

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**19. YÜZYIL ANADOLU ŞEHİRSEL AĞI ve HİTERLAND İLİŞKİLERİ,
KAYSERİ ÖRNEĞİ**

METHİYE GÜL ÇÖTELİ

**DOKTORA TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
ŞEHİR PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. DR. ZEKİYE YENEN**

İSTANBUL, 2011

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**19. YÜZYIL ANADOLU ŞEHİRSEL AĞI ve HİTERLAND İLİŞKİLERİ,
KAYSERİ ÖRNEĞİ**

Methiye Gül ÇÖTELİ tarafından hazırlanan tez çalışması 24.11.2011 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda **DOKTORA TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Zekiye YENEN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Fulin BÖLEN

İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. İclal DİNÇER

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Yüksel DİNÇER

Galatasaray Üniversitesi

Prof. Dr. Tülay ARTAN

Sabancı Üniversitesi

ÖNSÖZ

Bu doktora tezinin yazım serüveninde ortaya çıkan en önemli zorluklar Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nde muhafaza koşulları uygun şartlarda olmayan Kayseri kentinin en erken tarihli (1882) haritasına erişim ve bu orijinal haritanın onarılması konusunda belediye yetkililerinin ikna edilmesidir. Bu konuda haritanın onarımının ve bakımının bilimsel koşullarda yapılmasının faydaları konusunda yetkililer ikna edilmiş ve bu yönde yapılacak işlemler için bürokratik işlemler konusunda yol gösterilerek haritanın Süleymaniye Kütüphanesi'nde onarımı (halen devam ediyor) sağlanmıştır. Böylece çalışmanın en önemli zorluğunun üstesinden gelindiği gibi en az bir araştırmacının doktora tezini tamamlanması kadar tatmin edici bir sonuç elde edilmiştir. Bu süreçte yönlendirici tutumu nedeniyle doktora tezinin danışmanı Prof. Dr. Zekiye YENEN'in önemli payı bulunmaktadır.

Yalnızca bu tezin danışmanı değil, aynı zamanda tez yazarının yoluna baş koyduğu ilim ve irfan çalışmalarının, ilmi disiplin ve sorumluluk davranışlarının mesleki ve usta öğreticisi olarak doktora tezi süresince entelektüel rehberliğini, yaratıcı fikirlerini, cesaretlendirici ve teşvik edici ilgisini cömertçe sergileyen Prof. Dr. Zekiye YENEN'e en içten ve samimi şükranlarımı sunarım.

Araştırma süresince yorum ve önerileri ile kıymetli katkılarda bulunan ve sorunların aşılmasında parlak fikirler sunan tez izleme komitesi üyesi Prof. Dr. İclal DİNÇER'e teşekkürü bir borç bilirim. Literatürdeki önemli kaynak metinlere dikkat çekmesi ve eleştirel geribeslemeleri ile tezin kuramsal çerçevesinin geliştirilmesinde yardımcı olan Prof. Dr. Fulin BÖLEN'e; ders döneminde kazandırmış olduğu büyük bir resimden problemi okuma becerisi ve doktora tezinin anlatım kalitesinin yükseltilmesinde ortaya koyduğu görüşler için Prof. Dr. Yüksel DİNÇER'e; Doktora önerisinin örnek alan tespitinde getirdiği kritik yorumlar ile Kayseri'nin seçimini şekillendiren ve yönlendiren olması bakımından Prof. Dr. Tülay ARTAN'a teşekkür ederim.

Sağladıkları moral destekleri ile beni cesaretlendiren Yrd. Doç. Dr. Hayat Zengin'e, Yrd. Doç. Dr. Gökçen Kılınç'a ve Yrd. Doç. Dr. Başak Burcu Tekin'e, vakfiyeler ve arşiv belgelerinin temininde yardımlarını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Sultan Murat Topçu'ya ve Öğr. Gör. Remzi Aydın'a teşekkür ederim. Ayrıca şefkatiyle hayatımı kuşatan anneciğime ve ilkeleriyle yaşamıma yön veren babacığima minnet borçluyum.

Ağustos, 2011

Methiye Gül ÇÖTELİ

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMA LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xii
ABSTRACT.....	xiv
BÖLÜM 1. GİRİŞ.....	1
1.1 Literatür Özeti	2
1.2 Tezin Amacı	11
1.3 Orijinal Katkı.....	13
BÖLÜM 2. KENTSEL SİSTEMLER / ŞEHİRSEL AĞ	15
2.1 Hinterland Kavramı.....	18
2.1.1 Hinterland Sınıflamaları	22
2.2 Kentsel Sistem, Şehirsel Ağ ve Kentler Sistemi (urban system - city-systems / urban network - system of cities).....	23
2.2.1 Merkezi Yerler Kuramı	31
2.2.2 Ağ Kuramı.....	33
2.3 Problem.....	38
2.4 Yöntem.....	42
2.4.1 Parametreler	49
2.4.2 Veri Analizi	51
2.4.3 Kabuller ve Varsayımlar	55
2.5 Bölüm Sonucu	59
BÖLÜM 3. 19.YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DEĞİŞİM ve YAPILANMA	62
3.1 19. Yüzyıl Dünya Sistemi ve Osmanlı İmparatorluğu.....	62
3.2 Ekonomik Yapı.....	68
3.2.1 Uluslararası Ticaret.....	72

3.2.1.1	Kapitülasyonlar ve Ticaret Anlaşmaları	76
3.2.1.2	Ticarette Kullanılan Bağlantılar – Lojistik Koridorlar	80
3.2.1.3	Yabancı Sermaye Yatırımları	94
3.2.2	Bölgelerarası Ticaret	100
3.2.3	Sanayi	103
3.2.4	Tarım	109
3.3	Demografik Yapı	113
3.4	Siyasal ve İdari Yapılanma	121
3.5	Toplumsal Yapı	123
3.6	Kurumsal Yapı	125
3.7	Bölüm Sonucu	127
BÖLÜM 4. ANADOLU ŞEHİRSEL AĞI / YERLEŞMELER SİSTEMİ		134
4.1	Anadolu Şehirsel Ağı	137
4.1.1	16. Yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı	137
4.1.2	19. Yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı	140
4.2	Yerleşmeler Sisteminde Değişim	143
4.3	19. Yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağında Orta Kademedeki Kentlerin Ticaret Altyapısı ve Kentsel Ticaret Kapasiteleri Bağlamında Ticari Performansları	144
4.3.1	Ankara Vilayeti (Merkez) Ankara Sancağı: Ankara Kenti	148
4.3.2	Konya Vilayeti (Merkez) Konya Sancağı: Konya Kenti	151
4.3.3	Sivas Vilayeti (Merkez) Sivas Sancağı: Sivas Kenti	154
4.3.4	Sivas Vilayeti Amasya Sancağı: Amasya Kenti	157
4.3.5	Sivas Vilayeti Tokat Sancağı: Tokat Kenti	159
4.3.6	Halep Vilayeti Maraş Sancağı: Maraş Kenti	162
4.3.7	Halep Vilayeti Halep Sancağı / Antep (Ayıntap) Kenti	165
4.3.8	Halep Vilayeti Urfa Sancağı: Urfa Kenti	167
4.3.9	Diyarbakır Vilayeti (Merkez) Sancağı: Diyarbakır Kenti	169
4.3.10	Hüdavendigar Vilayeti (Merkez) Bursa Sancağı: Bursa Kenti	171
4.3.11	Ankara Vilayeti Kayseri Sancağı: Kayseri Kenti	174
4.4	19. Yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağında Orta Kademedeki Kentlerin Yerleşme ve Merkez Büyüklükleri Karşılaştırması	175
4.5	Bölüm Sonucu	179
BÖLÜM 5. 19.YÜZYIL ANADOLU ŞEHİRSEL AĞINDA KAYSERİ KENTİ		183
5.1	Coğrafi Konumu ve Yönetimsel Sınırları	183
5.2	Demografik Yapı	186
5.3	Ekonomik Yapı	192
5.3.1	Ticaret	192
5.3.1.1	Uluslararası Ticaret	194
5.3.1.2	Bölgelerarası Ticaret	200
5.3.2	İmalât Sanayii	202
5.3.3	Tarım	205
5.4	Kurumsal Yapı	208
5.4.1	Kayseri Vakıfları	208
5.4.2	Kayseri Ticaret Mahkemesi	210

5.5	Ulaşım Bağlantıları.....	210
5.6	Mekânsal Yapı	216
5.6.1	Kayseri Kent Merkezinde Ticaret Yapılarının Mekânsal Dağılımı ve Meslek Gruplarının Yerleşimi	222
5.6.1.1	Kayseri Kent Merkezi ve Ticari Faaliyetlerin Yerleşimi	225
5.6.1.1	Tahrir Defterleri ve Salnamelere Göre Kayseri’de Ticaret Yapıları	237
5.6.1.2	Seyahatnamelerde Kayseri Kentinde Ticaret Yapıları ve Çarşılar	238
5.7	Bölüm Sonucu	239
BÖLÜM 6. SONUÇ ve ÖNERİLER.....		243
KAYNAKLAR.....		252
EK-A KAYSERİDE TİCARET YAPILARI.....		291
EK-B VAKFİYELERDE TİCARET YAPILARI.....		294
EK-C HARİTALARIN YAPIMINDA KULLANILAN ESERLER.....		298
ÖZGEÇMİŞ.....		299

KISALTMA LİSTESİ

BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
VGMA	Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi
KBB	Kayseri Büyükşehir Belediyesi Arşivi
IRCICA	İslam, Sanat, Kültür ve Tarih Vakfı
KAYTAM	Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi
KAYHAM	Kayseri Hafıza Merkezi
JESHO	Journal of the Economic and Social History of the Orient
PRO	Public Record Office
FO	Foreign Office (Londra)
AJS	American Journal of Sociology
IJMES	International Journal of Middle East Studies
ERSA	European Regional Science Association
ECCS	European Conference of Complex Systems
IFM	İstanbul Fen ve Edebiyat Mecmuası
t.b.	tarih belirtilmemiş
KŞS	Kayseri Şer'iyye Sicili
OTAM	Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
RCC	Rapports Commerciale des Agents Diplomatiques et Consulaires de France

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	Kentsel sistemde ölçek ve hiyerarşik organizasyon (Pumain [194]).....	28
Şekil 2.2	Christaller'ın Merkezi Yerler Haritası (Gould [203])	32
Şekil 2.3	Kentler sistemi aşamaları (Van der Laan [219])	36
Şekil 2.4	XIII. yüzyılda dünya-sisteminin sekiz evresi (Abu-Lughod [221])	37
Şekil 2.5	Araştırmada kullanılan parametreler	50
Şekil 3.1	Osmanlı İmparatorluğu Limanlarının Dış Ticaretteki Payı [136]	74
Şekil 3.2	1873 - 1877 yıllarında ithalat ve ihracat oranları (Issawi, 1980: 133)	74
Şekil 3.3	1897 yılı ihracat maddelerinin parasal değeri (Shaw ve Shaw [321])	75
Şekil 3.4	Ürünlerinin toplam ihracat içindeki payı (Shaw ve Shaw [321])	75
Şekil 3.5	1897 yılı ithalat maddelerinin parasal değeri [321].....	76
Şekil 3.6	XVI. Yüzyıl uzun mesafe ticaret yolları ve bağlantı koridorları [334]	80
Şekil 3.7	XIII. – XIV. Yüzyıl Selçuklu kervansarayları ve kervanyolları [185].....	82
Şekil 3.8	18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda yollar, ulak ve iâşe menzilleri [358]	88
Şekil 3.9	19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda yollar [32]	88
Şekil 3.10	1917 Yılında Anadolu'da Osmanlı demiryolu hatları	89
Şekil 3.11	Anadolu demiryollarının ülkelere göre imtiyaz hakları.....	90
Şekil 3.12	Ülkelere göre yabancı sermayenin dağılımı	96
Şekil 3.13	Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı	99
Şekil 3.14	Bazı Anadolu kentlerinin 16. yüzyılın ikinci yarısında tahmini nüfusları...115	
Şekil 3.15	1830 - 1840 yılları Osmanlı kentlerinin nüfus dağılımı	117
Şekil 3.16	1890 yılı Osmanlı kentlerinin nüfus dağılımı	119
Şekil 3.17	1912 yılı Anadolu'da bazı kentlerin nüfus dağılımı.....	120
Şekil 3.18	1609 yılında [424]	123
Şekil 3.19	XIX. yüzyılda Osmanlı eyaletleri [235].....	123
Şekil 4.1	Akdeniz askeri-siyasal ağında en büyük kent	134
Şekil 4.2	1500 yılında nüfusu 50.000 üzerinde olan kentler [433-435]	135
Şekil 4.3	1800 yılında nüfusu 77.000 üzerinde olan kentler [433-435]	136
Şekil 4.4	16.-17. yüzyılda Anadolu kentleri [86, 439]	138
Şekil 4.5	19. yüzyılda Anadolu kentleri [444]	141
Şekil 4.6	Anadolu'da 1830-1840 ve 1890 yıllarında nüfus yığılma alanları	142
Şekil 4.7	Yerleşmelerin 1800 yılı gelir durumu [445].....	143
Şekil 4.8	19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Orta Doğu vilayetleri	145
Şekil 4.9	19. yüzyıl sonunda Ankara kenti ve merkez bölgesi (çarşı).....	150

Şekil 4.10	19. yüzyıl sonunda Konya kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	152
Şekil 4.11	19. yüzyıl sonunda Sivas kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	156
Şekil 4.12	19. yüzyıl sonunda Amasya kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	158
Şekil 4.13	19. yüzyıl sonunda Tokat kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	161
Şekil 4.14	19. yüzyıl sonunda Maraş kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	164
Şekil 4.15	19. yüzyıl sonunda Ayıntap kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	166
Şekil 4.16	19. yüzyıl sonunda Urfa kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	168
Şekil 4.17	19. yüzyıl sonunda Diyarbakır kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	170
Şekil 4.18	19. yüzyıl sonunda Bursa kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	173
Şekil 4.19	19. yüzyıl sonunda Kayseri kenti ve merkez bölgesi (çarşı)	174
Şekil 4.20	19. yüzyılın başında ve sonunda nüfus büyüklüğü dağılımı	175
Şekil 4.21	Yerleşik alan ve merkez bölgesi sıra-büyükölük dağılımı	177
Şekil 4.22	Merkez bölgesi ve kişi başına düşen merkez alanı sıra-büyükölük dağılımı	178
Şekil 4.23	Merkez bölgesinin yerleşik alan içindeki payı (%)	178
Şekil 5.1	Kayseri kenti [497]	184
Şekil 5.2	16.yüzyılda Karaman eyaleti [439]	184
Şekil 5.3	19.yüzyılda Ankara vilayeti [498]	185
Şekil 5.4	1893 yılı Ankara vilayeti idari yapısı [500]	185
Şekil 5.5	1910 yılı Kayseri sancağı haritası [501]	186
Şekil 5.6	16. yüzyıl Anadolu vilayetlerinde ana ve tali menzil yolları	210
Şekil 5.7	Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın bayındırlık planı [363]	212
Şekil 5.8	Mevcut ve proje halindeki demiryolu hattında Kayseri kenti	214
Şekil 5.9	1891 yılı Anadolu karayolları ve demiryolları	215
Şekil 5.10	Albert Gabriel'in Kayseri kenti haritası [126]	216
Şekil 5.11	1935 Yılı Kayseri kenti numerataj haritası	218
Şekil 5.12	1/2000 Ölçekli Kayseri haritası [586]	219
Şekil 5.13	1882 Yılı Kayseri kenti haritası [588]	220
Şekil 5.14	1882 yılı Kayseri haritasından bir detay	220
Şekil 5.15	Kayseri kenti bileşik harita (1882 yılı)	222
Şekil 6.1	Kayseri kenti yakın çevresinde bağlantı koridorları ve düğüm noktaları	249

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1	Kentsel sistemleri açıklamada kullanılan modeller (Bourne [132]).....	26
Çizelge 2.2	Merkezi yerler ve Ağ kuramı karşılaştırması (Batten [208])	35
Çizelge 3.1	XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu dış ticareti (Pamuk [320])	73
Çizelge 3.2	1914 Yılına kadar Anadolu’da inşa edilen demiryolları [328], [364-366] ...	91
Çizelge 3.3	Ülkelere göre yabancı sermayenin dağılımı [328]	95
Çizelge 3.4	Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı [328]	98
Çizelge 3.5	1883-1901 yılları arasında bölgelerarası nakledilen ticari emtia [136, 378, 379]	101
Çizelge 3.6	Yerel mâmul maddenin sevkiyatı [378, 379], [382].....	102
Çizelge 3.7	Elle pamuk ipliği eğrilen imalât merkezleri [383], [320]	106
Çizelge 3.8	1830 – 1912 yılları arasında Anadolu’da kent nüfusu (bin) [257]	118
Çizelge 3.9	1820 – 1914 Yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’nun nüfusu [256], [365]	120
Çizelge 4.1	16. yüzyılda Anadolu kentlerindeki iş merkezleri	140
Çizelge 4.2	Kayseri kenti yakın çevre yerleşmelerin seçiminde kullanılan ölçütler	147
Çizelge 4.3	Orta Kademedeki Kentlerin Ticaret Altyapısı Bağlamında Ticari Performanslarının Karşılaştırması	176
Çizelge 5.1	Osmanlı imparatorluğu nüfus sayımlarında ve belgelerde Kayseri nüfusu	189
Çizelge 5.2	Yıllara göre Kayseri kent nüfusu	191
Çizelge 5.3	1880 yılında Kayseri sancağında nüfus yapısı [256]	192
Çizelge 5.4	1895 yılı Ankara vilayeti ithalat ve ihracat verileri [520]	195
Çizelge 5.5	Kayseri’den ihraç edilen mallar [525]	197
Çizelge 5.6	Kayseri’ye ithal edilen mallar [525]	198
Çizelge 5.7	1895 yılı Ankara vilayetinde tarımsal üretim [520]	206
Çizelge 5.8	1895 yılı Ankara vilayetinde koyun ve keçi sayıları [520]	207

19. YÜZYIL ANADOLU ŞEHİRSEL AĞI ve HİTERLAND İLİŞKİLERİ, KAYSERİ ÖRNEĞİ

Methiye Gül ÇÖTELİ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Doktora Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Bu tez 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı'nın evrimini, ağda orta kademedeki yer alan merkezlerden Kayseri'nin ağa bağlanabilirliğini ölçmeyi ve kentin uzun mesafe ticaret etkinliklerinden kaynaklanan hinterlandının uzanımını tespit etmeyi amaçlayan bir kentsel sistem araştırmasıdır. Çalışmanın bir diğer amacı şehirsel ağın mekânsal organizasyonunu açıklayabilmek için ulaşım ve iletişim sistemlerini, kentsel merkezlerin nüfus büyüklüğü dağılımını ve hiyerarşisini belirlemektir. Bunun yanı sıra ağdaki düğüm noktaları arasındaki etkileşimin yapısını ve son olarak düğüm noktalarının mekânsal biçimini; yerleşik alan ve ticaret merkezi büyüklüklerini ortaya çıkarmaktır.

Araştırmada hem niteliksel hem niceliksel bir yöntem kullanılmış ve 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nın evrimi iki temel yaklaşım çerçevesinde çözümlenmiştir. Bunlardan ilki nüfus ve vergi büyüklüğüne bağlı olarak sistemin üstten-alta doğru okunması; ikincisi orta kademedeki sistem elemanlarının merkantil etkinlikleri üzerinden sistemin aşağıdan-yukarıya doğru okunmasıdır. Kayseri kentinin ağdaki analizi yapılırken iç içe geçmiş ağlar kümesi kullanılarak makro, mezo ve mikro coğrafi ölçekte değerlendirilmiştir. Temel örneklem alan olan Kayseri'nin şehirsel ağdaki konumunun gerekçesini açıklamak üzere; kentin ticaret merkezi ve makroform büyüklüğü uzun mesafe ticaret hinterlandında yer alan ve hepsi aynı coğrafi bölgede bulunmayan on kent (Bursa, Ankara, Tokat, Amasya, Sivas, Konya, Antep, Urfa, Diyarbakır, Maraş) ile karşılaştırılmıştır.

Araştırmanın önemli bulgularından biri; 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı'nın biçimlenişinde iç kesimlerde yeralan kentlerin yerine kıyı/liman kentleri odaklı bir dönüşümün gerçekleştiği ve İzmir, Trabzon, Samsun gibi bazı kıyı kentlerinin ağda üst kademelere tırmandığıdır. Bu dönemde bölgelerarası ticaret uluslararası ticaretin önüne geçen bir ekonomik etkinlik olarak ortaya çıkmış ve Anadolu'nun Batı bölgesindeki kentler uluslararası ticaret eylemlerinde ağırlık kazanırken bölgelerarası ticaret kuzey ve güney bölgelerde yeralan kentlerin uzmanlık alanı olarak belirmiştir. 19. yüzyılın avantajlı lojistik koridorlarını yaratan demiryolları rekabet halinde olduğu kervanyollarının etkinliğinin zayıflamasına bağlı olarak bölgelere göre farklı ekonomik avantaj sağlamıştır. 19. yüzyılda nüfus büyüklüğü bakımından Anadolu Şehirsel Ağı'nın orta kademesinde yeralan pekçok kent (Ankara, Tokat, Amasya, Diyarbakır, Antep, Urfa, Sivas) sistemin İzmir ve Bursa'dan sonra üçüncü kademesinde yeralan Kayseri kenti çevresinde, kuzeyde ve güneydoğuda yoğunlaşmıştır.

Önemli bulgulardan bir diğeri; Kayseri'nin doğu–batı ve kuzey–güney yönde ilerleyen, Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan karayolları vasıtasıyla ulaşımın her yönden kolaylıkla sağlanabildiği kritik yollar üzerinde bir düğüm noktası olduğudur. Kayseri değerinde yüksek olan lüks tüketim mallarının, savunma sanayiinde kullanılan stratejik malların ve boya sanayisinin önemli bir hammaddesinin üretimi ve organizasyonu işlevleri ile birlikte kent üstü tüccar ağlarına bağlanabilirlik kazanmıştır. Kayseri kentinin yakın ve uzak hinterlandında yeralan kentlerle kurduğu bağımlılık ilişkileri temelinde gelişen etkileşimler sayesinde kurulan kentsel ağın ortaya çıkışında aracı kanallar olarak beliren girişimcilik ruhu yüksek tüccarların ve tüccarlar eliyle yaratılan mübadelenin rolü önemlidir. Önemli bir aracı kanal durumunda olan Kayserili tüccarların bölgelerarası ticaret akışları üzerine kurdukları pazarlama ve pamuk ticareti üzerine imalat organizasyonu 1865 yılına kadar çok geniş bir üretim ağına sahip olmuştur. Kayseri kenti yakın ya da uzak çevresindeki bölgelere, uç noktaları Erzurum, Tarsus, İstanbul ve İzmir'e, ulaşan önemli miktardaki ticaret eylemlerinin merkezi biçiminde işlev görmüştür. Kayseri'nin Anadolu'nun merkezinde dağıtımın ana bölgesi olarak işlemindeki kritik konumunu yaratan ticarette kullanılan lojistik bağlantı koridorları ve kritik kanallardır.

Bu araştırmanın öncelikli sonucu; bir şehirsel ağ içerisinde maddi bir ürünün ticaretine dayalı olarak gelişen uzun mesafe ticaret etkinlikleri ile birbirine bağlanan kentlerin alt-bölgesel kent ağlarını ortaya çıkarmasıdır. Alt-bölgelerin ekonomik bütünleşmesi ulaşım sisteminde aracı kanal olarak işlev gören ve geniş bir hinterlanda erişim gücü olan bölgesel ticaret merkezleri tarafından kontrol edilir. Bölgesel ticaret merkezlerinde merkantil aktivitelerin bir göstergesi olan ticaret merkezi gelişmiştir.

Anahtar Kelimeler: Anadolu şehirsel ağı, kentler sistemi, hinterland, etkileşim, uzun mesafe ticaret, kent merkezi, tüccar, Kayseri.

ABSTRACT

URBAN NETWORK and RELATIONS with HINTERLAND in ANATOLIA during the 19th. CENTURY, CASE of KAYSERİ

Methiye Gül ÇÖTELİ

Urban and Regional Planning
PhD Thesis

Advisor: Prof. Dr. Zekiye YENEN

Being an urban system research, this dissertation aimed to measure the evolution of Anatolian urban network and connectivity of Kayseri, one of the middle sized city centres of the network in 19th century, to determine the hinterland or the expansion of the long distance trade. The other aim is to find out transportation and communication systems and the distribution and hierarchy of city population sizes in order to explain the spatial organization of urban network. Besides the structure of interactions between nodes in network and spatial structure of nodes and built-up area and commercial district sizes of cities are examined in this study.

Both of qualitative and quantitative methods are used during the research and the evolution of Anatolian urban network in 19th century was handled by two major approaches. First, search of the population and tax sizes of cities and secondly, search of the mercantile activities of middle-sized cities with respect to the explanation of the urban hierarchy. The analysis of Kayseri city in urban network is evaluated by using set of nested networks in macro-geographic, meso-geographic and micro-geographic scales. The commercial district and the size of the centre of Kayseri, which is the major sample of the dissertation, is compared with cities located on the long distance trade hinterland, namely Bursa, Ankara, Tokat, Amasya, Sivas, Konya, Antep, Urfa, Diyarbakır and Maraş, in order to clarify the position of Kayseri in Anatolian urban network.

One of the essential findings of the research is that the transformation occurred in 19th century Anatolian urban network is in favour of the port cities instead of inland cities. Some of the port cities such as İzmir, Trabzon, Samsun are ascended to the upper hierarchy of the system. Regional trade emerged as an economic activity transcending the international trade during this period. Whilst the cities at the western side of Anatolia rising on the international trade facilities, regional trade appeared as a speciality of the cities in northern and southern side of Anatolia. Railways, created the favourable logistic corridors of 19th century, had provided different economic advantages to the regions in the event that the decline of the rivalling caravan roads primacy occurred. Most of the cities (Ankara, Tokat, Amasya, Diyarbakır, Antep, Urfa, and Sivas) located on the mid-ranges of the urban hierarchy in 19th century Anatolian urban network by the city population, concentrated in the northern and southern side of Anatolia and around the city of Kayseri, situating at the third rank of the system after Izmir and Bursa.

Kayseri was a node located on critical paths where the transportation was easily implemented in every side through the roads reaching along the east-west and north-south directions in Anatolia and connecting the Mediterranean and Black Sea. Kayseri attained the upper degree of connectivity into the merchant networks by the production and organization of luxury high-value consumer goods, and strategic goods using in defence industry and an important raw material of dyeing industry, together with the city over the functions of merchant networks have gained connectivity. The merchants, appearing as an intermediate canal with great entrepreneurship skills and the exchange generated by the hand of merchants was important on the emergence of urban network, establishing by the interactions improved on the dependency relationships between Kayseri and the cities situated at immediate and discontinuous hinterland. The manufacturing and marketing organization, established on inter-regional trade flows by the traders of Kayseri that was a significant intermediate canal, had a broader production network until 1865. Kayseri served as a centre of significant trade actions of which the end points reached to Erzurum, Tarsus, Istanbul and Izmir, to the near or far surrounding area of the city. They were the critical canals and logistic corridors used for commercial links that determined the critical position of Kayseri in urban network as a main distribution centre in the middle of Anatolia.

The principal conclusion is that cities reciprocally connected to each other constituted the regional urban network by the means of long distance trade activities originated in the trade of material goods within an urban network. Economic integration of sub-regions was controlled by the regional trade centres serving as an intermediate canal on the transportation system and having a power to access a large hinterland. Commercial district of regional trade centres that was the representation of merchant activities was advanced.

Key words: Anatolian urban network, urban system, hinterland, interaction, long distance trade, urban commercial centre, merchant, Kayseri.

YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kentler arasında hiyerarşiler, uzmanlıklar, mesafeler ve etkileşimler kentsel sistem araştırmalarının geçmişten bugüne kadar gelen araştırma konuları arasında yer almıştır. Geleneksel yaklaşımların kentsel sistemin değişmezliğine işaret etmesine rağmen günümüzde sistemin dinamik yapısı ve değişebilirliği öne çıkan bir yaklaşımdır. Bununla birlikte durağan bir yaklaşım sunan kentlerin hinterlandlarına sağladıkları temel kentsel işlevler yerine, üretim açısından kentlerin sistemdeki ekonomik rolünün belirlenmesi dinamik bir ele alış olarak kabul edilir. Kentsel sistem araştırmalarında genel uygulamalardan biri sistemin kendisini bir bütün olarak ele alırken, diğeri kentsel sistemi durağan ve değişmez bir mekanizma olarak varsayarak sistemin bir parçası olan bir kentin sisteme bağlanabilirliğine vurgu yapmaksızın yükseliş ya da çöküş olgusu üzerinde odaklanmıştır. Aynı zamanda sistemin zirvesinde yeralan sistem elemanları (kentler) daha çok ilgi çekici olmuştur. Benzer bir biçimde 19. yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağı'nın elemanları olan kentler arasında hiyerarşinin en üst kademesinde yeralan ve/veya ülkeyi dünya sistemine bağlayan kentler tarihsel kentsel sistem araştırmalarının en yaygın konu başlıkları arasında sürekli bir inceleme konusu olarak kalmıştır. 19. yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağı düğüm noktaları arasındaki mesafelere bakılmaksızın gerçekleşen etkileşimler, sistemin aynı büyüklük ve kademesinde yeralan düğüm noktaları arasındaki ilişkiler ve yerel aktörler; girişimciler arasındaki bağlantılar (tüccar ağı/ticaret ağı) üzerinden tetkik edilmemiş ve şehrsel ağın evrimi sistemin orta kademesinde yeralan bir kent üzerinden tartışılmamıştır.

Bu araştırmada “kentsel sistem/şehirsel ağ” kavramsallaştırmasından yola çıkarak 19. yüzyılda sistemin orta kademesinde yeralan bir Osmanlı dönemi Anadolu kentinin ağ yaklaşımı üzerinden incelenmesi; kentin kentler sistemi içinde bir kent olarak okunması, i içe geçmiş ölçekler kümesi ve akışlar mekânı içine yerleştirilmesi esastır. Bu bağlamda araştırmanın konusu, 19. yüzyıl Anadolu şehirsel Ağı’nın evrimi ve uzun mesafe (kervanyolu) ticaret merkezlerinden Kayseri’nin yapısal konumu, ağdaki diğer elemanlar kümesi ile kurduğu ilişkiler, akışlar ve etkileşimler yoluyla sisteme bağlanabilirliğinin ölçülmesi ve kentin uzun mesafe ticaret ve imalât üretiminden kaynaklanan etki alanının –hinterlandının uzanımıdır. Dolayısıyla bu araştırma yalnızca bir tarihsel kentsel ağ ve onun evriminin araştırması değildir, kenti akışlar mekânı olarak niteleyen ve kenti birbirine bağımlı, birbirini tamamlayan düğüm noktalarının karakterize ettiği bir şehirsel ağ içerisine yerleştiren bir kentsel sistem araştırmasıdır. Burada 19. yüzyıl Anadolu şehirsel Ağı nüfus yığılma bölgeleri, vergi geliri üzerinden üstten-alta doğru okunduğu gibi sistemin orta kademesinde yeralan merkez büyüklüklerinin tespiti ve sistem içerisine yerleştirildikleri ekonomik bölge arasındaki ilişkilerin ortaya konulması ile söz konusu kentlerin (sistem elemanlarının) ticari performanslarının karşılaştırması üzerinden şehirsel ağ aşağıdan-yukarıya doğru okunmaktadır.

1.1 Literatür zeti

Türkiye’de bölgesel tarih yazımının bu alanda ortaya konulan eserler gözönüne alındığında giderek gelişmekte olduğu söylenebilir. Bölgesel tarih yazım alanında mer Lütfü Barkan [1-6], Halil İnalçık [7-10], Nejat Göyünç [11], [12], Suraiya Faroqhi [13], [14], [15], Zeki Arıkan [16], Bahaeddin Yediyıldız [17], Feridun Emecen [18], Mehmet Ali nal [19], Orhan Kurmuş [20], Halime Doğru [21], Adnan Gürbüz [22], zer Ergenç [23], Nuri Adıyeke [24], [25], Mehmet z [26], Göknur Göğebakan [27], Behset Karaca [28], Enver akar [29], Osman Gümüşçü [30], Ahmet Gündüz [31], Hilmi Bayraktar [32], [33] tarafından verilmiş başarılı örnekler incelendiğinde; tapu tahrir defterleri ve şer’iyye sicilleri üzerinde yoğunlaşan çalışmaların bölgenin -idari ve siyasi yapısına bağlı olarak- konumunun, coğrafi özelliğinin, sosyal, demografik ve etnik yapısının, ekonomik

Üretim durumunun, vergiler ve vakıflar konulu sosyal bilgiler ile sunulduğu görülmektedir.

İlhan Tekeli'nin [34] de ifade ettiği üzere, hem genel olarak Türkiye'de bölgesel tarih yazım geleneğinde hem tarihsel coğrafyanın temsilcisi olarak adlandırılan Annales okulunu izleyen çalışmalarda tarih yazımında coğrafyadan yararlanma, coğrafya ile bütünleşme zayıf kalmıştır.

Osmanlı dönemi Anadolu kentleri üzerine yapılan araştırmalar ağırlıklı olarak belirli bir yüzyılda yalnızca bir kentin çözümlenmesine dayanmaktadır. Halil İnalcık'ın [8], [7] de 16. yüzyılda Bursa; Ronald C. Jennings'in [35-39], da 17. yüzyılda Kayseri; zer Ergenç'in [40], [23] te 16. yüzyılda Ankara, Konya ve Bursa; Daniel Goffman'ın [41] de; Haim Gerber'in [42] de ve Necmi lker'in [43] te 17. yüzyılda İzmir; Neşe Erim'in [44], [45] te 18. yüzyılda Erzurum; Mehmet İnbası'nın [46] da 16. yüzyılda Kayseri; Rifat zdemir'in [47] de 19. yüzyılda Ankara; İbrahim Yılmazçelik'in [48] de 19. yüzyılda Diyarbakır; Elena Frangakis-Syrett'in [49] de 18. yüzyılda İzmir; Hülya Canbakal'ın [50] de 17. yüzyılda Antep; Hüseyin ınar'ın [51] de 18. yüzyılda Antep; Oktay zel'in [52], [53] de 16.-17. yüzyılda Amasya konulu çalışmaları bunlardan yalnızca birkaçıdır.

Osmanlı dönemi Anadolu kentlerinde meydana gelen sosyal ve ekonomik değişimler üzerine yoğunlaşan çalışmalar arasında Musa adırcı [54] de Tanzimat ncesi ve sonrası Anadolu kentlerinin demografik, ekonomik ve sosyal özelliklerinde meydana gelen değişimler üzerinde durmaktadır. Christoph Neumann [55] de 18. ve 19. yüzyılda Osmanlı taşra kentlerinde sosyal ve ekonomik değişimleri ortaya çıkaran temel faktörleri ele almaktadır. Fatma Acun [56] da bütün bir Osmanlı coğrafyası ve zaman dilimi içerisinde Osmanlı kenti ve Anadolu kenti kavramlarını tanımlarken kentin mekânsal organizasyonunu, sosyal ve demografik özellikleri ile kentteki ekonomik etkinlikleri genel bir ereve içerisinde sunmaktadır.

19. yüzyıl Osmanlı dönemi Anadolu kentleri araştırmaları arasında yeralan Sevgi Aktüre'nin [57] deki alışması Ankara, Afyon ve Tokat kenti örnekleri aracılığıyla 19. yüzyıl sonunda Anadolu'da taşra kentlerinin mekânsal yapısında meydana gelen

değişimler üzerine odaklanması ve fizik mekândaki değişimleri sosyal ve ekonomik tarih bağlamında incelemesiyle diğer araştırmalardan ayrılmaktadır. Osmanlı dönemi Anadolu kentlerinin mekânsal yapısını etkileyen etmenler ve değişimleri kentin fiziksel görünüşü ile birleştiren çalışmalardan bir diğeri Zekiye Yenen'in Bursa kenti üzerinden vakıf kurumu/imaret sistemini Osmanlı dönemi Türk kentlerinin kuruluş ve gelişim ilkeleri çerçevesinde ele aldığı doktora tezidir [58]. Bursa'nın Osmanlı dönemindeki tarihsel ve mekânsal gelişimini; vakıf kurumu/imaret sistemi eliyle oluşturulan hizmet yapıları etki alanları duğrultusunda mahalle-semt kademelenmesi neticesinde kentin kuruluş ve gelişimini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte bu çalışma özellikle ticaret eylemlerinin yerseçimiyle Bursa çarşı bölgesinin oluşumu ve merkezin gelişimi için sunulan şemalar nedeniyle Osmanlı dönemi Anadolu kentlerinin merkez/çarşı bölgelerini inceleyen araştırmaların sunduğu tek yapı incelemesinden ayrılarak kent merkezini bir işlevsel bölge olarak ele almaktadır.

Osmanlı dönemi Anadolu kentlerinin ticaret merkezlerini konu alan çalışmalar arasında Mustafa Cezar'ın çalışmasında [59] Türk şehirlerinde çarşının konumu ve Türkiye'deki kapalı çarşılar, arastalar ve bedestenlerin plan tipleri ele alınmaktadır. Kemal Ahmet Aru'nun çalışmasında [60] Türk kent dokusunun analizi yapılmakta ve doku gelişmeleri tanımlanmaktadır. Kentin hizmet merkezleri analizi içerisinde ticari hizmetler kademelenmesi kent haritası üzerinde gösterilmektedir. Ticaret merkezindeki yapılar yerine merkez bölgenin özelliklerini araştıran çalışmalar arasında Maurice Cerasi'nin 18. ve 19. yüzyılda İmparatorluk mimarisi ve kent morfolojisini kapsayan çalışmasında [61] çarşı bölgesindeki doku ve yapı özelliklerin değişimi analiz edilmektedir. Mehmet Uysal'ın doktora tezi [62] ise örnek olarak seçilen Konya, Kayseri ve Sivas kentinin ticaret merkezinin mekânsal değişimi üzerinde yoğunlaşmaktadır. Merkez büyüklüğü ya da merkezin yayılma alanlarını belirleyen çalışmalar arasında Sevgi Aktüre'nin çalışmasında [57] Ankara, Afyon ve Tokat kentinde merkez bölgesinin gelişiminden ziyade 19. yüzyıl sonunda merkezin mekânsal yayılma sınırları tespit edilmekte ve merkez büyüklüğü hesaplanmaktadır. Zekiye Yenen'in [58] Bursa, Kani Kuzucular'ın [63] Amasya ve Ömer Demirel'in [64] Sivas kenti konulu doktora tezinde merkez bölgesinin Osmanlı dönemi sınırları belirlenmiştir.

Bunların dışında merkez bölgesini oluşturan yapıları tekil yapı olarak ele alan çalışmalarda mevcuttur. İbrahim Yılmazçelik'in çalışmasında [48] 19. yüzyılın ilk yarısında Diyarbakır'ın fiziki, sosyal ve ekonomik gelişmeleri açıklanmakla birlikte kentin hanları bir şema üzerine aktarılmaktadır. Canan Parla'nın "Türk İslam Şehri Olarak Diyarbakır" çalışmasında [65] Diyarbakır ve Adil Özme'nin "Urfa Merkez Hanları" doktora tezinde [66] Urfa hanları sanat tarihi çalışmaları açısından tahlil edilmektedir. Ayrıca hanların kent içindeki konumu bir kent planı üzerinde gösterilmektedir. Benzer biçimde Osman Eravşar'ın "Gaziantep Maarif Hanı (Tuz Hanı)" makalesinde [67] hanın plan özellikleri tasvir edilmekle birlikte kent planının yerine daha alt ölçekli bir plan üzerinde Gaziantep hanları görülmektedir. Yusuf Küçükdağ'ın "Osmanlı Döneminde Konya Esnafı" makalesinde [68] ise mevcut hanlar ile birlikte mevcut olmayan hanların olası yerlerine işaret edilmektedir. Bunların dışında Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu'nda sunulan, Özer Ergenç'in [69], Neslihan Dostoğlu'nun [70] ve Doğan Yavaş'ın [71] Bursa Çarşısını inceledikleri bildirilerinde çarşı kavramı ve Bursa Çarşısının mekânsal gelişimi üzerinde durulmaktadır. Hamza Gündoğdu'nun [72] Güneydoğu Anadolu kentlerindeki çarşıları, Haşim Karpuz'un [73] Konya ve Akşehir çarşıları, Osman Eravşar'ın [74] Kayseri Çarşısı ile Bozkurt Ersoy'un [75] Batı Anadolu kentlerindeki çarşıları ele aldığı çalışmalarda ise ticaret yapılarının plan ve mimari nitelikleri üzerine bir değerlendirme sunulmaktadır.

Osmanlı dönemi Anadolu kentlerinin kent – hinterland / ardbölge/ kırsal alan konulu bölge tarihi yaklaşımını benimseyen çalışmalar arasında Suraiya Faroqi'nin [15] "Osmanlı'da Kentler ve Kentliler" adlı çalışması kent mekânında ticaret, zanaat, gıda üretimini ve kentlerin tarımsal ardbölgelerinin üretim yapısını 1550-1650 yılları arasında ele almaktadır. Suraiya Faroqi'nin [76] "Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı" adını taşıyan çalışması ise Balkanlar'da hinterlandta / kırsal alanda yaşayan toplumun sosyal ve ekonomik tarihine açıklık getirmektedir. Osmanlı kentinin kır ile ilişkilerinin ele alındığı bir başka eser İlhan Tekeli'nin [77] "On Institutionalized External Relations of Cities in the Ottoman Empire – A Settlement Models Approach" adlı makalesidir. Tekeli bir başka çalışmasında [78] Osmanlı İmparatorluğu'nda mekânsal yapının dönüşümünü irdelemiştir.

Meltem Toksöz'ün [79] dünya ekonomisine eklemelenmeye çalışan Çukurova'da (Adana – Mersin altbölgesi) 1870 ile 1890 yılları arasında pamuk ekimi üzerinden tarımın ticarileşmesine bağlı olarak Adana'da tekstil endüstrisinin gelişimini ve özellikle Mersin'in liman kenti haline dönüşüm sürecini ele aldığı doktora çalışması içerisinde bir bölge tarihi yaklaşımı arşiv belgelerine dayandırılarak sunulmaktadır. Burada Çukurova bölgesinin dünya ekonomisinde önemli olan uluslararası merkezler ile ilişkileri ön planda tutulmuştur. Ancak bölgeyi oluşturan kentlerin yerleşmeler sistemindeki yeri ve imparatorluk dâhilindeki diğer yerleşmeler ile kurduğu ilişkiler ağı üzerinde bir vurgu yapılmamıştır. Benzer bir biçimde Lale Uçan'ın [80] doktora tezinde İstanbul'un hinterlandında yeralan ve başkente temel bazı ihtiyaç maddelerini temin eden Kırkkilise ve hinterlandının 1801 – 1902 yılları arasındaki ekonomik tarihini analiz edilmektedir.

