değişimi açıklamayı hedeflemiştir. İncelenen örnekler dikkate alındığında, genel hatları ile dönem rasyonelleri, büyüme dinamikleri ve mekânsal gelişimleri açısından, söz konusu kentler ilk iki aşamada, kapitalist üretim ilişkilerince belirlenen rasyoneller doğrultusunda gelişip şekillenmiştir. Bu iki aşamada, her ne kadar kapitalizmin evrensel birikim beklentileri ve uluslararası mekânsal örgütlenmesi söz konusu olsa da, mekânsal yapının şekillenmesinde, yere ve bağlama özgü koşullar etkili olmuştur.

Söz konusu kentler, kapitalist üretim biçim ve ilişkilerinin, karın artırılmasına yönelik temel talebi doğrultusunda, liman işlevi ve denizle ilişkiyi güçlendiren bir mekânsal gelişimle ilk aşamada, birer liman olarak ortaya çıkmıştır. İkinci aşamada ise yine yerelin kendine özgü koşullarını, yani deniz ulaşımı ve tarımsal üretimi birleştiren özel konumlarıyla, içinde yer aldıkları bağlam doğrultusunda, liman kenti kimliğini güçlendiren, denizle ilişkiye dayalı çeşitli benzerlikler gösteren bir mekânsal kurguyla şekillenmişlerdir. Ulus-devletlerin kurulmasıyla mekana müdahaleler de bu aşamada başlamış ancak somut sonuçları üçüncü aşamadan itibaren ortaya çıkmıştır.

Üçüncü aşamada, kapitalizmin evrensel rasyonelleri ile ulusal idealler çatışmaya başlamış ve söz konusu kentlere liman kenti kimliği kazandıran kentsel yapıda değişim yaşanmıştır. Ancak çalışma kapsamında incelenen örnekler dikkate alındığında, bu değişimin liman kentlerinin mekânsal gelişiminde farklı biçimlerde gerçekleştiği görülmüştür. Söz konusu değişim, Volos örneğinde olduğu gibi ulusal rasyonellerin güçlü etkisiyle ya da Mersin örneğinde olduğu gibi, bağlamın irrasyonel yorumuyla farklı biçimlerde gerçekleşmiş, bu da söz konusu kentlerin kimliği üzerinde farklı etkiler yaratmıştır (**Tablo 2**).

İki Doğu Akdeniz liman kenti üzerinden yapılan bu çalışma ile on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadarki süreçte, kentsel mekanda ne tür değişimler yaşandığı ve bu değişimin söz konusu kentlerin kimliği üzerinde nasıl bir etkisi olduğu incelenmeye çalışılmıştır. Böyle bir inceleme ile söz konusu kentlere kimlik kazandıran mekânsal yapı ve gelişim süreçleri ortaya konmaya çalışılırken, ortaya çıkan farklılıklar ve yapılan mekânsal müdahalelerin söz konusu kimliği ne yönde etkilediği ve ne tür aşama ve süreçlerle gerçekleştiğine ilişkin bir

Tablo 2. Doğu Akdeniz liman kentlerinin mekânsal gelişim rasyonel ve dinamikleri.

	AŞAMALAR	DÖNEM RASYONELLERİ	BÜYÜME DİNAMİKLERİ	MEKANSAL GELİŞME
DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTİ	Birinci Aşama	Kapitalizmin Evrensel Birikim Beklentileri	Liman Kenti Olarak Ortaya Çıkış	Spontane Mekânsal Gelişim
	İkinci Aşama	Kapitalizmin Uluslararası Mekânsal Örgütlenmesinde Uluslararası İttifaklar	Benzer İktisadi Süreçler ile Benzeşerek Gelişme	Rasyonel Mekânsal Müdahaleler
	Üçüncü Aşama	Evrensel (Uluslararası)-Yerel (Ulusal) Geriliminin Artması	Ulusal Modernite ile Farklılaşma	İçselleştirilmiş Ulusal Rasyoneller (Volos Örneği) Bağlamın Irrasyonel Yorumu (Mersin Örneği)

çerçeve oluşturulmaya çalışılmıştır. Böylece, yalnızca incelenen kentler için değil, kendine özgü kimlik ve karakterini koruyarak varlıklarını sürdürmeleri açısından günümüz liman kentleri için de bir araştırma düzlemi oluşturmak amaçlanmıştır. Böylece, bu çalışmanın sınırları içinde elde edilen değerlendirme ve sonuçlar Akdeniz'in doğusu ve batısındaki başka liman kentleri için de yapıldığında, söz konusu sonuçlar derinleşip zenginleşebilecektir.

KAYNAKLAR

ABDÜLKADİR ŞAŞMAZER Arşivi

ADIYEKE, A. N., ADIYEKE, N. (2004) Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin, (der.) F. Özdem, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul; 69-89.

AKCAN, E. (2009) *Çeviride Modern Olan Şehir ve Konutta Türk Alman İlişkileri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

AKTÜRE, S. (1978) 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara.

ALİ MURAT MERZECİ Koleksiyonu

ARTAN, G. (2003) *Mersin Tarihi Kronolojisi*, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin.

ASLANOĞLU, İ. (2010) *Erken Cumhuriyet Mimarlığı 1923-1938*. Bilge Kültür-Sanat, İstanbul.

AZARYA, V. (2016) *Hayfa ve İzmir: İki Akdeniz Şehri Arasındaki Çarpıcı Benzerlikler*, Akdeniz Tarihi, Kültürü ve Siyaseti Sempozyum Bildirileri, Der. A. Y. Kaya, A. Sabuktay, D. Akyalçın Kaya, E. Akpınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Akdeniz Akademisi, İzmir Akdeniz Akademisi Tarih Kitaplığı-3, İzmir, 82-94.

BARKER, W. B. (1853) *Cilicia and Its Governors*, Cooke and Co, London.

BEAMONT, W. (1856) *A Diary of a Journey to the East in the Autumn of 1854*, Volume 2, published by Elibron Classics as a replica of copy Published in 1856 by Adamant Media Corporation.

BİLSEL, C. (1996) "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization", *METU JFA*, 16(1-2)13-30.

BİLSEL, C. (2000) 19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Kent Mekânının Başkalaşımı, *Ege Mimarlık*, (4) 34-7.

BİLSEL, C. (2009) İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası, *Ege Mimarlık*, (4) 12-7.

BİLSEL, C. (2009) Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru, *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, der. M. C. Symnelis, İletişim, İstanbul: 143-60.

BOZKURT, İbrahim (2001) *Salnamelerde Mersin*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.

BRAUDEL, F. (2007) *Bellek ve Akdeniz: Tarihöncesi ve Antikçağ*, çev. A. Berktaş, Metis Yayınları, İstanbul.