Huricihan İslamoğlu-İnan [81, 82], Wallerstein'ın dünya sistemi perspektifini benimsemiş ve 16. yüzyılda Orta – Kuzey Anadolu bölgesinde tarımsal hinterland, kırsal ekonomi faaliyetleri, üretim ve dolaşım ilişkilerinin organizasyonunu ortaya çıkarmıştır. Çalışmada tarım, ticaret¹ ve zanaat faaliyetleri ile gelirler üzerinden Tokat, Çorum ve Niksar yerleşmeleri farklı büyüklükte bölgesel merkezler olarak belirlenirken Orta – Kuzey Anadolu bölgesi yerleşmeleri kendi içerisinde bir sıralamaya tabi tutulmuştur. Çalışmada kuramsal temelde bir yerleşmeler ağı vurgusu verilmemiş sözkonusu bölge ve bölgesel merkezlerin etkinlikleri ulusal ölçekte değerlendirilmemiştir. Kırsal üretim yerine yalnızca zanaatlara dayanan bir başka üretim ve dolaşım ilişkisi Hülya Taş'ın Ankara konulu doktora çalışmasında sunulmuştur [83]. Burada Ergenç'in [23] 16. yüzyıl Ankara'sında “yakın kırsal çevre, sancak dışında kalan çevre ve ülke dışı uzak çevre ile ilişkiler” olarak ortaya koyduğu üç ilişkinin Ankara Sancağı ve Ankara merkezinin sof üretimi ve ticareti üzerinden 17. yüzyıldaki durumu irdelenerek bir mukâta'a alanı tanımlanmıştır. Üç ilişkinin meydana getirdiği bir ticaret ağından bahsedilmesine karşın

¹ Huricihan İslamoğlu-İnan bedesten, han, kervansaray varlığı ile dükkân sayıları ve ihtisab, bac-ı pazar gibi 16. yüzyıl için düzenli olan çarşı gelirlerini ticaret ve zanaat etkinliklerinin göstergesi olarak yorumlamaktadır. Çalışmada kentiçi ve bölge içi ticaret ve zanaat etkinlikleri dikkate alınmış, bölgelerarası ticaret etkinlikleri değerlendirilmemiştir. Bkz. İslamoğlu-İnan, H., (1991). Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Köylü, İletişim Yayınları, İstanbul, 240-243.

kentin büyümesi ve oluşturduğu ticaret ağı yerleşmeler sistemi çerçevesinde ele alınmamıştır.

Karen Barkey ve Ronan Van Rossem [84] 17. yüzyılda bölgesel bir sistem içinde köylerin bütünleşme seviyelerini köyler arasındaki ağın yapısını ve mücadele hareketlerinin meydana gelişini izah etmektedir. Çalışmada ortaya konulan modelde Manisa bölgesinde bulunan köyler içindeki dayanışma ve çatışma ağları¹, köyler arasındaki güçlü – zayıf bağlar² ve köylerin bölgesel bir sistem içindeki durumları kurgulanmıştır. Dolayısıyla fiziksel veya ekonomik ağlar yerine sosyal ağlar üzerinden tarımsal bir bölgenin hinterlandında yer alan köylerin bölge sistemi içindeki yerleştirilmişlikleri öne çıkarılmıştır. Çalışmada belirtilmemesine karşın, kuramsal olarak merkezi yerler kuramında olduğu gibi, idari ve pazar işlevlerine sahip olan merkez kentin çevresinde bir bölge / bölgesel bir sistemin teşekkül etmesi dile getirilmiş (Barkey ve Van Rossem [84]), ancak konuya yaklaşımda kuramsal bir çerçeve tanımlama ihtiyacı duyulmamıştır.

Osmanlı dönemi Anadolu kentleri ve yerleşme sistemleri üzerine yapılan çalışmalar arasında Fulin Bölen [85] sistem ve yerleşme sistemi kavramlarını tanımlarken sistemlerin evrimleşme davranışlarına bağlı olarak Anadolu’da yerleşme sistemi üzerine bir model sunmaktadır. Leila Erder ve Suraiya Faroqi [86] ise nüfus verilerini dikkate alarak 16. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı’nda kentlerin konumlarını ortaya koymakta ve meydana gelen bu şehirsel ağın 19. yüzyıl şehirsel ağı ile karşılaştırmasını sunmaktadır. Dolayısıyla çalışma sıra – büyüklük kuramı çerçevesinde Anadolu Şehirsel

¹ Burada köylü sınıfının Osmanlı idaresine karşı mücadele etkinliklerini tanımlarken isyanlar, ayaklanmalar, devrimler biçiminde büyük ölçekli toplumsal mücadele biçimleri yerine vergiden kaçma, sabotaj, sivil itaatsizlik, haydutluk gibi daha küçük ölçekli ancak daha yaygın olan toplum memnuniyetsizliğinin göstergeleri olan ve mahkeme kayıtlarına yansıyan 190 örneklem olay ele alınmaktadır. Örnekler içerisinden toplum memnuniyetsizliğine konu olan kayıtlar bireysel ya da toplu olarak köylülerin diğer köylüler ya da devlet görevlileri hakkında vergilendirme, arazi, köylülere tanınan haklar konusunda mahkemeye yapılan şikâyetlerini içermektedir. Bkz. Barkey, K., ve Van Rossem, R., (1997). “Networks of Contention: Villages and Regional Structure in the Seventeenth Century Ottoman Empire”, AJS, 1102(5):1345-1382.

² Çalışmada bireyler arasındaki bağlar bölgenin sosyal yapısının belirlenmesinde ve böylece köylerin birbiriyle yoğun ya da seyrek ilişkiler kurduğunu ortaya çıkarmada kullanılmıştır. Söz konusu bağlar öncelikle içerik açısından çatışmacı, dayanışmacı ve tarafsız ilişkiler ve daha sonra kimlik bakımından akrabalık, arkadaşlık ilişkileri gibi güçlü bağlar ile hemşehrilik, ticari, patron – müvekkil (efendi – köle / toprak sahibi – köylü) ilişkileri gibi zayıf bağlar olmalarına göre gruplandırılarak bir veri kümesi tanımlanmıştır. Bkz. Barkey, K., ve Van Rossem, R., (1997). “Networks of Contention: Villages and Regional Structure in the Seventeenth Century Ottoman Empire”, AJS, 1102(5):1361-1362.

Ağı'nı tarif etmesi ve bu ağda yeralan Bursa ve İzmir gibi bölgesel merkezlere dikkat çekmesi bakımından örnek teşkil etmektedir. Esasen bu çalışmada kullanılan temel kaynaklar Leila T. Erder'in [87] Bursa kentini ve sanayisini ele aldığı doktora tezinde sunulmuş olan haritalar ve bilgilerdir. Erder'in Bursa çalışmasından daha sonra Tekeli ve Erder [88] de faydalanmıştır.

Bu çalışmalar yukarıda belirtilen içerikleri nedeniyle bir kentin kentler ağı içindeki özgün konumunu tahlil etmemekte ve kuramsal olarak kentin konumunun büyük bir sisteme etkisini ele almamaktadır. Yukarıda adı geçen Osmanlı dönemi Anadolu kentleri konulu bölge tarihi çalışmaları dışında, özellikle uluslararası yazında, şehirselleşme ve evrimlerinin analizini konu edinen diğer çalışmalara bakıldığında; üç ana başlık (kentsel merkezlerin bölgesel ekonomik gelişmedeki rolleri, yalnızca bir kentin ekonomik gelişmesinin nedenleri ve sıra-büyükölçek dağılımı) üzerinde yoğunlaştığı görölür. Bir yerleşmeler kümesinin gelişmesinde belirli işlevlerin rolünü tanımlamayı önemseyen araştırmacılar uzun mesafe ticareti, yerel ticaret (merkezi yer etkinliği) ve imalat işlevleri üzerinden incelemeler yapmıştır. Örneğin Prienne [89] Ortaçağ Avrupası'ndaki kentsel gelişmeyi kent ve hinterland arasındaki ticaret sistemi ile değil, "daha büyük bir kıtasal ticaret sistemi" ile ilişkilendirir. Mumford [90] uzun mesafe ticaret işlevini kabul etmekle birlikte, Prienne'nin aksine öncelik sırasını değiştirir ve uzun mesafe ticaretin gelişebilmesi için "kırsal bir artı ürün" ve bu ürünleri alabilecek "artı nüfusun" varolması gerektiğini belirtir. Barton [91] kentsel ağ gelişiminin ve merkeziliğin açıklanmasında "girişimcilerin" ve "mübadelenin" rolü üzerinde vurgu yapar.

Kuzey Amerika kentlerinin şehirselleşme ağ gelişimini inceleyen Vance [92] ise merkezi yerler sistemini eleştirirken, Amerika'da toptan ticaretin doğasını, biçimini ve toptan satış yapan tüccarların örgütlenmesi ile toptan ticaret etkinliklerinin dokusunu ortaya koymaya çalıştığı araştırmasında, Prienne'nin uzun mesafe ticaret tezi ile Innis¹ ve

¹ Harold Innis "ihracat modeli" ya da "hammadde yaklaşımı" ile Canada'nın ekonomik tarihi gelişimini kürk ticareti ve balık sanayisinin kurulmasıyla ilişkilendirir. Innis'in bu yaklaşımı daha sonra Watkins tarafından "hammadde teorisi" olarak yeniden tanımlanır. Bkz. Smith, W. R., (1978). Transport Improvements and Urban Network Evolution: Southern Ontario 1851-1921, Doktora Tezi, York University, Toronto, 27; Innis, H. A., (1930). The Fur Trade in Canada: an Introduction to Canadian

North'un¹ hammadde tezinin (staple theory) bir birleşimi olarak Kuzey Amerika kentsel ağ evrimini açıklamaktadır. Bunun yanı sıra Vance [92] Kuzey Amerika yerleşmelerinin hammadde odaklı ihracat temeline dayanan bir merkantil model uyarınca gelişimi üzerinde durur. Burada Kuzey Amerika kentsel ağ gelişimini etkileyen faktörler olarak önce uzun mesafe ticaret sonrasında yerel ticaretin gelişimini yani merkantil aktivitenin etkinliğini savunur. Conzen [93] karşılıklı banka yazışmaları veri seti üzerinden “kentsel bağlanabilirlik endeksini (urban connectivity index)” sistem araştırmasına uyarlar. Müller [94, 95] Ohio Vadisi yerleşmelerinin değişen dolaşım iskeleti içinde, yani “bağlanabilirlik ilişkileri (nodality relationships)” içinde yerleştirildiğini vurgular. Müller’e göre [95] kentsel gelişimde öncelikle gelişen / değişen ulaşım sistemine bağlanabilirlik ve yerel hinterlanda ulaşma niteliği etkileyici olurken, bunun bir sonucu olarak ulusal ulaşım sistemi, bir başka ifadeyle uzun mesafe ticaret sistemi ile bölgenin bütünleşmesi neticesinde imalât işlevleri kentsel gelişimde önemli olmaya başlar. Ancak Müller [95] demiryollarının inşası sonucunda bu kentsel gelişimin ve ticaret - imalât işlevlerinin yerleşmeler arasındaki yerleşiminde ve hiyerarşisinde değişimler yaşanmasının kaçınılmaz olduğunu, böylece bir yandan bölgesel ticaret merkezleri çökerken diğer yandan bölgesel demiryolu ağındaki yeni kavşaklara yarar sağlandığı iddiasındadır. Smith hem Müller’in hem Conzen’in çalışmalarının bölgesel kent sistemlerini bütünleştiren bir araç olarak “dolaşım (circulation)” kavramına dayandığını ileri sürer. Dolayısıyla yukarıdaki çalışmalara göre; ulaşım sistemlerindeki değişim (bağlanabilirlik açısından) kentsel merkezlerdeki değişimi beraberinde getirir.

Kentsel ağ ve ulaşım sistemi konulu çalışmalar arasında yer alan William Randy Smith’in [96] “Transport Improvements and Urban Network Evolution: Southern Ontario 1851 – 1921” adlı doktora tezinde Güney Ontario bölgesindeki kentsel ağın evrimini ulaşım sistemindeki gelişmelerle ilişkisi bağlamında incelenmektedir. Smith’in çalışmasında

Economic History, Yale University Press, New Haven, Conn.; Innis, H. A., (1940). The Cod Fisheries: The History of an International Economy, Yale University Press, New Haven, Conn.; Watkins, M. H. (1963). “A Staple Theory of Economic Growth”, Canadian Journal of Economics and Political Science, 29: 141-58.

¹ Douglass C. North Innis’in hammadde teorisine dayanarak ihracat temelli bir yaklaşım sunarak 19. yüzyılda Kuzey Amerika kentlerinin ekonomik evriminde hammadde ürünlerinin önemini dile getirir. Bkz. Smith, W. R., (1978). Transport Improvements and Urban Network Evolution: Southern Ontario 1851-1921, Doktora Tezi, York University, Toronto, 29; Douglass, C. N., (1961), The Economic Growth of the United States 1790-1860, Princeton-Hall, Englewood Cliffs, N.J.

Christaller'ın merkezi yerler kuramından faydalanılmış ve sıra büyüklük dağılımı ve nüfusun yığıldığı bölgeler ile sistem açıklanmaya çalışılmıştır. Bir başka araştırma Roberta Balstad-Miller'ın "City and Hinterland: A Case Study of Urban Growth and Regional Development" adlı kitabıdır. Balstad-Miller [97] New York'un Onondaga bölgesinde 19. yüzyılın üçüncü yarısında ortaya çıkan Syracuse yerleşmesinin ulaşım olanaklarındaki gelişmeye bağlı olarak kazandığı avantaj sayesinde küçük bir köyden bir kent hüviyetine evrilmesi neticesinde bölgedeki yerleşmelerin kademelenmesinde diziliş sırasının ve mevcut kentler sisteminin değişmesini ele almaktadır. Balstad-Miller kentsel gelişmenin hinterlandı ile ilişkisini net olarak tanımlamazken hinterlandına bir ulaşım merkezi olarak hizmet ettiğini vurgulamak üzere Christaller'ın merkezi yerler kuramından da faydalanmamıştır.

Bu araştırmada ulusal yazında Ergenç [23] ve Taş [83] çalışmaları ile uluslararası yazında Erder [87], Erder ve Faroqhi [86], Smith [96] ve Balstad-Miller [97] çalışmalarından esinlenilmiştir. Ancak sözkonusu çalışmalara bölge tarihini demografik, ekonomik ve fiziksel olarak ele alması ve tüm şehirselleşme ağı üstünde bir değerlendirmenin yanısıra bir kıyaslama yapması bakımından benzerlikler içermesine karşın bu çalışma;

- orta kademede bir kentin gelişimini "kentler sistemi içinde bir kent" olarak mekânsal organizasyon kuramları ile açıklaması,
- kenti kentler ağı içerisine üretim etkinlikleri, kent merkezi büyüklüğü – ticari performansı ve ağa bağlanabilirliği temelinde yerleştirmesi,
- orta kademede bir kentin ticari performansını diğer orta kademede kentler ile karşılaştırarak ağdaki hiyerarşik yapıyı açıklamaya çalışması,
- ticari ilişkilerden teşekkül eden ticaret ağları üzerinden kentin çevresindeki ticaret hinterlandını ele alması,
- kenti ticari hinterlandında yer alan şehirler ile kurduğu bir bölgesel sistem içine gömmesi açılarından diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır.

Çalışmada örnek seçilen kent Kayseri'dir. Kayseri konulu monografik çalışmalar olmakla birlikte Kayseri üzerine ağırlıklı olarak ekonomik, sosyal, tarihi ve mimarlık araştırmaları

mevcuttur. Kentin demografik, ekonomik ve/veya sosyal tarihini ele alan araştırmalar; Kazım Özdoğan [98], Ahmet Nazif [99], Rifat Önsoy [100], Hüseyin Cömert [101, 102], Hıfzı Nuri [103], Mehmet İnbaşı [46], Halit Erkiletlioğlu [104-106], Kemal Karpaz [107], Uygur Kocabaşoğlu ve Murat Uluğtekin [108], Suraiya Faroqi [14], Mustafa Keskin'in [109-111] eseridir. Bunun yanı sıra Kayseri kentinin önemli bir tarihi belgeler koleksiyonu olan 19. yüzyıl şer'iyye sicillerinin transkripsiyonunu yapan İlyas Gökhan [112], Necmettin Gürler [113], Mustafa Kılıç [114], Erdal Şekeroğlu [115] adlı araştırmacıların eserleri vardır. Yasemin Özırmak [116], Zübeyde Peşter [117], Mehmet Çayırdağ [118-120] Kayseri kentinin vakıflarını; Fikri Gürzumar [121], Mehmet Karagöz [122] Kayseri kentinin mahallelerini araştırma konusu olarak belirlemişlerdir. Mahmut Akok [123], Ali Baş [124], Necibe Çakıroğlu [125], Albert Gabriel [126], Vacit İmamoğlu [127], Eda Kızılkaya [128], Fernaz Öncel [129], Mehmet Uysal [62], Ali Yeğen [130], Mehmet Çayırdağ [131] Kayseri'de bulunan anıtsal ve sivil mimarlık örneklerinin mimarlık tarihindeki yerini ele alan araştırmalar yapmışlardır.

Sonuç itibarıyla; bu araştırma Kayseri konulu araştırmalardan farklı olarak kentin mekânsal yapısında ticaret alanlarının büyüklüğünü, gelişimini ve yayılımını ele alması ve makroform düzeyinde ticaret işlevinin büyüklüğünü değerlendirmesi ve ticaret hinterlandında yer alan şehirler ile karşılaştırmasını yapması bakımından özgün bir nitelik taşımaktadır. Tüm bunların ötesinde bu araştırma Kayseri'nin kent üstü ilişkilerinin¹ belirlenmesi üzerinden şehirselleşme, hinterland ve kentin ticaret merkezi kavramları arasındaki ilişkisel boşluğu tamamlaması bakımından önemlidir.

1.2 Tezin Amacı

Araştırmada beş temel amaç ortaya konulmuştur.

- Anadolu Şehirselleşme Ağı'nın / kentler sisteminin yapısını, mekânsal organizasyonunu açıklayabilmek için ulaşım ve iletişim sistemleri yapısını, kentsel merkezlerin

¹ Nuri Adıyeke "kent altı" ve "kent üstü" kavramları bağlamında bir yaklaşım taşır. Bkz. Adıyeke, N., (2000). "Anadolu Osmanlı Ölçeğinde Yerel Tarih Yazımında Kuramların Değişimi: Merkez – Çevreden Çevreselleşmeye, Çevreselleşmeden Globalleşmeye", Tarih Yazımında Yeni Yaklaşımlar, Küreselleşme ve Yerelleşme, (Üçüncü Uluslararası Tarih Kongresi), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 260-261.

nüfus büyüklüğü dağılımını ve hiyerarşisini belirlemek. Bourne'nin belirttiği gibi [132] kentsel sistemin büyümesi, organizasyonu ve evriminde yerseçimini ve etkileşim ağlarını; üretim, dağıtım, tüketim, dolaşım ve denetimden oluşan beş faktör etkilemektedir.

- Kentsel sistemin aynı ya da benzer büyüklük kademesinde yer alan kentler / düğüm noktaları arasındaki ticari ilişkiler ve yerel aktörler arasındaki bağlantıları belirlemek. Bu sayede ağ kavramında etkileşimler, ilişkiler ve bağlantılar üçlemesini (Pompili [133]) ağı oluşturan yapıya bir temel nitelik olarak sağlamak.
- Anadolu Şehirsel Ağındaki düğüm noktalarını, düğüm noktalarının karakteristiklerini, düğüm noktalarında büyümeyi yaratan güçleri veya araçları, düğüm noktalarında ortaya çıkan mekânsal biçimi ve düğüm noktaları arasındaki etkileşimin yapısını (Davies [134]) belirlemek.
- Anadolu Şehirsel Ağındaki iç - kara kentleri arasındaki bölgelerarası ticaretin ve üretim aktivitelerinin niteliğini, üretilen – organize edilen – dağıtılan maddi ürünün varlığını ve uzun mesafe ticaretten kaynaklanan ekonomik etki alanını ortaya koymak. Bu amacın belirlenmesindeki temel 19. yüzyılda önemi ve hacmi artan uluslararası ticaret (İnalcık ve Quataert [135]) hakkında yazılı kaynakların çokluğuna karşın iç ticaret ya da bölgelerarası ticaret¹ üzerinde yeterince durulmamış (Quataert [136]) olmasında yatmaktadır.
- 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağında orta kademedeki kentlerin merkezleri arasında mekânsal büyüklüğünü ve hizmet donatıları karşılaştırmalarını gerçekleştirmek. Bu amaç Coffey'in işaret ettiği kentsel kademelenmenin orta büyüklüğündeki bir noktadan kentler sisteminin nasıl üretildiğine daha fazla önem verilmesi gerektiği ifadesine uymaktadır.

Bu amaçlar örneklem alan üzerinde test edilmektedir.

¹ Quataert iç ticareti "imparatorluk sınırları içerisinde imal edilen sanayi mallarının ve zirai mahsullerin imparatorluğun bir bölgesinden bir başka bölgesine nakli veya satışı" olarak tanımlar. Bkz. Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914, İnalcık H. ve Quataert, D. (Ed.), Cambridge University Press, New York, 953.

1.3 Orijinal Katkı

Bu araştırma 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda hinterland ilişkilerini sorgulamak üzere (ulusal) bölgesel ve mekânsal ölçekten oluşan araştırmaların sunulacağı dört temel kısımdan teşekkül etmektedir. Araştırmanın ilk kısmında (II. Bölüm) kentsel sistem yaklaşımının kuramsal temelleri ve hinterland kavramının açıklaması yapılmakta ve problemin tanımı ile veri toplama – analiz yöntemleri izah edilmektedir. Araştırmanın ikinci kısmı iki bölümden meydana gelmektedir. İlk bölümde (III. Bölüm) 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası düzlemdeki konumu ve imparatorluğun yapısal değişimleri anlatılmaktadır. Bu bölümün ilk alt başlığında 19. yüzyıl dünya sistemi tasviri ve imparatorluğun bu sisteme eklenme durumu ve eklenmeyi sağlayan araçlar açıklanmaktadır. İkinci alt başlık imparatorluğun ekonomik, demografik, siyasal, toplumsal ve kurumsal değişim ve yapılanma düzeylerini ele almaktadır. Öncelikle imparatorluğun ekonomik yapısında uluslararası ticaretin ve ticaret antlaşmalarının yerli ve yabancı sermaye yatırımları vurgulanmaktadır. İç ticaret, bir başka ifadeyle bölgelerarası ticarete imparatorluğun öne çıkan vilâyetleri belirtilmektedir. Uluslararası ticaret ve iç ticaret için kullanılan bağlantıların (kara ve demiryollarının)/lojistik koridorların dönemsel değişimleri ve bunlar üzerinde asılı olan bağlantı noktalarının (Anadolu kentlerinin) görünümü açıklanmaktadır. Ekonomik yapının ticaret dışındaki diğer bileşenleri olan tarım, tarımın ticarileşmesi ile sanayide imparatorluğun ve imalat merkezlerinin durumu irdelenmektedir. Daha sonra 16. yüzyıl ile 19. yüzyılda Avrupa Kent Ağı'nda yeralan Osmanlı kentleri belirlenmiş ve Avrupa Kent Ağı'nın alt sistemi olan ve iç içe geçmiş kentler sisteminin parçası konumunda duran Anadolu Şehirsel Ağı üst kademe kentleri nüfus parametresine bağlı olarak ele alınmıştır. Anadolu sınırları dâhilindeki kentlerin 16. yüzyıl ile 19. yüzyıl başı ve sonu demografik durumları ve buna bağlı olarak mekânsal organizasyonları haritalar üzerinde sergilenmektedir. Araştırmanın (ulusal) bölgesel ölçekte imparatorluğun ele alındığı ikinci kısmının ikinci bölümünde (IV. Bölüm) demografik veriler kullanılarak 16. yüzyıl ve 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı, yerleşmeler kademelenmesinin değişimi ve 19. yüzyıl vergi gelirlerine göre kentlerin konumu belirtilmektedir. Ayrıca bu bölümde 19. yüzyıl yerleşmeler kademelenmesinde üst ve orta kademedeki yeralan merkezler

belirlenmektedir. Bu doğrultuda 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda Kayseri kentinin ticaret bağlantıları kurduğu üst kademe merkez Bursa ile orta kademede yeralan Ankara, Tokat, Amasya, Sivas, Konya, Antep, Urfa, Diyarbakır, Maraş kentlerinin ticaret altyapısının ve merkez büyüklüklerinin tespit edilmesine ve Kayseri kenti ile karşılaştırılmasına gidilmektedir. Son olarak bu bölümde Kayseri kentinin yakın çevresinde yeralan bağlantı koridorları üzerindeki düğüm noktalarının coğrafi dağılımı belirlenmektedir ve hinterland bağlantısının tespiti yapılmaktadır.

Araştırmanın üçüncü temel kısmı 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda orta kademede yeralan ve uzun mesafe ticaret merkezlerinden biri olan Kayseri kenti üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu bölümün (V. Bölüm) ilk alt başlığında kentin coğrafi konumu ve bağlı olduğu idari sınırlar tanımlanmaktadır. İkinci alt başlıkta kentin demografik yapısının yıllara göre değişimi ele alınmaktadır. Üçüncü alt başlıkta kentin ülkeler arası ve bölgelerarası ticaret etkinlikleri tanımlanmakta ve tüccar ağları üzerinden kurulan ticaret ağları ile ticaret akışlarının niteliği izah edilmektedir. Aynı zamanda tarım ve imalât sanayi ekonomik etkinliklerinin kent içindeki durumu açıklanmaktadır. Dördüncü alt başlıkta kentin kurumsal yapısında vakıfların oluşumu ve vakıfların yıllara göre gelişimi ortaya konulmaktadır. Beşinci alt başlıkta kentin bağlantılı olduğu karayolları ve demiryolları bağlantıları sunulmaktadır. Bu bölümün son alt başlığında kentin 19. yüzyılın sonunda mekânsal yapısı harita üzerinde betimlenmek suretiyle mekânda konumlanan ticaret hizmet donatımları ve donatımların mekândaki dağılımı açıklanmakla birlikte tahrir defterleri, salnameler ve seyahatnamelerde kentin hanlar ve çarşı bölgesi hakkında niteliksel ve niceliksel veriler ortaya konulmaktadır.

Araştırmanın son bölümünde (VI. Bölüm) elde edilen bulgular ortaya konularak sonuçlar ve öneriler belirlenmektedir.

BÖLÜM 2

KENTSEL SİSTEMLER / ŞEHİRSEL AĞ

“Merkezi bir yer” paradigmasından hareketle kent olgusuna getirilen tanımlamalar çeşitlilik göstermektedir. Bunlar arasında Deleuze ve Guattari [137] kenti tanımlarken onun yol ile karşılıklı kurduğu ilişkiye atıfta bulunarak “bir sirkülasyon işlevi ve sirkülasyon devreleri” olarak varolduğunu ve böylece bir yandan kent sirkülasyonu yaratırken diğer yandan kentin sirkülasyon tarafından ortaya çıkarıldığını savunur. Dolayısıyla kentin yol ile kurduğu bu ilişkide bağımlılık esastır. Kent “belirli yerler üzerinden geçen akışlara” neden olan ve diğer yerleşmelerle sağladığı iletişim nedeniyle “bir ağ, bir yoğunluk fenomeni”dir (Deleuze ve Guattari [137]). Buna göre belirli noktalarda nüfus yığılmalarının görüldüğü bir sirkülasyon devresinde çevrimin gerçekleşmesi akışların varlığına, varolan akışların ağdaki dolaşımına dayanır. Bu ağa dâhil olabilmek “bölgelleşme (deterritorialization) eşiği”nin aşılmasını bir başka ifade ile kent olabilmeyi gerektirir. Deleuze ve Guattari için ileri düzeyde bölgelleşme ticaret ve liman kenti [137] eğilimlerinde ortaya çıkar.

Braudel’e göre insanlık tarihinde gözlemlenen tüm gelişme evreleri, kentlerin ortaya çıkış ve yükseliş dönemleri ile bir paralellik gösterirken, kentler kırsal – kent arasındaki işbölümünden doğmuştur (Braudel [138]). Buna göre kent sürdürülebilirliğini tarımsal bir besin kağınağını güvence altına almasına borçludur. Bu güvence kentin kırsal çevresine hâkim olmasını ardbölgesi üzerinde kendi “özerklik ve egemenlik iddiası”nda [138] olmasını gerektirir. Braudel’in “pazar” olarak adlandırdığı kentler [138], kırsal alan ile ilişkileri sayesinde piyasa ekonomisinde bir rol üstlenirler. Braudel “kendi

köyleri, kendine eklenmiş kırsal hayat parçaları olmayan hiçbir kent”in, pazarsız kentin ve kentsiz bölgesel veya ulusal bir pazarın [138] varlığından sözedilemeyeceğini savunur.

Braudel [138] için kentler kırsal hinterland ile karşılıklı değişim ve ticaret ağlarının kurulmasıyla ortaya çıkan piyasa ekonomisinin somut bir ifadesidir. Braudel’in tanımlamasında kimi kentler efendi, kimileri hizmetçi, kimileri de köle olarak kendilerini diğer kentlerden farklılaştırma eğilimleri sayesinde bir hiyerarşi oluştururlar. Böylece bu ticaret ağlarından hiyerarşiler (bir kentler sıralaması ve bir kentler kademelenmesi) oluşturan kentlerin bir “güneş-kentin” (Braudel [138]) çevresinde küçük kentler ve onlardan daha büyük kentlerden meydana gelen bir kentler sistemi belirir.

Tarımsal yerleşmeler olmadan kentlerin gelişemeyeceğini, kentlerin kırsal bir ekonomik temele dayandığını ve önce tarımın gelişerek insanların yerleşik düzene geçişi, köylerin – kasabaların gelişimi ardından tarımsal artı ürünün ortaya çıkışı ile kentlerin meydana geldiğini ifade eden görüşe karşı¹ Jane Jacobs [139] kentlerin kültürel gelişmenin başlıca ögesi olduğu gibi temel bir ekonomik araç olduklarını ispatlamaya çalışmıştır. Jacobs kırsal alanda verimliliğin, üretimin artışına ve ekonomik gelişmeye neden olan araçların, buluşların ve hizmetlerin daima kentlerde ortaya çıktığını, sonra da kırsal alana nakledilerek burada uygulandığını savunmuştur [139]. Jane Jacobs’un, Çatalhöyük ile ilgili araştırmalarda ortaya konulan bulguları kullanarak geliştirdiği “Yeni Obsidyen” kuramına göre yerleşmeler, avcılık ile geçinen bir yerleşik köy iken, avcı grupların arasında neolitik dönemin önemli bir imalât maddesi olan obsidyen ticaretinin gerçekleştirilmesi ile yontma taş endüstrisi gelişmiş ve daha sonra evcil hayvan yetiştirilmesi ve tahıl üretimi ile tarımsal faaliyetler kentte başlamıştır. “Tarım öncesi bir metropolis” [139] olarak obsidyenin yanısıra diğer önemdeki malların temininde bölgesel bir ticaret merkezi, üretim merkezi ve bir toplama merkezidir. Bu etkinlikleri gösteren Yeni Obsidyen yerleşmesi Çatalhöyük diğer yerleşmelere uzanan

¹ Jacobs kentlerin gelişmelerini açıklayan ekonomik kuramı “tarımsal öncelik dogması (the dogma of agricultural primacy)” biçiminde tanımlamaktadır. Bkz. Jacobs, J., (1969). The Economy Of Cities, Random House, New York, 5.

yollar ile çevresinde bir ağ kuran hem en erken kent örneği hem tarımsal faaliyetlerde bulunan bilinen ilk yerleşmedir (Jacobs [139]). Jacobs’a göre “hiçbir yerel ekonomi diğer kentlerden yalıtılarak büyüyemez... Bir kent yalnızca kırsal hinterlandı ile ticaret yaparak büyüyemez. Bir kent ticarette daima bir grup kenti içerir” [139]. Dolayısıyla Çatalhöyük yerleşmesi özelinde kentin bir pazar yeri ve üretim merkezi olarak ortaya çıkan ekonomik kimliğinin kentsel yerleşmede tarımsal gelişmeyi sağlamış ve tarımsal faaliyetlerin geniş arazi ihtiyacı sonucu tarımın kırsal yerleşmelere nakledilmiştir olması kentte öncelikli ekonomik sektörlerin ticaret, imalât ve tarım olarak sıralandığını gösterir.

Harvey’e göre kentler “toplumsal olarak belirlenen artı ürünün mekânda belirli bir noktada yoğunlaşması” [140] sonucu oluşmaktadır ve artı-ürünün coğrafi bir yoğunlaşması yoksa kentsellikten de bahsedilemez. Harvey artı-değeri artı-emeğin bir göstergesi [140] olarak tanımlarken, kentselliğin “artı-değerin yaratılma, mülk edinilme ve dolaşıma sokulması” açısından üzerinde durur. Kapitalist bir ekonomide biriken artı-değer daha fazla artı-değer elde etmek amacıyla belirli bazı sektör ve bölgelerde farklı yoğunluklarda kullanıma geçirilir (Harvey [140]). Harvey için böylesi bir süreçte artı-değerin mekânsal ve sektörel dolaşım örüntüleri önemli görünmektedir.

Harvey sanayileşme ve kentler arasında ticari ilişkilerin kurulması, “artı-değerin ticaret ve zanaat yoluyla koparılabilmesine” imkân tanırken, [140] kentler arasındaki hiyerarşinin “artı-değerin yoğunlaşması ve dolaşımı için yollar oluşturduğu” iddiasındadır¹. Artı-değerin değiştirdiği dolaşım kanalları veya yolları kimi kentlerin öne çıkmasına kimi kentlerin ise geri plana düşmesine neden olabilir (Harvey [140]). Zira artı-değerin coğrafi dolaşımında ortaya çıkabilecek teknolojik yenilikler, doğal afetler, yeni ticaret yolları, savaşlar vb. faktörler artı ürünün dolaşımında kaymalara, büyümelere veya çöküşlere neden olabilir (Harvey, [140]). Dolayısıyla artı-değerin değişken coğrafi dolaşımına bağlı olarak yalnız bir kent için değil bütün bir kentler sistemi için değişim kaçınılmazdır. Bu nedenle Harvey’in “kentsellik” olgusu belli bir

¹ Harvey’e göre aralarında belli bir hiyerarşi olduğu varsayılan kentler aynı idari sınırlar içerisinde yer alan kentlerdir. Harvey, D., (2006). Sosyal Adalet ve Şehir, Çeviren: M. Morali, Metis Yayınları, İkinci Basım, İstanbul, 211-212.

anda “artı-değerin dolaşımında olduğu kentler sisteminin tarihi” olarak ortaya çıkar [140].

Amin ve Thrift [141] gibi kimi araştırmacılar “kentlerin akışlar, ağlar ve mübadele yönünü” gözardı ederken, Castells [142] ve Smith [143] gibi kimi araştırmacılar ise kentin bir “akışlar mekânı” olduğunu vurgulamak amacıyla coğrafi referanslardan uzaklaşan kentin inşa edilmiş yapısına öncelik tanır. Sözkonusu akışlara tanınan övgü Kostoff’un ifadelerinde kendini bulur. Kostoff [144] bir kentin devamlılığının tüm dünyayı kapsayan bir süreç olduğunu ve kentsel gerçeğin akışlardan oluştuğunu belirtir. Kenti yalnızca akışlardan ibaret bir olgu olarak görmek onun mekânsal niteliklerini yoksaymayı ifade edeceği gibi kenti merkezi bir yer olarak yüceltmek de içine yerleştiği ve/veya içerisinden geçen akışlar, ilişkiler, bağlantılar ve mübadele vasfının zayıf olarak belirtilmesine yolaçacaktır.

Bu iki bakış açısını sentezleyen ve yeni bir anlam ortaya koyan Knox ve Taylor [145] gibi araştırmacılar ise hem kentin akışlar mekânı içerisine yerleştirilmişliğine hem coğrafi bir mekânın varlığına dikkat çeker. Stanley’e [146] göre bölgesel kent analizlerinde insan akışları, ürünler ve hizmetlerin devamlı olarak sorgulanmasına karşın, bir kenti geniş bir ağlar kümesi veya akışlar mekânı içine yerleştiren çalışmalar sayıca az kalmıştır. Stanley [146] kent ve ağdan bahsedilecekse kentin “konusu ve zamanı belli içiçe geçmiş ölçekler kümesi ve olası analiz seviyeleri (Smith [147]) içerisine yerleştirilmesi” gerektiğini ifade eder.

2.1 Hinterland Kavramı

“Merkezi mevki / yer (central place)” deyimini kullanan coğrafyacı Mark Jefferson’a göre [148] kentler tek başlarına büyümediği gibi tek başlarına yaşamazlar, bunun yanı sıra kentler diğer alanlara hizmet ederken karşılıklı bir biçimde diğer alanlar da kentlere hizmet eder nitelik taşırlar. Bu durumda Jefferson “kırsal alanın merkezi mevkide yürütülmesi gereken görevlerini yapılabilmesi için kentleri kurduğunu” savunur [148]. Kenti karakterize eden nitelik, kırsal alanlarına veya uzak ya da yakın çevresine temel işlevleri sunmasında yatar. Burada herbir yerleşmenin bağlı olduğu

evre ile birlikte değerlendirilmesi, daha açık bir ifadeyle, kentlerin hizmet ettikleri bölgenin tanımlanması sözkonusudur. Diğer yandan, kent büyük oranda kırsal alanın sağladığı kaynaklara, “hammadde, gıda ve insan gücü gibi günlük tüketim maddelerine” ihtiyaç duyar (Khan [149]).

Bir kentin ya da kasabanın hizmet sağladığı belirli bir bölgeyi / alanı tanımlarken kentsel coğrafyanın başlıca araştırma alanlarından biri olan “hinterland, evre, kentsel alan, bağımlı (tributary region) / tutulan alan (catchment area) veya etki alanı / bölgesi (sphere of influence)” kavramlarının kullanıldığı görülür. Bu alan etkinlik, nüfuz, sorumluluk ve hâkimiyet alanı olarak düşünülebilir. Kent için ticaret bağlantı noktaları olarak iş gören bu etkinlik alanı (Chaudhuri [150]), kentsel yerleşmeler için “hinterland” olarak adlandırılır.

“Bir kentin, limanın, nehirin, kıyının vb. bir yerleşmenin arkasında yeralan arazi” [151] anlamına gelen Almanca kökenli “hinterland” kelimesi İngilizce’ye ilk olarak George G. Chisholm tarafından bir limanın kendisi ya da bir kıyı yerleşmesinin ardlkesini, limanın arkasında yeralırken ihracat mallarının tedarik edildiğı, bunun yanısıra ithalat mallarının dağıtıldığı bölgeleri tanımlamak üzere 1888 yılında çevrilmiştir [152]. Chisholm [153] 20. yüzyılın başında dünyanın bazı büyük yerleşmelerinin limanlar olduğunu, onların göreceli önemlerinin hinterlandlarına bağlı olduğunu, tanımlanabilen hizmet ettikleri bölgelerin üretkenlik ve ulaşılabilirlik niteliğı ile ilişkilendirildiğini belirtir.

Bir başka Almanca kökenli kelime olan “umland” etimolojik olarak hinterlandın manası ile benzer bir biçimde “kentin hizmet sağladığı çevresindeki alan” olarak tanımlanır (Smailes [154]). Umland (evre) merkezi bir yerin yakın çevresinde her yönden 20 mil (Dickinson [155]) veya 30 ila 40 mil (Wittlesey [156]) mesafede uzanan ve kent ile ekonomik, kültürel ve politik karşılıklı ilişkiler kuran bir kentsel alan parçası olarak açıklanır [157], [156], [158], [154], [159], [160], [161]. Spelt [162] kent ile “umland” arasındaki ilişkiyi “aynı tutarlı bir bütün üzerinde iki farklı yön” olarak açıklar. Bunların dışında kentin kırsal çevresi üzerindeki etkisi coğrafi, ekonomik, demografik, sosyal ve

politik pek çok faktörce¹ belirlendiği gibi her bir hizmet için farklı bir “umland” sınırı ortaya çıkar (Khan [149])

Hinterland ve “umland” kavramlarını “Trade Centers and Trade Routes” adlı kitabında coğrafya araştırmalarına kazandıran Van Cleef [163] hinterland kavramını sürekli ve süreksiz olarak iki kategoride sınıflandırır. Sürekli hinterland “ekonomik ve kültürel aktiviteleri büyük ölçüde birincil merkez içinde odaklanan ve kendi uydu yerleşmelerine doğru genişleyen ticaret merkezine bitişik bir konumda” bulunan bir alanı tanımlar (Van Cleef [158]). “Süreksiz hinterland” ile bazı bölgelerin birincil merkez ile yakın ekonomik ilişkilerde bulunmalarına karşın, merkez ile belirli bir ilgisi olmayıp arada kalan bölgeler açıklanmaya çalışılır (Van Cleef [158]). Bilhassa limanlar ile ilişkilendirilen, limana bağımlı, liman ile ticari ilişkiler kuran bölgeler ya da limandan içerilere doğru ulaşılabilen araziler olarak tanımlanan hinterlandın, liman olsun ya da olmasın her türlü yerseçim niteliklerini gösteren, bütün ticaret merkezlerinde varolabileceğini vurgulayan Van Cleef [158] hinterland kavramını “umland” kavramından ayırıştırır. Buna göre “umland” kavramı “alt merkezlerine - banliyölerine doğru uzanan ve onları kapsayan bir ticaret (kent) merkezine bitişik” olarak hemen ardında yeralan ve sahip olduğu “ekonomik ve kültürel etkinlikleri gerçekte birincil merkezin etkinlikleri ile birlikte olan” bir alanı tanımlar (Van Cleef [158]).