- BUGATTI, E. (2013) Urban Identities and Catastrophe: İzmir and Salonica at the end of The Ottoman Empire, *The Geographical Review* 103(4) 498-516.
- CARMEL, A. (2011) *Ottoman Haifa-A History of Four Centuries under Turkish Rule*, I.B. Tauris, London, New York.
- CENGİZKAN, A. (2004) Ankara'nın İlk Planı 1924-25 Lörcher Planı, Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayıncılık, Ankara.
- Conzen Collection, Library of University of Birmingham.
- ÇELİK, Z. (1998) *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, çev. S. Deringil, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- DAVIS, E. J. (1879) *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and Parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, London.
- DAVISON, R. (2005) *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, çev. O. Akınhay, Agora Yayınları, İstanbul.
- DEVELİ, Ş. (2001) *Dünden Bugüne Mersin 1836-199*, *Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin*.
- DIMOGLU, A. (2003) City and Local Government: The Case of The Municipality Pagases (Volos), 1881-1944, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ionian Üniversitesi.
- DIMOGLU, A., MOURTZOUKOS, L. (2006) Volos Then and Now, Atina, Olkos.
- DRIESSEN, H. (2005) Mediterranean Port Cities: Cosmopolitanism Reconsidered, *History and Anthropology* 14(1) 129-41.
- DİNGEÇ, E. (1998) *19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- DORR, B. (1856) *Notes of Travel in Egypt, The Holy Land, Turkey and Greece*, J. B. Lippincott, Philadelphia.
- EMGİLİ, F. (2004) Mersin Mübadilleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- FUHRMANN, M., KECHRIOTIS, V. (2009) The late Ottoman Port-cities and Their Inhabitants: Subjectivity, Urbanity, and Conflicting Orders, *Mediterranean Historical Review*, 24(2) 71-8.
- GINIO, A. (2006) Akdeniz düşüncesi: Henri Pirenne, Shelomo Dov Goitein ve Fernand Braudel, der. E. Özveren, O. Özel, S. Ünsal, K. Emiroğlu, *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, İletişim Yayınları, İstanbul; 29-44.
- GOFFMAN, D. (2000) İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul*, der. E. Eldem; D. Goffman; B. Masters, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul; 88-151.
- GOUNARIS, C. B. (1994) Selanik, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, der. Ç. Keyder; Y. E. Özveren; D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul; 103-20.
- HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V., KAFKOULA, K., PAPAMICHOS, N. (1993) Urban Modernization and National Renaissance: Town Planning in 19th Century Greece, *Planning Perspectives*, (8) 427-69.

- HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V. (2004) Foundation and Evolution of the New City During the 19th Century, *Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 43-60.
- HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V. (2007) *Volos: Portrait of the City from the 19th Century to Today*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos.
- HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V. (2011) Urban Aesthetics and National Identity: The Refashioning of Eastern Mediterranean Cities between 1900 and 1940, *Planning Perspectives* 26(2) 153-82.
- HAKİM, B. S. (2008) Mediterranean Urban and Building Codes: Origins, Content, Impact, and Lessons, *Urban Design International*; 13, 21-40.
- ILBERT, R. (2006a) Dünyaya Açık Bir Akdeniz'in Simgesi, *Geçici Bir Hoşgörü Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960*, der. R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun, İletişim Yayınları, İstanbul; 9-15.
- ILBERT, R. (2006b) Bir Kentlilik Biçimi, *Geçici Bir Hoşgörü Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960*, der. R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun, İletişim Yayınları, İstanbul; 19-45.
- KARAGÜLLE, H. M. (1939). Mersin Liman Ehemmiyeti ve Faaliyeti. *İçel*, 2(14-5) 4-5.
- KASABA, R. (2005) *Dünya İmparatorluk ve Toplum*, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- KASABA, R. (1994) İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, der. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1-22.
- KATSIARDI-HERING, O. (2011) City-Ports in the Eastern and Central Mediterranean from the Mid-Sixteenth to the Nineteenth Century: Urban and Social Aspects, *Mediterranean Historical Review* 26(2) 151-70.
- KEYDER, Ç., ÖZVEREN, Y. E., QUATERT, D. (1994) Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler, der. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları., İstanbul; 121-55.
- KOLLUOĞLU B., TOKSÖZ, M. (2015) Doğu Akdeniz'in Haritalandırılması: Ticaret Kentleri Kartografyasına Doğru, Der. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.:1-16.
- KOLODNEY, Z., KALLUS, R. (2008) From Colonial to National Landscape: Producing Haifa's Cityscape, *Planning Perspectives* (23) 323-48.
- LANGLOIS, V. (1947) *Eski Kilikya*, çev. M. R. Balaban, Yeni Mersin, Mersin.
- LEONTIDOU, L. (2006) *The Mediterranean City in Transition Social Change and Urban Development*, Cambridge University Press, Cambridge.
- LEYLEK, H. (2003) *Mersin Katolik Kilisesi-1853 (150. Yılında Katolik Kilisesi)*, Mersin.
- LIAPIS, K. (2004) The Castle of Volos the Focal Point of Historic Events (1423-1881), *Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal

- Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 17-32.
- LYNCH, K. (2010) *Kent İmgesi*, çev. İ. Başaran, İş Bankası Kültür Yayınları İnceleme Araştırma Dizisi, İstanbul.
- MASSY, P. H. H. (1905) Explorations in Asiatic Turkey, 1896 to 1903, *The Geographical Journal* 26(3) 272-303.
- MOHAMED, A. B. S. (2014) Alexandria's Social Environment Impact on Public Spaces, *Global Journal of Arts Humanities and Social Sciences*, 2(6) 29-43.
- Municipal Center for Historical Research and Documentation Center (DIKI), Volos.
- ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar) (1992) Tarihten Güncele Mersin, Mersin Belediyesi, Mersin.
- OWENS, E. J. (2000) *Yunan ve Roma Dünyasında Kent*, çev. C. Bilsel, Homer Yayınları, İstanbul.
- ÖZVEREN, E. Y. (1994) Beyrut, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, der. Ç. Keyder, E. Y. Özveren, D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul; 75-102.
- ÖZVEREN, Y. E. (2012) Geçmişten Geleceğe Akdeniz Dünyası, der. F.Yenişehirlioğlu, *Akdeniz Uygarlıkları Sanatı*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir; 2-23.
- PACE, G. (2002) Ways of Thinking and Looking Mediterranean City, Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo, MPRA Paper No. 10511, [<http://mpra.ub.uni-muenchen.de/10511/>], Erişim Tarihi (10.05 2015);11.
- PALLINI, C. (2010) Geographic Theatres, Port Landscapes and Architecture in the Eastern Mediterranean: Salonica, Alexandria, İzmir, *Cities of The Mediterranean From The Ottomans to The Present Day*, der. B. Kolluoğlu, M. Toksöz, I.B. Taurus, London, NewYork; 61-77.
- PALIOURAS, D. (2004) Aspects of Architecture in Volos, *Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal Center for Historical Research and Documentation Center, Volos; 77-92.
- PAMUK, Ş. (1994) *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- RELPH, E. (2007) On The Identity of Places, *Urban Design Reader*, der. M. Carmona, S. Tiesdell, Elsevier, London; 103-107.
- RISK, H. (1853) *The Thistle and The Cedar of Lebanon*, Wertheimer, London.
- ROLLESTON, G. (1856) *Report on Smyrna*, George Eyre and William Spottiswoode, London.
- ROUSSOS-MILIDONIS, V. (2004) The Catholic Community of Volos, *Volos 1881-1955 The City and The People*, Municipal Center for Historical Resesarch and Documentation Center, Volos; 195-206.
- SAMİ, Ş. (1996) *Kâmûsu'l -Alâm*, Kaşgar Neşriyat, Ankara.
- SELVİ ÜNLÜ, T. (2007) *19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi*, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.

- SELVİ ÜNLÜ, T. (2009) Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim, TMMOB Şehir Plancıları Odası, *Planlama Dergisi*, (3-4) 5-26
- SELVİ ÜNLÜ, T. (2016) *On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekanın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- SYMRNELIS, M. C. (2009) *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, İletişim, İstanbul.
- TAMER, A., ÇAVLIN BOZBEYOĞLU, A. (2004) 1927 Nüfus Sayımının Türkiye'de Ulus Devlet İnşasındaki Yeri: Basında Yansımalar, *Nüfusbilim Dergisi*, (26) 73-88.
- TANKUT, G. (1990) *Bir Başkent'in İmarı*, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler (2009) *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin; 257-305.
- TEKELİ, İ. (1998) Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, der. Y. Sey, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 1-24.
- TEKELİ, İ. (2011) *Tasarım, Mimarlık ve Mimarlar*, İlhan Tekeli Toplu Eserler-16, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- TOKSÖZ, M. (2006) Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, (21) 97-110.
- ÜNLÜ, T., LEVENT, T. (2005) Mersin'de Kentsel Mekanın Biçimlenmesinde Jansen Planının Etkileri, *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II*, Mersin Üniversitesi, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:14, Mersin; 160-175.
- ÜNLÜ, T. (2009) Mekânsal Planlamanın Kentin Biçimlenmesine Etkisi: Mersin Örneği, TMMOB Şehir Plancıları Odası, *Planlama Dergisi*, (3-4) 27-42.
- ÜNLÜ, T., SELVİ ÜNLÜ, T. (2012) *Gelişen Ticaret Değişen Kent: Mersin 1850-1950*. Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin.
- YENİŞEHİRLİOĞLU, F., Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyeleri (1995) *Mersin Evleri*, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- YENİŞEHİRLİOĞLU, F. (2004) Mersin Evleri, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, der. F. Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul; 177-89.
- YENİŞEHİRLİOĞLU, F. (2010) Urban Texture and Architectural Styles after Tanzimat, *Economy and Society Both Shores of The Aegean*, der. L. T. Baruh, V. Kechriotis, Alpha Bank, Athens; 487-526.
- YERASIMOS, S. (1999) Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, der. P. Dumont, F. Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul; 1-18.
- YEROLYMPPOS, A. (1993) A New City for a New State. City Planning and the Formation of National Identity in the Balkans (1820s-1920s), *Planning Perspectives*, (8) 233-57.