Kentin bir pazar olduğu fikrinden hareketle, kenti ve kırsalı içine alan bir “ekonomik birim (wirtschaftseinheit)” kavramını geliştiren Ammann, hinterland ve “umland” kavramlarını birbirinden etkilenme derecesine göre farklılaştırır [164], [165], [166]. Söz konusu ekonomik bir birimde satılan malların ve dolayısıyla pazar alanının niteliklerine göre kentin üç ekonomik etkileme alanı mevcuttur. İlk evrede “temel ihtiyaçlar için malların haftalık olarak düzenli değişimine dayanan yakın bir pazar alanı”, ikinci evrede geniş bir alanı kuşatan kentin ekonomik etkisinde yeralan ve bununla birlikte yüksek kalitede malların satışının yapıldığı, doğal maden kaynaklarının çıkarımı ve hammadde işleme sürecinin kontrol edildiği ve zanaatkârları, tüccarları kendisine

¹ Bu faktörlere perakende ve toptan ticaret, gıda (meyve, sebze, süt) temin edilen alanlar, otobüs hizmet bölgeleri, banka ve sigorta hizmet alanları, telefon, radyo ve televizyon yayın alanları örnek olarak gösterilebilir. Bkz. Khan, Z. T., (1994). Bilaspur, a Study in Urban Geography, Northern Book Centre, New Delhi, 152, 154.

eken geniş bir pazar alanı, son evrede kentin uzun mesafe ticaretinden kaynaklanan ekonomik etki alanı izlenir (Scott ve Scribner [167]). Eiden ve Irsigler [168] Ammann'ın ekonomik birim kavramında farklı etki alanı tanımına dayanarak, evre (umland) ile "sınırlandırılmış bir pazar alanı", hinterland ile "geniş bir pazar alanı"nın düşnlmesi gerektiğini belirtir. "Umland" ile bir kentin yakın kırsal çevresi anlatılırken, hinterland ile kentin bir ülkede ulaşabileceğı umland'in ötesindeki bütün alan dile getirilir. Schulze [169] ise, evre (umland) kavramını kentsel ve kırsal ekonomiler arasındaki "ilişkinin iki taraflı bir karakteri" olarak tanımlarken, hinterland kavramının ilişkide bağımlılık ve geri planda kalmışlık etkisini uyandırdığını açıklar.

Hinterland kavramını bütünüyle bir liman ve liman kenti ile ilişkilendiren çalışmalar mevcuttur (Morgan [170], Weigend [171], Mikolajski [172], Hoyle [173], Bird [174], Hayuth [175]). Bunlardan Weigend için hinterland "mal akımlarında kullanılan ulaşım kanalları sayesinde bir liman ile bağlantılı olarak gelişen, organize edilen ve liman aracılığıyla mal alıp gönderen bir mekân" (Weigend [171]) olarak tanımlanır. Hoyle [173] ise bir limanın ardbölgesini gerisinde kalanı veya limanın hizmet ettiğı, limanın bağımlı olduğı alanı hinterland olarak açıklar. Lee [176] hinterlanda uzanan ulaşımın gelişmesinin veya iç ulaşım sisteminin verimliliğinin limanlar arasındaki rekabet üzerinde farklı etkiler yarattığını ve böylece ticaret hinterlandına ulaşılabilirliğı yüksek olan bazı limanların gelişirken, tam tersi biçimde ulaşılabilirliğı ve bölgesel trafik hacmi kısıtlı diğerk limanların gelişemeyeceğini vurgular.

Sonuç itibariyle, bölgesel gelişme araştırmalarında sıklıkla kullanılan hinterland ve evre (umland / environs / surrounding countryside) kavramları, kentsel ve kırsal ekonomiler arasındaki karşılıklı bağımlılığı ve ilişkiyi vurgular (Eiden ve Irsigler [168]). Hinterland ile bir kentin çevresinde yeralan bir pazar alanı anlatılmak istense de "umland" sözkonusu kentin temel besin ihtiyaçlarını karşılayan iç bölgeyi temsil eder. Buna karşın hinterland malların büyük bir bölümünün ticareti, "umland"ın ötesinde bir sınır içinde yapılan daha geniş bir bölgeye işaret eder (Dyer [177]).

2.1.1 Hinterland Sınıflamaları

Morgan [170] üç farklı hinterland sınıflaması yaparken taşınan malların yapısı, deniz ulaşımı mekanizması, iç suyollarının kullanımı ve kontrolü gibi politikaların etkisi ve iç suyolları ile demiryolları yapısı faktörlerini dikkate alır. Bu faktörler ışığında Morgan ilk hinterland, hammadde hinterlandı ve büyük liman hinterlandı sınıflamasına yer verir (Morgan [170], Amoyaw [178]). Morgan'ın sınıflandırmasına karşın detaylı ve çok farklı nitelikler üzerine hinterland sınıflandırması yapan Mikolajski [172], [178] doğal, marjinal, bilinen, bilinmeyen, temel, coğrafi, politik, ekonomik, kilometrik, gerçek, teorik, deneysel, bölgesel, bölgesel ötesinde, ulusal, iç, dış, ihracat, ithalat, hammadde vb. hinterland ayrımı yapmıştır. Bird ise Morgan'ın sınıflamasına benzer bir sınıflandırma ortaya çıkarmıştır. Bunlar (Bird [174], Amoyaw [178])¹ aşağıda sıralanmıştır.

- Yakın hinterland,
- Birinci hinterland ya da çevre,
- İkincil hinterland / Yarışan Hinterland,
- Gelişmiş hinterland,
- Mal hinterlandı,
- İşlevsel örtüşen hinterland,
- Alansal örtüşen hinterland.

¹ Yakın hinterland liman bölgesinin kendisini ve liman kentini; Birinci hinterland yakın hinterland - liman - kentin kontrol edici role sahip oldukları alanı; İkincil hinterland trafik akışlarının % 70'den daha azının liman tarafından yönlendirildiği alanları; Mal hinterlandı belirli bir malın ya da mal gruplarının taşındığı alanları içerir. İşlevsel örtüşen hinterland ise belirli yükler konusunda büyük bir limanın hinterlandının daha küçük olan limanın hinterlandını kaplaması durumudur. Ancak Alansal örtüşen hinterland aynı biçim ve aynı alandaki yüklerin karşılaştırılabilir büyüklükleri için limanlar arasındaki rekabet durumunu ifade eder. Bkz. Amoyaw, B. K. B., (1999). The Hinterland Concept and Port Development in Ghana, Yüksek Lisans Tezi, University of Manitoba, Canada, 47-48.

2.2 Kentsel Sistem, Şehirsel Ağ ve Kentler Sistemi (urban system - city-systems / urban network - system of cities)

Şehirler, kent – hinterland sisteminin bir parçası olmakla birlikte hinterlandları ve diğer şehirler ile sürekli bir ilişki akışı içinde olan açık sistemler olarak tanımlanabilir. Ludwig von Bertalanffy [179] tarafından 1940’lı yıllarda dile getirilen genel sistem teorisine göre bir sistem belirli bir amaca ulaşmak için birlikte çalışan, birbiri ile karşılıklı ilişkiler kuran ve bu ilişkiler üzerinden inşa edilen bir doku sayesinde uyumlu (bir bütün meydana getiren) bir elemanlar dizisini tanımlar. Kentsel araştırmalarda 1960’lardan itibaren kullanılmaya başlanılan genel sistem teorisi ve sistem yaklaşımında¹ temel farklılık, bütünün kendisini meydana getiren parçaların toplamından daha büyük olarak tanımlanmasıdır (Simutis [180]). Dolayısıyla bir olaya sistematik yaklaşım bunun bir bütün olarak ele alınması, sistemin daha büyük sistemler içindeki yerinin veya diğer sistemler ile karşılıklı ilişkilerinin incelenmesi anlamına gelir

Kentsel araştırmalardaki sistematik ilişkiyi Berry [181] “kentler, kentler sistemi içerisinde sistemlerdir” şeklinde ifade etmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında sistemin elemanları konumunda kentlerin yereldikleri üst düzey sistemler kentsel sistemler (urban system) veya kentler sistemi (system of cities); sistemin bütünü kent kendsinin oluşturduğu bir sistemde kentlerin içerisinde yer alan sistemleri şehir sistemi (city system) kavramları ile açıklanmaktadır (Dökmeci [182]).

Kentsel coğrafya yazınında çok sıklıkla karşılaşılan kentler sistemi (urban system) ya da yerleşmeler sistemi ile şehirsel ağ (urban network) birbirinin yerine kullanılır. Özveren’e [183] göre burada kullanılan sistem kavramı daha bütünleşmiş ve birlikte işleyen kentlerin hiyerarşik olarak sınıflandırılması anlamını taşıırken, şehirsel ağ bir kentin refah düzeyindeki göreceli değişimin ağda yer alan diğer kentleri etkilemesi nedeniyle birbirine bağımlılık durumunu tanımlar. Sistem ya da ağdaki ilk sırada ve

¹ Sistem yaklaşımının en önemli etkisi kentsel ve bölgesel planlama alanında problemin analiz edilmesi ve çözüm yollarının tespit edilebilmesi için kapsamlı bir çerçeve sunmasında yatar. Bkz. Simutis, L. J., (1973). Working Within The System: a Review of Systems Approaches in Urban Studies, American Studies, 14(1):112. Planlamada genel sistem teorisinin kullanımı için bkz. Catanese, A. J. ve Steiss, A. W., (1970). Systemic Planning: Theory and Application, Heath Lexington Books, Lexington, Mass.:D.C. G Chadwick, F., (1972). A Systems View of Planning, Pergamon Press, Elmsford, New York. McLaughlin, J. B., (1969). Urban and Regional Planning: A Systems Approach, Praeger, New York.

ikinci sırada yer alan kentler arasındaki büyüklük farklarının olması durumu “kentsel üstünlük (urban primacy)” kavramı (Barnhouse Walters [184]) ile ortaya konur.

Bölen [85] yerleşme sistemini, insan yerleşmelerinin, en küçük iskân biriminden en büyüğüne varıncaya kadar farklı büyüklüklerde olabilen düğüm noktalarının, fiziki mekândaki yerleşimi ve düğüm noktaları arasındaki ulaşım bağlantıları olarak tanımlar. Tekeli’ye göre [78] yerleşme sistemi ile tarihsel gelişme süreci içinde kentsel nüfus yoğunluk bölgeleri ile ulaşım kanallarının mekânsal gelişimi anlatılmak istenir. Yerleşme sistemi ile Koray Özcan [185] “...belirli bir coğrafya ve tarihsel süreç içinde ...işlevsel bir kademelenme ya da uzmanlaşma gösteren, ...karşılıklı sosyal ve ekonomik ilişkiler içinde bulunan kırsal ve kentsel yerleşme kümelerinin oluşturduğu mekânsal örgütlenmeleri” anlatır.

Coffey [186] geçmişte kentsel sistem (urban systems) araştırmalarının sistem yaklaşımından etkilendiğini ve araştırmaların ulusal kent sisteminin sıra büyüklük kuralına uygunluğunu ölçme, merkezi yerler hiyerarşisinde kentin kaçınıcı seviyede bulunduğunu belirleme gibi mallar ve hizmetler açısından etkileşimler ve istatistiksel ilişkiler üzerinden sınıflandırmalar yapabilme ile ilgilendiğini belirtir. Kentsel sistemler (Coffey [186]), kentlerden oluşan bir elemanlar setinden ve aynı zamanda bu elemanlar arası sosyal, ekonomik, finansal, haberleşme vb. etkileşimlerden kuruludur.

Coffey’e göre [186] geçmiş kentsel sistem araştırmaları sistemin bütününe ya da sistemi oluşturan kentlere bilhassa sistemin üst noktalarındaki kentlere, onların ekonomik rollerine, bu kentler arasındaki karşılaştırmalara ve kentsel sistem ile bölge(ler) arasındaki ilişkilere odaklanmıştır. Bu nedenle Coffey [186] gelecek çalışmalarda, kentsel kademelenmede orta büyüklükteki kentlere daha fazla yoğunlaşılması gerektiğini belirtilir.

Kentler sistemi karmaşık bir açık sistem olduğu gibi birbirine kenetlenmiş ağların üst üste örtüşmesi olarak görülür (Bretagnolle, Daudé ve Pumain [187]). Benzer bir biçimde Dökmeci [182] kentler sisteminin ulaşım sistemi ile birbirine bağlanan farklı kademedeki işlevlerin belli mekânsal noktalarda kümelenmesi neticesinde oluştuğunu

savunur. Kentsel sistemler; merkezler ve hiyerarşi olmak üzere iki temel ögenin etkisiyle ortaya çıkar. Merkezlerin mekânsal organizasyonunda yüklenen işlevlerin büyüklüğü ile ilintili olarak merkezler arasında hiyerarşik bir yapı tesis edilir. Merkezlerin hiyerarşik yapısında yukarıya çıkıldıkça işlevlerin etki alanı da büyür (Dökmeci [182]).

Bir kentsel sistem “politik olarak düzenlenilen ve yönetilen bir sistem olduğu kadar teknoloji temelli bir ekonomik sistem, bir etnik-kültürel sistem, bir sosyal-demografik sistem, haberleşme ve iletişim akışlarına dayanan bir sistemdir” (Bourne [132]). Bourne kentsel sistemi (urban system) “ulusal ekonominin ve sosyal sistemin mekânsal organizasyonunun birincil ifadesi” olarak vurgularken, birbirine bağlanmış kentsel alanlardan oluşan bir sistem olması nedeniyle hem “bir nesne” hem de farklı mekânsal ölçeklerde gelişen kentleşme sürecini açıklayan “bir düşünce biçimi” (Bourne [132]) şeklinde tanımlar. Bir kentsel sistemin büyümesi, organizasyonu ve evriminde yereşimini ve etkileşim ağlarını etkileyen beş yapısal düşünce mevcuttur [132], [188]. Bunlar;

- Temel bir üretim biçimi,
- Dağıtım sistemi,
- Ulaşım ve iletişim sistemleri yapısı,
- Tüketim alışkanlıklarının ve yaşam biçimlerinin yapısı
- Sistemdeki denetim ve düzenlemelerin doğası ve biçimidir.

Bourne sistemin ve onun parçası olan kentlerin büyüme seyrini, özniteliklerini ve mekânsal yapısını belirleyen ve koşullandıran bir süreçler kümesi olarak tanımladığı düşünce biçiminin, kentler sisteminin temelini oluşturduğunu iddia etmektedir [188]. Bourne’ye [132] göre kentsel sistemlerin yapısını, mekânsal organizasyonunu açıklamada yararlanılan modellerin ve kavramsal çerçevenin temeli; üretim, dağıtım, tüketim, dolaşım ve denetimden oluşan bu yapısal düşünce biçimlerinden (Çizelge 2.1) birine ya da en çok ikisine dayanır.

Çizelge 2.1 Kentsel sistemleri açıklamada kullanılan modeller (Bourne [132])

Temel İşlev / Yapısal düşünce	Teoriler ve Modeller
Üretim	Sanayi alanları yerseçimi / karma analiz Toplanma ekonomileri ve ekonomi dışı faaliyetler Kaynak kullanımı ve rant Marshall sanayi bölgeleri Bölgesel işgücü ve sermaye Cyclical modeli
Dağıtım	Merkezi yer kuramı Büyükölük dağılımı ve hiyerarşiler Hizmet dağıtım modeli Pazar alanı modeli
Tüketim	Demografik geçiş Gelir dağılımı / yeniden dağıtım Tüketici davranış ve gider modeli Yaşam biçimi / yaşam kalitesi / sosyal üretim Göç / hareketlilik modeli
İletişim ve Dolaşım	Ağ modeli Ulaşım sistemleri modeli Çekim ve mekânsal etkileşim modeli İletişim / bilgi akış modeli
Denetim ve Düzenleme	Metropolitan egemenlik Merkez – çevre ve bağımlılık modeli Birleşmiş yeniden örgütlenme Devlet: tasarımcı, düzenleyici, oyuncu olarak

Kentsel sistem araştırmalarını “kentsel düğüm noktalarının karakterindeki mekânsal ve geçici değişimleri ve bunlar arasındaki etkileşimleri” araştıran bir disiplin olarak tanımlayan Davies [189] kentsel sistem araştırmalarının çeşitli yaklaşımlar üzerinden gerçekleştirildiğini belirtir. Davies’e göre [189] beş temel yaklaşım söz konusudur. Bunlar; düğüm noktalarının niteliklerini, düğüm noktalarında büyümeyi yaratan güçleri, ortaya çıkan mekânsal biçimi, kentsel alanlar arasındaki etkileşimin yapısını ve düğüm

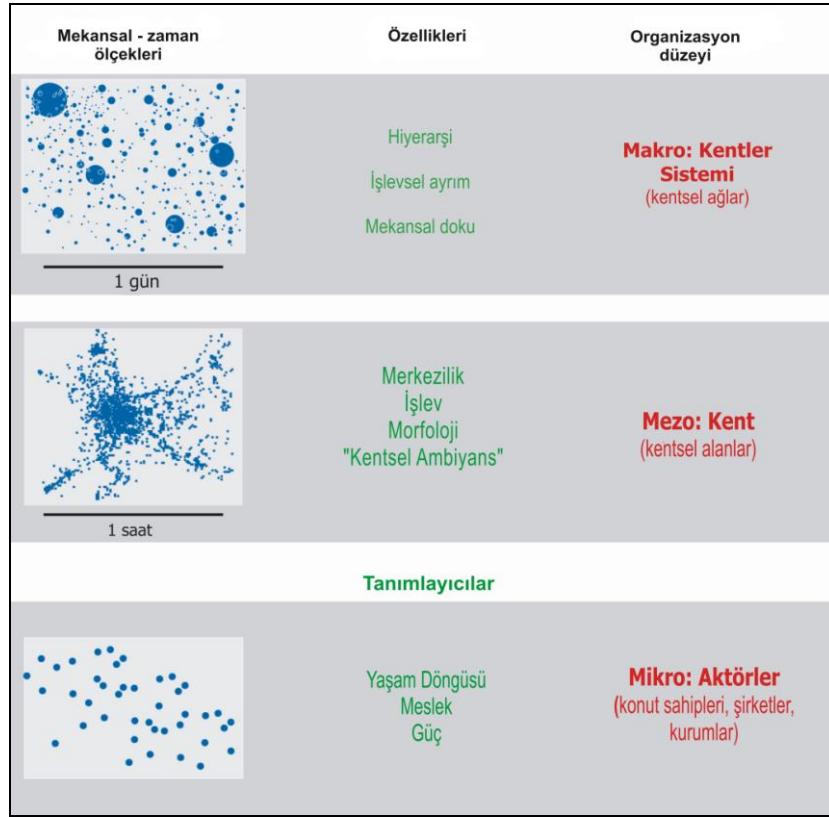
noktalarının karakteristiği ile düğüm noktaları arasındaki etkileşimlerde toplumun rolünü araştıran yaklaşımlardır.

1970’li yıllara kadar kentsel düğüm noktalarının karakteristikleri belirlenirken merkezi yerlerin göreceli büyüklükleri, merkezi yerler arasındaki mesafe, sıra-büyüklük kuramı, ticari önem analizi ve genellikle merkezi yerler kuramı ile tespit edilmeye çalışılan merkezi yerler arasındaki büyüklük dağılımı, temel ekonomik göstergeler ile ekonomik karakterlerine göre yerlerin ayrıştırılması ve kentlerin genel sınıflamasından oluşan kentsel sistemin yönleri üzerinde durulur [189]. Nüfus verileri dışında ulusal sistemin yapısına dair az bir çalışma ortaya konulmuş olmasına karşın Davies’e göre kentsel sistemlerin karakteristikleri hakkında elde edilen bilgiler en çok nüfus büyüklüğü, ticari önem ve ekonomik ayrıştırma analizlerinden derlenirken, merkezi yerler arasındaki etkileşim analizi tüketici davranış akışlarını içeren az bir veriden üretilmektedir [189].

Stanley [146] kentlerin “hem ilişkiler hem konum açısından pek çok farklı ölçek üzerinden değerlendirilebilen kentler sistemi” içerisine yerleştirilebileceğini ve kentsel ağları gerçek anlamda değerlendirebilmek için uygun ölçeğin tespit edilmesi gerektiğini belirtir. Farklı araştırmacılar tarafından kullanılan ölçekler (Stanley [146]) şunlardır:

- Küresel Kent Dünyası – Global urban world
- Dünya kenti sistemi – World city system
- Bölgesel kent sistemleri – Regional city systems
- Alt bölgesel kent sistemleri– Sub-regional city-systems
- Ulusal kent sistemleri – National city-system
- Yerel kent sistemleri – Local city systems
- İkili ya da üçlü takımlar – Dyads-triads
- Kentsel bölge – City-region
- Topluluklar – Communities
- İç ağlar – Ego networks

Bu farklı ölçeklerin yapısı Friedman’da [190] yerel, ulusal ve küresel olarak belirlenmiştir. “Kentler kentler sistemi içindeki sistemlerdir” ifadesini desteklemek ve kentler sisteminin çok katmanlı yapısını şekillendirmek üzere üç farklı organizasyon seviyesi ortaya konulmuştur (Pumain [191]). Çok çeşitli ölçeklerle kentler sistemine bakışı Pumain v.d. araştırmacılar [187] makro coğrafi ölçek (kentlerin sayısı, büyüklüğü, nüfusu vb.), mezo coğrafi ölçek (kentsel işlevler ya da bölgeler aracılığıyla biraraya getirilen kentler) ve mikro coğrafi ölçek (tek bir kentin işlevsel eğilimleri, büyüklüğü) olmak üzere incelerler (Şekil 2.1).



Şekil 2.1 Kentsel sistemde ölçek ve hiyerarşik organizasyon (Pumain [194])

Pumain ve diğer araştırmacılar (Bretagnolle ve Pumain [192], Sanders vd., [193], Pumain vd., [187]) sosyo-ekonomik “innovasyon”lara bağlı olarak görülen karşılıklı değişimlerin yarattığı kentler arasındaki etkileşimlerden nasıl bir kentler sisteminin ortaya çıktığını aşağıdan – yukarıya ve üstten – alta doğru iki süreçte tanımlanılan coğrafi bir modelle açıklar. Buna göre; her bir yüzyıl ya da dönemin genel niteliğini belirleyen teknolojik “innovasyon”lar belirli kaynaklarla ilişkili olmakla birlikte aynı

dönem içinde bu “innovasyon”lara bağlı olarak uzmanlaşmış kentler doğmaktadır (Pumain [191])¹.

Özetle, kentsel sistemler kavramı birbirine benzer düğüm noktaları arasında toplanan birçok ağın içerisine yerleştiği geniş bir anlamı ifade eder. Ağ perspektifinden yapılacak olan kent araştırmalarında kenti “belirli bir zaman ve mekânda içiçe geçmiş ölçekler kümesi içinde yerleştirmek” (Stanley [146]) gerekmektedir. Hinterlanda çeşitli ekonomik ve idari işlevler sunan bir mekân olarak görülen kentin, bir işlevden bir başka işleve uyum sağlaması, bir kent biçiminden diğer birine değişme göstermesi zaman zaman bir kentsel ağdan diğerine geçiş olarak nitelenir (Özveren [183]).

Kent sistemi ve kent-ağ perspektifinin kurucusu olarak kabul edilen Fernand Braudel [195] Sanayi Devrimi öncesi Avrupa kentleri arasındaki kentsel kademelenme açısından yaşanan değişimlerde ve Avrupa kent sistemi içindeki değişimlerde nüfus artışı ya da azalmasının sorumlu olduğunu belirtir. Braudel [195] için kentsel gelişme ile kapitalist gelişmeyi bağlayan bir olgu olan nüfus artışı ya da azalması pazar ekonomisindeki talep koşullarını değiştireceğinden, ticari ürünlerin arz ve talebi arasındaki eşitsizlikleri kendi çıkarları doğrultusunda kullanan “büyük ölçekli tüccarlar” ile onların oluşturduğu tüccarlar ağı doğar. Böylece kapitalist bir sürecin doğuşu ile Avrupa kentsel sistemi değişir (Braudel [195]). Gary Fields Braudel’in kentleşme eşittir kapitalizm iddiasını desteklemekle birlikte bunun tek bir koşul olmayıp feodalizm gibi başka üretim biçimlerinde de farklı bir kentleşme dokusu ve farklı bir kentsel sistemin üretileceğini ifade eder (Fields [196]). Bu durumda üretim biçimine bağlı olarak kentsel sistemin gelişeceği ve değişeceği söylenebilir.

Erken modern Avrupa’da 1500-1800 yılları aralığındaki kent, bölge ve kentsel sistemlerin (urban systems) gelişimini açıklayan Jan de Vries [197] “ticaret ağları ve kırsal sanayinin” Avrupa’nın ekonomik açıdan gelişmesinde temel oluşturduğunu ileri sürer. de Vries [198], [197] bunun yanısıra erken modern Avrupa’yı “merkez noktaları

¹ Pumain bu ifadeyi örneklemek için 19. yüzyılın başında kömür madeninin imalat sanayiinde kullanımını ve Sanayi Devrimi ile gelişen sanayi kentlerini gösterir. Bkz. Pumain D., (2010). Modelling Emergence Processes in Human and Social Sciences, <http://www.science-inter.com/EmergencePumainfr.doc>, 2 Ağustos 2010.

birer kent olan bölgesel ticari ekonomilerin” inşa ettiğini ve kırsal – kentsel nüfus hareketlerine bağlı olarak bir kentler sisteminin yaratıldığını vurgular. de Vries [198] kentler sisteminin nasıl üretildiğini ölçmek için, kırsaldan kentsel yerleşmelere olan nüfus hareketleri ve sayısal artış (yüzdesi) sonucunda ortaya çıkan kentleşmenin demografik niteliği ile kentsel düğüm noktalarında nüfusun toplanmasını etkileyen ekonomik faaliyetlerin yerseçimindeki değişimler nedeniyle açığa çıkan kentleşmenin yapısal özelliklerinden faydalanır. Bunu yaparken nüfus artış yüzdeleri üzerinden “demografik kentleşme” tespiti (de Vries [198]), kentler arasındaki sıra – büyüklük dağılımı, kentsel kademelenmedeki “geçiş matrisleri” ve kentlerin pazarlara ulaşılabilirliği açısından taşıdığı “coğrafi potansiyellerin” ölçümü aracılığıyla “yapısal kentleşme” tespiti (de Vries [198]) gerçekleştirilir¹.

Kenti sistemler içerisinde tanımlayan Berry’nin [181] çalışmasından yola çıkan Paul Hohenberg ve Lynn Lees kentlerin çevreleri ile aralarındaki “bağımlılık ilişkilerini” kenti sistemler içerisine yerleştirmede kullanır. Kentlerin “kendi yakın çevreleri, komşu bölgesel çevreleri ve diğer kentlerle” karşılıklı etkileşiminden oluşan bağımlılık ilişkilerini tanımlayan ağlar, kentlerin içerisine yerleştirildikleri sistemi meydana getirir (Hohenberg ve Lees [199]). Hohenberg ve Lees’in analizinde [199] kırsal alandan bölgeye doğru uzanan bir süreci tanımlayan “merkezi yerler kuramı” ile kentsel merkezden dışarıya doğru gelişen bir sürece işaret eden “ağ kuramının” birleşiminden ve nüfus hareketleri, ticaret ve üretim aktivitelerinden oluşan değişkenlerin karşılıklı etkileşiminden yararlanılır. Bu çerçevede tanımlanan kentler hizmet ettikleri bölgeler içinde merkezi bir rol üstlenmesi ve çevresindeki bölgeyi şekillendirmesi bakımından coğrafi bir mekânda “merkezi bir yer”, sınırlar ötesine uzanan ticaret ve iletişim ağlarındaki bağlantıları nedeniyle “düğüm noktaları” olarak işlev görürler (Hohenberg ve Lees [199]). Merkezi yerler sistemi içindeki kentten uluslararası ticaret ve iletişim ağları sistemi içindeki kente doğru evrim süreci aşamalı olarak tanımlanılır. Bu aşamalar; merkezi bir yer olarak yerel ve bölgesel ticarete yoğunlaşma, bir ağa giriş noktası olarak coğrafi avantajı aracılığıyla uzun mesafe ticarete söz sahibi olma, bir

¹ Jan de Vries 16. yüzyılın ortalarından itibaren kuzeybatı Avrupa’da çok merkezli bir kentler sisteminden tek merkezli bir kentler sistemine geçişe işaret eder. Bkz. de Vries, J., (1984). European Urbanization 1500-1800, Harvard University Press, Cambridge, 161.

Üretim, imalât ve zanat merkezi haline yükselme ve en sonunda bir yönetim merkezine dönüşme aşamalarından (Hohenberg ve Lees [199]) ibarettir. Bu yapısıyla Hohenberg ve Lees'in Avrupa kentlemesi için sunduğu karma model kentlerin kendi uzanım ve etkisini artıran ve diğer kentler ile bağlantılar kurmasına olanak sağlayan ticaret ve iletişim ağları yaklaşımının tarihte ağ yaklaşımının bir örneğini teşkil ettiği söylenebilir (bkz. Bölüm 2.2.2 Ağ kuramı).

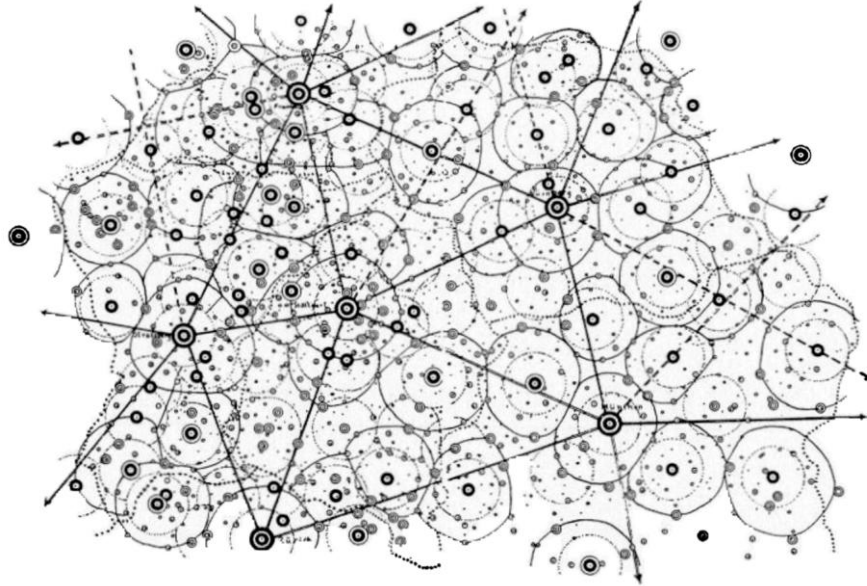
2.2.1 Merkezi Yerler Kuramı

Bobek kentsel yerleşmelerin tarihsel ya da morfogenetik yaklaımlarca kullanılan; topografik ve coğrafi yerseçimi, tarihsel gelişim gibi yzeyssel karakteristikler yerine işlevler üzerinde odaklanması gerektiğini belirtirken, kentsel yerleşmeleri ticaret trafiği (akışları) ağında, ticaret eylemlerini çeken bir kuvvetin bulunduğu "uygun bir yerde" bilerek inşa edilen bir düğüm noktası olarak açıklar (Saey [200]). Bobek'in "yalnızca ekonomik, kültürel ve siyasal iletiimlerde denetimi elinde tutan yerler kent ya da kasaba adını hakederler" açıklamasında akışlar ağına soyut ancak mekânsal bir yapı kazandırılması Walter Christaller'ın merkezi yerler kuramı ile gerçekleştirilmiştir [200].

Christaller [201] yer ve konum açısından kentsel yerleşmelerin dağılımı ve gelişimi ile ilgilenen tarihsel yaklaşımlara karşın Güney Almanya kentleri üzerinden tam tersi bir yaklaşım sergilemiştir. Christaller tarafından ilk olarak 1930'lu yıllarda tanımlanan ve daha sonra August Lösch [202] tarafından geliştirilen Merkezi Yerler Kuramı taşıma maliyetleri, üretim girdileri ve arazi kullanımı gibi bazı noktalarda ortaya konulan varsayımlardan yola çıkarak coğrafi bir blėe içinde kentlerin nüfuslarını, işlevini ve kademelenmesini belirleyen ve mekânda kademeli bir kent sistemi tanımlayan bir kuramdır (Christaller [201]).

Kurama göre, ekonomik, idari ya da kültürel vb. faaliyetlerinin coğrafi mekânda belirli bir alanda toplanması ve beslenilecek nüfusun ekonomik faaliyetler çevresinde yığılması sonucu merkezi yerleşmeler ortaya çıkar (Christaller [201]). Bu yerleşmeler yakın ilişkide olduğu kırsal hinterlandın kontrol ve denetim mekanizmasını elinde

tutmakla birlikte, tarım dışı – kentsel faaliyetlerin yer aldığı ve toplanma, dağıtma ve pazarlama faaliyetlerinin yığıldığı merkezi mevkilerdir. Kurama göre, “merkezilik” (Christaller [201]) kontrol altına alınan nüfusun büyüklüğüne bağlı olarak değişen kademeli mekânsal bir yapıda ulaşılabilirliğin en yüksek olduğu yerleri tarif etmek üzere kullanılır. Dolayısıyla hinterland sınırları dâhilindeki beslenilecek nüfusun mal ve hizmetlerinin yalnız bir yerleşmeden karşılanması belirli bir alanda merkezi bir mevkinin niteliğine işaretler. Christaller için “merkezilik” bir yerleşmeyi merkezi yere dönüştüren kentsel işlevlerden elde edilirken, Barton için ise “merkezilik” tüccar, tacir, banker gibi girişimcilerin temelde ticaret eylemlerinden ve girişimcilerin ihtiyaç duyduğu hizmetlerden ortaya çıkar (Saey [200]).



Şekil 2.2 Christaller'ın Merkezi Yerler Haritası (Gould [203])

Merkezi yerlerde yığılan kentsel işlevlerin bir soyutlamasını yaparak altıgen bir mekânsal yapı ortaya koyan merkezi yerler kuramı, kentsel sistemin durağanlığı üzerine kuruludur (Coffey [186]). Christaller'e [201] göre her şehrsel merkez birer pazar yeridir ancak her merkezi mevkinin etki alanı özdeş değildir. Yedi farklı merkezi mevkinin altıgen bir sistemde dağılışı ile farklı nitelikte mal ve hizmetlerin farklı büyüklükteki hinterlanda sunumu sözkonusudur. Farklı kademelerde yer alan merkezi mevkiler arasında alt kademedeki merkezlerin üst kademedeki merkezlere olan bağımlılığını tarif eden “tek taraflı düşey ilişkilerin” (Meijers [204]) kurulması önemlidir. Merkezi

yerlerin kademelenmesi ekonomik ve teknolojik değişmelere bağlı olarak değişebilir (Kılınçaslan [205]).

Kentsel sistemler ile ilgilenen teorisyenlerce, merkezi yerler kuramının ve bu kuramın merkezlerin kırsal çevresine sunduğu işlevlerine bağlı olarak ortaya koyduğu altıgen kafes dokunun, günümüzde nüfusun % 80'den fazlasının kentlerde yaşıyor olması ve modern iletişim araçlarının pekçok yere daha iyi bir erişilebilirlik sağlaması sebebiyle eskimiş ve geçerliliğini yitirmiş olduğu ifade edilmektedir (Pumain [206], Kılınçaslan [205]). Buna göre, uluslararası önemde bile olsa her seviyedeki kentsel işlevler her yerde yerleşebildiği için hiyerarşik yapıya (kentsel büyüklüklerin hiyerarşik sıralamasına) ihtiyaç kalmaz. Bu durumda kentsel sistemlerin mekâsal yapısı hiyerarşik organizasyondan kentler ağına doğru evrilmektedir.

2.2.2 Ağ Kuramı

Merkezi yerler arasında tesis edilen hızlı ve ucuz iletişim ve ulaşım sistemlerinin mesafelerin daralması konusundaki keskin etkisi, yerel kentsel sistemlerin bozulmasına ve daha çok kentleşmiş bölgelerin doğmasına yol açar. Kentler arasındaki akışlar giderek daha çok sayıda hiyerarşik olmayan bir yol izleyerek görece küçük merkezler yakın bölge merkezlerine ulaşmadan doğrudan büyük merkezlere bağlanabilir olur. Bu uluslararası ve uzun mesafe hareketlerinde gözlenen büyük artışlar, ani etkileşimler vasıtasıyla birbirine bütün olarak bağlanmış bir dünyayı, yerler sistemini işaret etmektedir.

1990'lı yıllarda yeni bir mekânsal organizasyon modeli olan “ağ kuramı” (Camagni [207], Batten [208], Capello [209], Van der Knaap [210]) kademelenmenin kentler yerine kentlerin işlevleri arasında gerçekleştiği ve işlevlerin kademelenmesinin kentlerin kademelenmesi ile aynı simetride olmadığını, kentler arasındaki ilişkilerin sadece dikey değil yatay ilişkiler ekseninde de olabileceğini ortaya koyar (Meijers [204]). Çok merkezli kentsel bölgelerin mekânsal organizasyonunda şirketler arasındaki ağlar ya da ekonomik bağlantılar kentler arasındaki ağlara benzetilir. Meijers [204]

uzmanlaşmış kentler arasındaki ağların hiyerarşik olmayan ve yatay nitelikteki ilişkiler ve akışlar sistemini oluşturduğunu ileri sürer.

Tek bir kentten ziyade kentler kümesine dikkati yönlendiren ağ kavramı ya da paradigması “etkileşim”, “sosyal bağlantılar” ve “kentler ağı” anlamlarında kullanılır (Pompili [133]). Bir etkileşim olarak ağ kavramı, merkezi yerler veya düğüm noktaları arasındaki “malların, hizmetlerin, bilginin ve bağlantının mübadelesi”; ortak niteliklerde biraraya gelen yerel toplulukları veya ortaklıkları niteleyen sosyal bağlantılar; bir kentsel kademelenmede farklı kademedeki merkezler arasında yeralan ilişkiler ve akışlar anlamındadır (Pompili [133]).

Ağ kavramı aynı zamanda coğrafi bir içerikle bağlantılı olarak çok merkezlilik ile eş anlamda kullanılırken, düğüm noktaları arasındaki mesafelere bakılmaksızın gerçekleşen mekânsal etkileşimler, kentsel sistemin aynı büyüklük ve kademesinde yeralan ve bölge içinde aynı işlevler ve roller üstlenen düğüm noktaları arasındaki ilişkiler, yerel aktörler arasındaki bağlantılar olgusunu ifade eder (Pompili [133]).

Peter J. Taylor [211] dünya kent ağını birbirine kenetlenen üç ağ biçiminde tanımlar. Bunlar; ağ aşaması (dağıtılan hizmetler ve ilişkiler alanında ağın kendisi olan dünya ekonomisi), nodal (kentler) aşama ve alt – nodal (hizmetleri yaratan ve sağlayan gelişmiş hizmetler üretici şirketler) aşamadır.

Ağ kuramının hiyerarşik olmayan yapısında kentler arasındaki ilişkilerde birbirini “tamamlayıcılık” (Meijers [212], [204], [213], Hague ve Kirk [214], Ullman [215]) faktörü önemlidir. Zira bu nitelik, farklı büyüklükteki ve kademedeki kentler arasında karşılıklı, farklı ve birbirine yarar sağlayan rollerin dağıtımını sonucunda aynı coğrafi alan içerisinde farklılaşan kentsel işlevlerin birbirini tamamlaması anlamını taşır (Meijers [204]). Meijers’a göre tamamlayıcılık farklı ve benzer büyüklükteki kentler arasında iki yönlü; yatay ve dikey ilişkilerin kurulması ile ortaya çıkar. Böylece kentsel işlevler kentlerin büyüklüklerinin artması ile doğru orantılı olarak artmamakta, yani ileri hizmetler ağda bir merkezilik değil bağlanabilirlik niteliği yüksek olan ve aynı zamanda sıra büyüklük dağılımında alt kademedeki kentler tarafından da sunulabilir olmaktadır.

Kentlerarası ilişkilerin hiyerarşik olmamasında kentler arasında işbirliğinin varlığı yerine rekabetin varlığından söz edilir. Pumain [206] kentsel ağlar (urban networks) terimi altında; ilkin “aynı bölgede bulunmamalarına karşın benzer çevrelere sahip olan, bilgi ve deneyim paylaşan bir kentler kulübü” anlamının ortaya çıktığını, ikinci olarak “aynı bölgedeki komşu kasaba ve kentlerin ekonomik aktivitelerini çekmek amacıyla işbirliği geliştirmeye çalışan kentlerin” ima edildiğini belirtir. Dematteis bu ağ yapısının çok merkezli işlevsel bir kentsel bölgede gözlemlendiğini bildirir (Pumain [206]).

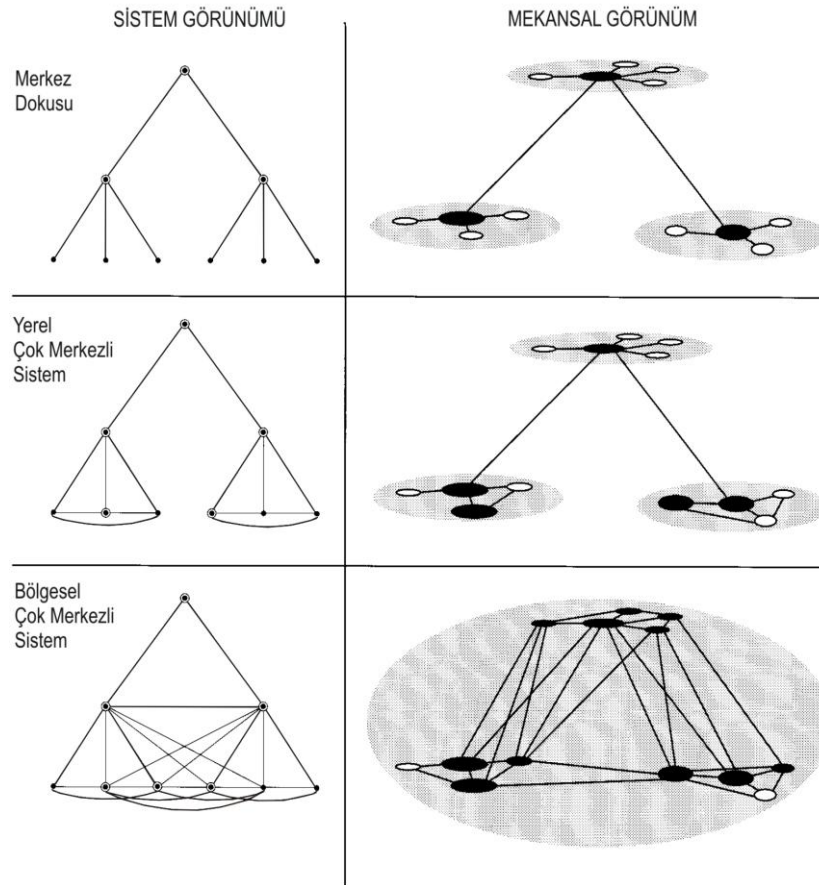
Çizelge 2.2 Merkezi yerler ve Ağ kuramı karşılaştırması (Batten [208])

Merkezi yerler kuramı	Ağ kuramı
Merkezlilik (centrality)	Bağlanabilirlik (nodality)
Kentsel büyüklüğe bağımlılık	Kentsel büyüklükte tarafsızlık
Birincil ve alt hizmetlere doğru eğilim	Esneklik ve tamamlayıcılığa doğru eğilim
Homojen mal ve hizmetler	Heterojen mal ve hizmetler
Dikey erişebilirlik	Yatay erişebilirlik
Genellikle tek taraflı akışlar	Çift taraflı akışlar
Ulaşım maliyetleri	Haberleşme maliyetleri
Mekân üzerinden mükemmel yarışma	Fiyat farklarını görerek kusurlu yarışma

Stanley [146] Orta Doğu ve Kuzey Afrika kentlerini ağ perspektifiyle ele alan araştırmalarda “bağlanabilirlik” ve “merkezlilik” olmak üzere iki önemli kavram üzerinde durur. Bu iki kavram ağda yer alan düğüm noktaları arasında kurulan ilişkilerin niteliklerini ve bu ilişkilerin ağdaki yapısal konumlarını açıklaması nedeniyle kullanılır. Düğüm noktaları alt ağlara ister zayıf bağlarla ister kuvvetli bağlarla bağlanmış olsun, ağa “bağlanabilirlik” düğüm noktaları arasında tesis edilen “kritik düğüm noktaları” ve “kritik yollar” (Stanley [146]) üzerinden sağlanır. Buradaki kritik sıfatı düğüm noktaları arası yolların ani bir etki ile yokolması durumunda, işleyen dolaşım devrelerinde kesintiye neden olacağından ötürü hayati bir vurguya dikkat çeker. Ne var ki sistem olmanın gerektirdiği öznelilik ağa bağlanamama durumlarında mal ve hizmet elde

edebilmek amacıyla yeni yollar, güzergâhlar, rotalar bulunmasını sağlar. Bir ağdaki “merkezlilik” kavramı ise Friedman [216] ve Sassen’in [217, 218] C^2 ifadesi ile kumanda ve kontrol niteliklerini elinde bulunduran birkaç düğüm noktasının diğerlerinin önüne geçmesi ve önem kazanması anlamını taşır.

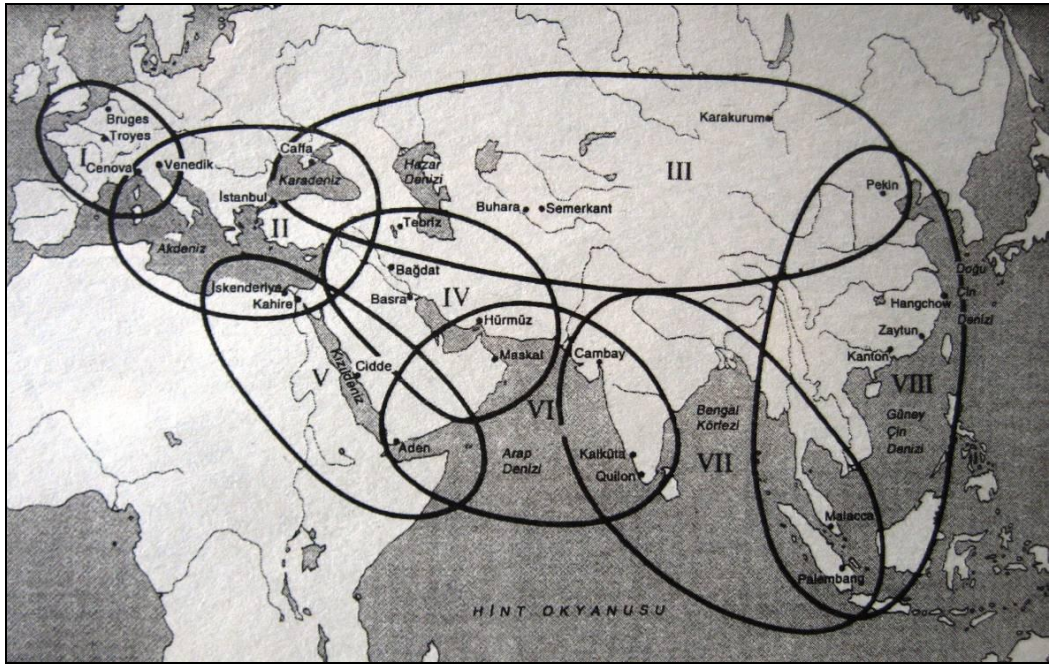
Ağ kuramının ve merkezi yerler kuramının niteliklerinin karşılaştırmasını ele alan Batten [208] hiyerarşik sistem(ler)den ağ sistem(ler)ine geçiş özelliklerini bir çizelgede özetler (Çizelge 2.2). Van der Laan [219] ise merkezi yerler ve ağ kuramını Hollanda kentleri üzerinden yaptığı araştırmayı şemalaştırır (Şekil 2.3). Buna göre merkezi yerler dokusunu ilk aşama, ağ dokusunu ise ikinci ve üçüncü aşamalar sergilemektedir.



Şekil 2.3 Kentler sistemi aşamaları (Van der Laan [219])

Davies [189] kentsel ağlar kavramının bütünüyle kentsel hiyerarşilerin yer değiştirmesi veya eski kentsel sistem dokusuna karşı yeni kentsel sistem olarak değil, mevcut kentsel sistemler içerisinde ilâve ilişkiler olarak tanımlanırsa daha iyi anlaşılacağına dikkat çeker. Dolayısıyla kentsel ağ kavramı yeni bir kavramsallaştırma olmamakla

birlikte Davies bu konudaki iddiasını Antik Yunan kent devletleri ya da Ortaçağ Hamse Kentleri Birliğindeki tarihsel kentsel ağ örnekleri ile destekler. Benzer bir biçimde 18. yüzyılın son döneminden itibaren Londra küresel kent hüviyetindedir. İngilizlerin 16. yüzyıl ticari plantasyonları, sömürge ülkelerindeki örneğin Kanada'nın kürkleri, Hindistan'ın baharatları dört yüzyıldır küresel bir ekonominin parçasıdır (Davies [189]). Burada küresel bir ağın parçası olmayı karakterize eden bir nitelik olarak küresel ekonomide kullanılan ürünlerin üretilmesi karşımıza çıkmaktadır. Bu bakımdan küçük bir maden kasabasından küresel merkezlere ulaşan ürünler nedeniyle bu kasabaların sisteme katılımının diğer büyük kentsel düğüm noktalarından daha küresel olduğu konusundaki Davies'in tezi son derece dikkate değerdir. Buradan hareketle Davies'in kentsel ağlara dâhil olan küresel kente getirdiği tanım (Davies [189]) kenti maddesel bir ürünün varlığı, bu ürünün organizasyonu ve paketlenmesi işlevleri ile birlikte değerlendirir.



Şekil 2.4 XIII. yüzyılda dünya-sisteminin sekiz evresi (Abu-Lughod [221])

Davies gibi tarihsel kentsel ağların varlık iddiasında olan başka bir çalışmada da (Short [220]) “akışların küresel kentsel ağı” ifadesi ile küresel kentsel ağların tarihte de yaşadığı savunulur. Ancak Davies ve Short'un ifadesini destekleyecek ve kenti bir

akışlar mekânı olarak niteleyen veya geniş bir ağlar kümesi içerisine yerleştiren kentsel sistem araştırmaları [221-233] sınırlı sayıdadır.

Bunlar arasında Janet Abu-Lughod'un [221] 1250-1350 yılları arasında dünya sistemi olarak adlandırdığı çalışması ülkelerden ziyade kentler üzerinde durması nedeniyle bir kentler ağı çalışması olarak yorumlanır. Abu-Lughod'un kasabalar takımı ya da kentler takımı ve modern dünya sisteminin atası olarak tanımladığı sistem, birbirine bağlı sekiz alt sistemden meydana gelir (Şekil 2.4). Burada sistem merkez – yarıçevre – çevre yapısı gibi bir bütün olarak kademelenme göstermezken, tek bir hegemonik gücün varlığı yerine birarada bulunan çok sayıda merkez güç barındırır [221].

2.3 Problem

Avrupa'da 19. yüzyıl öncesinde yalnızca ticaret ve zanaatte görülen kendi kendini düzenleyen piyasalar yaygın değildir. İngiltere'de bile toprak ve emeğin 1750 yıllarına değin piyasa ekonomisi dışında kaldığı düşünülürse, piyasa değişiminin toprak ve emeğe nüfuzu üzerinden üretime nüfuzu sonucunda sanayi devrimi yavaş yavaş başgösterir (Harvey [140]). 19. yüzyılda İngiltere'de meydana gelen değişim ile İngiliz kentleri artı-değer dolaşımının merkezleri [140], dünya sisteminin kilit taşları statüsünü kazanır.

Osmanlı İmparatorluğu için 19. yüzyıl ise "hızlı ve derin bir değişim çağı" veya "reformlar çağı" olarak adlandırılır. Kasaba'ya göre 19. yüzyılın ilk üççeyreğindeki (1815-1876) uygulamalar, eğilimler ve ekonomik, siyasi göstergeler Osmanlı İmparatorluğu ile dünya ekonomisi arasındaki ilişkilerin güçlendiğini, birbirine yaklaştığını ve imparatorluğun giderek dünya sisteminin bir uç bölgesi konumuna düştüğünü [234] ortaya koyar.

Rekabeti kısıtlayıcı uygulamaların sürdürülmesi ve lonca imtiyazlarının korunması konusunda mücadele eden (Quataert [136]) ve loncaların en kuvvetli ve organize olmuş silahlı destekçileri olan Yeniçeri Ocağı'nın 1826 yılında lağvedilmesi, Avrupa malları ile rekabet karşısında Osmanlı imalâtçılığını organize eden bir birim olarak,

Osmanlı loncalarının¹ gerilemesine, zayıflamasına yolaçmıştır (Quataert [235]). 19. yüzyılda verilen muahedeler ile Avrupa tüccarlarının önündeki engeller ortadan kaldırılmış ve imparatorluğun sınaî, ticari ve zirai inhisarlarına son verileceği taahhüt edilmiştir (Quataert [136]). Böylece 19. yüzyıl Osmanlı iktisat politikasında, 1826 yılına gelinceye kadar himayeci politikalar olarak adlandırılan ve hammaddenin yerli üretimde kullanılmasını yönlendiren bir tutum izlenilmesine karşın, 1826-1860 yılları arasında imparatorluğun ticaret ve imalât üzerinde kurduğu müdahale ve denetim mekanizması kesintiye uğratılmış, imparatorluk serbest ticarete açık bir konuma getirilmiştir (Quataert [136]).

19. yüzyılda gemi taşımacılığı ve demiryolu yapımında kullanılan yeni ulaşım teknolojilerinin imparatorluk sınırları dâhilinde tatbik edilmesi, insanların ve malların taşınma usullerini bütünüyle değiştirmiştir (Quataert [136]). Bunun yanısıra verimli tarımsal iç bölgeleri limanlara bağlayan demiryolu ağının kurulması, mamul malların ithalini Osmanlı ham ve gıda maddelerinin, özellikle ziraî malların ihracatını kolaylaştırmış ve Anadolu'da bölgesel ekonomik bütünleşmeyi sağlamıştır (Quataert [136]). Bunun sonucunda Anadolu'da bazı kıyı kentleri Avrupa ile dış ticaret alanında demiryolu ve denizyolu rotalarının buluştuğu ana merkezler olmaları sebebiyle, diğer kıyı yerleşmelerine oranla öne çıkmış ve liman altyapılarının geliştirilmesi neticesinde birer liman kenti hüviyetine kavuşmuştur. Her liman kenti, yabancı sermaye yatırımlarıyla gerçekleştirilmiş demiryolları ile hinterlandına bağlanmıştır. Liman kentleri, hinterlanddan taşınan malların toplanma merkezi haline getirilmiştir (Acun [56]). İmparatorluğun en önemli ihraç ürünlerinin yetiştirildiği Batı Anadolu'da İzmir 17. yüzyılda başlayan gelişimini daha yüksek noktalara taşımış ve Anadolu'nun en önemli ihracat limanı haline gelmiştir [41, 236, 237]. Karadeniz'de Samsun ve Trabzon, Akdeniz'de Mersin 19. yüzyılda diğer liman kentleri olarak gelişme göstermiştir [15], [56].

¹ Osmanlı loncaları sivil ve askeri ihtiyaçlar için mallar üreten, vergi gelirlerinin önemli bir kısmını oluşturan ve üretimi, kaliteyi ve fiyatları denetleyen etkin bir teşkilâttir. Bkz. Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914, İncalcık H. ve Quataert, D. (Ed.), Cambridge University Press, New York, 889.

Hâlbü ki 16. yüzyılda bölgelerarası ticaretin gelişmesi için önemli bir ağ oluşturan kervanyolları (ticaret yolları) ağı, yerleşmeler kademelenmesinde görülen hem ticari ve sosyal hem de idari merkez fonksiyonuna sahip ana kentsel merkezleri tayin etmektedir (Erder ve Faroqhi [86]). Ayrıca 16. yüzyılda Trabzon, Sinop, Antalya kıyı kentleri olarak belirmesine karşın büyük yerleşmeler arasında yer almamıştır [15]. Öyle ki Trabzon dışında hiçbir liman kentinin nüfusu 10.000'e yakın olmadığı gibi Trabzon ve Sinop dışında hiçbir liman kentinde vergi mükellefi 1000'in üzerinde değildir [15]. İzmit, Edremit, Altınova, Foça, İzmir, Selçuk, Balat, Samsun, Ünye gibi diğer kıyı yerleşmeleri ise limanlarını ticaret amacıyla kullanmamaktadır (Faroqhi [15]). Dolayısıyla 16. yüzyılda Anadolu liman kentleri kervanyolu güzergâhında etkin olmadıkları gibi, aynı zamanda kıyı yerleşmelerinin biçimlenmesinde limanın ve deniz ticaretinin varlığı başlıca bir faktör olarak öne çıkmamaktadır [15]. İzmir limanını Tokat ticaret merkezine bağlayan kervan yolunun gelişmesinin 17. yüzyılı bulması (Faroqhi [15]) bu dönem öncesinde Anadolu kervanyolu ağında iç kara kentlerinin etkinliğini kanıtlayan bir başka gösterge olarak yorumlanabilir. Issawi [238] yerleşmelerin iç bölgelerde konumlanma eğiliminin genellikle Batılı etkinin¹ kıyı alanlarını şekillendirdiği dönemler dışında görüldüğünü savunur.

Sonuç itibarıyla, 19. yüzyıl öncesinde Osmanlı kenti ekonomik faaliyetleri koordine edici bir merkez olmaktan uzaktır. Tarım ve zanaat faaliyetlerinde işbölümü olmakla birlikte piyasa ekonomisinin gelişmesi için uygun ortam oluşmamıştır. Bu nedenle kentlerde artı ürün yönetim hizmetlerinin sunulmasında kullanılmaktadır [239]. Ancak 19. yüzyılda tarım ve zanaat arasındaki işbölümüne dayanan kırsal ekonomi yıkılmış, özel mülkiyetin gelişmesiyle artı ürün şahıslar elinde toplanmaya başlamıştır [240]. 19. yüzyılın ikinci yarısında bölgesindeki diğer kentleri nüfus büyüklüğü ve ulusal etki açısından geride bırakan ve uzmanlaşmış bir ilişkiler ağında hinterlandları ile işlevsel ilişkileri kopuk olan kentlerin -“primate city”- ortaya çıktığı ifade edilir (Jefferson [241], Kılınçaslan [205]). “Yabancılaşma” içinde olduğu iddia edilen tek büyük kentlerin yanı

¹ MÖ. 300–MS. 600 yıllarında Greko-Romen etkisi ve 1800–1920 yıllarında Avrupa etkisi. Bkz. Issawi, C., (1969). “Economic Change and Urbanization in The Middle East”. Middle Eastern Cities: a Symposium on Ancient, Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism. Lapidus, I. (Ed.), University of California Press, California, 102-121.

sıra kırsal alanlar ile ilişkileri düzenleyici ve koordine edici bir konuma sahip, artı ürün toplama ve dağıtma işlevlerini yürüten ara yerleşmeler / kentler ortaya çıkmıştır [205].

Bu durumda, Osmanlı İmparatorluğunda 19. yüzyılda liman kentleri ve bu kentlere ulaşan ticaret güzergâhlarının önem kazanmasına karşın geleneksel kara – ticaret merkezlerinin ve 16. yüzyıl kara – kervanyolu taşımacılığı ağırlıklı ticaret güzergâhlarının önemini yitirdiği iddia edilir. Hatta kervanyolu ağında Ankara, Sivas ve Tokat gibi iç bölgede yeralan ve imalâta yönelik üretim etkinliklerinin yapısının çöktüğü Anadolu kentlerinin Avrupa pazarına hammadde sağlayan merkezler durumuna geldiği vurgulanır (Aktüre [57]).

Yukarıda ortaya konulan tarihsel gelişime bağlı olarak bu araştırmada Dünya sistemine 19. yüzyılda eklemelenmeye çalışan Osmanlı İmparatorluğu’nun;

- ilişkileri düzenleyici ve koordine edici bir konuma sahip olan orta kademedeki kentler kendi etki bölgelerini kendileri yaratabilir mi, yoksa Anadolu Şehrsel Ağ’ında yaratılan alt sistemler, bölgeler içine mi adapte olurlar? Kentlerin kendi yakın çevreleri, yakın (komşu) bölgesel çevreleri ve uzak (komşu) bölgesel çevrelerindeki kentlerle karşılıklı etkileşiminden oluşan bir bağımlılık ilişkisini tanımlayan ağlar Anadolu Şehrsel Ağ’ında alt sistemleri yaratabilir mi?
- orta kademedeki kentin Anadolu Şehrsel Ağ’ındaki göreceli önemi ve merkez büyüklüğü kentin ekonomik hinterlandının büyüklüğüne ve hinterlandına ulaşılabilirliğine bağlı mıdır?
- Anadolu Şehrsel Ağ’ında artı değerin dolaşımı ve yoğunlaşması için yaratılan ulaşım kanallarının değişimi ya da gelişimi ağdaki düğüm noktalarının bağlanabilirliğini etkiler mi?
- Anadolu Şehrsel Ağ’ında üretim etkinlikleri yapısı çöken orta kademedeki kentler küresel merkezlere - ağlara bağlanabilir mi?

soruları üzerinden bir problem alanı tanımlanır.

2.4 Yöntem

“Kentler kendi idari sınırlarına bitişik olan alanlardan belirgin bir biçimde kesilerek çıkarılmış bir parça olarak boşluklarda yaşayamazlar, tam tersine kapladıkları alanlardan daha büyük alanlarla daima ilişkilidirler” (Smailes [242]) ifadesinde olduğu gibi kentin hinterlandı ile kadim bir ilişkisi mevcuttur. Bu ilişkide uzun mesafe ticaret bağlantı noktaları olarak bir nevi hâkimiyet ve tahakküm alanı olan hinterland ile kent Amman’ın [164] “ekonomik birim (wirtschaftseinheit)” teriminde kendini bulan geniş bir pazar alanını ortaya çıkarmaktadır. Bu geniş pazar alanında aynı coğrafi bölgede bulunmamalarına karşın bir pazar ortaklığı etrafında kümelenen bir “kentler kulübü” (Pumain [206]), bir “kentler hâlesinin” ya da “takımyıldızı kentlerin” (Braudel [138]) teşekkülü bir şehirselleşme ağ varlığına işaret eder. O halde bir şehirselleşme ağ ve ağı ayakta tutan kritik kanallar/yollar, bu kanallar üzerinde düğüm noktaları olarak bağlanabilirlikleri ile ölçülen kentler ve kentler arasındaki hinterland ilişkileri önemli bir araştırma alanı olarak karşımızda durmaktadır.

Bu çalışmada inceleme 19. yüzyıl Anadolu Şehirselleşme Ağı ve ağda orta kademe bir kent olarak öne çıkan Kayseri kenti örneklem alanı üzerinden yapılmaktadır. Kentin seçiminde etkili olan faktörler şunlardır:

- Tarihsel çağlar boyunca önemli doğu – batı ve kuzey – güney askeri, ticari ve posta ulaşım bağlantılarının kesiştiği bir nokta üzerinde konuşlanması,
- Coğrafi olarak Anadolu adıyla tanımlanan yarımada, Küçük Asya’da merkezi bir mevkide yer alıyor olması,
- 16. yüzyılda Batı ve Orta Anadolu’nun Bursa, Ankara, Konya, Tokat, Niğde, Kütahya, Bergama, Tire, Karahisar-ı Sahip, Antalya gibi canlı ve gelişmiş ticaret merkezlerinden biri (Faroqhi [15]) olarak tanımlanması,
- Kayserili tüccarların Osmanlı coğrafyasının pek çok bölgesinde, Rumeli’de, Karadeniz’de ve Akdeniz’de ticaret etkinliklerinin gözlenmesi [243],
- Bölgenin 19. yüzyılda Avrupa ticaretine erken açılan bölgeler arasında yer almıyor olmasından dolayı dış ticarete değil önemli iç ticaret faaliyetlerine bağlı olduğu

kabul edilen 17. yüzyılda mülk toprak satışlarının yaygınlaşmasının gözlenmesi (Faroqhi [15]),

- 17. yüzyılda sayısız borç ve kredi veren kişi ve kurumların mahkeme kayıtlarına yansması (Jennings [35]).

Kentin zaman kısıtı olarak 19. yüzyılın belirlenmesinde bu dönem itibariyle kentsel yerleşmeler açısından dünya konjonktüründe yaşanan değişim ve gelişmelerin önemli sonuçlar ortaya koyması etkili olmuştur. Zira Adna F. Weber [244] 19. yüzyıl kentleşme süreci analizinde birkaç kentsel merkezin önemli bir ekonomik merkez haline dönüştüğünü ve bu merkezlerde nüfus yığılmasının giderek arttığını savunmakta, kentsel merkezin gelişmesinde sırasıyla önce ticaret ve sonra sanayinin ortaya çıkmasıyla ekonomide uzmanlaşmanın etkisini vurgulamakta ve bu merkezlerin ulaşım olanaklarına yakın ilişkilerine dikkat çekmektedir. Weber “dağıtıcı bir sistem” olarak tanımladığı ulaşım ve ulaşımındaki gelişmelere bağlı olarak sistemdeki kentsel merkezlerin uzmanlaşma ve farklılaşmaya tabi oldukları iddiasındadır [244].

Deneysel gerçekliklerden yola çıkarak bir kentsel sistem içerisindeki kentlerin sıra-büyükölük dağılımının bir kurala göre geliştiğini kanıtlamaya çalışan araştırmalar [245-253] yapılmıştır. Coğrafya araştırmacılarının kentlerin büyükölük dağılımlarının sergilediği düzene ilişkin en çok kullandığı sıra-büyükölük araştırmaları ve merkezi yerler araştırmaları arasında kentlerin kuramsal dağılım biçimi arasında bir ikilemden ve zıtlıktan bahsedilir. Zira merkezi yerler kuramı kentler hiyerarşisinde benzer büyükölükteki kentlerin sınıflandırılması ile basamaklar halinde bir düzen ortaya koyarken, sıra-büyükölük dağılımı kademelenme yerine doğrusal ve sürekli bir eğilim tarif etmektedir (Fonseca [254]). Dolayısıyla kentler arasındaki büyükölük dağılımını açıklamada, kentler arasındaki farklılıkların ölçülmesinde ve karşılaştırılmasında tatmin edici bir kuramsal altyapı mevcut değildir.

Bu araştırmada temel örnek alan araştırması Kayseri kenti üzerinde odaklanırken ağda orta kademedede yer alan ve hemen hepsi aynı coğrafi bölgede yer almayan on kent; Bursa, Ankara, Tokat, Amasya, Sivas, Konya, Antep, Urfa, Diyarbakır, Maraş üzerinden

de bir mekânsal büyüklük karşılaştırması yapılmaktadır. Sözkonusu karşılaştırmanın yapılmasındaki etken nedenler arasında Anadolu Şehirsel Ağı'ndaki orta kademedeki

- düğüm noktalarının karakteristiklerinin tespit edilmesi,
- kentlerin ağıdaki ekonomik rollerinin çözümlenmesi,
- düğüm noktaları arasındaki uzmanlaşma ve farklılaşmanın belirlenmesi,
- geniş bir pazar alanı oluşturma, ekonomik bir birim tanımlayabilme nitelikleri açısından kentsel üstünlüklerin belirlenmesi

yeralmaktadır. Kent tarihi yazımı alanında yerel tarih / kent tarihi ve bölgesel kent tarihi / sancak-eyalet tarihi olmak üzere iki farklı yaklaşımın varlığı sözkonusudur¹. Yaygın bir yaklaşım olan kent tarihi araştırmalarında genellikle tekil bir “kent” yegâne bir inceleme nesnesi olarak ele alınmaktadır. Ancak bir kentin niteliğinin kavranabilmesi ve sistemdeki yerinin anlamlandırılabilmesi için kentin alt ve üst bağlantılarının tespit edilmesi önemli bir problemdir. Zira daha üst düzeydeki bir yerleşmeler sisteminin parçası olan kentin özelliklerinin ortaya konulabilmesi için, kent ekonomisi, nüfus ve demografik özellikler, toplumsal farklılaşma, kurumsal yapılanma vb. öğeler ile kentin alt sistemlerinin; konum, dış ticaret, iletişim ve ulaşım bağlantıları, bölgesel etki alanı gibi öğeler (Tekeli [34]) üzerinden kentin üst sistemlerinin analiz edilmesi gerekir.

Fields [196] kentleşmenin tarım toplumundan sanayi toplumuna geçişte endüstriyel modernitenin yaratılmasındaki rolünün incelenmesinde kullanılan ve Fernand Braudel ve Jan de Vries'in öncülüğünü ettiği yaklaşımın, belirli bir kentsel alan üzerinde yoğunlaşan ve bir örneklem alan araştırmasını içeren bir “kent tarihi” araştırması olduğunu belirtir. Ancak Fields'e göre [196] Paul Hohenberg ve Lynn Less tarafından sunulan alternatif ikinci yaklaşım, kentler sistemi ve bu gibi sistemlerin ekonomik

¹ Nuri Adıyeke kent tarihi araştırmalarında “kent eksenli” ve “kent-üstü eksenli” çalışmalar olarak iki farklı eksen tarif eder. Burada kent eksenli çalışmalara “nefsi Konya” – Konya kent merkezi örneğini ve kent-üstü eksenli çalışmalara nefsi Konya– Sancak- Kaza ve köylerden müteşekkil bir bütün olan Konya Vilayetini örneğini gösterir. Bkz. Adıyeke, N., (2002). “Osmanlı Döneminde İçel'in Merkez Kaymaları, Etki alanı Değişimleri ve Mersin Kentinin Doğuşu”, 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası Kolokyumu, 18-20 Nisan 2002, Mersin Üniversitesi Yayınları, 7, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, 1, Mersin, 81.

gelişme sürecini etkilemede ve ileri götürmedeki rolleri üzerinde yoğunlaşır. Birinci yaklaşım tek bir kentin yoğun analizine dayanan bir metod ile kent tarihini okumayı, ikinci yaklaşım ise analiz birimi olarak kentler sistemi ile kapsamlı sistem araştırması metodunu kullanarak kentleşme tarihini ortaya koymaktadır [196]. Dolayısıyla bu çalışmada kentler sistemi / yerleşmeler sistemi / kentsel sistemler üzerinde odaklanan kentleşme tarihi yaklaşımı / kent-üstü eksenli bir yaklaşım kullanılmaktadır.

Çalışmada Anadolu Şehirsel Ağı'nın yapısını şekillendirmek üzere Pumain'in [191] üç farklı organizasyon seviyesi kullanılmıştır. Bu seviyeler;

- ilkin makro coğrafi ölçek kapsamında ağdaki kentlerin nüfus büyüklükleri,
- ikincisi mezo coğrafi ölçekte hem nüfus büyüklükleri ile öne çıkan ve ticaret işlevi ile biraraya gelen ya da bağlanan kentler,
- üçüncüsü mikro coğrafik ölçekte Kayseri kentinin işlevsel eğilimleri, mekânsal büyüklüğü ve ticaret merkezinin mekânsal gelişimi

olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla Anadolu Şehirsel Ağı'nda temel örnek alan Kayseri kenti incelenirken aynı zamanda 19. yüzyılda "iç içe geçmiş ölçekler kümesi" [146] içerisine yerleştirilmiştir.

Şehirsel ağın belirlenmesinde temel veriler olarak topografik, coğrafi ve jeomorfolojik veriler, siyasal sınırlar, ulaşım sistemi ve ticaret yolları, nüfus yoğunluk bölgeleri, kentsel kademelenme, tüccar ağları, üretim organizasyonlarının mekânda dağılımları kullanılmıştır. Bu verilerin toplanması işlemlerinde yararlanılan Kayseri konulu kaynaklar çeşitli gruplarda ifade edilebilir:

- Kayseri ve imparatorluk merkezi arasındaki yazışmaları içeren Başbakanlık Osmanlı Arşivi kayıtları,
- İngiliz konsolosluk raporları, parlamento kayıtları,
- Kayseri'de bulunan vakıfların kayıtları/vakfiyeler,
- Ankara Vilayet Salnamesi,

- Kayseri Şer'iyye Sicilleri,
- Fotograflar,
- Hava fotoğrafları,
- Haritalar; kent hal-i hazır haritaları, kadastro haritaları, sokak adları haritası,
- İmar planları,
- Seyahatnameler ile
- Kayseri kentinin tahrir defterleri, temettuat defterleri ve mukataa kayıtlarını esas alan araştırmalar,
- Kentin sosyal, demografik, ekonomik, mimarlık ve sanat tarihi alanlarında yapılmış çalışmaları.

Basılan ya da sunulan ikincil kaynaklar dışında birincil kaynaklar çalışma için önemli hale gelmiştir. Bu nedenle öncelikle Başbakanlık Osmanlı arşivinde yeralan ve Kayseri kentindeki ticaret faaliyetleri ve Kayserili tüccarların borç ve kredi kayıtları, tüccarların kentler arasındaki ticari mal naklieleri konulu 19. yüzyıla ait toplam 139 adet belge taranmıştır. Bu belgeler Divan (Beylikçi) Kalemî Belgeleri, Sadaret Düvel-i Ecnebiye Kısmı Belgeleri, Sadaret Mektubî Kalemî Belgeleri, Deavi Yazışmalarına Ait Belgeler, Mühimme Belgeleri, Umum Vilayet Yazışmalarına Ait Belgeler, Cevdet Askeriye – Belediye – İktisad Belgeleri, Hariciye Nezareti Mektubi Kalemîye Belgeleri, Meclis-i Vâlâ Riyaseti Belgeleri ve Haritalarının tasnifinden elde edilmiştir. Bunun yanı sıra Ankara Üniversitesi Gündüz Ökçün koleksiyonundaki ve Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezindeki İngiltere Parlamento Kayıtları arasında Dış İlişkiler Ofisi 1836 – 1903 yılları arasındaki kayıtlar taranmıştır.

Kayseri'de mevcut vakıfların Vakıflar Genel Müdürlüğü vakfiyeler koleksiyonunda kayıtlı toplam 108 adet kayıtları incelenmiştir. Çevirileri müdürlük tarafından gerçekleştirilmiş olan sözkonusu belgeler arasından 25 adet kayıt detaylı olarak incelenmiştir. Bunun yanı sıra KAYTAM'da bulunan Kayseri Şer'iyye Sicilleri koleksiyonu da gözden geçirilmiştir. Bu koleksiyonda kayıtlı 19. yüzyıla ait toplam 87 mahkeme kaydından 12 adedinde çeviri çalışması yapılmıştır. Bu kaynakların belge adetleri bu

çalışmanın süresini (kapsamını) aşacağından mevcut belgeler arasında seçim yapılmıştır. Belgelerin seçiminde ise yüzyılın başı, ortası ve sonu tarihlerine denk gelecek şekilde belirlenmiştir. İlk zaman aralığı 1800–1842 tarihleri arasında 29 defterden, ikinci zaman dilimi 1842 – 1878 tarihleri arasında 29 defterden ve üçüncü zaman aralığı ise 1878–1900 tarihleri arasında 29 defterden oluşur. İlk dönem bilgilerini örneklemek üzere 1820–1822 tarihli defter, ikincisi için 1855–1856 tarihli defterler, üçüncüsü için 1885 tarihli defterin kullanılması kararlaştırılmıştır. Bu araştırma için seçilen defterlerin Erciyes Üniversitesi'nde yüksek lisans veya doktora tezi olarak hazırlanan bilimsel çalışmalarda kullanılmış olması tercüme işlemini önemli ölçüde azaltmıştır.

Kayseri Büyükşehir Belediyesi Harita Arşivi'nde yeralan 19. yüzyıl Kayseri haritaları ve 20. yüzyıl başı hava fotoğrafları, imar planları ile Kayseri'nin 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başı fotoğrafları araştırmada faydalanılan bir başka kaynak alanını teşkil etmektedir. Ayrıca Kayseri'nin eski fotoğraflarından derlenen ikincil kaynaklar da burada değerlendirilmiştir. Haritalar ile ilgili olarak IRCICA Harita Arşivi'nde, Başbakanlık Harita Arşivi'nde ve Atatürk Kitaplığı'nda bulunan ve Anadolu coğrafyasının fiziki niteliklerini, idari bölünüşünü, yerleşmeleri ve ulaşım için kullanılan karayollarını, demiryollarını gösteren haritalar Anadolu Şehrsel Ağı'nı tanımlamada kullanılmıştır. Harita Genel Komutanlığı'ndan elde edilen hava fotoğrafları araştırmada yeni bir bulgular dizesini ve yeni çalışmalara kaynaklık edebilecek verilerin ortaya çıkarılmasını kolaylaştıracak biçimde olması nedeniyle önemsenmiş ve mekânsal verilerin 19. yüzyıl haritası ile karşılaştırılması yapılabilmektedir. Bu çalışmada sözkonusu çalışmanın bir takım safhaları ve bulguları tezin kapsamı dışında olması nedeniyle bu çalışmada kısıtlı bir bölümü sunulmuştur.

Kayseri'nin tahrir defterleri, temettuat defterleri ve mukataa kayıtlarını içeren çalışmalar ise araştırmada temel değildir ancak renklendirici olmaları sebebiyle kullanılmaları tercih edilmiştir. Bununla birlikte bir başka renklendirici ve açıklayıcı olduğunu düşündüğümüz ve kentin çarşıları, pazarları üzerinden yaptıkları tasvirler ve betimlemeler ile ekonomik ve mekânsal düzeni sergileyebilen 19. yüzyıl

seyahatnameleri ile 17. yüzyıl Evliya Çelebi Seyahatnamesi yadsınamaz bilgiler sunmuştur.

Anadolu Şehirsel Ağ'ındaki yerleşmelerin demografik bilgilerini içeren çalışmaların (Karpas [255, 256], Issawi [257, 258], Erder ve Faroqi [86]) mevcut olması nedeniyle bu araştırmalardan faydalanılmıştır. Sözkonusu araştırmaların verileri bu araştırmanın sonuçlandırılması için uzun zaman gerektirecek arşiv çalışmasına olan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Anadolu Şehirsel Ağ'ında Kayseri ile birlikte karşılaştırmaları yapılan Bursa, Ankara, Tokat, Amasya, Sivas, Konya, Antep, Urfa, Diyarbakır, Maraş kentlerini konu alan kentlerin gelişimini, mekânsal düzenini, ekonomik yapısını açıklayan bilimsel araştırmalar ile bu kentlerin en erken tarihli kent planları veya haritaları mekânsal biçimin ortaya konulması amacıyla kullanılmıştır. Ayrıca demografik ve ekonomik bilgiler içeren vilâyet salnamelerinden yararlanılmıştır. Sözkonusu salnameler Ankara Vilayeti Salnamesi, Konya Vilayet Salnamesi, Sivas Vilayeti Salnamesi, Diyarbakır Vilayeti Salnamesi ve Halep Vilayet Salnamesinden oluşmaktadır. Bunlar arasında büyük bir bölümü yayınlanmış vilayet salnameleridir; yayınlanmayan vilayet salnamelerindeki ilgili bilgiler ise bilimsel araştırmalarda, özellikle tez ve makalelerden istifade edilerek derlenmiştir.

Anadolu Şehirsel Ağ'ında orta kademedeki yerleşmelerin mekânsal büyüklük karşılaştırmasının yapımında

- sosyal ve demografik tarih, ekonomi tarihi, restorasyon, mimarlık tarihi, sanat tarihi ve kent – planlama tarihi alanlarında yapılmış çalışmalardan,
- Vilayet Salnamelerinden

yararlanılmıştır. Kentlerin merkez bölgeleri hakkında yapılmış çalışmalar ve kullanılan kaynakların yanısıra sözkonusu kaynaklardan elde edilen bilgileri kent planı haritalarına aktarmak ve merkezin mekânsal büyüklüğü ile sınırlarını belirlemek üzere kartografya araştırmalarından faydalanılmıştır. Burada kentlerin 19. yüzyılda mekânsal durumunu gösterir haritaların kullanılması tercih edilmiştir. Ancak bazı kentler için bu döneme ait haritalar mevcutken bazıları için 19. yüzyılda yapılmış haritalar bulunamamıştır. Von

Vincke'nin 1839 tarihli Ankara haritası, Suphi Bey'in 1862 yılı Bursa haritası ve Jean S. Eutchides'in 1882 tarihli Kayseri haritası kullanılmıştır.

Albert Gabriel'in 1930'lu yıllara tarihlenen çalışmalarında yeralan Bursa, Sivas, Tokat, Amasya, Diyarbakır kentlerinin planları kullanılmıştır. Zira Gabriel'in 1936 tarihli Kayseri çalışmasında verilen kent planı haritası ile 19. yüzyıl Kayseri kent planı karşılaştırıldığında doku farklılıkları olmakla birlikte kentin makroformunda, yerleşik alan sınırında büyük bir farklılık izlenmemiştir. Bu nedenle Gabriel'in Bursa, Sivas, Tokat, Amasya, Diyarbakır çalışmalarındaki kent haritalarının 19. yüzyılsonu kent yerleşik alan sınırını tanımlamada kullanılabilir olacağı varsayılmıştır. Antep, Maraş ve Konya kentlerinin 19. yüzyıl sonunda mekânsal yapısını gösteren bir haritaya ulaşılamamıştır.

Kemal Ahmet Aru'nun "Türk Kenti" adlı eserinde sunulan eski ve yeni dokulara işaret eden yaklaşık 1950 yıllarına tarihlendirilebilen haritalar mevcuttur. Burada kullanılan Kayseri'nin 1950 yılı haritası ile 19. yüzyılsonu Kayseri haritası karşılaştırılmış ve 1950'li yıllarda doku değişimleri olmakla birlikte kentin yerleşik alan sınırında yine büyük bir değişiklik izlenmemiştir. Zira Anadolu'da kentlerin 1945–1950'li yıllardan sonra hem doku hem mekânsal sınırlarının büyük oranda bozulduğu bilinmektedir. Dolayısıyla Antep, Maraş ve Konya kentlerinin 19. yüzyıl sonunda mekânsal yapısını göstermemekle birlikte yerleşik alan sınırını Aru'nun ifadesiyle eski dokuyu gösteren bu haritalar kullanılmıştır. Urfa kent planı için ise Adil Özme'nin doktora tezinde sunulan harita Aru'nun Urfa kenti eski dokusunu göstermek üzere sunduğu haritaya benzerlik göstermesi nedeniyle tercih edilmiştir. Ayrıca "Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu" sergisinde sunulan ve Kayseri, Antep, Urfa, Konya Maraş kent merkezi bölgesinde yeralan yapıları gösteren afişlerden yararlanılmıştır.

2.4.1 Parametreler

Bu araştırmada 19. yüzyıl Anadolu kent sisteminin ve sistemdeki hinterland ilişkilerinin ortaya konulmasında kullanılacak parametreler; düğüm noktaları arasındaki bağlantılar, etkileşimler, ilişkiler, akışlar, işlem hareketleri ve mübadele üzerinden sorgulanarak ortaya çıkarılmıştır.

Nüfus

Nüfus Büyüklüğü

Nüfus Artışı

Sayısal Artış ve Azalma

Ticaret yolları/Ulaşım ağı

Ticaret Donatısı/Hizmet Mekanizması

Uzun mesafe ticaret yolu

Demiryolu

Karayolu

Denizyolu

bölgelerarası ticaret yolu

kent merkezi ticaret altyapısı

Çarşılar ve Pazarlar

Bedesten ve Hanlar

Dükkan Sayısı

Üretim Etkinlikleri

Üretim Faaliyetlerinde Vergi Mikellefi

Vergi Mikellefi

Vergi Miktarı

Ticaret Durumu

Ticaret Ağları

Antepnahan

Ticaret

Ulaştırma

Bölgelerarası Ticaret

Kentlerarası Ticaret

Ticaret Yapısı

Mamul Madde İmalatı

Hammede İmalat

Çıktı Malı

Stratejik Malı

Tüketime Uygun

İmalat ve Zanaatkarlık

Tarım Üretim

Madencilik

Bu parametreler; nüfus (artış/azalma), üretim eylemleri (ticaret: ticaret antlaşmaları/ticaret yapısı-uluslararası ticaret, bölgelerarası ticaret, kentlerarası ticaret/ticaret ağları; tarımsal üretim; imalât ve zanaatkârlık: hammadde imalâtı/mamul madde imalâtı-lüks mallar imalâtı-stratejik mallar imalâtı; madencilik), üretim faaliyetlerinde vergi durumu (vergi mükellefi; vergi miktarı), ticaret yolları (uluslararası ticaret yolu-uzun mesafe ticaret yolu; bölgelerarası ticaret yolu ve ulaşım ağı-karayolu ulaşım ağı, demiryolu ulaşım ağı, denizyolu ulaşım ağı), ticaret donatısı/hizmet mekanizması (bedesten ve hanlar, çarşılar ve pazarlar, dükkân sayısı) olup Şekil 2.5’de gösterilmiştir.

2.4.2 Veri Analizi

Çalışmada yazılı kaynaklardan, arşiv ve literatür taramasından, harita, gravür, resim, fotoğraf gibi görsel kaynak araştırmasından ve alanda yapılacak araştırmalardan elde edilen veriler ışığında dört aşamalı bir yöntem izlenmiştir. Bu çalışmada yer yer şehirler sistemi kavramı yerine “kent–üstü sistemler”, kent sistemleri kavramı yerine ise “kent–altı sistemi” kavramı kullanılmıştır. Esasen burada vurgulanılan dört aşamalı yöntemi kent–altı ve kent–üstü ilişkiler bağlamında iki aşamalı olarak tanımlamak da yanlış olmayacaktır.

1. Aşama: Anadolu Şehirsel Ağı

Anadolu Şehirsel Ağında düğüm noktalarının niteliklerini, büyüklüklerini, kademelenmesini ve kentsel sistemin mekânsal organizasyonunu açıklamak üzere ağırlıklı olarak literatür ve arşiv araştırmasına dayanan ekonomik ve demografik parametreler kullanılmıştır. Bu aşamada sistem aşağıdaki sıra ile gerçekleştirilmiştir.

- 19. yüzyıl uluslararası ticarette imparatorluğun ihracat ve ithalât oranları ile bölgelere göre dış ticaret payları belirlenmiştir. İthalat ve ihracat maddeleri ile ihracı sözkonusu olan malların toplam içindeki oranları ve maddi değerleri tespit edilmiştir. Uluslararası ticaret kotalarındaki değişimleri yaratan ticaret antlaşmalarının gelişim seyirleri incelenmiştir. Bunun yanısıra 19. yüzyılda

imparatorluk içerisinde bölgelerarası ticaret hacmi ile Anadolu içinde önde olan bölgeler belirlenmiştir.