- YEROLYMPOS, A. (1998) Thessaloniki (Salonika) Before and After 1917. Twentieth Century Planning Versus 20 Centuries of Urban Evolution, *Planning Perspectives* (3) 141-166.
- YEROLYMPOS, A. (1999) Tanzimat Döneminde Kuzey Yunanistan'da Şehircilik ve Modernleşme (1839'dan 19. Yüzyıl Sonuna), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, der. P. Dumont, F. Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul; 31-59.
- YORULMAZ, Ş. (2002) Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl), *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin; 2-14.
- YORULMAZ, Ş. (2004) Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918), *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, der. F. Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul; 317-33.
- YORULMAZ, Ş. (2005) Doğu Akdeniz'de Bir Cemaat Serüveni: Liman Kenti Olma Sürecinde Mersin'de Gelişen Maruni Taifesi, *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II*, Mersin Üniversitesi Yayınları No:14, Mersin; 68-95.
- WILSON, C. W. (1884) Notes on the physical and Historical Geography of Asia Minor, Made during Journeys in 1879-82, *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, New Monthly Series, 6 (6) 305-25.
- WYCHERLEY, R. E. (2011) *Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu* (4. Baskı), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- ZANDI-SAYEK, S. (2012) *Ottoman İzmir The Rise of a Port, 1840-1880*, Minneapolis, University of Minnesota Press, London.
- ZÜRCHER, E. J. (2015) *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Atatürk Türkiye'si'ne: Bir Ulusun İnşası Jön Türk Mirası*, çev. L. Yalçın, Akılçelen Kitaplar, Ankara.

Kısaltmalar

BCA.	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
CADN	<i>Centre des Archives Diplomatiques de Nantes</i> , Syrie-Liban versment, Cilicie (inventories no 3 et 4)
Çev.	Çeviren
Dosya no	Dosya Numarası
G. no	Gömlek numarası
İ..MVL	İrade-Meclis-i Vala
M.	Miladi
s.	Sayfa
TŞS.	Tarsus Şeriye Sicilleri

Received: 19.08.2015; Final Text: 21.07.2017

Keywords: Eastern Mediterranean Port
Cities, Modernity, Identity, Mersin, Volos.

CHANGING URBAN IDENTITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN PORT CITIES FROM THE OTTOMAN PERIOD TO THE NATION-STATE: THE CASE OF MERSİN AND VOLOS

Eastern Mediterranean port cities had been the spaces of change during the nineteenth century, when Ottoman Empire was practicing a modernization process depending on new settling commercial relations to the industrialized core. Economical, social and political changes in this period resulted in the advent of new land use units within urban form. The built environment was subject to changes through interventions of different actors, local and central, in a relational way through their varying needs and expectations.