- Osmanlı öncesinde 13. yüzyılda ve Osmanlı sonrasında 14.-15. yüzyılda, 16.-17. yüzyılda ve 19. yüzyılda ticarette kullanılan bağlantı karayolları – lojistik koridorları belirlenmiştir. Ayrıca 19. yüzyılda Anadolu’da inşa edilen ve tasarlanan demiryolu hatlarının gelişimi harita üzerine aktarılmıştır. Bu aşamada yabancı sektör yatırımlarının imtiyaz sahibi ülkelere ve sektörlerle göre dağılımı sunulmuştur.
- 19. yüzyılda imparatorluk Anadolu coğrafyasında imalât sanayiinin gelişimi, dokuma üretim merkezleri ile boyama ve deri üretim merkezleri belirlenmiştir.
- Avrupa Şehirsel Ağı’nın bir alt sistemi (parçası)olarak görülen Anadolu Şehirsel Ağı’nın sistem içindeki yeri ve demoğrafik veriler nedeniyle sistemde öne çıkan kentler belirlenmiştir. Bu kentler arasında Osmanlı İmparatorluk sınırları içinde yeralan kentler tespit edilmiştir.
- Anadolu kentlerinin 16. yüzyıl tahrir defterleri ve/veya vergi mükellefi sayılarından belirlenen nüfusları ile 19. yüzyılın başındaki ve sonundaki nüfus değerleri karşılaştırılmış ve nüfusu 10.000’den fazla olan yerleşmeler belirlenmiş, böylece Anadolu Şehirsel Ağı’nda kentler hiyerarşisi ortaya çıkarılmıştır.
- Anadolu Şehirsel Ağı’nın 16. yüzyılda ve 19. yüzyılda mekânsal organizasyonu ve kademelenmesindeki değişim ortaya konulmuştur.

2. Aşama: Anadolu Şehirsel Ağında Kayseri Kenti

Bu aşamada 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağında yalnızca bir tek orta kademe kent üzerinde odaklanılmıştır. Nüfus parametrelerinden yararlanılarak Kayseri kenti üzerinde çalışma detaylandırılmaktadır. Bilhassa kentin ekonomik yaşamı, ticaret ağları üzerinde durulmuştur. Bu amaçla sırasıyla şu işlemler takip edilmektedir.

- Kentin coğrafi konumu, topografik nitelikleri ve idari sınırları ortaya konulmuştur.
- Tahrir defterleri, şer'iyye sicilleri, avarız vergi kayıtları, temettuat kayıtları, nüfus müfredat defterleri ve vergi defterlerine yansıyan kentin demografik yapısı tahlil edilmiştir. Kentin merkez nüfusunun yanısıra Kayseri sancağına bağlı diğer kırsal yerleşmelerin nüfus bilgileri belirlenmiştir.
- Bölgeler/ölkeler arası ticarete Kayserili tüccarların yabancı Avrupalı tüccarlar ile geliştirilen münasebetler ile dış ticarete konu olan mallar ve miktarları belirlenmiştir.
- Tüccar/ticaret ağları üzerinden kentin bölgelerarası ticaret alanında yakın ve uzak çevresinde yeralan kentler ile kurduğu etkileşimler tespit edilmiştir.
- Kentin önemli imalât faaliyetleri tespit edilmiş, hammadde ve mamul maddeler belirlenmiştir. İmâlât alanında stratejik, lüks tüketim mallarının nitelikleri ortaya konulmuştur. Ayrıca tarımsal üretim potansiyeli, ürün deseni ve ticari - stratejik önem taşıyan tarımsal ürünler belirlenmiştir.
- Kentin önemli ticaret yollarına, demiryollarına ve denizyolları–limanlar ile ilintili bağlantılarına bakılmıştır.
- Son aşamada ise kentin mekânsal düzenlenişi ele alınmış, vakfiyelerden elde edilen bilgiler, arazi ve literatür araştırması sonucunda çıkarılan mimari bulgular ışığında kentin ticaret hizmet donatılarının gelişimi ve mekânsal dağılımı irdelenmiş ve makraform büyüklüğü – kent merkezi büyüklüğü karşılıklı tespit edilmiştir. Elde edilen tüm bilgiler Kayseri kenti 19. yüzyıl haritasına aktarılmaktadır.

3. Aşama: Kayseri kentinin yakın ve uzak çevresinde yeralan kentler

Kentin uzun mesafe ticaret veya bölgelerarası merkantil etkinlikleri gerçekleştirdiği yakın ve uzak çevresindeki Anadolu sınırları dâhilinde yeralan kentlerin tespit edilmesi

sonrasında gerçekleştirilen bu aşamada kentlerin ağdaki ekonomik rollerinin, üstünlüklerinin belirlenmesi, kentler arasındaki tamamlayıcılıkların ve bağımlılıkların tespit edilmesi amacıyla aşağıdaki sıralamaya uygun bir yol izlenmiştir. Buna göre;

- Kayseri kentinin tüccar/ticaret ağında etkileşim kurduğu kentlerin rastlantısal olarak değil, 16. ve 19. yüzyıl için belirlenen ölçütlere göre bilgiye dayalı olarak bir çizelge (truth table) üzerinde değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu değerlendirme neticesinde esas karşılaştırmaya tâbi tutulacak kentlerin tespiti yapılmıştır.
- Çizelgede belirlenen kentler arasında uç nitelikleri dolayısıyla beliren kentler seçim dışında bırakıldıktan sonra seçilen on kent (Bursa, Ankara, Konya, Sivas, Tokat, Amasya, Maraş, Urfa, Antep, Diyarbakır) bağlı oldukları vilayetler, vilayet sınırları, idari konumları ve bağlantı kurdukları ticaret yolları (şehirsel ağın düğüm noktalarını ve bağlantı kanallarını göstermesi bakımından) bir harita üzerinde gösterilmiştir.
- Karşılaştırmalı örnek alan çalışmasında kullanılan on kent için yapılmış detaylı ekonomik, demografik ve mekânsal araştırmalar kullanılarak her bir kentin ekonomik niteliği belirlenmiştir. Ekonomik öncül sektörleri belirlenen kentlerin ticaret hizmet donatımları sayısal olarak tespit edilmiş ve mekânsal konumları belirlenmiştir.
- Her bir kent için belirlenen niteliksel ve niceliksel kent merkezi özellikleri ve mekânsal biçimlenme harita üzerine aktarılmış ve merkezin ana ticaret ulaşım bağlantılarının yönüne göre konumu ortaya çıkarılmıştır.
- Son olarak kentlerin merkez büyüklükleri, makroform büyüklükleri hesaplanmış ve nüfusa oranı tespit edilmiştir.

4. Aşama: Karşılaştırma

Son aşamada Kayseri kentinin tüccar/ticaret ağında etkileşim kurduğu kentler arasından seçilen on kentin ticari performansının karşılaştırması yapılmıştır. Bu karşılaştırmalı analizde kentlerin

- sahip oldukları bedesten yapıları
- 16. yüzyıl ve 19. yüzyılda ticaret hanlarının ve dükkânlarının sayısı
- ticaret donatımları altyapısı; çarşılar ve pazar alanları
- ticaret merkezi ile yerleşik alan büyüklüğü,
- ticaret merkezinin yerleşik alana ve nüfusu oranı,
- kentsel nüfusun 19. yüzyıldaki gelişimi

üzerinden kentlerin merkantil aktiviteleri ve ticari performansları tespit edilmiştir. Kentlerin merkez bölgesi (hanlar bölgesi ve çarşı) kentin dini, kültürel, ticari etkileşimlerinin sosyal uygulamalarını barındıran ve 19. yüzyılda idari – askeri ve ekonomik – finansal yapılanmanın ortaya çıkardığı yeni işlevleri ve altyapıyı içermeyen hizmetlerin bütünleşme ve yığılma alanı olarak tanımlanılmış ve coğrafi sınırları bu doğrultuda belirlenmiştir. Karşılaştırılma neticesinde Kayseri kentinin uzun mesafe ticaret veya bölgelerarası merkantil etkinlikleri üzerinden etkileşimde bulunduğu yakın ve uzak çevresindeki Anadolu kentlerinin üstünlükleri ya da geri kalmışlıkları ortaya konulmuştur.

2.4.3 Kabuller ve Varsayımlar

Bu çalışmada dünya sistemi, küreselleşme ve kent ağına ilişkin iki temel kabul ortaya konulmaktadır. Bununla birlikte dünya sistemi ile kentsel sistemler arasındaki ilişki, kentsel sistemler ve kent, hinterland konuları üzerine üç temel varsayım öngörülmektedir.

Kabuller

Dünya sisteminin varoluşunun başlangıç tarihi üzerinde geliştirilen tartışmanın bir ucunda 16. yüzyıl ile birlikte başlayan ve 500 yıllık bir süreyi kapsayan yalnızca tek bir dünya sistemi görüşü (Amin ve Wallerstein'ın görüşü), diğer ucunda ise 5000 yıl boyunca evrilmeyi sürdüren aynı ve tek bir dünya sistemi görüşü (Frank ve Gills'ın görüşü) yer alırken, bunların arasında herbiri değişen bir yapıya ve kendi hegemonlar grubuna sahip birkaç ardışık dünya sistemi görüşü (Janet Abu-Lughod'un görüşü) izlenmektedir.

Wallerstein'a göre [259, 260] modern dünya sisteminin ayırt edici özelliği kesintisiz sermaye birikimidir. Frank ve Gills [261] ise birikimin parasal biçimi kadar diğer biçimleri (altın ve gümüş biçimindeki birikim) açısından da modern kapitalizme özgü bir sistem olmadığını savunurlar. Wallerstein'ın dünya-sistemleri kavramı [262] modern dünya-sisteminde kapitalist olan bir üretim tarzı ile karakterize edilir. Frank ve Gills'ın dünya sistemi kavramı [263] ise ister feodal ve başka türden ister kapitalist veya sosyalist olsun herhangi bir üretim tarzından bağımsız olarak varolur. Amin [264] ve Wallerstein [262], kapitalizm öncesi sistemlerde politikanın ve ideolojinin, modern dünya kapitalist sisteminde ise değer yasasının egemen oluşunu ve bu iki durum arasındaki önemli farkı vurgular [263].

Çalışmanın temel kabullerinden biri, dünya sisteminin Wallerstein'ın [262] ileri sürdüğü gibi yeni bir sistem yaratılması yerine, Janet Abu-Lughod'un [221] önerisini kabul ederek, bu değişimin zaten varolan tek bir dünya sisteminin içinde ardışık değişimler oluşturması üzerine dayanır.

Küreselleşme terimi bir dünya-sisteminin ortaya çıkmış olmasını, dünyanın ekonomikleşmesini ifade eder (Tutal-Cheviron [265]). Küreselleşme olgusu en genel tanımı ile iş/ticaret, sermaye, ürün, sembol ve insan dolaşımı olarak ifade edilir. Harvey'in deyişiyle küreselleşme (Harvey [266]) kapitalizmin sürekli içine düştüğü kriz ortamını aşabilmek için ürettiği "yeni sömürü biçimi" ya da "yeni emperyalizm" olarak ifade edilen bir mekânsal tahakküm ve yayılma biçimidir. Crochet küreselleşmeyi;

ekonomik (metaların uluslararası dolaşımı ve işbölümünün uluslararasılaşması), politik (devletlerüstü örgütlerin kurulması) ve kültürel olmak üzere üçe ayırır [265, 266].

Çalışmanın ikinci kabulü, ister ekonomik ister kültürel ve politik olsun küreselleşmenin yeni bir olgu olmadığı, aksine kapitalizmin yayılmacı niteliği açısından küreselleşmenin hep bilinen bir olgu olarak ortaya çıktığıdır.

Varsayım 1: Bu çalışmada küreselleşme terimi 19. yüzyılda kentler arasında uzun mesafe ekonomik bağlantılar, etkileşimler, ilişkiler, akışlar ve ekonomik işlem hareketlerinin varlığı olarak tanımlanır. Ticaret şirketleri ve/veya tüccarlar eliyle yaratıldığı farzedilen bu ticaret ilişkilerinin kentler arasındaki karşılıklılık yoluyla birbirine bağlanan kentlerden oluşmuş bir dünya kent ağı meydana getirdiği varsayılır. Alt-dünya kent ağı olarak adlandırılan ve sistemin içerisinde yeralan kıtasal coğrafi farklılıklara bağlı olarak beliren yapılar da sistemin bir parçası şeklindedir. Örneğin Avrupa Kent Ağına karşı Anadolu Kent Ağı gibi.

Varsayım 2: Çalışmada dünya sisteminde meydana gelen değişimlerin kentsel sistemlere de yansıtacağı/yansıdığı varsayımından hareket edilmektedir. Kentsel sistemlerde yeralan kentler ve onlar arasında meydana gelen etkileşimlerin ise dünya sistemini birarada tutan şey olduğu kabul edilir. Kentler özelinde gözlemlenebilen sosyal-tarihsel değişim süreci, dünya ekonomisi bağlamında kentin hinterlandı ile ilişkileriyle olduğu kadar diğer kentlerle olan ilişkileri ile anlaşılabilir. Kentlerin ekonomik ve sosyal değişiminin kentlerin fizik mekânına yansıdığı gibi kentler arasındaki ve kent – hinterland arasındaki ilişkilere de yansıdığı/yansıtacağı kabul edilir.

Varsayım 3: Kentsel sistemler üzerine yapılan son araştırmalar kentsel hiyerarşinin üst ucunda yeralan küresel kent ve küreselleşme fenomenleri ve bunlar arasındaki rekabet düzeyleri üzerine fazlasıyla vurgu yapmıştır. Bu çalışma hiyerarşinin orta büyüklüğünde yeralan kentlerin de araştırılmasını önemser. Bu nedenle orta büyüklükteki kentlerin analizinin tarihsel eğilimler ve işleyiş mekanizmasını ortaya koyabileceği varsayılmaktadır.

Kentsel sistemler araştırmalarında kentlere mallar ve hizmetlerin dağıtımında temel bir rol oynayan merkezi yerler olarak bakılmaktan vazgeçilerek günümüzde üretimin perspektifinden, kentsel sistemin elemanlarının kapasitesi üzerinden bir bakış geliştirilmiştir (Coffey [186]). Özellikle geleneksel kentsel sistem araştırmalarında sektörel yapı üzerinden kentsel sistemin ekonomik yapısını çözme yerine, kentsel alanların ekonomik işlevini içeren yaklaşımlar bu çalışmada da benimsenmiştir.

Varsayım 4: Kentlerin tarihsel olarak toplumsal bir artı ürün toplanması ve yoğunlaşması üzerine kurulmuş oldukları ve kentlerin öneminin artı-ürünün coğrafi dolaşımına göre konumlarından kaynaklandığı kabul edilir (Harvey [140]). Kentsel sistemin değişiminin belirlenmesinde nüfus büyüklükleri, ulaşım ve iletişim ağlarının ve artı-ürünün coğrafi dolaşımı – aktarılması, üretim organizasyonlarının değişiminde kendini gösterdiği çalışmanın diğer varsayımları arasındadır.

Bu  alışmada Marx'ın [267] “ retim ilişkilerinin toplamı, toplumun iktisadi yapısını oluşturur, yani üzerinde yasal ve siyasal üstyapının yükseldiği ve toplumsal bilincin belli biçimlerine karşılık gelen gerçek temeli” ifadesinden hareketle iktisadi temeldeki değişikliklerin diğer tüm yapıları d n şt rd ği tezinden yola çıkılır. Bununla birlikte, bu  alışma Harvey'in sorguladığı kentsellik kavramının¹ toplumsal ilişkiler ile üretim güçleri arasındaki çelişkilerden doğduğu [140] aynı zamanda, Harvey'in artı-değerin dolaşımında kullanılan kanalların, toplumu tanımlayan bütün ilişkilerin ve etkileşimlerin dolaştığı atardamarlar [140] olduğu kanaatini savunur.

Varsayım 5: Ticaret ve iletişim ağları içinde artı değerin toplanma noktası olarak işleyen kentin temel ekonomik sektörlerinin sıralaması uluslararası ticaret (uzun mesafe ticaret), i  ticaret (bölgelerarası ticaret/yerel ticaret) ve imalât olarak kabul edilmektedir. Kentin mekânsal yapısında görülen han, bedesten, dükkân vb. yapıların ticaret ve zanaat etkinliklerinin bir göstergesi olduğu varsayılmaktadır.

¹ Bu sorgulamada kentsellik kavramının “kendi iç dönüşüm ve inşa yasaları olan bir yapı mı ya da toplumsal üretim ilişkileri gibi daha geniş bir yapının içine gömülmüş bir ilişkiler kümesinin ifadesi mi olduğu araştırılmaktadır.

2.5 Bölüm Sonucu

Bu bölümde üç temel kavram üzerinde durulmuştur. Bunlardan ilki hinterland kavramı ve kent ile hinterland arasındaki ilişkinin tanımlanmasıdır. Kentler hinterlandları ve çevreleriyle daimi bir ilişki akışı içinde olan açık sistemlerdir. Hinterland kent için ticaret bağlantı noktaları olarak iş gören bir etkinlik alanı, ekonomik etkileme bölgesidir. Bu nedenle ilişkide bağımlılık ve geri planda kalmışlık etkisini çağrıştırır. Aynı zamanda bir pazar alanı olan kentin hinterlandı üzerindeki hâkim gücü kurduğu karşılıklı değişim ve ticaret ağlarında yatar. Bu bakımdan kentler artı ürünün mekânda belirli bir noktada yoğunlaşması sonucunda oluşur. Kentlerin göreceli önemi artı-değerin coğrafi dolaşımındaki konumuna bağlı olduğu gibi bu konum artı değerın toplanması ve dolaşımı için kullanılan yolların – akış kanallarının varlığına, yükselişine veya çöküşüne bağlı olarak sürekli değişebilir. Sanıldığığın aksine kentin ticaret ağları yalnızca kırsal çevresini değil bir grup kenti de bünyesine alır. Bu nedenle kent oluşum sürecinde diğer ekonomilerden yalıtılarak tek başına bir boşlukta varolamaz, ticaret ağları üzerinde ona diğer kentlerin eşlik etmesiyle bir kentler kademelenmesi, bir kentler kümesi, bir kentler sistemi ortaya çıkar.

İkinci temel kavram şehirsal ağlar, kentler sistemi ya da burada kullandığımız biçimiyle kent-üstü sistemleridir. Sistem yaklaşımının getirdiği en temel tanımlama ile “kentler, kentler sistemi içinde yeralan sistemler”dir. Kentler sistemi ise kentlerden oluşan bir elemanlar setinden ve aynı zamanda bu elemanlar arası sosyal, ekonomik, finansal, haberleşme vb. etkileşimlerden kurulan (ulusal) ekonomik ve sosyal sistemin mekânsal organizasyonunun bir ifadesidir. Dolayısıyla kentsel sistemlerde merkezler ve hiyerarşi olmak üzere iki temel faktörden bahsedilebilir. Bu nedenle kentler sistemi bütünleşmiş ve birlikte işleyen kentlerin hiyerarşik sınıflandırılması anlamını içerir. Ancak şehirsal ağ kavramı ile ağda herhangi bir düğüm noktasındaki değişimin diğer noktaları da etkilemesi nedeniyle birbirine bağımlılık ve ağa bağlanabilirlik durumu açıklanır. Kentlerin “kendi yakın çevreleri, komşu bölgesel çevreleri ve diğer kentlerle” karşılıklı etkileşiminden oluşan bağımlılık ilişkilerini tanımlayan ağlar, kentlerin içerisine yerleştirildikleri sistemi meydana getirir.

Kentler sisteminin yapısı, mekânsal organizasyonu ve evrimi üretim, dağıtım, tüketim, dolaşım ve denetimden oluşan işlevlerce etkilenir. Kentler sisteminin çok katmanlı yapısını şekillendirmek üzere makro coğrafi ölçek (kentlerin sayısı, büyüklüğü, nüfusu vb.), mezo coğrafi ölçek (kentsel işlevler ya da bölgeler aracılığıyla biraraya getirilen kentler) ve mikro coğrafi ölçek (tek bir kentin işlevsel eğilimleri, büyüklüğü) olmak üzere üç seviyede inceleme yapılabilir. Bir kentin kentsel sistemi içindeki analizi yapılacaksa iç içe geçmiş ölçekler kümesi ve olası analiz seviyeleri içerisinde kentin yerleştirilmesi gerekmektedir.

Kentin ticaret trafiği akışları ağında, ticaret aktivitelerini çeken bir yerde bilerek inşa edilen bir merkezi yer olarak mekânsal bir yapı karakterini Christaller'ın Merkezi Yerler Kuramı izah etmektedir. Kurama göre, "merkezilik" bir yerleşmeyi merkezi yere dönüştüren kentsel işlevlerden (ekonomik, idari ya da kültürel hizmetler) elde edilirken, ulaşılabilirliğin en yüksek olduğu ve kontrol altına alınan nüfusun büyüklüğüne bağlı olan yerler "merkezi"dir. Ancak her merkezi mevki farklı etki alanlarına sahiptir ve buna bağlı olarak merkez ile etki alanı arasında tek taraflı düzey ilişkiler söz konusudur. Yedi farklı merkezi mevkinin kademelenmesi ve altıgen bir sistemde dağılımları farklı nitelikte mal ve hizmetlerin farklı büyüklükteki hinterlanda sunumunu gerektirir. Ancak kimi zaman birbirinden tamamen ayrılmış ancak birbirini etkileyen kentler arasında gelişen etkileşimler ve ilişkiler kentsel hiyerarşiler yerine kentsel ağların gelişimini tetiklemiştir.

Ağ kavramı etkileşim, sosyal bağlantılar ve kentler ağı anlamlarını beraberinde getirmektedir. Ağ kavramı çok merkezlilik anlamını verirken, kentsel sistemin aynı kademesinde yeralan ve bölge içinde aynı işlevler ve roller üstlenen düğüm noktaları arasındaki mesafelere bakılmaksızın gerçekleşen ilişkiler; yerel aktörler arasındaki bağlantılar anlamını da içermektedir. Ağ kuramı için hiyerarşiden daha fazla bir biçimde düğüm noktaları arasındaki ilişkide birbirini tamamlayıcılık faktörü önemlidir. Dolayısıyla farklı ve benzer büyüklükteki kentler arasında iki yönlü hem yatay hem dikey ilişkilerin kurulması sayesinde düğüm noktaları arasında tamamlayıcılıktan bahsedilebilir. Bu durumda ağ kuramında merkezilik yanısıra düğüm noktaları ve yollar sayesinde ağa bağlanabilir olma önemli bir nitelik olarak ortaya çıkar. Ağdaki merkezilik

niteliği ise daha çok kumanda ve kontrol niteliklerini elinde bulunduran düğüm noktalarına atfedilebilir. Ağ kuramında kent hizmet ettiği bölgede merkezi bir rol üstlenmesi ve bölgeyi şekillendirmesi bakımından merkezi bir yer, sınırları ötesine uzanan ticaret ve iletişim ağlarındaki bağlantıları nedeniyle düğüm noktası olarak işlev görür.

Merkezilik ve bağlanabilirlik kavramları ışığında kentsel ağlar modern zamanların yarattığı yeni bir kavram olmayıp gerçekte klasik Yunan kent devletleri, Sümer kent devletleri ya da Ortaçağ Hamse kentleri birliği tarihsel kentsel ağ örnekleri arasında sayılabilir. Dolayısıyla akışların küresel kentsel ağının tarihte de yaşadığı tezi küresel kent tanımında yatmaktadır. Bu bağlamda küresel kent küresel stratejik önemde maddesel bir ürünün varlığına dayalı olarak ve bu ürünlerin organizasyonu ve paketlenmesi işlevleri ile birlikte kentsel ağlara dâhil olan kenttir.

Bu bölümde son olarak araştırmanın problem tanımı ve uygulanacak yöntem başlıkları ele alınmıştır. Araştırmanın problem alanı merkezinde; 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu Anadolu Şehrsel Ağı'nda nüfus büyüklüğü ve etki açısından bölgesindeki diğer kentleri geride bırakan ve artı ürünü toplama – dağıtma işlevlerini yürüten ara yerleşmelerin / orta kademedeki kentlerin, hinterlandları ve kentler sistemi ile ilişkileri yer almaktadır. Çok katmanlı ve iç içe geçmiş ölçekler kümesi içinde seçilen orta kademedeki kentin, yani Kayseri kentinin analiz aşamasında dört bölümden oluşan bir yöntem uygulanmıştır. 19. yüzyılda Anadolu Şehrsel Ağı'nı açıklayabilmek için III. Bölümde İmparatorluğun dünya sistemi içindeki konumu ve son yüzyıl içindeki ekonomik, demografik ve siyasal yapısı, değişim ve yapılanma koşulları ile artı ürün yoğunlaşma noktaları ve dolaşım kanalları üzerinde durulmuştur.

19.YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DEĞİŞİM ve YAPILANMA

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik, siyasal, toplumsal yaşamında meydana gelen değişimleri, 19. yüzyıl dünya tarihinin perspektifinde gelişen evrimleri yadsıyarak incelemek değerlendirmede neden – sonuç bağlamında yanılsamalara sebep olacaktır. Bu nedenle, dünya sisteminde meydana gelen değişimlerin kentsel sistemlere de yansıtacağı ve kentsel sistemlerde yeralan kentler ve onlar arasında meydana gelen etkileşimlerin ise dünya sistemini birarada tutan şey olduğu kabullerinden hareket eden çalışmanın bu bölümünde imparatorluğun 19. yüzyıl dünya sistemine eklemlenme ya da sistemin (hangi yörüngesinde) konumlanma biçimini ekonomik, demografik, siyasal, toplumsal, kurumsal ve teknolojik (araçsal/altyapı) bağlamda irdeleme yoluna gidilmiştir.

3.1 19. Yüzyıl Dünya Sistemi ve Osmanlı İmparatorluğu

Bu bölüm dünya sistemi teorisinin Osmanlı tarihini açıklamadaki başarısızlığı üzerine yapılan eleştirileri tartışmak niyetini taşımamaktadır. Ancak Wallerstein'ın Dünya-Sistemi Teorisinin ekonomik tabanlı olup din ve kültür faktörlerini ihmal etmekle birlikte dünyanın tamamını içeriyor gibi görünmesine karşın, gerçekte Avrupa merkezli bir dünya algısına sahip olduğu iddialarını [221, 263, 268-271] savunmaktayız. Zira Osmanlı bölgesel tarihi konulu çalışmalar Avrupa dünya kapitalist sistemine Osmanlı'nın farklı dönem ve bölgelerde özgül dönüşüm örüntüleri ile bağlanabilirliğini göstermektedir.

Dünyanın göreceli olarak marjinal bölgeleri adına modernleş(eme)me ve kalkın(ama)ma problemlerinin yanıtlarını ortaya çıkarma noktasında iddiası bulunan Dünya-Sistemi Teorisi, yanıtlarını tarihi gelişim içerisinde sunmaktadır. Wallerstein'ın [272-274] ilk cildi 1974 yılında basılan "The Modern World System" adlı eserinde ortaya koyduğu Dünya-Sistemi Teorisi ulusal devleti temsil eden bir analiz biriminin yerine "dünya-sistem" olarak adlandırılan bir analiz birimini yeğlemiştir. Buna göre, tarihsel-sosyal sistemler; mini sistemler ve dünya-sistemleri biçiminde şekillenirken, dünya sistemleri kendi içerisinde dünya-ekonomileri, dünya-imparatorlukları olmak üzere ikiye ayrılır. Wallerstein [262], Karl Polanyi'nin [275] üç ekonomik örgütlenme biçimini kendi öngördüğü tarihsel sistemlere uyarlayarak, mini sistemlerin karşılıklı; dünya-imparatorluklarının yeniden bölüşümcü; dünya-ekonomilerinin ise pazar mekanizmalarını kullandığını belirtir.

Wallerstein [262] kendi modern dünya-sisteminin yalnızca kendine özgü üç ana karakteristiğini; merkez-çevre, yükselme-daralma çevrimsel aşamaları ve hegemonya-rekabet biçiminde tanımlar ve buna başlangıç noktası olarak coğrafi keşifler ve nihayetinde 15. yüzyıl sonlarını gösterir. Bağımsız ulusal ekonomilerin birbiriyle iktisadi faaliyet içinde olmaları yerine tek entegre olmuş bir dünya-ekonomisinin, birbirine organik olarak bağlı iktisadi ve siyasi bir mekanizmanın varlığı sözkonusudur (Wallerstein [276]). Wallerstein [272] kendi ölçeklerinde birer ekonomik sistem geliştirmiş olan Roma, Osmanlı ve Çin imparatorlukları da kendi "siyasi sınırları içinde sınırlı işgücüne sahip, münferit dünya sistemleri" olarak açıklamanın yanısıra bu imparatorlukların iktisadi faaliyetlerini dünya-sistemi içinde, "dünya-imparatorluğu vasfını dünya ekonomisi oluşturacak kadar kullanamayan güçler" olarak tanımlamaktadır [276].

Dünya-imparatorluklarının zayıf niteliğine karşın Wallerstein'ın modern dünya-sisteminin, "kapitalist dünya-ekonomi" olarak 16. yüzyılda doğduğu (Hopkins [277], Wallerstein [272]) ve sistemin merkez-çevre yapısının bölgelerarası artı transferini belirlediği iddia edilir [262]. Merkez, yarı çevre ve çevre olarak adlandırılan uzmanlaşmış bölgelerde üretim süreçleri arasındaki "eksenel bir iş bölümünün" ise kapitalist dünya ekonomisini karakterize ettiği savunulur (Wallerstein [262]).

Wallerstein’a göre [272] dünya ekonomisi büyürken beraberinde iktisadi döngüler yaratır. Gerçekte, eğilimler, geçişler ve döngüler dünya-sistemini bozulmadan ayakta tutan ve ona ivme kazandıran değişim dinamikleri olarak adlandırılır (Wallerstein [272]). Kapitalist sistemin işleyişi ve sürekliliği bir merkez devlet tarafından uluslararası düzeyde hegemonyanın, devletler arasındaki siyasal ve ekonomik ilişkiler ağının, inşa edilmesine bağlı olmuştur. Bu hegemonyanın inşası, sermayenin merkez devletin kamu ve özel kuruluşlarından oluşan tekeller elinde yoğunlaşmasını gerektirmiştir (Köse ve Öncü [278]). Kapitalizmin doğumundan 20. yüzyılın başlangıcına değin tarihsel süreç içinde hegemonik dönemler ve devletler; 1575 yılı öncesinde Ceneviz, 1575-1700 yılları arasında Hollanda Şehir Devletleri, 1798-1897 yılları arasında Büyük Britanya olarak tanımlanır (Arrighi [279]). Her ulusun ve toplumun yaşadığı krizler, yükselişler, çöküşler, devrimler ve değişimler dünya-sistemindeki konumu bağlamında okunabildiği ölçüde gerçek bir karakter kazanabilmektedir (Özhan [280]).

Wallerstein’e göre Osmanlı İmparatorluğu’nun kapitalist dünya-ekonomisi yani modern dünya-sistemince içerilmesi, yörüngeye oturtulması 1750 tarihinden sonra gerçekleşmiş olup, bu tarih öncesinde sistemin dışında bir bölgede yeralan Osmanlı İmparatorluğu bir dünya-imparatorluğu olarak tanımlanırken, 1750 yılı sonrasında dünya-sistemine kenetlenen bir “çevre” ülke olarak ortaya çıkmıştır [274]. Wallerstein imparatorluğun eklemlenme tarihini daha sonraki bir çalışmasında 16. yüzyıl olarak tespit etmiştir (Wallerstein, Decdeli ve Kasaba [281]). İmparatorluğun Avrupa dünya sistemi ile bütünleşme tarihi kimi araştırmacılara (İslamoğlu-İnan ve Faroqi [282], İslamoğlu-İnan [283]) göre de 16. yüzyıl olarak izah edilirken, Murat Çızakça 16. yüzyıla başlatmasına karşın sistemde yeralma tarihlerini 1550-1650 ve ençoklaştığı 1830-1900 yılları arası olmak üzere iki döneme ayırır (Çızakça [284]). Bu iki bütünleşme dönemleri arasındaki süreç dünya sisteminde Hint Okyanusu ve civarının etkinliğinin yoğunlaştığı dönem olarak tanımlanır [284]. Çızakça’nın da belirttiği üzere [284] İmparatorluğun bir bütün olarak sisteme eklemlenmesi yerine Bursa bölgesinin ipekçilik sektöründe (Çızakça [284]), Batı Anadolu, Adana ve Ege bölgesinin pamuk sektöründe, Ankara’nın tiftik sektöründe izlenebildiği gibi bir bölgede yeralan belirli bir ekonomik sektörün görece önemli bir ürün vasıtasıyla kapitalist dünya ekonomisi ile

bütünleşmesinin ele alınması durumunda farklı bölgelere farklı tarihler vermek kuvvetle muhtemeldir.

Çizakça'nın ikinci dönem olarak tanımladığı süreçte yayınlanan Tanzimat Fermanını kimi araştırmacılar (Wallerstein, Decdeli ve Kasaba [281]) dünya-sistemine eklemlenmenin bir ifadesi olarak yorumlar. Osmanlı imparatorluğu'nun dünya-sistemine eklemlenmesi noktasında uluslararası ticaretin oynadığı rol üzerinde fazlaca bir vurgu yapılmış ve imparatorluğun 1870 yıllarında başlayan "birinci küreselleşme dalgası"na katıldığı iddia edilmiştir (Owen ve Pamuk [285]). Ancak uluslararası ticaret yerine imparatorluğun bölgelerarası ticaretinin daha önemli olduğu ifade edilmektedir (Owen [286]). Dünya-sistemi ile bütünleşmede önemli bir kanıt olarak sunulan bir başka unsur ise altyapı çalışmaları; özellikle ulaşım/nakliye imkanlarının arttırılması için demiryolu yapımı ve denizyolu taşımacılığında limanların tesisi veya geliştirilmesidir [287-289].

Bunun yanısıra imparatorluğun kapitalist dünya sistemi ile bütünleşmesi üzerine araştırmalar, ortaya çıkışı uluslararası ticaretteki artışa bağlanan büyük ölçekli tarımsal işletmelerin, çiftliklerin varlığında odaklanır (Wallerstein [274], McGowan [290, 291]). Çiftliklerin sistemin merkez ülkeleri ile yerel üreticiler arasında gerçekleştirilen ticaret ilişkilerindeki artışın bir sonucu olarak doğduğu ve dünya ticaret ilişkilerinin gelişmesi ile pazara yönelik büyük ölçekli tarım faaliyetleri yürüten bu tarımsal işletmelerde serfleştirilmiş ya da bağımlılaştırılan köylülerin çalıştırıldığı fikri yaygındır (Wallerstein [274], Richards [292], Keyder [293]). Burada çiftlikler birer kolonileştirme olarak beliren Asya plantasyonları, Mısır izba'sı, Prusya Junker işletmesi, Latin Amerika ve İtalya "latifundia"sı ile eş tutulur [293]. Ancak Osmanlı tarım sektöründe büyük ölçekli tarım işletmelerinin imparatorluğun kapitalist pazarlarla bütünleşmesinin bir sonucu olmadığını ve Arap bölgeleri dışında imparatorluğun hiçbir bölgesinde tek tip üretim yapan yaygın toprak işletim sistemi olmadığı gibi çift-hane sisteminin büyük çiftliklerin ortaya çıkmasını engellediğini savunan araştırmalar da mevcuttur (İnalcık [294], Keyder [293], Veinstein [295]). Buna göre büyük toprak mülkiyetinin özel kişiler elinde toplanmasına doğru bir eğilimin varolmadığı, bunun yerine âyân, tüccar ve vergi toplayan aracılardan köylülerin ürettiği artı ürünün daha fazla miktarına el koyma

noktasında çıkar sağlamaya uğraştıkları görülür. Dolayısıyla ticarete bağlı olarak yaşanan değişim üretim ilişkilerinin dönüşmesine neden olmamış, fakat üretim ve dolaşım ilişkilerindeki yeni fırsatlar çeşitli grupların dikkatini cezbetmiştir.

19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu için Avrupa Dünya Sistemine bütünleşme noktasında olması sebebiyle ekonomik, siyasal ve toplumsal değişimleri ve bu değişimler doğrultusunda yeniden yapılanmaları içeren, bir yandan yeniden yapılanma çağı diğer yandan imparatorluğun çöküş dönemi olarak görülebilir. Bu yüzyıl dünya sistemi bağlamında hegemonik güç merkezinin önceleri Büyük Britanya, 1897 yılından sonra ise Amerika Birleşik Devletleri'nin olduğu (Wallerstein [262]) bir dönemle eşzamanlıdır. Bu dönem, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa pazarlarından –merkezden– sanayi ürünlerini ihraç eden bunun yanı sıra Avrupa'ya hammadde ürünler ithal eden bir “çevre” ülke konumuna dönüşmesi ile dünya-sistemi yörüngesine yerleşmesi sürecidir (İslamoğlu-İnan [283]).

İmparatorluk ekonomik etkinliklere müdahale etme ve üretim ile dağıtım kontrol etmenin yanı sıra ortaya çıkan artı değer vergiler vb. yollar vasıtasıyla kotarılmasında dünya-sistemine dâhil olmadan evvel yegâne etken ve etkili mekanizma olarak karşımıza çıkar. Bir başka deyişle artı değer yaratılmasında, biriktirilmesinde ve toplumdan koparılması hususunda, Osmanlı İmparatorluğu'nun baskı ile hegemonyanın kaynaştığı yani “muafakat” anlayışına sahip olduğu ileri sürülebilir (Gramsci [296]). Zira köylü-tüccar-devlet arasındaki artı değer transferi merkezi yönetim tarafından organize edildiği gibi ticaret ve pazarlar devletçe örgütlenir. İmparatorluğun 19. yüzyıldan önce ekonomik faaliyetlerde malların dolaşımını düzenlemek için uyguladığı müdahaleler İslamoğlu-İnan [81] tarafından toplumda “karmaşık bir ticaret ve pazar örgütlenmesinin varlığı”na işaret olarak yorumlanır.

Tüccar sermayesinin ve iç ticaretin gelişme seyri Osmanlı İmparatorluğu'nun iç dinamiği (İslamoğlu-İnan ve Faroqhi [282]) ve tarihsel dönüşümlerini yansıtan bir gösterge olarak takdim edilirken, artı değeri aynî vergiler biçiminde elde edenlerce kapsamlı bir kentsel ve kırsal pazarlar ağına ihtiyaç duyulmaktadır (İslamoğlu-İnan

[81]). Ticaret sermayesi bir başka ifade ile “tüccarların sipariş sistemi”¹ içinde örgütledikleri kırsal ekonomiyi kullanmaları nedeniyle toplum ve devlet arasında bir aracı olarak betimlenmektedir. Ancak aracının davranışları ve eğilimleri merkezi devletin politik denetimi doğrultusunda gelişmektedir (İslamoğlu-İnan [81]). İmparatorluk sınırları içerisinde mal ve insan akışı devlet eliyle sağlanırken Avrupa’nın Osmanlı tarım ürünlerine, hammaddelerine artan talebi vesilesiyle mam l maddeye oranla artan hammadde fiyatlarının artı değer yaratması cazibesine kapılan Osmanlı ticaret sermayesi devlet denetiminin dışına kaçarak Avrupa dünya ekonomik sistemine hizmet eder bir yapıya dönüşmüştür (İslamoğlu-İnan [81]).

Avrupalı ticaret şirketlerinin yerli ortağı ya da işbirlikçileri olan gayrimüslim tüccar sınıfı yükselirken eş zamanlı olarak müslüman tüccarlar sistemin dışına itilmiştir [297, 298]. Benzer biçimde Avrupalı ticaret şirketlerinin yerseçim eğilimleri altyapı olanakları ve hammaddeye ulaşım kolaylıkları nedeniyle sermayenin maliyet harcamalarını daraltması itibariyle, Anadolu kervanyolu üzerinde konumlanan kara ticareti kentleri yerine kıyı kentlerinden yana olmuştur. Bunun sonucunda İstanbul, İzmir, İskenderun gibi liman şehirlerinin ekonomilerinde artışlar meydana gelmiştir (Owen [286]).

Osmanlı devletinin üretim, dağıtım ve artı ürünün toplanması üzerindeki tekeli Avrupa dünya sisteminin bir parçası olması ile kırılmıştır. Bu temel ilkenin kırılması artı değerin toplanması noktasında Osmanlı’ya rakip âyânlar ( zkaya [299], McGowan [300]) adı verilen yerel g  lerin teşekkülünü gerçekleştirmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısında Tanzimat Fermanı ile meşruiyetini ilan eden süreçte sistemin bir parçası olarak devamlılığını korumaya karar veren Osmanlı Devleti kendini yeniden tanımlamıştır.

Özetle, ticaret sermayesinin Avrupa pazarları ile uluslararası ticaret kanalı aracılığıyla bütünleştiği görülmektedir. Bu durumda, Osmanlı tarihinde dünya sistemi perspektifinde 19. yüzyıl Anadolu şehirsel ağını şekillendiren ve yerleşmelerin ağa bağlanabilirliğini dönem ve ekonomik etkinlikler üzerinden farklılaştıran ticaret, tarım,

¹ Sipariş sistemi kırsal zanaat için gerekli hammaddenin siparişi veren tüccar tarafından sağlanması sonucunda elde edilen ürünün yine tüccar tarafından satın alınarak pazara sevk edilmesi yöntemi olarak tanımlanır. Bkz. İslamoğlu-İnan, H., (1991). Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Köylü, İletişim Yayınları, İstanbul, 27.

zanaat - imalât ve devlet yapısındaki değişimler veya yeniden yapılanmaların tanımlanması gereklidir.

3.2 Ekonomik Yapı

19. yüzyıl Osmanlı ekonomik yapısının teşekkülünde, bu yapının önceli ekonomik yapının karakteri ile bu karakteri kalıba sokan faktörleri; Osmanlı İmparatorluğu'nun etkileşimde bulunduğu ülke ya da kent-devletlerinin ekonomik yapılarını dönüştüren olguları gözönünde tutmak gerekmektedir. Ayrıca 19. yüzyıl ekonomik yapısında, 16. yüzyılda coğrafi keşifler ile ticaret sermayesini geliştiren devrimler sonucunda Avrupa'da feodal üretim biçiminden kapitalist üretim biçimine geçiş etkili olmuştur¹.

16. yüzyıl Osmalı İmparatorluğu için askeri, siyasi ve ekonomik alanlarda en geniş sınırlara ulaşılan bir altın çağdır. Batı Avrupa için 15. ve 16 yüzyıllarda ticari büyümeye bağlı olarak kentlerde tarımsal ürün talebi artmış, böylece tarımsal ürün fiyatları ile toprağın değeri yükselmiştir (Prienne [301]). Para ekonomisinin gelişmesi ile eşzamanlı olarak feodal toplumsal ilişkilerin çözülerek köylü işletmelerine el konulmuş, köylüler ücretli emekçi ya da sözleşmeli kiracı konumuna düşürülerek işletilen kapitalist çiftlikler doğmuştur (Brenner [302]). Sonuçta ticari talep artışı nedeniyle ticari kazancın artırılması isteği ile üretilen mal miktarı artmıştır. Üretim hacminin artırılması ticaretin, kentsel sanayi üretiminin ve kırsal üretimin yapısında değişimler yaratmış, kent ve kır üretiminde uzmanlaşmaya bağlı olarak iktisadi işbölümü gerçekleşmiştir (Brenner [303]).

Avrupa'da 14.-16. yüzyıllarda mübadele ve pazar ekonomisinin değeri maden ihtiyacını artırması sonucunda 16. yüzyıl başlarında paranın satın alma gücü yükselmiş ve böylece eski maden ocakları yeniden açılmış ya da yeni maden kaynaklarının aranması yoluna gidilmiştir (Spufford [304]). Büyük coğrafi keşiflerin çıkış noktası olarak görünen "Eldorado" hayali 1540 tarihlerinde yeni coğrafyaların keşfi ile birlikte elde edilen (ya da zorla yerinden koparılan) zengin gümüş madenleri Avrupa'da gümüş bolluğunu

¹ Ortaçağ ve Erken Modern dünyada bir ülkedeki ekonomi ve maliye, belirli miktarda değeri maden stokuna bağımlı olan para değerine koşullu olarak tanımlanır. Bkz. Richards, J.F., (1983). Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World, Carolina Academic Press, Durham.

sağlamıştır (Braudel [305]). İspanya'ya 1503-1660 yıllarında aktarılan değerli madenlerin Doğu'ya yani Osmanlı İmparatorluğu'na gelişi Cenevizliler'in eliyle 1550-1570 yılları aralığında gerçekleşmiştir (İnalcık [306]). Bu 1585 yılında gerçekleştirilen büyük devalüasyon ile başlıca ticari emtia olan İspanyol reallerinin Osmanlı İmparatorluğu'na gelişi ile aynı zamana rastlar [305]. Avrupa'ya kıymetli maden akışı Avrupa'da para darlığını gidermenin ötesinde pazarlarda fiyatların artmasına neden olmuş, Avrupa'da ve Osmanlı'da derin ekonomik ve sosyal hareketlerin oluşmasında etkili olan "Fiyat Devrimi"ne kaynaklık etmiştir (Barkan [307], McCarthy [308], Pamuk [309]).

Osmanlı ekonomisinde 1450'lerde %2, 1470'lerde %5 ve 16. yüzyıl sonlarından itibaren %3 olarak uygulanan alçak gümrük resmi uygulaması ve gümüş ithalinin gümrük resminden muaf tutulması yönündeki ticaret rejimi tercih edilmiştir [306]. Bu rejimin İmparatorluğa yansımaları, Avrupa'da bol olan gümüş paranın Avrupa'lı tüccarlarca Osmanlı ülkesinde altın ve Doğu'nun malları karşılığında mübadelesi suretiyle büyük kârlar kazanılması şeklinde gerçekleşmiştir. Böylece batıdan doğuya gümüş, doğudan batıya altın akımı önemli bir ticaret konusu olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'ndan İran ve diğer doğu memleketlerine batıdan gelen gümüş madeni, mücevher, ipek, baharat, basma bezler, şal ve benzeri pahalı pamuklu malların mübadelesi ile doğuya aktarılmıştır [306]. 16. yüzyılda İmparatorluk farklı zamanlarda tahıl ve başka malların dış ticaretini yasaklarken, altın ve gümüş ithalinden gümrük resmi alınmamakta ve bunların ihracatına izin vermemektedir.

İnalcık [306] Osmanlı tarihinde meydana gelen ekonomik ve sosyal olayların temelinde para sorunlarının yattığını ve para hareketlerinin altın gümüş stoku ile altın gümüş arasındaki parite ile yakından ilişkili olduğunu belirtmektedir. Ayrıca değeri düşen gümüşün pahasını koruyan altın karşısında uluslararası bir gümüş-altın akımının ekonomiler arasında dengelenmeyi ve fiyat mekanizmasını belirlediği ifade edilir (İnalcık [310]). Değerli maden esasına dayanan Osmanlı para sisteminde iki döneme rastlanılmaktadır. Bu iki dönem 1585 tarihi öncesi ve sonrası şeklinde tanımlanırken (Pamuk [309]), esas ayırıcı nokta Osmanlı para birimi olan akçanın içeriğindeki gümüş miktarıdır. 1585 öncesinde akçadaki gümüş miktarının azaltılması ancak %12

oranındadır¹. Fakat 1585 yılında yapılan tagşış ile akçadaki gümüş miktarı %44 oranında azaltılmıştır (Pamuk [309]). Braudel'e göre [305] 1585 yılındaki devalüasyon 17. yüzyılın ortalarına değin devam eden bir mali krize neden olmuştur. Paranın değer kaybı enflasyonist bir etki yaratması sebebiyle Osmanlı esnafının fiyatları artırması daha çok Osmanlı İmparatorluğu'nun sabit gelirli nüfusunu derinden etkilemiştir [306].

Berkes'e göre [311], 16. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun mali kaynakları arasında mukataa gelirleri, yabancı devletlerden alınan cizye ve haraçlar, kentli halk, esnaf ve tüccardan alınan vergi ve resimler, dış ticaret ve transit ticaretten alınan gümrük vergileri ve maden ve tuz işletmelerinden elde edilen gelirler yer almaktadır. Bunların dışında devamlı olmamakla birlikte savaşlardan kazanılan ganimetler ile idam edilen ya da sürülen asker, tüccar gibi yüksek seviyedeki Osmanlı tebaasının kişisel servetlerinin müsaderesi (Cezar [312]) neticesinde ortaya çıkan gelirler de bulunmaktadır. Bir mali kaynağın oluşturabileceği gelir tahmin edilerek kayıtlara geçirildikten sonra bu gelirden vergi toplama ayrıcalığı geçici olarak bazı aracı kişilere tekel mahiyetinde verilir (İnalçık [306]). Ekilebilir topraklar devlete sağlayacağı vergi gelirine göre dirlik adı verilen birimlere ayrılır. Sipahi ordusunu beslemek ancak ücret ve maaşlarını hazineden ödememek için gelir kaynaklarını tımar halinde bölüştürüp, mülkten gelir toplama işinde sipahiler ortak edilmiş ve gelirin yarıya varan bölümünü a'sar vergisi halinde aynen tahsil etmeleri sağlanmıştır. Ortaylı [313] 16. yüzyılda sipahinin topladığı vergilerin yalnızca %53'ünün merkezî devlet hazinesine ulaştırıldığını belirtir. Ancak 16. yüzyılın sonunda tımarlı sipahilerinin öneminin azalması ile doğru orantılı olarak tımar sisteminden vazgeçilerek iltizam uygulamasına gidilmiştir. 18. yüzyılda gerçekleşen savaşlar ve toprak kayıpları İmparatorluğun gelir kaynaklarından birinden mahrum kalması ve hazinede para sıkıntısının belirmesi ile toprağa bağlı mukataaların ömür boyu verilmesi yoluna gidilmiş ve kişilere satılarak malikâne haline getirilmiştir. Malikâne sistemi 18. yüzyılda taşrada ayanların güçlenerek merkezi devlete rakip güç teşkil etmesinde rol oynamıştır (Özvar [314]). Kamu hizmetlerinin büyük bir bölümü

¹ Akçanın içeriğindeki gümüş miktarının azaltılması yani tagşış ile akça altın karşısında devalüe edilir. Bkz. Pamuk, Ş., (1999). Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 134-135.

vakıflar tarafından karşılanması sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'nda elde edilen vergi gelirlerinin büyük bir bölümü ordu ve donanmaya harcanır (İnalcık [306]).

16. yüzyılın sonuna kadar İmparatorluğun tarımsal üretime müdahale sistemi olan tımar uygulaması topraktan elde edilen gelir nedeniyle köylüyü vergilendirirken beraberinde köylünün geçimlik ekonomisini koruyarak bağımsız kalmasını sağlamaktadır. Ticaret sektöründeki benzer nitelikte uygulamalar ile toprağın belli bir azınlık zümre elinde toplanmasını ve tarımsal artı ürünün kentlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere belirlenilen pazarlara yönelmesini planlamaktadır (İslamoğlu-İnan [81]). Böylelikle hem üretim hem dolaşım ilişkilerinin, yerleşmelerarası artı ürün akışının merkezi yönetim tarafından organize edildiği görülür.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yeniçeriler yalnızca askeri bir sınıf değil, beraberinde esnaf ve zanaatkârlık faaliyetleri ile uğraşan üretken bir toplumsal sınıftır. 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın lağvedilmesi imparatorluğa liberalizm, serbest ticaret ilkesinin rahatlıkla sızması ve loncalar sistemini ağır ağır ve kesin olarak yok etmesi anlamını taşır. Bununla birlikte ordunun pek çok ihtiyacını karşılayan bu kurumun lağvedilmesi ordunun silah, giysi, yiyecek gibi mühimmatlarının tedarik edilmesi noktasında doğrudan piyasadan satın alınması yoluna gidilmesini gerektirmiştir (Kazgan [315]). Dolayısıyla bu ordu masraflarını 1826 yılı öncesine oranla yükseltmiş ve savaş ekonomisi imparatorluk hazinesine büyük yükler teşkil eder bir hale dönüşmüştür.

Barkan, [307] 1600'lerden sonra fiyat hareketlerine bağlı olarak Osmanlı maden ve tekstil sanayi sektöründe çöküş sürecine girildiğini belirtirken; Pamuk, [309] Osmanlı sanayi sektörünün 19. yüzyıla kadar Avrupa ile ciddi bir rekabet sürecine girmediğini ifade etmektedir. İnalcık'a göre [316], Avrupa 16. yüzyıldan sonra bilim ve teknolojiye, mali ve ticari örgütlenmelerde ilerlemeler kaydederek özellikle 16. yüzyılda ipekli sanayii ve 17.-18. yüzyılda pamuklu sanayiinin kurulması sonucunda geleneksel teknoloji ve lonca sistemiyle üretilmiş Osmanlı ürünleri karşısında güçlü bir rakip haline dönüşmüştür. Bu dönüşüm ile imparatorluk 19. yüzyıldan çok daha önce bir hammadde ihracatçısı niteliğine bürünmüştür (İnalcık [316]). Ancak yalnızca yüksek ve gelişmiş bir teknoloji ile kaliteli ve ucuz üretim yapmanın yanı sıra Avrupa'da bu üretim

mekanizmasının devamlılığını sağlamak adına koruyucu tedbirler alınmış, gümrük tarifeleri yükseltilmiştir (Puryear [317]). Özellikle İngilizler 1838 Balta Limanı Antlaşmasından sonra bilhassa 1860'larda Osmanlı ticaretine hâkim olmuşlar ve serbest ticaret ilkesinin Britanya yerine Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanması için gayret sarfetmişlerdir [317]. Ne var ki İngilizler Osmanlı İmparatorluğu'nda serbest ticaret ilkesinin uygulanmasının taraftarı iken kendi ülkeleri İngiltere'de merkantilist politikaları uygulamıştır (Gallagher ve Robinson [318]). Böylece İngilizler kendi sanayi ürünlerini pazarlayabilecekleri piyasalar yaratmış, aynı zamanda sanayi üretimi için gerekli hammadde kaynaklarını ucuz ve bol miktarda temin etmiş olarak görünmektedir.

3.2.1 Uluslararası Ticaret

Osmanlı mali yapısında yaşanan değişmelerin ve fiyat hareketlerinin etkisiyle ihracat üreticiler için kârlı bir sektör olarak belirmiştir. 19. yüzyılın ortalarında tüccarlar ithal mallara ve transit mallara %3 ve ihracat mallarına %12 oranında vergi ödemektedir (Issawi [257]). 1861–62 yılı antlaşmalarında ithalat vergileri %3'den %8'e yükseltilmiş, 1914 yılında da %15 olarak değiştirilmiştir. İthalat vergileri 19. yüzyılın sonuna doğru arttırılırken, ihracat vergilerinde tam tersi bir uygulamaya gidilmiş, ihracattaki %12'lik vergi %1'e indirilmiştir (Quataert [136]).

Osmanlı İmparatorluğu'nda indirilen gümrük vergileri ve fiyat hareketleri ile birlikte dış ticaret hacminde bilhassa 1820'den sonra nispeten önemli bir fark görülmektedir. Quataert'e [136] göre 1800 – 1914 yılları arasında dış ticaretteki artışa rağmen iç ticaret hacmi ve kıymeti daima dış ticaretten önemli ve yüksek olmuştur. Dış ticaretteki artışta İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve İtalya'nın payları büyük olmakla birlikte, İngiltere 19. yüzyılın ilk yarısında uluslararası ticaret alanında önemli bir tekel oluşturmuştur (Bailey [319]).

1780 ile 1830 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nda %1,5 oranında büyüme yakalanmıştır. Ancak Çizelge 3.1'de görüldüğü üzere 1830–1913 yılları arasında ihracat ve ithalat arasındaki denge tutturulamamıştır. Özellikle 1850 yılından sonra ihracat ve

ithalat arasındaki fark giderek açılmıştır. 1873–1896 yılları arasında tüm dünyada yaşanan fiyat buhranı döneminde, Osmanlı İmparatorluğu’nun 1870 sonrasında ihracattaki artış miktarı daha evvelki artış oranlarını yakalayamamıştır(Quataert [136]).

Çizelge 3.1 XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu dış ticareti (Pamuk [320])

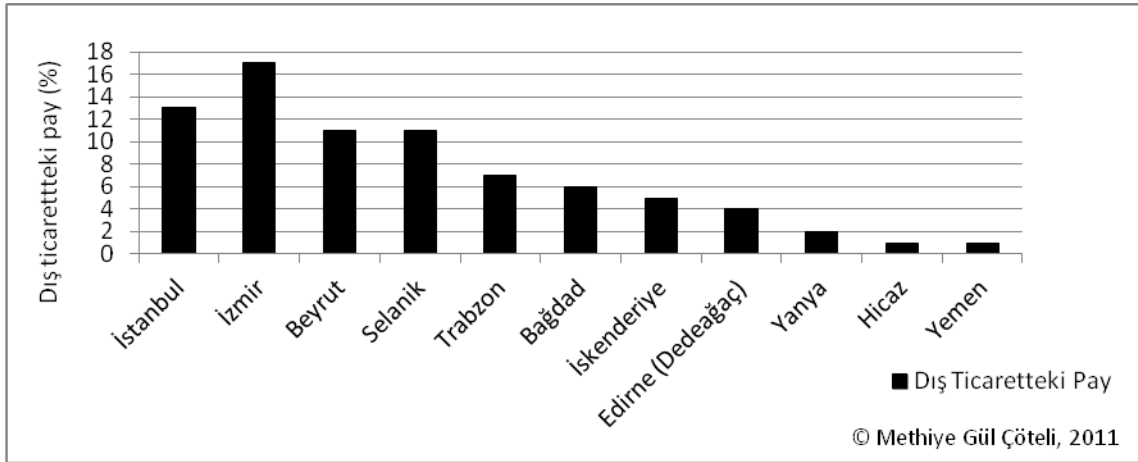
Dönem	İhracat *	Artış %	İthalat *	Artış %	Denge
1830 – 39	4.2		5.1		-0.9
1840 – 49	6	30.00	6.9	26.09	-0.9
1850 – 59	9.8	38.78	12.3	43.90	-2.5
1860 – 69	15.4	36.36	18.3	32.79	-2.9
1870 – 79	18.6	17.20	20.8	12.02	-2.2
1880 – 89	15.5	-20.00	16	-30.00	-0.5
1890 – 99	17.7	12.43	18.6	13.98	-0.9
1900 – 09	23	23.04	26	28.46	-3
1910	26	11.54	39.2	33.67	-13.2
1911	27.1	4.06	40.4	2.97	-13.3
1912	27.6	1.81	35.2	-14.77	-7.6
1913	28.4	2.82	39.4	10.66	-11

* milyon İngiliz Sterlini

Osmanlı dış ticaret aktivitelerinde bölgelere göre de farklılıklar mevcuttur. İmparatorluk topraklarından ayrılmalarına değin yani 1850 yıllarına gelinceye kadar Balkanların dış ticaret etkinlikleri yüksektir (Quataert [136]). Daha sonra Anadolu eyaletleri ön plana yerleşmiştir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren İngiltere’nin Orta Doğu’ya yapacağı ihracatın $\frac{3}{4}$ ’ü Anadolu antrepolarından yapılmıştır [136]. 1840 yılından 1870 yılının ortalarına kadar Anadolu’nun en mühim limanları arasında yeralan İzmir, Trabzon, Samsun ve Mersin limanlarından ihracat 3,5, ithalat ise 4,3 oranında artış göstermiştir. Ancak Anadolu eyaletlerinin ticareti Suriye ve Irak bölgelerinin ticareti ile karşılaştırıldığında $\frac{1}{2}$ oranında seyretmektedir. Osmanlı İmparatorluğu’nun limanlarının ticari etkinliklere bağlı olarak önemi Şekil 3.1’de gösterilmiştir.

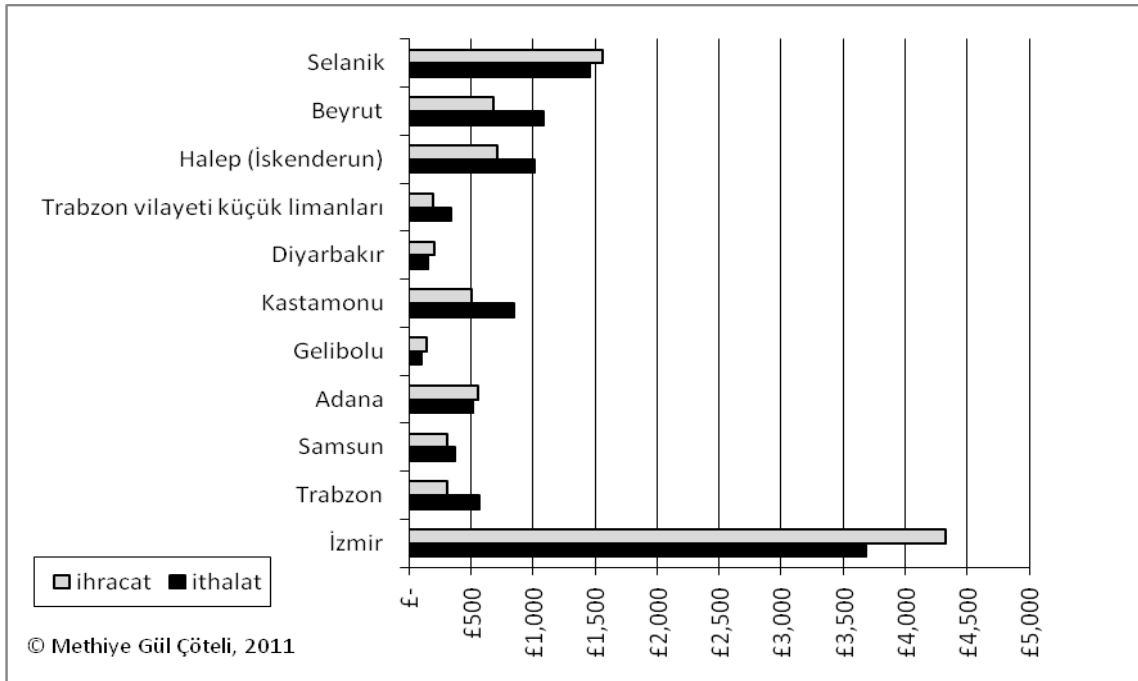
Buna göre, 19. yüzyılda imparatorluğun Doğu Akdenize kıyısı olan limanlarının dış ticaret ürünlerinin taşınımında yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir. İstanbul’u ayrı düşünürsek, bunlar arasında ilk üç sırayı İzmir, Beyrut ve Selanik limanları

oluşturmaktadır. Anadolu’da ise Trabzon, İskenderiye ve Dedeoğlu limanlarının yanı sıra Samsun ve Mersin limanlarını da dikkate almak gerekir¹.



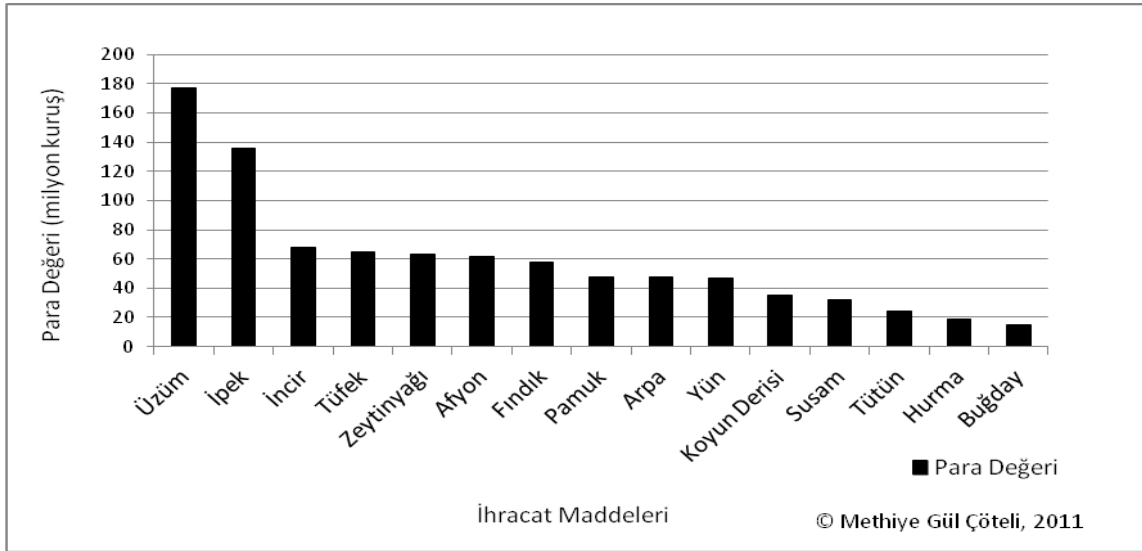
Şekil 3.1 Osmanlı İmparatorluğu Limanlarının Dış Ticarettteki Payı [136]

1873 – 1877 yılları arasında İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden yapılan ithalat ve ihracat rakamlarına göre (Şekil 3.2) imparatorluk genelinde sırasıyla İzmir, Selanik, Beyrut ve Halep (İskenderun) önde yer alırken, Anadolu coğrafyasından İzmir, Kastamonu, Adana ve Trabzon kentleri baş gösterir (İssawi [257]).



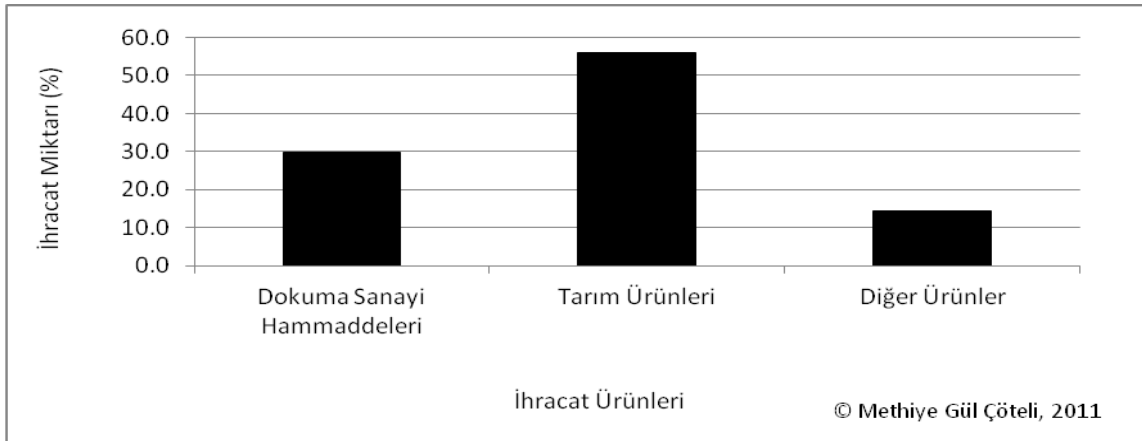
Şekil 3.2 1873 - 1877 yıllarında ithalat ve ihracat oranları (İssawi, 1980: 133)

¹ Quataert alıntı yaptığı kaynakta Samsun ve Mersin gibi önemli bir limana ait verilerin mevcut olmadığını belirtir.



Şekil 3.3 1897 yılı ihracat maddelerinin parasal değeri (Shaw ve Shaw [321])

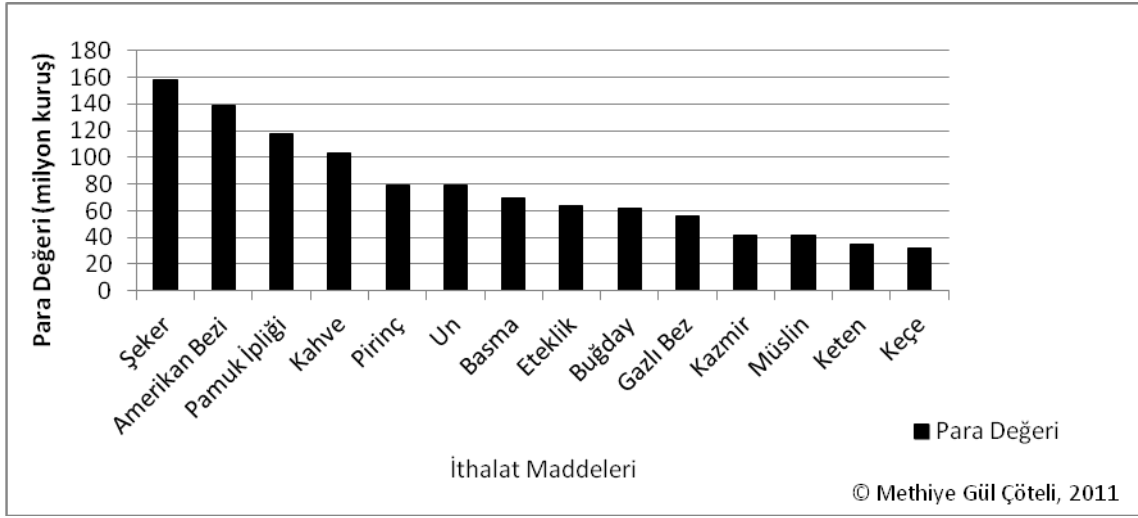
İhracat maddeleri (Şekil 3.3) arasında yeralan Avrupa dokuma sanayiinde hammadde olarak kullanılan ham deri, yün, pamuk ve ham ipek toplam ihracatın %29,7'sini oluşturmaktadır (Şekil 3.4). Ham ipek ve halı maddelerinin ihracatları 1866 yılından sonra süratle artan en önemli ürünler arasındadır [321]. İhracat içinde %56,1'lik en büyük payı üzüm, incir, afyon, fındık, arpa, susam, tütün, arpa ve buğday'dan oluşan tarım ürünleri meydana getirmektedir.



Şekil 3.4 Ürünlerinin toplam ihracat içindeki payı (Shaw ve Shaw [321])

İthal edilen ürünler arasında Avrupa sanayi mamul maddeleri olarak Amerikan bezi, pamuk ipliği, basma, eteklik, gazlı bez, kazmir, keten ve keçe yer almakla birlikte (Shaw ve Shaw [321]) bu dokuma sanayi ürünlerinin toplam ithalat ürünleri arasındaki payı %44, 4 şeklinde ortaya çıkar. İmparatorluğun ithalat ürünleri 1789 yılı öncesinde

Fransa'dan gelirken, Fransız Devrimi sonrasında İngiltere ağırlıklı olmaya başlar ve 1880'li yılların başında ithalatın %45'i İngiltere'den yapılır (Quataert [136]).



Şekil 3.5 1897 yılı ithalat maddelerinin parasal değeri [321]

İmparatorluğun dünya ticaretindeki payı 1830 yılında %3 iken, 1910 yılında bu pay %1'in altına gerilemiştir. Bu rakamlar Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticarete bir yükseliş kaydetmesini gösterirken aynı zamanda dünya ticareti içindeki payının 20. yüzyıla doğru bütünüyle düştüğünün ve önem kaybettiğinin bir ifadesidir.

3.2.1.1 Kapitülasyonlar ve Ticaret Anlaşmaları

Başlangıçta Osmanlı İmparatorluğu'nda oturmalarına müsaade edilen Avrupalılar'a Osmanlı ülkesinin her yerinde serbest dolaşım hakkını ve ticaret imtiyazını sağlayan "âmân şartı" dostluk ve sadakat karşılığında tanınmış, tek taraflı bir bağış niteliğinde olan ahid-nâmeler bahşedilmiştir. Ahid-nâme şartları âmân talep eden devletten siyasi beklentiler ile iktisadi ve mali çıkarlar doğrultusunda hazırlanmıştır (Kütükoğlu [322]). Osmanlı hükümdarı yine tek taraflı olarak ahid-nâmeyi bozma yetkisine haizdir. Yabancı tüccarlara (müste'min) tanınan imtiyazlar yalnızca serbest dolaşım ve ticaret ile sınırlı olmayıp aynı zamanda Osmanlı suları ve iç kesimlerinde her türlü himaye, yardım ve güvenlik konularını da barındırmıştır (İnalcık [323]).

Osmanlılar'ın 1352 yılında Cenovalılar'a tanıdıkları imtiyazlar ile başlayan kapitülasyonlar 18. yüzyıla kadar tek taraflı verilmiş bir bağıştır. 16. yüzyıl öncesinde

verilen imtiyazlar arasında 1403, 1481 ve 1503 yıllarında Venedik'e, 1403 yılında Venedik ile birlikte Bizans, Ceneviz ve Rodos şövalyelerine verilen kapitülasyonlar sayılabilir [323]. 1570-1573 yılları arasında Venedik ile Osmanlı arasındaki savaş sürecinde Fransa'nın 1569 yılında elde ettiği ilk resmi avantajlı kapitülasyonlarla¹ birlikte Levant ticaretinde Venedik üstünlüğünü kırmakla kalmadı, Osmanlı – Fransa arasındaki ticaret hızla gelişti. Fransızlara tanınan ayrıcalıklar ticaret imtiyazları olmanın ötesinde iki devlet arasında bir ticaret anlaşmasına dönüşmüştür (İnalcık [323]).

17. yüzyıldan sonra verilen imtiyazlar Batılı devletlerin siyasi desteğine ihtiyaç duyulması sebebiyle bağışlanır olmuştur. Osmanlılar Fransa, İspanya ve Almanya arasında gelişen yakınlaşmaya karşın İngiliz tüccarlarına Fransız kapitülasyonlarının bir benzerini 1575 yılında bağışlarken, daha sonrasında gerçekleştirilen 1601'deki antlaşma metninde “en çok müsaadeye mazhar millet” vasfını İngilizlere vermiştir [323]. Bu imtiyaz altın ve gümüş paranın gümrük vergilerinden muaf tutulmasını ve İngiliz ticaret mallarına %3 gümrük vergisinin alınmasını içermektedir. Böylece İngilizler Levant ticaretinde Cenevizli ve Venedikli tüccarları aracı olarak kullanmaktan vazgeçerek kârlarını yükseltme avantajını ve Fransızlarla rekâbet edebilme gücünü elde etmişlerdir. Bu avantaj nedeniyle Almanya ve Hollanda Osmanlı ülkesinde İngiliz bayrağı altında ticaret yapmaya koyulmuştur. 1612 yılında ise artık Hollandalılar kendi adlarına kapitülasyon elde edebilmiştir (Türkmen [324], İnalcık [306]). 17. yüzyılda Fransızlar'a verilen kapitülasyonların yenilenmesi neticesinde Venedik ve İngilizler dışındaki diğer milletlerin Fransız bayrağı altında ticaret yapma zorunluluğu getirilmiş, Fransızlara hububat ihracı ve gümüş para ticaretinde özgürlük tanınmış ve gümrük vergileri %5'den %3'e düşürülmüştür [324]. 1683 yılından sonra ve özellikle 1699

¹ 1569 yılından evvel Fransızlar'a 1535 ve 1536 yıllarında tanınan kapitülasyonlardan bahsedilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu ile Fransa arasındaki ticari ilişkileri düzenlemek amacıyla dönemin sadrazamı İbrahim Paşa ile Fransız büyükelçisi Jean de la Forest'ın görüşmelerde bulunmasına ve sonunda bir ahidname metninin (Osmanlı arşiv kayıtlarında olmayan) hazırlanmasına karşın anlaşmanın İbrahim Paşa'nın idamı sonrasında Kanuni Sultan Süleyman Han tarafından onaylanıp yürürlüğe girmediği iddia edilmektedir. Bkz. İnalcık, H., (1971). “İmtiyazat”, Encyclopedia of Islam, II. Baskı, E.J. Brill, Leiden, 3:1183. Mantran, R., (1989). Histoire de l'Empire Ottoman, Fayard, Paris, 222. Bu geçerli olan bilimsel düşünce olarak kabul edilir. Ne var ki, Gaston Zeller'in ortaya çıkardığı Fransız arşiv kayıtları anlaşma metninin varlığını ortaya koyarken, Zeki Arıkan tarafından anlaşmanın uygulandığına dair kanıtlar ileri sürülmektedir. Bkz. Arıkan, Z., (2006). “Cumhuriyet İdeolojisi ve 1536 Kapitülasyonları”, VIII. Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi, (18-21 Haziran 1998), Derleyen: Abacı, N., Morrisville, Lulu Press, Bursa, 151-152.

Karlofça Antlaşmasından itibaren verilen imtiyazlarda Batılı devletlerin diplomatik desteğine duyulan ihtiyaç bütünüyle etkili olmuş, 1699'da Avusturya'ya, 1700'de Rusya'ya kapitülasyon hakkı tanınmıştır [324].

1740 tarihli Fransız tebasının vergiden muaf olduğu ve gümrük resminin arttırılamayacağı konularını içeren ve geçerliliği bundan sonraki dönemleri kapsayan, dolayısıyla Osmanlı padişahlarını da bağlayan hükümleri ile Fransızlara tanınan kapitülasyon 18. yüzyılın en önemli imtiyazı olmuştur (İnalçık [323]). Bundan sonra gerçekleştirilecek kapitülasyonlarda Osmanlı anlaşmaları tek taraflı fes edemediği gibi anlaşma hükümlerinin içerdiği suistimallere karşın önlem geliştiremez bir hale gelmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda İngiliz mallarına %3 gümrük resmi uygulanırken (Kütükoğlu [325]), aynı mallar için Osmanlı tüccarlar İngiltere'de %60 vergi ödemek durumundadır (Tengirşenk [326]). 1820 yılı gümrük tarifesinin süresinin 1834 yılında dolması sebebiyle yenilenmesi gerekmiş, bu karşılıksız yükü dengeleyebilmek amacıyla İngiliz mallarına %3 olarak belirlenen gümrük resmi yükseltmek istenmiştir. Ancak İngilizler bu artışa yanaşmadıkları gibi Osmanlı ticaret tekellerini tamamıyla ortadan kaldıran bir anlaşmayı planlamıştır. Eş zamanlı olarak Mısır'ın bağımsızlığını ilan etmesi tehlikesinin başgöstermesiyle İngilizlerin yardımına karşılık anlaşma yenilenmiş, 1838 yılında Balta Limanı Anlaşması adı altında imzalanmıştır [325]. Osmanlı –İngiliz ticaret anlaşması olarak da bilinen anlaşma metninde; bazı ihraç ürünlerine getirilen yasakların kaldırılması, önceden İngilizlere tanınan ve diğer milletlere tanınan tüm ayrıcalıkların İngilizlere tanınması, tarım ürünleri ve diğer malların ticaretini belirli tekellere bırakan yed-i vahit usulünün kaldırılması, toplam ihracat vergisinin %12 ve toplam ithalat vergisinin %5 olarak alınması, başka ülkelerden ithal edilen malların %5 vergisi ödendikten sonra her yerde ticaretinin yapılabilmesi kararları yer alır (Kütükoğlu [327]). İngilizler Osmanlı'nın ticaret tekellerinin kaldırılması ve liberalizmin faydaları yönünde diplomatlar, tacirler vasıtasıyla zemin hazırlarken¹, İngiltere bunun tam tersi bir politika

¹ David Urquhart Osmanlı yöneticilerini etkilemek üzere yazdığı propaganda yazıları yazar. Bkz. Urquhart, D., (1833). Turkey and Its Resources: Its Municipal Organization and Free Trade; The State and Prospects of English Commerce in the East, the New Administration of Greece, Its Revenue and National Possessions, Saunders and Otley, Londra, 41.

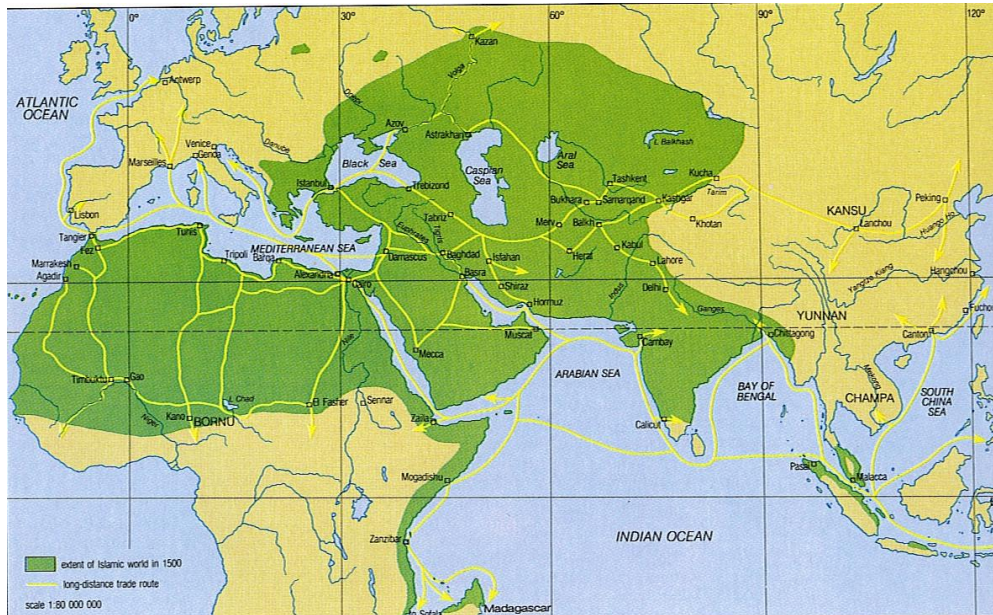
izleyerek ÷lkede 17.-18. y÷zyıllarda y÷n deri, maden vb. hammadde ÷r÷nlerinin ihracını yasakladığı gibi İngiliz s÷m÷rgelerinin İngiltere dışındaki ÷lkelere ihracatını zorlaştıran tekeller yaratmıştır (Geyikdağı [328]). Anlaşmanın benzerleri 1838 yılı sonunda Fransa; 1839 yılında Hamse şehirleri (Lubeck, Bremen, Hamburg), Sardunya ve Avusturya; 1940 yılında İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika (Prusya, Bavyera, Saksonya, Wuntenburg, Baden, Hasen Elektörlüğü ve Grand dükalığı, Thuringen, Nassau Birliğı, Serbest Frankfurt Şehri); 1841 yılında Danimarka; 1843 yılında Portekiz; 1846 yılında Rusya ile imza edilmiştir (Tengirşenk [326], Açba [329]).

19. y÷zyılın ikinci yarısından itibaren kapit÷lasyonların imparatorluğun ekonomik gelişimini olumsuz yönde etkilediğinin resmen kab÷lü (Toprak [330]) neticesinde kapit÷lasyonların kaldırılmasına yönelik girişimlerde bulunulsa da (Davison [331]) 1861-1862 tarihinde imzalanan ticaret antlaşmasıyla kapit÷lasyonlar yeniden onaylanmak zorunda kalınmıştır. Aynı zamanda gümrük vergi oranlarında değışiklik yapılmıştır (Kütükoğlu [325], Kurdakul [332]). Avrupa devletlerinin elinde Osmanlı Devleti'nin işçilerine müdahale ve nüfuz etme aracı olarak kullanılması sebebiyle kapit÷lasyonların kaldırılması noktasında Avrupalı devletler muhalif bir tavır sergilemiştir. Avrupalı devletlerin tüm itirazlarına rağmen 1914 yılında mali, ekonomik, hukuki ve idari kapit÷lasyonların tek taraflı olarak kaldırıldığı ilan edilmiştir [324].

19. y÷zyılda Osmanlı ÷lkesi Avrupalı tüccarlara ticarette kolaylık sağlamak maksadıyla bağışlanan ve 1740 yılından itibaren ebedi olarak uygulanacağı taahhüt edilen kapit÷lasyonlar nedeniyle, özellikle 1838 yılından sonra dünyanın en libarel ticaret rejimlerinden birini uygulayan ve Avrupanın merkantilist siyasetinin tam tersini sergileyen bir konumdadır (Issawi [257]). Bu düşüşü Gallagher ve Robinson “serbest ticaret emperyalizminin bir parçası haline gelme” olarak tanımlar [318]. Zira Osmanlı İmparatorluğu resmen bir s÷m÷rge olmamasına karşın serbest ticaret anlaşmaları ile gayriresmi olarak s÷m÷rge konumuna indirgenmiştir.

3.2.1.2 Ticarete Kullanılan Bağlantılar – Lojistik Koridorlar

Modern çağ öncesinde ekonomik artı değer yaratılması tarıma bağlı olmakla birlikte, ülke içindeki ve uluslararası düzeydeki ticaret artı değer dağılımını sık sık değiştirmektedir [333]. Gills ve Frank [261] “birikim sürecinin insani (emek), maddi (toprak, su, hammaddeler, değerli metaller vs.) ve teknolojik girdi kaynaklarının, pazarların ve bölgelerarası ticaretin en avantajlı bağlantıların veya lojistik koridorların siyasal ve ekonomik yayılmayı uyaran başlıca çekim odakları” olduklarını savunurlar. Bu nedenle hammaddelerin ve diğer stratejik malların taşınım yolları üzerindeki kritik noktaların, koridorların ve bölgelerin denetimi, bu alanlara güç yığılmasında esas faktör haline gelir. Büyük ve uzun ömürlü imparatorluklar, çoğunlukla ticaret kavşaklarında ortaya çıkmış ve büyük bir zenginlik ve güç kaynağı olan ticaret yollarının denetlenmesi devletlerin temel politikalarından biri olmuştur (Gills [333]). Bu doğrultuda devletlerarası ilişkilerde ana ticaret kanallarının denetimi uğruna mücadeleler sergilenmiştir. Gills’e göre imparatorlukların ve uygarlıkların yükseliş ve çöküşlerinde ticaret yollarının değişmesi anahtar rol oynar [333]. 15. ve 16. yüzyıllarda yerlerini okyanus aşırı yolların almasına kadar, Avrupa ve Asya arasındaki en önemli bağlantıları Nil-Kızıl Deniz koridoru, Suriye-Mezopotamya-Basra Körfezi koridoru ve Ege-Karadeniz-Orta Asya koridoru oluşturmuştur (Gills ve Frank [261]).