Urban identity of port cities, depending on social diversity and architectural distinctiveness, significant transformations occurred with the interventions of nation-states, since urban space became a medium to create a new identity. In this period, implementation of new large-scale infrastructure projects, such as port areas, resulted in breaking the powerful relations between the sea and the city that were settled in the previous periods. Whereas these investments dismantled the relational space, produced through the components of identity that gave their character to port cities, the relational positioning of different land uses in urban form and the coherent urban structure they produced were disappeared

In this study, changing identity of Eastern Mediterranean port cities is investigated through a comparison between Mersin and Volos, two cities of a similar scale. Being a part of two different nation states -Turkey and Greece- their changing identity and characteristics of the built environment are scrutinized through an exploration into the spatial politics of nation states, and the changes in the local distinctiveness of port cities, needs and expectations of local actors, and the components of their identity and character are questioned.

OSMANLI'DAN ULUS-DEVLETE DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKANA MÜDAHALE VE KENT KİMLİĞİNDEKİ DEĞİŞİM-MERSİN VE VOLOS ÖRNEĞİ

Akdeniz'in doğusundaki pek çok liman kenti, 19. yüzyılda değişen üretim ve ticaret ilişkileri ile Osmanlı'da süren modernleşme girişimleri sonucunda hızlı bir değişimin mekânı olmuştur. Değişen üretim biçimleri ve ilişkilerine bağlı olarak söz konusu kentlerde yeni kentsel kullanımlar ortaya çıkmış ve kentsel mekân, yerelin gereksinimleri doğrultusunda ve yerel inisiyatiflerle ilişkili biçimde yeniden şekillenmiştir. Bu süreçte, yeni bir ulus ve bu ulusun mekânını yaratma ideali, kimlik ve karakterini, çeşitliliğe dayalı sosyal ve mekânsal yapılardan alan liman kentleri için önemli bir değişimi beraberinde getirmiştir. Bu dönemde, liman kentlerinin denizle kurdukları ilişki, rıhtım ve liman gibi büyük ölçekli yatırımlarla kopmuş, kentsel mekânda ilişkisel olarak yer alan kullanımlar bütünlüklerini kaybetmeye başlamıştır. Mekândaki ilişkiselliği parçalayan, geçmişten gelen kimlik ve karakter bileşenlerinin referanslarını ortadan kaldıran bu müdahaleler ise liman kentlerinde oldukça hızlı ve belirgin biçimde yaşanmıştır.

Bu çalışma ile yukarıdaki tespit ve öngörüler, Doğu Akdeniz'de benzer ölçekte iki liman kenti olan Mersin ve Volos örnekleri için tarihsel bir perspektifle ve karşılaştırmalı olarak ele alınmaktadır. Türkiye ve

Yunanistan gibi iki farklı ulus-devlet sınırları içindeki bu iki liman kentinde, her iki ulus-devletin kendi modernleşme projeleri doğrultusunda uygulamaya koyduğu mekânsal politikaların, kentsel mekânda nasıl bir değişim yarattığı tartışılmaktadır. Bunun yanı sıra söz konusu mekânsal politikaların yerin kendine özgü nitelikleri ve kimlik bileşenleri ile yerel dinamiklerin gereksinim, talep ve beklentilerini dikkate alıp almadığı sorgulanmaktadır. Ayrıca bu uygulamaların, Doğu Akdeniz liman kentlerinin kimliğine ve önemli bir kimlik bileşeni olan kamusal mekâna yaptığı etkiler üzerinde durulmaktadır.

TÜLİN SELVİ ÜNLÜ; B.CP., M.Sc., PhD.

Received her bachelor's degree in city and regional planning from Gazi University in 1995 and master's degree on history from Mersin University in 2007. Earned her PhD degree in city and regional planning from Dokuz Eylül University (2016). Research interests include Mediterranean port cities, urban history and oral history. selvitulin@gmail.com

EMEL GÖKSU; B.CP., M.Sc., PhD.

Received her bachelor's degree in city and regional planning from Middle East Technical University in 1980 and master's degree from Middle East Technical University in 1985. Earned her PhD degree in city and regional planning from Dokuz Eylül University in 1990. Retired from Dokuz Eylül University, City and Regional Planning Department. Research interests include urban conservation, urban regeneration, urban history, oral history and modernity. eml.goksu@gmail.com