Şekil 3.6 XVI. Yüzyıl uzun mesafe ticaret yolları ve bağlantı koridorları [334]

19. yüzyıl öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret bağlantıları ve lojistik koridorlar bağlamında kullanılan karayolları ve konaklama tesisleri ile ulaşımda kullanılan araçlara bakıldığında deve kervanları¹ ile sağlanan bir karayolu ulaştırma organizasyonunun yaygın olduğu görülür. Dolayısıyla karayolları bir başka ad ile “kervanyolları” olarak ortaya çıkar. Kervanyolları ağırlıklı olarak uzun mesafe ticari mal taşınması, kentlerarası seyahat ve haberleşme amacıyla kullanılmıştır. Bu tercihte Anadolu'da Roma döneminde kullanılan arabaya oranla deve ile taşımının %20 oranında ekonomik olarak belirleyici olması en etkili faktördür [335]. Karayolu organizasyonunun ehemmiyeti açısından Anadolu'nun coğrafi ve iklim koşullarına uyumlu Bactria develeri ile diğerlerinin melezlenmesi ile “Boğurcu” adında yeni bir cins devenin elde edildiği bilinmektedir (İnalcık [336]). Bulliet [337] Asya ve Afrika develerinin melezlenme işleminin Türklerin Anadolu'ya gelmeden evvel gerçekleştirildiğini belirtir. Ortaylı kervanyolu taşımacılığında kullanılan devenin taşıma maliyetinin kervanyolu ticareti başlangıç noktası ile kervanın en son ulaştığı nokta arasında sürekli artan bir maliyet eğrisi izlediğini tespit etmiştir [338]. Deve kervanları bir kentten başladıkları ticari emtia değişimini yol üstünde uğradıkları her başka kentte devam ettirmektedir. Böylece kervanyolu üzerinde bulunan kentlerin artı ürünlerini diğer üretim merkezlerine ulaştırabilmektedir. Ancak ulaşım mesafesinin artmasına paralel olarak taşıma maliyetinin artması taşınacak malların daha çok lüks emtia olmasını gerektirmiştir, çünkü mesafe arttıkça fiyatları artan sıradan ihtiyaç maddelerine talep azalacaktır. Dolayısıyla “talep elastisitesi yüksek, lüks emtia ticaretin konusu olmaktadır” (Ortaylı [338]).

Osmanlı ekonomik yapısının tarım ekonomisine dayalı olduğunu pek çok tarihçinin belirtmesine karşın, imparatorluk öncelikle ticaret faaliyetlerini geliştirmek, kesintiye uğratmamak ve sürekliliğini sağlamak amacını her zaman muhafaza etmiştir. Osmanlı Türkleri'nin önceliği Anadolu Selçuklu Türkleri döneminde 13. yüzyıl Anadolu coğrafyasında İpek Yolu üzerinde yeralan kentlerin ticari fonksiyonlarını geliştirmek,

¹ Anadolu'da uzun mesafe taşımacılıkta bir başka deyişle karayolu ulaştırma sisteminde develerin yanısıra katır ve öküz gibi çeki hayvanlarından da yararlanıldığı görülür. Bkz. Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004). “Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken, c.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 73, Siyaset Bilimi, 14, İstanbul, 79.

korumak ve tüccarları sattıkları ticari mal ile birlikte barındırmak maksadıyla kervansaraylar inşa edilmiş (Erdmann [339]) ve kervan yolunun güvenli ticaret yapılan bir pazar mekanizması haline dönüştürülmesi sağlanmıştır. Kervanyolu üzerinde stratejik bir noktada konumlanan kentlerin güvenliğinin sağlanması, Anadolu Selçuklu Devleti'nin akılcı bir politikası olarak tanımlanabilir.



Şekil 3.7 XIII. – XIV. Yüzyıl Selçuklu kervansarayları ve kervanyolları [185]

Ortaçağ'da Avrupa ile Orta Asya, Çin ve Hindistan arasındaki gümüş – mercan ve ipek – baharat ticareti, çoğunlukla karayolu vasıtasıyla Karadeniz, Küçük Asya üzerinden geçilen kuzey yol güzergâhı ile genellikle denizyolu kullanılarak Suriye ve Mısır bağlantılı güney yol güzergâhı aracılığıyla sağlanmıştır [340]. Heyd bu güzergâhlar arasında taşıma maliyeti açısından en ucuz olarak Kızıldeniz üzerinden geçen yolu tanımlamaktadır [340]. Selçuklu döneminde Tebriz – Erzurum – Sivas – Kayseri – Konya güzergâhı dönemin en önemli Anadolu ticaret yolu olmakla birlikte Anadolu'da ikincil ticaret yol ağı da gelişmiştir. 13. yüzyılın ilk yarısında Moğollar'ın Anadolu'ya gelişi büyük ölçüde yıkıcı etkiler doğurmasına karşın, uzun mesafe ticaret yol ağının bir parçası olan Anadolu ticaret yolları Karadeniz'den Çin'e kadar uzanan ve kesintiye uğramaksızın süreklilik gösteren bir karayolu ticaret ağına dâhil olmuştur [341].

Osmanlı İmparatorluğu'nun devraldığı kervanyolu ticareti ve karayolu ulaştırma sistemi 14. yüzyılda da etkili olmakla birlikte, devlet İstanbul'a ulaşan yolların güvenli ve açık

olmasını önemsemektedir (İnalcık [342]). Lybyer'e göre 14. yüzyılın başlarında Trabzon – Tebriz – Orta Asya güzergâhı; Ayas – Tebriz – Orta Asya güzergâhı; Ayas – Bağdad – İran Körfezi – Hindistan güzergâhı; Nil – Kızıldeniz – Hint Okyanusu – Doğu ve Güney Asya güzergâhı ve Tana yolu – Hazar Denizi'nin kuzeyi – Çin güzergâhı olmak üzere en çok kullanılan beş ticaret yolu bulunmaktadır [340]. Dolayısıyla 14. yüzyılın başında Tebriz'den Halep, İstanbul, Ayas, Efes, Balat, Antalya ve Trabzon'a uzanan ticaret yolu Anadolu coğrafyasında önemini korumaktadır (Heyd [343]). Ancak İran ipeği için Tebriz'de ticaret yapan İtalyan tüccarların buradan kovulması neticesinde Konstantinopol'ü, İran ipeği elde edebilmek için kullanılan bir merkez haline dönüştüren Tebriz-Konstantinopol arasındaki ticaret yolunun önemi artmıştır. İnalcık'a göre bu değişim dönemin Osmanlı başkenti Bursa şehrinin de İran ham ipeği için önemli bir pazar konumuna yükselmesinde etkili olmuştur [306]. Ayrıca 14. yüzyılda dünya ticaret yollarındaki değişiklik Bursa'yı "doğu ile batıyı köprüleyen bir dünya pazarı" haline getirmiştir [306].

15. yüzyılın ilk yarısında Avrupalı tüccarlar, Morocco'dan güneydoğu Asya'ya, Çin'den Hürmüz, Aden ve Mombasa'ya varıncaya kadar geniş ve sınırlandırılmamış bir coğrafyada seyahat edebilen Müslüman tüccarlara oranla kuzey Atlantik ve Akdeniz çevresi ile sınırlandırılmış bir alandaki ticaret faaliyetlerine hapsolmuş ve göreceli olarak izole edilmişlerdir (Casale [344]). Bazı araştırmacılar tarafından (Lybyer [340]) Çin ve Hindistan'a ulaşan yeni yolların araştırılmasında ve coğrafi bağlantıların keşfinde Osmanlı Türklerinin eski yollar üzerindeki varlığı etkili bir faktör olarak tanımlanır. Nitekim 15. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul ve Trabzon'un Osmanlılar tarafından fethi Karadeniz üzerinden gerçekleştirilecek ticaret bağlantılarının önünde bir engel olarak başgöstermiştir. Yüzyıl sona ermeden Portekizliler Afrika kıtasını dolaşarak Ümit Burnu üzerinden Orta Asya ve Hindistan'a erişmede yeni bir yol keşfetmiştir. Böylece Portekizliler Hint Okyanusundaki baharat ticaretini kontrol etme konusunda çaba harcamıştır. 16. yüzyılda imparatorluk ticaret yolunun işlerliğini garantiye almak amacıyla Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Denizi'nde yerleşmeye çalışan Portekizli'ler ile mücadele etmiştir. 1517 yılında Mısır'ın fethi ve 1530'lu yıllarda Bağdad ve İran körfezinin başlangıcındaki toprakların ele geçirilmesi ile Osmanlı İmparatorluğu

Portekizlilerin Ümit Burnu üzerinden gerçekleştirdiği baharat ticaretinin büyük payını yeniden elinde toplamıştır [344]. Braudel 16. yüzyılın ilk yarısında Uzakdoğu ve Hindistan ile Avrupa arasında yeni ticaret yollarının bulunmasına rağmen Anwers'e karabiber ticaretinin hâlâ Kahire ve İskenderiye üzerinden Akdeniz yoluyla yapılmakta olduğunu ifade etmektedir [305].

1498 yılında Ümit Burnu yoluyla Avrupa'nın Hindistan'a ulaşması neticesinde Akdeniz ticaretinin ve ticaret yolları üzerinde konumlanan Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari rolü hemen ortadan kaybolmadığı gibi esasen bu yol McNeil'e göre güvenlik ve mesafe bakımından eski ticaret yoluna oranla dezavantajlar barındırmaktadır [345]. Ayrıca Steensgaard 16. yüzyıl için ham ipek ticareti taşınmasında ulaşım maliyetleri üzerinden yaptığı karşılaştırmada deve ile taşımanın gemi ile taşımaya oranla daha ucuz olduğunu hesaplamıştır [346]. Dolayısıyla ipek yolunun yeni keşfedilen deniz yolu güzergâhı 16. yüzyıl için ekonomik ve tercih edilebilir olmaktan uzaktır.

16. yüzyılda ham ipek ticaretinin Avrupa ekonomisi için artan önemi ile İran ipeği Bursa, Halep ve İzmir pazarlarında Avrupalı tüccarların en çok aradıkları ticari emtia haline gelmiştir (İnalçık [347]). Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden gelen Doğu malları, özellikle baharat Halep, Şam, Trablus ve Kahire pazarlarında Avrupalı tüccarlara sunulmuştur. 16. yüzyılın sonlarına kadar Kızıldeniz yolu Hint ticaretinde bağlantı noktası olmaya devam etmiştir (İnalçık [310], Braudel [305], İnalçık [306]).

İranlılar ipeği Avrupa'ya Osmanlı ülkesinden geçen bağlantı koridorlarından aktarmak yerine başka ticaret yolları kanalıyla satmayı, böylece Osmanlı'nın transit geçiş nedeniyle İran ipeği üzerinden elde ettiği gümrük gelirine son vermeyi planlamıştır. 1587-1628 yılları arasında Osmanlı'nın İran ile iktisadi mücadelesinde karşılıklı olarak yasaklamalar yaşanmış; İran'dan Osmanlı'ya ipek ihracı, Osmanlı'dan İran'a altın ve gümüş akışı engellenmiştir [347]. 1571 yılında yaşanan büyük deniz savaşı Lepanto ile beraber 1590'dan sonra Akdeniz'de İngilizlerin ve Hollandalıların egemen olduğu görülmektedir. İnalçık [347] bu gelişmelerle birlikte İran'da yeni kurulan Bender-Abbas Limanı üzerinden İran mallarının ticaretinin yapılmasının, bir başka deyişle ipek

ticaretinde kısmen Hint Denizi'nin kullanılmasının Osmanlı İmparatorluğu'nun ipek üzerinden elde ettiği geliri bütünüyle engel olamasa da kayba uğrattığı kanaatindedir.

16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Kızıldeniz'in doğusundan Aden'e kadar uzanan toprakların Osmanlı egemenliği altında olmasıyla birlikte, Belon du Mans'a göre 16. yüzyılın son çeyreğinde İskenderiye ve Halep üzerinden halen aktif ve yoğun bir ticari faaliyetlerin yapılabilirliği dikkat çekicidir [340]. 16. yüzyılın sonuna kadar canlılığını koruyan ticaret yollarının uzmanlaşmış ve iyi örgütlenmiş Avrupalı ticaret kumpanyalarının Yakın Doğu'da ticaret ağları kurmasından sonra kervan ticareti çöküş sürecine girmiştir (Steensgaard [346], Chaudhuri [348]). Bursa doğu batı mallarını buluşturan pazar olma üstünlüğünü 1650'lerde Avrupalıların ipek pazarı olarak İzmir şehrini tercih etmelerine kadar sürdürmüştür (Goffman [349]). Ticaret eksenindeki Bursa'dan İzmir şehrine doğru kayma ticarete kullanılan bağlantılara da yansımıştır. Tebriz-Bursa ve Halep'i birbirine bağlayan yolları inceleyen Taeschner'e göre kuzey kervanyolu güzergâhı 1650'den sonra değişmiştir [350].

17. yüzyılın son dönemlerinde İngilizler ve Hollandalılar bir yandan Ümit Burnu çevresindeki ticaret koridoruna uzun mesafe taşımada ilgiyi çekerken bir yandan da Doğu Akdeniz limanlarına baharat sevketmeye devam etmişlerdir (Lybyer [340]). 1681'de İngilizler baharat ve karabiber sevkiyatını İskenderun üzerinden gerçekleştirmektedir. 1700 yılından sonra Masson'un Marsilya arşivlerinde Halep ve Kahire'den getirilen baharat ticareti ile ilgili kayıtlar bulamamasına karşın 1673'de Vansleb Avrupalıların Mısır'dan satın aldıkları malların listesini sunmaktadır. Hasselquist 1749 yılında Mekke'den Mısır'a Suriye'ye ve Kuzey Afrika'ya getirilen Hint baharat ve eşyaları ile Kızıldeniz ve İran körfezi yoluyla Anadolu'ya getirilen Hint mallarının kervanyolu ticaretinin varlığından bahsetmektedir. Baron de Tott ve C.T. Volney ise 18. yüzyılın son çeyreğinde Kahire şehrini doğu ve batı arasında önemli bir ticari antrepo olarak belirtmektedir [340]. Bu örneklerle bakılacak olursa Avrupa ve Asya arasındaki en önemli üç ticaret bağlantı koridorunda (Şekil 3.6) aktif bir ticaret etkinliği izlenebilmektedir. Lybyer'e göre coğrafi keşifler sonucunda ortaya çıkarılan ticarete yeni bağlantı koridorları özellikle denizyolları eski ticaret yolları üzerinde akan ticaret trafiğinin yalnızca 1/3'ini değiştirebilmiştir [340]. Söz konusu bağlantı

koridorlarının ya da deniz yolu ile Afrika kıtasının çevresinden dolaşan ticaret bağlantısının tercih edilmesi ticaret malının kısa mesafede ve uzun mesafede taşınabilir olma kabiliyetine bağlı olarak değişmektedir. Asya ve Avrupa arasındaki kıymetli metallerin ticareti için Ümit Burnu bağlantı koridoru kullanılırken, Avrupa ile Orta Doğu – Küçük Asya arasındaki ya da Orta Doğu – Küçük Asya ile Hindistan arasındaki ticarete eski bağlantı koridorları kullanılmıştır. Kahve gibi kısa mesafede taşınması gerekli mallar ile ipekli kumaşlar ve İran malları kervanyolu ile Akdeniz limanlarına taşınmıştır [340].

Kasaba ticaret kumpanyalarının yerleşmesinden Sanayi devrimine kadar olan süreyi yani 1600-1750 yılları arasını Osmanlı klasik döneminin bir uzantısı olarak kabul eder ve Osmanlı toprakları içindeki kervan ticareti için kullanılan yolların 1750'li yıllardan sonra önemini yitirdiğini belirtir [351]. Benzer bir biçimde İnalcık'a göre Avrupa'nın İran ham ipek ürünlerini temin etmek amacıyla Karadeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden gerçekleştirdiği kervanyolu ticareti ve ipek yolu İran Safevi devletinin dağılma sürecine girdiği 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürmüştür [352]. Dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun öneminin 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren zayıflamasıyla imparatorluk toprakları üzerinden lojistik koridorlar boyunca yayılan eski kara ve deniz ticaret yolları Hindistan ve Uzakdoğu ile Avrupa ticareti arasındaki ana ticaret bağlantısı olmaktan çıkmıştır. Böylece bu bağlantıları sağlama konusunda yeni ulaşım kanalları doğmuştur. Bilhassa 17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılda denizyolu güzergâhı büyük ölçekli hammadde taşınmasında İngiliz ve Hollandalılar tarafından tercih edilmiştir.

19. yüzyılın son çeyreğine kadar bilhassa 1830 – 1860 yılları arasında Trabzon – Tebriz kervanyolu uzun mesafe taşımada en canlı kervanyolu olarak öne çıkmaktadır. 1850 – 1930 yılları arasında Orta Asya yeniden ham ipek ticaretinin en önemli merkezi ve üreticisi olma vasfını kazanmıştır (Ma [353]). Bu nedenle 1830'lu yıllardan itibaren İngilizler Orta Asya ve Kuzey İran'a ulaşım maliyetlerini azaltan daha kısa yol bağlantılarının arayışı içinde olmuştur. Eski Trabzon – Tebriz yolu bu dönemde buharlı gemilerin kullanılması nedeniyle ulaşım maliyetlerini daraltan mesafesi bakımından öne çıkmış, Trabzon Limanı İngiliz, Fransız, Avusturyalı, Rus ve Osmanlı buharlı gemilerinin yanaştığı işlek bir liman haline gelmiştir. 1850 – 1860 yılları arasında İran

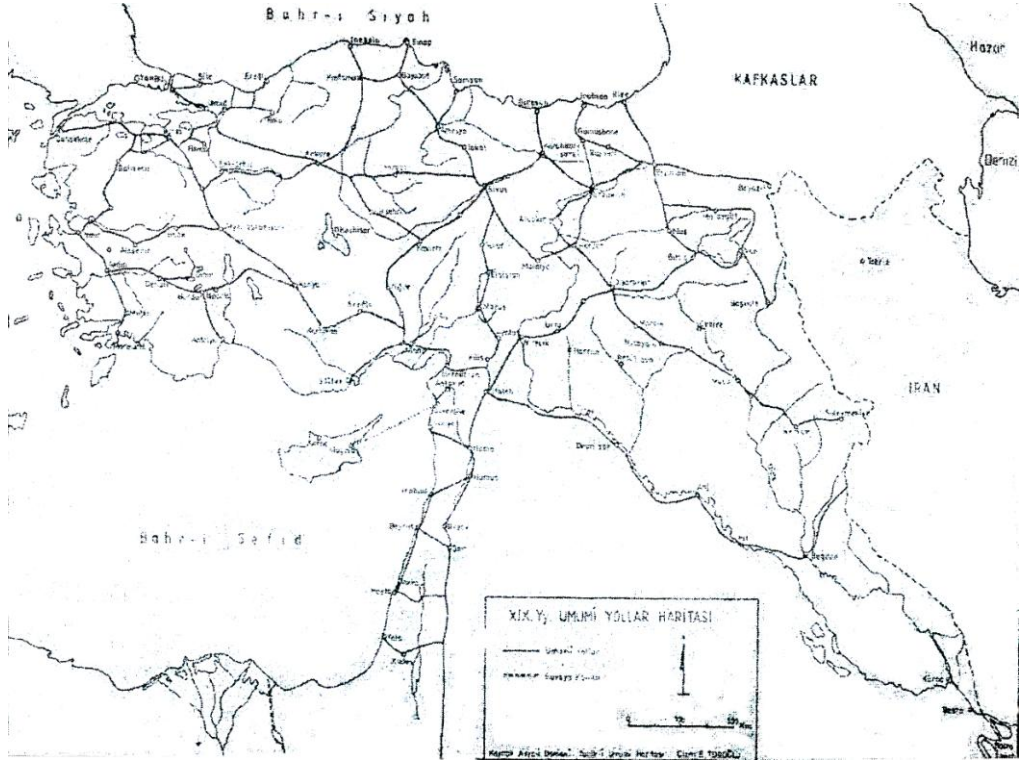
ticaretinin 2/5'sini elinde tutarak zirveye ulaşan Trabzon – Tebriz yolunun etkinliği 1860'lı yıllardan sonra iki ticaret bağlantısının güçlenmesi sonucunda zayıflayarak bu yol üzerinde akan ticaret bölünmüştür. Güçlenen bağlantılardan biri özellikle İngilizlerin İran ticareti için tercih ettiği Tahran – Kemanşah – Bağdad – Basra bağlantısıdır (Issawi [354]). 19. yüzyılda buharlı gemiler ile denizyolu taşımasının gelişmesi ve 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile Fransız ipek tüccarları için Kızıldeniz ticaret bağlantısı yeniden canlanmıştır (Ma [355], Bediz [356], Lybyer [340]). Diğer ise Gürcistan'dan geçen güzergâh olmuştur. 1863 yılından itibaren Poti Limanı – Marani – Tiflis – Tebriz bağlantısında karayollarının düzenlenmesi, 1873'den itibaren bu güzergâhta Tiflis – Poti – Bakü demiryollarının açılması ve vergi muafiyetleri ile ticaret malının güvenliğinin sağlanması, sigorta imkânları ipek gibi değerli eşyaların Gürcistan üzerinden taşınmasını cesaretlendirmiştir. Diğer yandan Trabzon – Tebriz karayolunun geliştirilememesi, Trabzon liman altyapısının düzenlenememesi ve değişken vergi miktarları bu yolun alternatif güzergâhlarla rekabet edebilirliğini engellemiştir ve yalnızca büyük hacimli malların taşınmasında kullanılır olmuştur. Böylece 1830 – 1900 yılları arasında Trabzon limanı ithalât, Poti Limanı ise ihracat için tercih edilmiştir [354].

Özetle, Osmanlı İmparatorluğu'nun 16. yüzyılda dünya ticareti içindeki rolü; Batı'ya hammadde, erzak ve doğu mallarını özellikle İran ham ipeğini satmak, bunun karşılığında elde ettiği altın ve gümüş ile Doğu'nun ham ipek ve baharatını satın almak olarak tanımlanabilen bir “aracılık” biçimindedir (İnalcık [306]). Osmanlı İmparatorluğu özellikle baharat ve ipek mallarının Asya ve Avrupa arasındaki akışında bir lojistik bağlantı koridoru olmakla birlikte bu jeopolitik konumunun verdiği anahtar rolün selâmeti açısından iktisadi mücadeleler sergilemiştir. Bu mücadele neticesinde ipek ticaretinde İmparatorluk'tan bir odak olarak bahsetmek mümkünken, baharat ticaretinde 1630'a doğru bağlantı gücünün tamamıyla yitirildiği anlaşılmaktadır [306]. Bununla birlikte pekçok araştırmacı İmparatorluğun öneminin azalmasını, Asya ve Avrupa arasındaki ticaret koridoru üzerinde bağlantıyı sağlayan ve Yakın Doğu'dan geçen uluslararası ticaret yolunun Güney-Afrika okyanusaşırı denizyolunun keşfedilmesi ile terkedilmesine dayandırır. Bu yolun baharat ticareti açısından önemini

bir başka ifadeyle vergi gelirlerini (Özbaran [357]) bir yüzyıl daha muhafaza ettiği şimdilerde hâkim görüştür (İnalcık [306]).

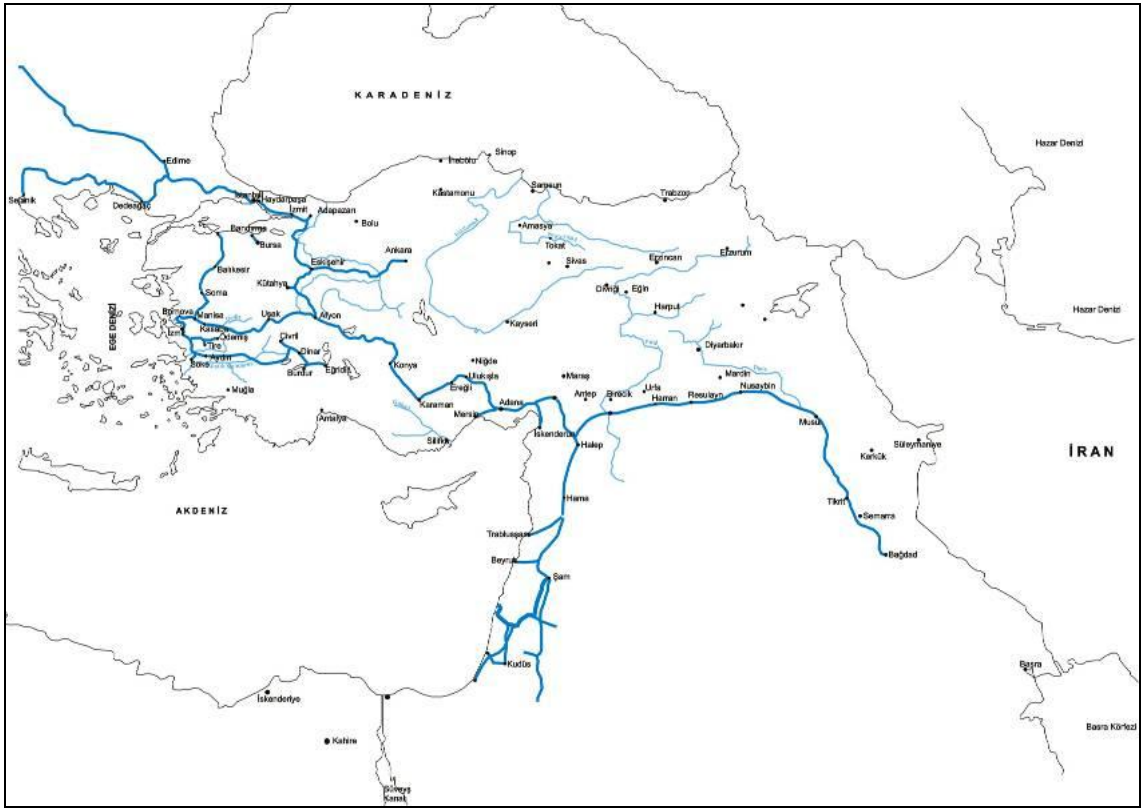


Şekil 3.8 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda yollar, ulak ve iaşe menzilleri [358]



Şekil 3.9 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda yollar [32]

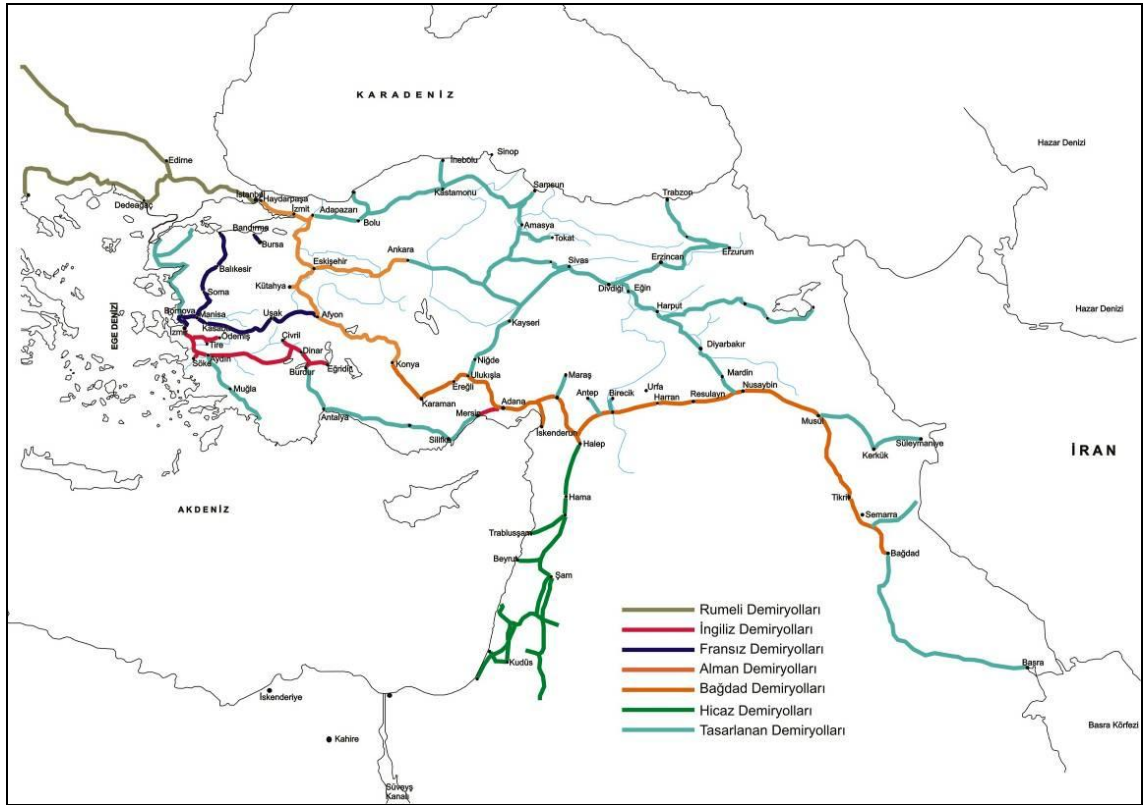
Karayolu ticaret güzergâhlarına 19. yüzyılda demiryolları güzargâhları eklenmiş ve giderek ticari tarım ürünlerinin uzun mesafede taşınmasında öne geçmiştir. İlk buharlı gemi 1804 yılında İngiltere’de denenmiş, halka açık sefer düzenleyen ilk demiryolu 1825 yılında İngiltere’de Stocton – Darlington arasında hizmete girmiş ve 1830 yılında Liverpool ve Manchester arasındaki demiryolu üzerinde güvenli ve süratli yük taşıma işlemi gerçekleştirilmiştir (Crouzet [359], Onur [360]). Daha sonra demiryolları 1829’da Amerika’da, 1832’de Fransa’da, 1835’de Belçika’da ve Almanya’da, 1838’de Avusturya’da, 1839’da İtalya’da hizmete girmiştir (Güner [361]).



Şekil 3.10 1917 Yılında Anadolu'da Osmanlı demiryolu hatları

Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryollarının gelişimi Avrupa ve Amerika’da demiryollarının gelişiminden çok daha sonraki zamanlara tekabül etmiş ve gerçekleştirilen demiryolu hatları Avrupa ve Amerika’dakine oranla geri kalmıştır. 1830’lu yıllarda hala Suriye ve Mezopotamya üzerinden Hindistan’a, 1836’da Akdeniz’den Basra körfezine, 1848 yılında İstanbul’dan Basra ve Hindistan’a bağlanan yollar arayışı devam etmekle birlikte esasen projeler demiryolu ulaşım bağlantıları üzerinden geliştirilmiştir. Ancak bunlar arasında uygulanabilmiş olan 1854 yılı

İskenderiye – Kahire demiryolu ile 1858 yılı Kahire – Süveyş demiryolu bağlantıları 1869 yılında Süveyş kanalının açılışı ile ticaret bağlantıları – lojistik koridorlar arasında öne çıkan ulaşım kanalı olarak görünmektedir (Tekeli ve İlkin [362]). Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolu inşaatı 1850’li yıllarda halen Osmanlı toprakları arasında yeralan Mısır’da başlamıştır. Mısır demiryollarının imtiyaz hakkını elde eden İngilizler Batı Anadolu coğrafyasına demiryolu teknolojisi getirmede öncü hattâ 1870 yılında kadar tekeli konumdadırlar. Anadolu’da ilk demiryolu 1856 yılında demiryolu yapım imtiyazını alan İngilizler tarafından İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba arasındaki hat üzerinde yapılmaya başlanmış ve 1867 yılında işletmeye açılmıştır.



Şekil 3.11 Anadolu demiryollarının ülkelere göre imtiyaz hakları

İmparatorluk sınırları içinde daha sonra imtiyaz elde eden proje Rumeli (Şark) demiryolları olmuştur. Ancak başkent İstanbul’un Edirne üzerinden Belgrad, Sofya, Viyana, Paris ve Berlin’e demiryolları ile bağlantısının kurulması 1888 yılına değin tamamlanamamıştır. Rumeli demiryollarının şirketler eliyle inşasında yaşanan sorunlar nedeniyle İstanbul – Bağdad hattının devlet eliyle yapılması önem kazanmış, 1873 yılında İstanbul’un Anadolu’ya ilk bağlantısı olan İstanbul – İzmit demiryolu açılmıştır.

1871 yılında imparatorluğun başkenti Anadolu içlerinde Konya'ya, Adana, Musul ve Bağdat yolunu izleyerek Basra'ya uzanacak bir demiryolu bağlantısı gerçekleştirme konusunda devletin kararlar almış olduğu da bilinmektedir [362]. 1882 tarihli Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun bayındırlık işleri için İmparatorluğa sunduğu lâyhada İstanbul – Bağdad demiryolu güzergâhının “Hattı Kebir” olarak tanıtılması (Dinçer [363]) İmparatorluğun bu bağlantı koridorunu Anadolu ve Orta Doğu demiryolları için ana omurga olarak düşündüğünü göstermektedir. Ancak 1830'lu yıllarda imparatorluğun demiryolu bağlantılarını projelendiren yabancı devletler (İngiltere, Fransa, Rusya) İstanbul – Bağdad – Basra güzergâhına itiraz etmiştir. Almanlar ise İstanbul – Bağdad hattının inşasına destek verse de hattın Basra'ya uzantısı ancak 1918 yılında tamamlanmıştır (Güner [361]). Çizelge 3.2'de inşa edilen demiryolu hatlarının uzunlukları ve imtiyaz haklarını elinde bulunduran gruplar gösterilmiştir.

Çizelge 3.2 1914 Yılına kadar Anadolu'da inşa edilen demiryolları [328], [364-366]

Demiryolu Hattı		Uzunluğu (km)	İmtiyaz Alınış Tarihi	Hizmete Açılış Tarihi	İmtiyaz sahibi
İzmir– Aydın Demiryolları	İzmir-Aydın	130	1856	1867	İngiltere
	Aydın-Dinar-Eğridir	342	1879-1911	1879-1912	
	Tire-Ödemiş-Çivril	137	1882-1911	1883-1911	
İzmir – Kasaba Demiryolları	İzmir-Kasaba (Turgutlu)	93	1863	1863-1866	İngiltere / Fransa'ya satılmıştır
	Kasaba-Alaşehir	76	1872	1885-1886	
	Alaşehir-Afyon	252	1884	1894-96	
	Manisa-Soma	92	1888	1888-1890	
	Soma-Bandırma	184	1888	1909-1912	
	İzmir-Bornova	5		1865	
Mudanya-Bursa		41	1871	1872-1892	Fransa+İngiltere+Almanya
Mersin-Adana		67	1883	1884-1886	Fransa+İngiltere+Almanya
Anadol u Demiryolu	Haydarpaşa-İzmit	93		1873-1874	İngiltere / Deutsch Bank'a satılmıştır.
	İzmit-Ankara	486	1888	1892	

Demiryolu Hattı		Uzunluğu (km)	İmtiyaz Alınış Tarihi	Hizmete Açılış Tarihi	İmtiyaz sahibi
	Arifiye-Adapazarı	9	1898	1898-1899	
	Eskişehir-Konya	445	1893	1893-1895	
Bağdad Demiryolları	Konya-Ulukışla-Karapınar	291	1899	1904-1912	Deutsch Bank
	Durak-Mamure	115	1899	1904-1912	
	Bulgurlu-Adana			1918	
	Toprakkale-İskenderun	59	1899		
	İslâhiye-Resulayn	453	1899	1911-1914	
	Bağdad-Samarra	119	1899	1912-1914	
Suriye Demiryolları	Beyrut-Şam-Mezeyrib	258	1890	1892-1894	Fransa-Belçika
	Riyak-Halep	332	1893-1898	1900-1906	Fransa
	Trablusşam-Humus	102		1909-1911	
	Yafa-Kudüs	87	1888	1889-1892	
	Şam-Hama	188	1891	1894	
Rumeli (Şark) Demiryolları	İstanbul-Edirne	318	1868-1869	1869-1870	Fransa-Belçika-İsviçre- Avusturya (Banque de Paris et de Pays – Bas)
	Edirne-Dedeağaç	149	1868-1869	1870-1872	
	Babaeski-Kırkkilise	46	1910	1911-13	
	Selanik-Mitroviçe	363	1868-1869	1872	İsviçre-Avusturya
	Edirne-Tırnova-filibe- Belova	243		1872-1888	Avusturya
	Tırnova-Yanbolu	106		1872-1888	
	Dedeağaç-Selanik	508	1892	1892-1896	Osmanlı Bankası
	Üsküp-Mitroviçe	131	1884	1885-1888	
	Selanik-Manastır	219	1890	1891-1894	Deutsch Bank
Selanik-İstanbul		510	1892	1896	Fransa
Hicaz Demiryolu		1564		1901-1906	Milli Sermaye

19. yüzyılda Osmanlı demiryolları ihracatın en önemli bölümünü oluşturan gıda maddelerinin, yani hububat ve diğer hammaddelerinin taşınmasında %90 oranında kullanılmıştır. Hatta demiryollarında taşınan ihracat mallarının miktarı, ithalât mallarına

oranla %70-80 yüksektir (Quataert [136]). Mal nakliyatında demiryollarının ön plana çıkarak karayollarını bir başka deyişle kervanyollarını geri plana çekmesi eş zamanlıdır. Buna rağmen bütünüyle kervanyollarının kullanımından vazgeçilmemiş, nakledilen bütün malların yarısının taşınmasında kervanyolları tercih edilmiştir [136]. Bunda demiryollarının bütün Anadolu vilayetlerinin önemli şehirlerine ulaşamamış olması ve yalnızca Batı Anadolu bölgesinde etkin olması durumu dikkate alınmalıdır. İmparatorluk demiryollarının inşasını kimi zaman Hicaz Demiryolları'nda olduğu gibi siyasi itibar, kimi zaman Rumeli'de Edirne – Selanik hattında görüldüğü gibi askeri ve stratejik açıdan önemli saymıştır. Buna karşın yabancı sermayenin eliyle inşa edilen demiryollarında ekonomik fayda ön planda tutulmuştur. Demiryollarının güzergâhları eski nakliyat biçimi olan kervanyollarının güzergâhlarını izlemiş görünür, örneğin Trakya'dan kuzeye uzanan üç kervanyolu güzergâhı üzerinde demiryolu inşa edilmiştir (Cunningham [367]). İzmir-Aydın, Aydın-Kasaba, Anadolu ve Adana demiryolları da kervanyollarını izlemiştir. Malların karayolu ile nakliyatında kısa mesafeli taşınım uzun mesafeli taşınımına göreceli olarak yüksek bir maliyete sahip iken, demiryollarının kervanyollarına rakip nakliyat biçimi şeklinde tezahürü neticesinde kervancılar ve kervanlar tarım bölgelerinden tren istasyonlarına kısa mesafeli hububat nakliyatını kendilerine iş edinerek gelir elde etmişlerdir (Quataert [136]). Demiryolları kervanyolları güzergâhını izlerken, uzun mesafe ticari emtianın mübadelesinde demiryolları kervanyollarının yerini almış ve ikincil kervanyolları kısa mesafeli ticari emtianın demiryollarına aktarılmasında ulaşım aracı olarak kullanılmaya devam etmiştir¹.

Sonuç olarak söylenebilir ki; ekonomik ve teknik olanaklar ile demiryollarında çalıştırılacak işgücü eksikliği imparatorluk eliyle demiryollarının inşa edilmesinde problem alanı oluştururken, demiryollarının inşa tekniklerini ve işletme özelliklerini bilen yabancı sermayenin eliyle demiryolu inşasında ekonomik faydacılık Anadolu topraklarında demiryollarının yaygınlaşmasını engelleyen koşulları yaratmıştır. Ancak 19. yüzyılda demiryollarının inşa edilen bölümlerinin Anadolu topraklarında yegâne ekonomik etkinliklerin yığıldıkları noktalarda gerçekleştiği kanaati yanıltıcı olabilir. Aynı

¹ Kervanyolları ve demiryollarının birbirini bütünlemesi konusunda bkz. Tekeli, İ., (1972). Osmanlı İmparatorluğu'nda Mekân Organizasyonunun Evrimi, İTÜMF Yayını, İstanbul, 108; Kıray, M., (1972). Örgütlemeyen Kent İzmir, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 14-15.

zamanda demiryollarının geçtiği bölgelerin zenginleştiği ve geçmediği bölgelerin ise ekonomik açıdan fakirleştiği sonucu da acele verilen bir hüküm olabilir. Zira Amasya, Tokat, Diyarbakır bölgede demiryollarının olmamasına rağmen zenginleşirken, bölgede demiryollarının olmasına karşın Ankara’da ekonomik yaşam olumsuz, Halep ve Şam’da ekonomi olumlu etkilenmiştir [136]. 19. yüzyılda inşa edilen demiryolları önceki yüzyıllarda vazgeçilmez ulaşım oragnizasyonu olan kervanyolları ve deve kervanları ile bütünlüşmüş bir sistem oluşturmuştur.

3.2.1.3 Yabancı Sermaye Yatırımları

Osmanlı İmparatorluğu’nda yabancı sermaye yatırımları iki farklı biçimde tezahür etmiştir. İlki Osmanlı maliyesine borç verme biçimindedir. İkincisi Osmanlı topraklarında ticari faaliyetleri kolaylaştırabilmek için altyapı ve hizmet yatırımlarını içeren doğrudan yatırımlardır. Devamlı olarak açık veren Osmanlı bütçesindeki bu açığın kapanması amacıyla altın ve gümüş sikke tağşiş uygulamalarına ve Galata bankerlerinden ve esnafından borç temin edilmesine gidilmiştir (Kazgan [315], Geyikdağı [328]). Ancak 1838 yılında İngilizler ile başlayan ticaret anlaşmaları sebebiyle ithalâta beş kat, ihraatta üç kat yaşanan artış İmparatorluk ülkesi içerisindeki altın, gümüş ve bakır akçelerin yabancı ülkelere akmasını sağlarken hazineye para darlığını ortaya çıkarmıştır. Piyasadaki para hacmini arttırmak üzere uygulanan Galata banker ve tüccarlarından kredi temini yöntemi ile Halet Efendi’nin uygulamış olduğu devlete satılan (halk tarafından) altın ve gümüş eşyaların eritilerek yeniden para basılması yöntemi bu dönemde uygulanabilirliğini yitirmiştir [315]. Osmanlı mali sistemindeki bozulmalar nedeniyle İmparatorluğun 17. yüzyıldan başlayarak IV. Murat, III. Ahmet, III. Selim ve II. Mahmut dönemlerinde yabancı devletlerden borç alma girişiminde bulunduğu görülür [328]. Ancak yabancı devletler bu dönemlerde Osmanlı İmparatorluğu’na borç verme fikrine sıcak yaklaşmamışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu vergi toplama sisteminde uyguladığı iltizam sistemine bağlı olarak verginin önce üst kademe mültezimlere sonra alt kademe mültezimlere pay edilmesi neticesinde ciddi vergi kayıplarına uğramıştır (Berkes [368]). Bunun yanı sıra savaş masrafları İmparatorluğu 19. yüzyıl ortalarında dış borç alma eşğine getirmiştir.

1854 yılında İngiltere ve Fransa'dan elde edilen ilk dış borçlanma Mısır eyaletinin yıllık gelirlerinin teminatı karşılığında gerçekleşmiş, böylece yabancı sermayenin Osmanlı topraklarına girişi kolaylaşmıştır (Blaisdell [369], Geyikdağı [328]). 1870'li yıllarda İmparatorluğun aldığı dış borçları ödeyememesi, yabancı devletlerin borçların ödettirilmesi konusundaki kararlılığı uluslararası bir denetim sisteminin yaratılması ile sonuçlanmış ve 1881 yılında Muharrem Kararnamesi olarak adlandırılan belge ile Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmuştur [369]. Dolayısıyla Avrupa'nın borç vermek suretiyle İmparatorluk içine iktisadi olarak sızması Osmanlı'nın mali ve siyasi iktidarını yönlendirmek noktasında kullanılmıştır. Ayrıca dış borç şeklindeki yabancı sermaye İmparatorluğu borçlandırarak karşılığında yüksek faiz ile devamlı gelir elde etmek ve borç para ile Osmanlı'nın satın alma gücünü arttırmak ve böylece Avrupa ekonomisinin üretim fazlasının satılabilmesi ve ekonomik kriz yaşanmaması amacıyla Avrupa mallarının İmparatorluk topraklarına akışını sağlamak imkânını tanımıştır [328].

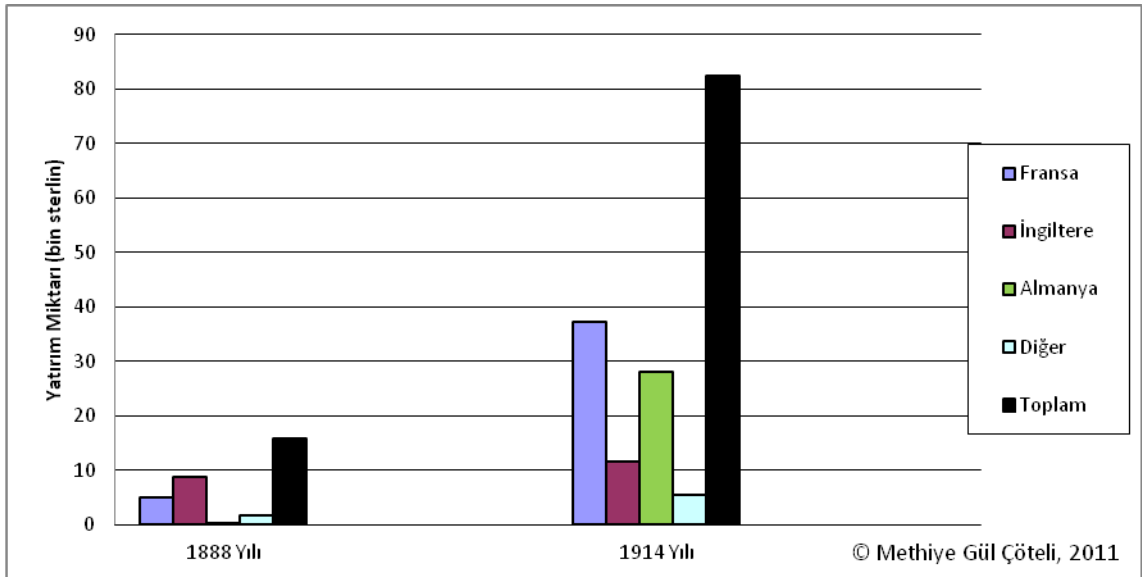
Osmanlı İmparatorluğu'nda doğrudan bir tesis, işletme yatırımı; Avrupalı tüccarın ticari faaliyetlerde ihtiyaç duyduğu nakliye için demiryolu, rıhtım ve liman gibi teknik altyapı inşaatı, hammadde temini için tarım, sanayi ve maden üretimi, bankacılık ve sigortacılık gibi mali hizmetler, aydınlatma, su tedariki ve taşımacılık gibi kentsel hizmetler alanında gerçekleştirilmiştir. Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması yabancı sermayenin doğrudan yatırım yapmasının ekonomik riskini azaltmış ve Batı'lı şirketler kanalıyla yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Bunların ülkelere göre dağılımı Çizelge 3.3'de gösterilmektedir.

Çizelge 3.3 Ülkelere göre yabancı sermayenin dağılımı [328]

Ülkeler	1888 Yılı		1914	
	Miktar (bin sterlin)	%	Miktar (bin sterlin)	%
Fransa	5.020	31,72	37.383	45,36
İngiltere	8.895	56,21	11.516	13,97
Almanya	166	1,05	28.007	33,99
Diğer	1.744	11,02	5.500	6,67
Toplam	15.825	100,00	82.406	100,00

Buna göre 19. yüzyılın sonu itibariyle İngiltere'nin ve Fransa'nın yatırımlarının oranı yüksektir. Hem İngiltere'nin hem Fransa'nın kendi tüccarlarının ticari faaliyetlerini

kolaylaştırmak ve Avrupa mallarının ihracatını, aynı zamanda ucuz hammadde teminini gerçekleştirmek üzere yatırım yaptıkları görülmektedir. İngiltere'nin 1888 yılında Fransa'ya üstün gelmesi, 1838 yılından sonra Serbest Ticaret Anlaşması'nın hazırladığı zemin üzerinde İngiliz sermayesinin Doğu Akdeniz'de yoğunlaşma faaliyetlerine bağlanabilir. Bilhassa 1827 Yunan Bağımsızlık Savaşı'ndan Kırım Savaşı'na kadar geçen süre boyunca İngilizler Hindistan yolu üzerinde yeralan Osmanlı İmparatorluğu'nu İngiltere'nin ekonomik çıkarlarına hizmet etmesi nedeniyle desteklemiştir (Bailey [319]). Bu nedenle İngiliz yatırımlarının fazlaşması, İngiltere'nin demiryolu inşa etme imtiyazını alan ilk yabancı devlet ve yabancı sermaye olması açık bir olgu olarak ortaya çıkar. 1869 yılında Asya'ya en kısa bağlantıyı sağlayan Süveyş Kanalı'nın açılması nedeniyle İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki ekonomik çıkarları yön değiştirmiştir. İngiltere kanalın açılışından bir yıl sonra geçici olarak Mısır'ı işgal ederek Hindistan yolunun güvenliğini teminat altına alması ile İmparatorluk topraklarındaki yatırımlarını azaltma yoluna gitmiştir [328]. İngiliz yatırımlarının geri çekilmesi Fransa'nın ve ona sonradan katılan Almanya'nın yatırım paylarını ençoklaştırmalarındaki sebep olarak görülebilir.



Şekil 3.12 Ükelere göre yabancı sermayenin dağılımı

Fransız yatırımlarının 1870'lerden sonra özellikle 1888'den itibaren artması İngiliz yatırımlarının azalmasına paralel olarak gelişmiştir. Şüphesiz Fransız yatırımlarının gerçekleşmesindeki gerekçeler arasında Fransız tüccarlarının ticari faaliyetlerini

kolaylaştırmak olduğu gibi İmparatorluğun Arap vilayetlerine ekonomik, kültürel ve siyasi alanda nüfuz etme hakkına sahip olmak yeralır [328].

19. yüzyılın son çeyreğinde Almanya kendi tüccarlarına kazanç sağlama konusunda, İngiltere ve Fransa ile rekabet etmektedir. Bu amaçla ticaret, yatırım ve koloni oluşturma noktasında diğ er Avrupa ülkeleri ile benzer politikaları izlemiştir. Almanların Osmanlı İmparatorluğu'na olan yabancı sermaye akışının İngiltere ve Fransa'ya nazaran geç bir dönemde gerçekleşmesinin arka planında 1871'lerden sonra Almanya'da iktisadi kalkınma alanında ticaret faaliyetlerinde yeni adımlar atılmasının önemsenmesi yatmaktadır. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sermaye yatırımları; özellikle Bağdad Demiryolları ve diğ er ticari faaliyetleri, İmparatorluğun çökmesi durumunda Osmanlı toprakları üzerinde hak iddia edebilme imkânını sağlaması nedeniyle dikkatli ve sistemli bir biçimde hayata geçirilmiştir (Feis [370]).

Belçika Devleti sermayesini ve teknolojisini kullanarak 19. yüzyılın sonundan itibaren tramvay ve demiryolu yapımında pekçok ülkede faaliyet göstermiştir. 1838 yılında Belçika ile imzalanan ticaret anlaşması sonucunda Belçika sermayesi için kârlı olabilecek yatırım alanları İstanbul ve İzmir civarında araştırılmıştır (Van den Reek [371]). İngiliz, Fransız ve Alman devletlerinin Osmanlı topraklarındaki yabancı sermaye yatırım yarışları içinde Belçikalılar, özellikle demiryolu ve tramvay inşası konularında kimi zaman Fransızlardan imtiyaz devralmış, kimi zaman Fransızların imtiyazını aldıkları demiryollarının yapımında taşeron olarak görev yapmıştır.

İtalyan kentlerinin Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkileri çok eski tarihlere dayanmaktadır. 19. yüzyıl sonunda İtalyanlar İmparatorluğa ekonomik olarak nüfuz etmenin, kültürel ve lisan politikaları ile desteklenmesini ve bu sayede İtalyan eğitim kurumlarının tesisini önemsemiştir. İtalyanlar İmparatorluk sınırları dâhilinde doğrudan yatırım yapmak yerine diğ er devletlerle ortaklık yoluna gitmiştir. İtalyan tüccarlar deniz taşımacılığında 14 deniz hattında sefer yapma kararı almış ve 1900'lerde 7 hat aktif olarak kullanılmıştır [328].

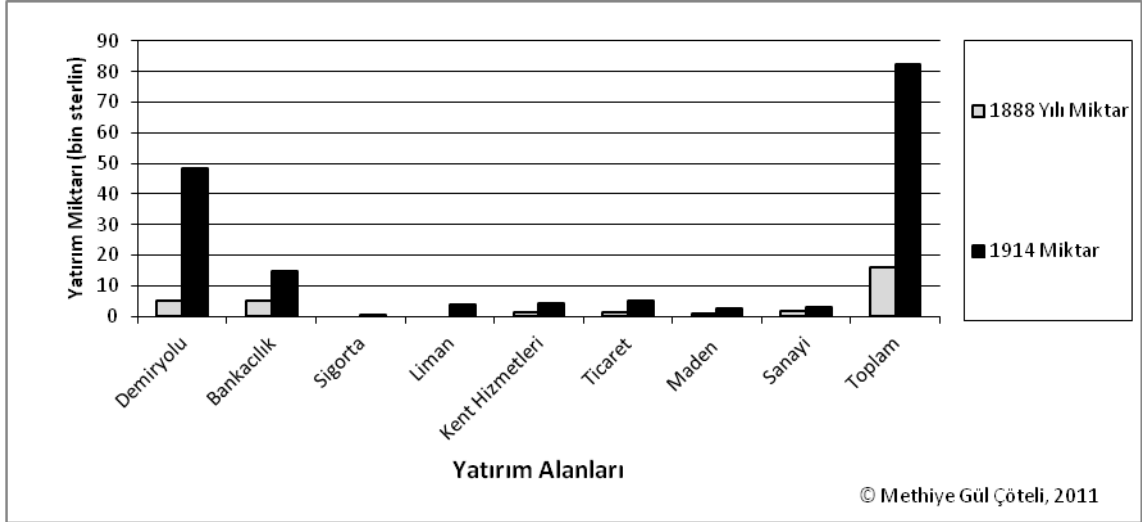
Amerikalılar'ın Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki ilk faaliyetleri 1820'de ilk Amerikan Board misyonerlerinin gelmesiyle başlamıştır. Amerikalı misyonerler 1900 yılında 36 yatılı lise ve 398 ilkokul kurmuşlardır (De Novo [372]). Anadolu'da misyoner faaliyetlerinin önem ve yaygınlık kazandığı bir dönem olan 19. yüzyılın ikinci yarısında pekçok yabancı okul eğitim alanında öne çıkmıştır. Kocabaşoğlu misyonerlik faaliyetlerinin dini ve eğitim amaçlarının çok ötesinde olduğunu belirtmekle birlikte misyonerliğin emperyalist devletlerin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki ekonomik ve politik nüfuzlarını yaymak ve geçerli tutmak amacıyla bir araç olarak kullanıldığını ifade etmektedir (Kocabaşoğlu [373]).

Çizelge 3.4 Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı [328]

Yatırım Alanı	1888 Yılı		1914	
	Miktar (bin sterlin)	%	Miktar (bin sterlin)	%
Demiryolu	5.283	33,38	48.373	58,70
Bankacılık	5.000	31,60	14.788	17,95
Sigorta		0,00	460	0,56
Liman		0,00	4.025	4,88
Kent Hizmetleri	1.472	9,30	4.150	5,04
Ticaret	1.280	8,09	5.000	6,07
Maden	895	5,66	2.700	3,28
Sanayi	1.895	11,97	2.910	3,53
Toplam	15.825	100,00	82.406	100,00

Sonuç olarak, Osmanlı toprakları üzerinde kurulan yabancı sermaye yatırımlarının ülkelerin önceliklerine göre farklılaşarak ekonomik ve siyasi nedenlerle yapıldığı anlaşılmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı Çizelge 3.4 ve Şekil 3.11'de gösterilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermayenin demiryolu yapımı ve bankacılık faaliyetlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. İmparatorluk demiryolu yapımını kendisi üstlendiğinde Osmanlı maliyesinin bozulması nedeniyle yapım maliyetini karşılayabilmek için borçlanarak yapmak durumunda

kalmıştır. Yapım işinin yabancı şirketlere verilmesi durumunda ise İmparatorluk imtiyaz hakkı tanınan şirketin bu yatırımdan kazanç sağlamasını garanti etmek durumunda kalmış ve yine borçlanması sözkonusu olmuştur [328]. Dolayısıyla altyapı yatırımları Osmanlı İmparatorluğu’nu borçlandırmanın bir yöntemi olarak karşımıza çıkar.



Şekil 3.13 Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının sektörel dağılımı

İmparatorluk Avrupa’da yeralan İstanbul ve Selanik arasındaki demiryolu hattını savaş zamanında asker taşınması bakımından önemli görmektedir. Ancak Rumeli’deki ilk demiryolları verimsiz toprakları ve az nüfusu olan bölgelerden geçirilmesi itibarıyla beklenen kazanç elde edilememiştir. Ancak Anadolu’da yapılan ilk demiryolları verimli tarım alanları üzerinde kurulmuş olması nedeniyle tarımsal artı ürünün artışına neden olmuş, dolayısıyla İmparatorluk ekonomisine olumlu etki yapmıştır (Morawits [374], Geyikdağı [328]). Anadolu demiryollarının yapımında, liman ve gar inşaatlarında 1890’lardan itibaren Almanlar’ın etkisi baskındır (Imbert [375], Geyikdağı [328]).

Yabancı bankalar ve sigorta şirketleri Düyun-u Umumiye’nin varlığına dayanarak 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun çeşitli bölgelerinde şubeler açma konusuna ilgi duymuştur. Bu yatırımların gerçekleştirilmesinde yine yabancıların yürüttüğü ticaret faaliyetlerini kolaylaştırmak gayesi ön planda olmuştur [328]. 1893 yılında ilk kurulan sigorta şirketi yangın, taşımacılık ve insan hayatındaki risklere karşı sigortacılık faaliyetleri yapmak üzere kurulan Osmanlı Umum Sigorta Şirketi’dir [376].

Yabancı tüccarların ticarete ağırlık kazanması ile birlikte 1849 yılı itibariyle başta İstanbul, İzmir ve Kahire olmak üzere Osmanlı İmparatorluğunun önemli ticaret merkezlerinde İngilizlere, Fransızlara ve Amerikalılara ait yabancı ticaret evlerinin açıldığı görülür. İzmir dışında Anadolu coğrafyasında yer alan yabancı ticaret evleri Bursa, Kayseri, Tarsus, Erzurum, Samsun ve Trabzon'da kurulmuştur [354]. Böylece yabancı tüccarların ticari faaliyetlerini kolaylaştırıcı altyapı gerçekleştirilmiştir.

3.2.2 Bölgelerarası Ticaret

16. yüzyılda hem kırsal hem kentsel pazarlarda ticaret fiyatları merkezi yönetimce saptanmakta ve ticari işlemlerde devlet denetimi, hisba uygulamaları gerçekleştirilmektedir. Kentlerin özellikle İstanbul gibi nüfus yoğunluğu olan yerleşmelerin iâşesinin garantiye alınması konusunda tarımsal artı ürünün akışı belirlenmiş bölgeler tarafından yapılmaktadır. Böylece bir ürün tüketicisine ulaşınca kadar kurulu denetim mekanizması ekseninin izin verdiği ölçüde hareket edebilir kılınmıştır. Merkezi yönetim kentlerde yaşayan nüfusa iâşe tedarik edilmesinin yanısıra esnaf ve zanaatkâr sınıfının mamul madde üretimini devam ettirebilmesi için elzem ihtiyaç olan hinterlanddan hammadde temini de güvence altına alınmıştır [81]. Bu teminatın sağlanması ile bağlantılı olarak kanunnamelerde köylülerin ödemesi gereken nakdi vergiler için ürettiği tahılın bir kısmını bir günlük yoldan daha uzak olmayan bir pazar yerine taşımaya ve burada satmasına izin verilirken, bir bölgede üretilmeyen malların temini ve büyük yerleşmelerin iâşesi merkezi yönetimin denetimi altında iş yapma imtiyazına sahip tüccarlarca sağlanmaktadır (Faroqhi [15], Güçer [377]).

Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret ve pazarlar üzerindeki denetimi artı ürün üzerinde hak iddia edenlerin elindeki artı değer birikiminin önüne geçmek niyetindedir. Toplumda artı değer in belli ellerde toplanmasının engellenmesi, artı değeri elinde tutan sınıf veya cemaatin merkez iktidara alternatif ya da muhalif güç odakları haline dönüşmesi tehlikesini bertaraf etmek maksadını taşır. Bu tehlike veya tehdit algılaması aslında İmparatorluk otoritesini çözen ya da çökerten etkiyi barındırması sebebiyle gerçekleşir. İslamoğlu-İnan Osmanlı İmparatorluğu'nda 16. yüzyılda mübadele ilişkilerinin, ticari ilişkileri belirli bölgeler ile sınırlandırılmış bölgesel ekonomiler

örüntüsüne yol açtığını ve ticari faaliyetlerin boyutlarının köylünün üretim hacmindeki farklılaşma ve vergi yoluyla koparılan artı ürünün pazarlanması ile belirlendiğini ifade eder [81].

Pekçok araştırmaya bakarak 19. yüzyıl dış ticaret hacmindeki büyümeye bağlı olarak yaptığı iç ticaret hacminde gerileme hatta “çöküş” iddialarından bahsetmek mümkündür. Ne var ki Quataert [136] ve Owen [286] iç ticaret hacminin tahmin edilenden daha geniş bir çapta varolduğunu, ancak kesin kayıtların yetersizliği nedeniyle iç ticaretin dış ticarete oranla kanıtlanabilirliğinin zayıf olduğunu ifade etmektedir. Quataert [136] bölgelerarası ticaret ve ticari faaliyetlere açıklık getireceğini iddia ettiği bazı bölgeler hakkında bir kısım istatistik kayıtlarından yola çıkarak iç ticaret kavramını ithal malların dışında yalnızca yerli sanayi mallarının ve tarım ürünlerinin İmparatorluğun bir bölgesinden başka bir bölgesine sevk edilmesi ve burada ticari satışının yapılması şeklinde açıklamaktadır.

İngiliz parlamonto kayıtlarına yansıdığı üzere (Çizelge 3.5) İzmir kenti mal ithalâtı ve ihracatında dış ticaret ağırlıklı olarak işlev görmektedir. İzmir’in diğer Osmanlı bölgelerine ithal ve yerli mal sevkiyatı alanında zayıf kaldığı görülür. Bu kayıtlara göre bölgelerarası mal sevkiyatında Mersin’in ve Samsun’un etkili olması bölgelerarası ticaret, iç ticaret bahsinde Anadolu’nun Batı bölgesi yerine kuzey ve güney bölgelerinin etkinlik kazandığını ortaya çıkarır.

Çizelge 3.5 1883-1901 yılları arasında bölgelerarası nakledilen ticari emtia [136, 378, 379]

Yer	Tarih	Diğer Osmanlı bölgelerine giden ticari emtia %	Diğer Osmanlı bölgelerinden gelen ticari emtia %
Samsun	1883	24	13
Samsun	1901	48	37
Mersin	1898	52	20
Ankara eyaleti	1897	38	-
İzmir	1885	1	13

İmparatorluk dâhilinde Ankara, Harput, Diyarbakır ve Musul’da üretilen yerli malın hem ihracat hem bölgelerarası ticaret hacmini betimleyen kayıtlarda (Çizelge 3.6) iç

ticaret vurgusu öne çıkmaktadır. Bölgelerarası ticaret hacmi, ihracat hacmine oranla daha yüksek bir seviyede seyretmiştir. Yerleşmelerin ihracat hacminin bölgelerarası ticaret hacmine olan oranına bakıldığında – 1883 yılında Ankara ve 1906 yılında Harput Vilayeti verileri haricinde – yine bölgelerarası ticaretin yüksek olduğu görülür. Ticari mal üretiminin yapıldığı yerlerde malın satılması ve tüketilmesi ile ilgili, bilhassa Diyarbakır konusunda, iyi tutulmuş istatistiklere dayanarak iç ticaret hacminin dış ticaret hacmi toplamından yüksek olduğu söylenebilir. Zira Diyarbakır önemli bir imalât merkezi olmakla birlikte 1903 tarihli Diyarbakır Vilâyet Salnamesi'ne göre üretilen mamul maddenin yaklaşık ¾'lük bölümü yerinde ticarete konu olmaktadır [380], [136]. Quartaert'e göre yalnızca Ankara, Harput, Diyarbakır ve Musul'a ait bölgelerarası ticaret verileri bile İmparatorluk dâhilinde bölgelerarası ticaretin önemini vurgulamakla kalmaz, aynı zamanda İmparatorluk dâhilinde diğer ticaret ve sanayi merkezlerinin sayıca fazla olmasına bağlı olarak bölgelerarası ticaretin dış ticarete oranla işlerliğini kanıtlar [136].

Çizelge 3.6 Yerel mâmül maddenin sevkıyatı [378, 379], [382]

Yer	Tarih	İhracat (000 sterlin)	Diğer Osmanlı Bölgelerine Mal Sevkıyatı (000 sterlin)	İhracat / Bölgelerarası Ticaret *
Ankara	1883	325	172	1 8/9
	1887	62	318	1/5
Harput	1887	61	130	1/2
	1891	36	86	3/7
Diyarbakır	1890	60	125	1/2
	1894	65	94	2/3
Musul Şehri	1884	206	398	1/2
	1896	219	888	1/4
	1897	203	583	1/3
	1909	363	356	1
Harput Vilayeti	1906	100	50	2

* "İhracat / Bölgelerarası Ticaret" sütunu Methiye Gül Çöteli tarafından tabloya eklenmiştir.

Bölgelerarası ticaret ya da iç ticaret konusundaki İngiliz parlamento kayıtlarında İmparatorluk sınırları içinde dikkati çeken bir başka yer Musul şehri'dir. Shields'e göre 19. yüzyılda Musul şehri bir yandan çevresindeki küçük yerleşmelere kendi zanaatkârları tarafından üretilmiş malları temin etmekle kendine bir pazar alanı oluştururken diğer yandan bu küçük yerleşmelerce üretilen bazı tüketim mallarının alıcısı olmuştur [381]. Deniz kıyısına ve demiryollarına olan uzaklığı uluslararası

ticarete Musul üzerindeki Avrupa etkisini zayıf kılmasına karşın, Musul şehri İran ve Bağdad arasındaki ve vilâyet çevresindeki Diyarbakır, Halep, Şam, Tebriz, Erzurum, Bitlis ve Siirt'e uzanan bölgedeki ticarete bir dağıtım merkezi niteliğini yükseltmiştir [381].

3.2.3 Sanayi

Osmanlı İmparatorluğu'nun üretim ve dolaşım mekanizmaları üzerindeki denetimi hammaddelerin ve mamul maddelerin akışını içermektedir. Bu denetim mekanizmasında loncalar merkezi yönetime karşı artı değeri üreten grupların haklarının korunmasında, imalât sektöründe vergilerin hesaplanmasında ve toplanmasında rol oynamaktadır. İmalat sektöründe loncalar serbest ticaret ve rekabet ilişkilerinden mahrumdur ve sahip oldukları üretim ve dağıtım ayrıcalıkları ve inhisarları ile tekellerin korunmasında merkezi yönetimin de desteğine sahiptir. Bu nedenle loncalar ve merkezi yönetim arasında karşılıklı bir fayda ilişkisi söz konusudur. Yeniçeri Ocağı'nın varlığı loncalar için devlete ve kentli yüksek sınıfın müdahalesine karşı "garantör" bir sıfat taşır. Zira loncaları ve onların inhisarlarını koruyan ve yaşatan silahlı bir güç olan Yeniçeri Ocağı'nın 1826 yılında kapatılması İmparatorluğun askerî ve politik modernleşmesinin bir ayağı olarak düşünülse de, loncaların ve giderek imalât sektöründe serbest piyasa ekonomisi koşullarının kabulü sonucunda yerel imalâtın yabancı imalât karşısında savunmasız kalması anlamını içerir. Böylece İmparatorluk 1838 yılında Balta Limanı Anlaşması ve 1839 yılında Tanzimat Fermanı'na açık hale gelmiştir.

Osmanlı döneminde imalât sektörü yalnızca loncalara bağlı imalât faaliyetlerini değil, aynı zamanda loncaya bağlı olmayan kentsel ve kırsal imalât sanayii faaliyetlerini de içerir (Eldem [365]). Dolayısıyla fabrika ve lonca üretimi yanında hane üretiminden de söz edilebilir. İmparatorluğun endüstriyel faaliyetlerini tekstil imalâtı (pamuklu, yünlü, ipekli imalâtı), madencilik, halıcılık, deri imalâtı olarak sayabiliriz. Bu faaliyetlerin dış ticaret ve iç ticaret için yoğunlaşmaları farklılıklar ortaya koyar. Örneğin halıcılık, ipekli kumaş ve ham ipek üretimi uluslararası pazara yönelik imalât faaliyetleri olarak görülmektedir. Quataert 19. yüzyılda İmparatorluk topraklarında Selanik–Makedonya

kırsal kesimi, Batı Anadolu, Samsun–Trabzon arasındaki bir grup kasaba ve Güneydoğu Anadolu–Kuzey Suriye’nin oluşturduğu bölgelerde canlı bir imalât sanayinin varolduğunu savunur [383].

İmparatorluk endüstriyel ekonomisi 1750 döneminden sonra kendi içinde bir büyüme kaydederken, dünya ekonomisinde önemini giderek yitirmiştir. Bailey 19. yüzyılda Osmanlı topraklarında sanayinin geri kalmışlığını sermayenin yetersiz olması, kömür ve demir gibi maden kaynaklarının sınırlı olması ve sanayiye güçlendirecek koruyucu gümrük tarifelerinin bulunmaması ile açıklar (Bailey [319]).

Osmanlı tekstil imalâtı gelişmiş olup, 19. yüzyıl Avrupa tekstil imalatının rekabeti ile karşılaşınca değin dünyanın önemli tekstil üretim merkezleri arasında yer almıştır. Bu yüzyılda düşen fiyatlar, iplik eğrilmesi yeni teknolojilerin bulunması, sentetik ve yapay boya maddelerinin keşfi, makine ile kumaş üretimi, değişen moda anlayışı tekstil imalatında etkili faktörler arasındadır. Fiyatların düşmesinde Amerika’dan İngiltere’ye hammadde ihracı rol oynamış (Twomey [384]), böylece İmparatorluk dâhilinde pamuklu kumaş ve pamuk ipliği imalatında artış başgöstermiştir (Pamuk [320]).

Osmanlı’da tekstil üretimi yapanlar Avrupa tekstil ürünleri ile rekabet konusunda maliyeti azaltmak amacı ile girişimlerde bulunmuşlardır. Bu nedenle imalatçılar kırsal hanehalkı işgücünden yararlanmış ve genellikle ithal makine ipliğinin yanısıra elle eğrilmiş iplik kullanmayı sürdürmüş ve hatta her iki ipliği birarada imalatla kullanmıştır. Ayrıca tekstil imalatçıları 19. yüzyılın ikinci yarısında maliyeti 5 ya da 3 kat daha yüksek olan boyanmış ithal iplikleri kullanmak yerine ithal edilen beyaz iplikleri sentetik-yapay boya maddeleri ile boyayarak kullanmayı tercih etmiştir (Quataert [383]).

Anadolu, özellikle Ege bölgesi ile kuzey Suriye ve Adana bölgesi, tarih boyunca önemli pamuklu üretim merkezleri arasında yer alırken burada faaliyet gösteren pamuk ipliği ve pamuklu kumaş imalatı yapan üreticiler hammadde ve boyarmadde tedarikinde hemen hemen hiç güçlük çekmemiştir. 18. yüzyılın sonu–19. yüzyılın başında Osmanlı maliye belgelerine göre (1822 tarihli) başlıca iplik üretim merkezleri: Kuzey Anadolu kasabaları, Hamit, Bozok, Kayseri, Yozgat ve Niğde sancakları, Gelibolu yarımadası,

Ambelakia yöresi, Selanik bölgesi ve Halep'tir [385], [383]. İplik üretiminde aracı kanallar arasında Kayserili tüccarlar kurdukları geniş “eve iş verme sistemleri” ile bir üretim ağını organize etmiştir (Quataert [383]). 19. yüzyılda İmparatorluk topraklarında üretilen ham pamuk miktarı Mısır'da üretilen miktardan azdır. Bunda İngilizler'in Mısır'daki faaliyetleri etkili olmuştur. 18. yüzyıl sonlarında üretilen ipliğin iç pazara arzının dışında dış pazara; Kuzey Anadolu kentleri aracılığıyla Kırım'a, İzmir üzerinden Marsilya'ya ve Rusya'ya ihracı sözkonusudur. Bu durum 1790'lı yıllardan itibaren değişime uğramıştır. Zira iplik üretiminde buhar enerjisinin kullanımı emek maliyetlerinin azalması sonucunda İngiliz iplikleri Osmanlı ve Hint ipliklerine göre $\frac{2}{3}$ oranında daha düşük bir fiyat ile satılmaya başlanmıştır. Böylece 19. yüzyılın ortasında Ambelakia gibi ihracat ağırlıklı üretim yapan merkezlerin iplik üretimine dayalı ekonomisi gerilemiş, iplik üretim merkezlerinde iplik üretimi ile uğraşan aileler ve tüccarlar bulundukları yerleşmeleri terketmek zorunda kalmıştır (Urquhart [386]).

Avrupa'da iplik imalâtındaki gelişmeler ile iplik maliyetinin düşürülmesi Osmanlı ülkesinde hammadde fiyatlarını arttırmış ve yerli üreticinin eldeki hammaddeye kolayca ulaşılabilirliği azalmıştır. 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı iplik üreticilerinin kârı fiyatlarını devamlı olarak düşüren Avrupalı iplik üreticileri ve özellikle İngilizler karşısında $\frac{1}{2}$ oranında azalmış ve ihracata yönelik çalışılan bazı iplik üretim merkezlerinde iplik eğirme işi yok olmuştur. Ancak bazı merkezlerde elle iplik eğirme işinin devam ettiği ve ithal iplik kullanımının geç başladığı görülmektedir. Örneğin 1830'lu ve 1840'lı yıllarda Malatya, Diyarbakır, Halep, Sivas, Maraş, Musul, İzmir bölgelerinde halen elle pamuk ipliği eğirme işi canlı bir imalât faaliyetidir. Kayseri yöresi önemli bir iplik üretim merkezi sayılmazken bile kentteki pamuk ve yün iplik eğirme işi Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir (Hıfzı Nuri [103]).

Quataert elle iplik eğirme işinin devam etmesinde coğrafi faktörler, yoksulluk ve eve iş verme ağlarının varlığına işaret etmektedir. Çizelge 3.7'de 1890–1907 yılları arasında farklı bölgelerde elle eğirilen pamuk ipliği miktarları belirtilmiştir. Bununla birlikte iplik eğirme işinde aracı kanallar olan ve bölgelerarasında pamuk sevkiyatı yaparak elle eğirilen pamuk ipliklerini pazarlayan “Kayseri tüccarlarının imalât imparatorluğu” İngiliz ithal ipliklerine direnmeyi denemiştir. 1830'larda hâlâ Kayserili tüccar ağı Adana'dan

aldıkları pamuğu Merzifon, Bafra, Amasya, Zile gibi Kuzey Anadolu yerleşmelerine ulaştırmaktadır. Ancak 1850’lerin ortasında İngiliz konsolos Henry Suter’in kayıtlarında “Kayseri’nin pazarlama ağları ve imalât organizasyonu yapılan bir merkez olarak öneminin kalmadığı” belirtilmektedir [383], [387], [388].

Çizelge 3.7 Elle pamuk ipliği eğrilen imalât merkezleri [383], [320]

Üretim bölgesi	Tarih	Miktar (ton)
Diyarbakır Sancağı	1900	
Sivas Vilayeti	1890'lar	2000
Halep Şehri	1900	100
Mardin Sancağı	1907	45
Harput Sancağı	1900	1700
Maraş Sancağı	1900	46
İzmir Bölgesi	1901	800
Musul Bölgesi	1896	666
Toplam		5357

Tekstil ürünlerinin renklendirilmesi, boyanması konusunda kökboyası ve alacehri önemli boyarmaddeleridir. Bilhassa aranılan bir renk olan parlak ve solmayan “Türk kırmızısı” rengi “kızılkök” adı verilen bir bitkiden üretilmektedir. Bu bitki Konya’nın güneyindeki dağlık bölgelerden elde edilerek gerek iç piyasaya gerek Toros dağları üzerinden önce İzmir ve sonrasında Avrupa’ya ulaştırılmıştır. Gördes ve civarında da bu bitki elde edilmiştir. Renklendirmede kullanılan bir başka madde “alacehri” olmuştur. Kayseri ve yöresinde elde edilen alacehri hem iç piyasaya sunulmuş hem de Hollanda ve Almanya’ya ihraç edilmiştir. Ancak Osmanlı boyarmaddelerinin önemi 1850’li ve 1860’lı yıllarda yapay ve sentetik boyaların üretilmesi ile gerilemiştir. Bu gerileme yalnızca dış pazarda değil aynı zamanda iç pazarda da gerçekleşmekle birlikte, boyanmamış iplikler ithal edilerek ithal boyalar ile boyama yöntemine gidilmiştir [383].

İmparatorlukta pamuk ipliğinin elle üretilmesinin yanısıra iki ayrı dönemde fabrikaların kurulmasıyla makine ile üretime geçiş yaşanmıştır. İlk dönem 1870’li ve 80’li yıllarda dünyadaki ekonomik bunalım esnasında dünya hammadde fiyatlarının düştüğü bir

dönemde Osmanlı ham pamuk üretim merkezlerinde iplik fabrikaları¹ açılmıştır [383]. İkinci dönemde 1896'dan sonra makineli üretimin yaygınlaşması ile kumaş pazarı genişlemiş ve yerel sermaye birikimi yaşanmıştır. Osmanlı iplik fabrikalarının kuruluşu Avrupa üretim maliyetlerinin fazlaşması ve tarımsal ürün fiyatlarındaki düşüş dönemi ile eşzamanlıdır. Bu gelişme 1836 İngiliz arşiv belgelerine Osmanlı imalât faaliyetlerinin rekabet gücünü artırdığı bununla birlikte Avrupa'dan iplik ithalatı yerini sermaye malları ithaline bıraktığı şeklinde yansımıştır [389], [383]. Osmanlı iplik fabrikalarının mekânsal dağılımında sırasıyla İzmir, Adana, Selanik ve İstanbul'da yoğunlaştıkları izlenmektedir.

Yabancı elçiliklerin Osmanlı tüccarlarının eve iş verme sistemine müdahale ederek, Arapkir ve Eğin gibi yerleşmelerde Ermeni dokumacılara tezgâh ve ithal iplik sağlamak suretiyle yerel imalâtçılık faaliyetlerini değiştirmeye çalıştıkları 1836 ve 1899 tarihli Erzurum ve Trabzon konsolosluk raporlarında görülmektedir [383], [390-392]. Ayrıca İngiliz ve Amerikalı konsolosluk temsilcileri Adana bölgesinde yaşayan Ermeni dokumacılara kaba pamuklu kumaş, halı ve perde dokuma faaliyetlerini iş vererek organize ettiklerine dair bilgiler konsolosluk raporlarında dile getirilmiştir [383], [393-395].

Osmanlı'nın Avrupa vilâyetlerinde Bulgaristan, Selanik, Makedonya, Edirne bölgelerinde imalât sanayiinde uzmanlaşılacak temel ürün yünlü kumaş olurken, Anadolu'da pamuklu kumaşların üretimi üzerinde ihtisaslaşma ağırlıklıdır. Dolayısıyla Osmanlı dokuma imalâtçıları pamuk ipliği ve pamuklu kumaş üretiminde Avrupa rekabeti ile baş etmek zorunda kalırken, kaba yünlü kumaş imalâtında İmparatorluğun sonuna kadar önemini korumuştur. 19. yüzyılda Osmanlı'nın Avrupa vilâyetlerinde kaba yün kumaş üreticileri imalât yapmakta devam etmiştir. Zira bu kumaş türü hammaddesi ucuz ve Osmanlı askerî birliklerine ve köylülere satılması sebebiyle pazar olanağı yüksek bir üründür. 1889, 1897 ve 1904 tarihli Selanik vilâyet salnamelerine ve 1883-1884 ve 1886 tarihli İngiliz arşiv belgelerine de yansıdığı üzere Avrupa vilâyetleri

¹ 1864 yılında faaliyette olan Harput fabrikası ilk iplik fabrikası olarak kabul edilmektedir. Bkz. Luckerts, I., (1906). "Le Developpement Industriel de la Turquie d'Asie", Le Mouvement Economique, 19-34; Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, Çeviren: T. Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, 77.

yünlü kumaş üretimini Irak ve Arap yarımadası dışında kalan pek çok bölgeye pazarlama imkânına sahip olmuştur [383], [396-399].

İmparatorluğun Asya vilâyetlerinde; İzmir bölgesi, Denizli, Manisa, Bursa, Konya, Ankara, Kayseri, Amasya, Tokat, Gürün, Trabzon, Rize, Bitlis, Harput bölgesi, Diyarbakır, Musul, Halep ve Kuzey Suriye bölgesi başlıca kumaş üretim merkezleri arasında yerini almıştır. 1830'lardan itibaren İngiliz pamuk ipliğinin en fazla ithal edildiği üretim merkezleri arasında yer alan Bursa Osmanlı'nın önemli pamuklu kumaş imalât merkezi olmuştur. Uluslararası alanda yaşanan 1873-1896 ekonomik bunalım dönemi ithal malların fiyatları Osmanlı köylülerinin alım güçlerini zorlayıcı bir hâl almıştır. Böylece İmparatorlukta yerli ürün imalâtı için bir fırsat doğmuş ve 1870'li yılların başlarından itibaren Van, Bitlis, Harput, Erzurum ve Bağdad'a uzanan bir bölge ihtiyacını karşılamak üzere Diyarbakır bölgesinde kumaş imalâtında bir canlanma yaşanmıştır [383].

19. yüzyılın ilk çeyreğinde ipekli dokumacılık yapılan merkezler arasında Bursa, İstanbul, Şam, Halep, Diyarbakır, İzmir, Edirne, Selanik gibi yeleşmeler yer almaktadır. Bursa örneğinde görüldüğü gibi 1830-1840'lı yıllarda ipekli dokuma üretim miktarları 18. yüzyılın ikinci yarısındaki seviyesine gerilemiştir [400], [383]. Bu tarihten itibaren ipekli dokumacılık yapan tesislerde Avrupa'da özellikle İngiltere, Fransa ve İtalya yarımadasında, ipekli dokuma sektörü yüksek seviyede gelişmiş ve ipek dokuma için hammadde ihtiyacı benzer oranda ortaya çıkmıştır. Aynı hammadde ihtiyacı Osmanlı üretim merkezlerinin büyük bir bölümünde, yani kendi üretimi için hammadde teminini yakın çevresinden sağlayamayan ipekli dokuma merkezlerinde belirlemiştir. 1802 – 1839 yılları arasında dokuma merkezlerine hammadde gönderilmesi hususunda iradeler çıkarılmış ve öncelikle belirli dokuma merkezlerinin hammadde ihtiyacı karşılanmadan Osmanlı tebaasına ve yabancı tüccarlara Bursa'nın ham ipek ürününün satışı engellenmiştir [383]. Ancak bu engelleme uzun sürmemiş, 19. yüzyılın ikinci yarısında Bursa şehri ürettiği ipekli dokumalardan ziyade Avrupa'ya gönderdiği ham ipek ile adını duyurur olmuştur. Bu dönemde Avrupa'nın ham ipeğe talebi artmış, Osmanlı ipek dokumacıları ham ipek üretimine başlamıştır. Osmanlı ham ipek üretimindeki artış, Avrupalı ipek kumaş imalâtındaki artış ve güçlü rekabet olanakları ile tekstil ürünlerinin tüketiminde değişen moda anlayışı paralel zamanda meydana gelmiştir [383]. 18.

yüzyılın sonlarında ve 19. yüzyılın başında ipekli dokuma ürünlerinin tüketici tarafından pamuklu giysilere tercih edilmesi yönünde bir beğeni değişimi gerçekleşmiştir. Pamuk ipliği eğirme makinesinde eğrilmiş pamuk ipliğinden üretilen ancak ipekli dokumalara benzeyen bu giysiler tüketici için düşük bir maliyettedir. Bursa’da ham ipek üretimine başlayan ilk fabrika 1838 yılında kurulmuştur (Quataert [383]).

Özetle, 1830’lu yıllardan evvel İmparatorluk topraklarında Avrupa malı bulmak güç iken, İmparatorluk 1838 yılından itibaren Avrupalı mallarının satışa sunulduğu bir pazar alanı haline dönüşmüştür. 19. yüzyılda uluslararası ekonomik değişmelere bağlı olarak Osmanlı İmparatorluğu’nun farklı bölgelerinde, uzmanlaşılacak temel imalat ürünlerinin üretimi farklı gelişme seyirleri izlemiştir. Bursa gibi kimi bölgelerde ithal iplik kullanılarak üretim devam etmiştir. Diyarbakır gibi bazı bölgelerde yerli üretim etkinliği yenilenmiş, geliştirilmiş ve imalat faaliyetleri devam etmiştir. Ancak bazı bölgeler Avrupa rekabetine karşı koyacak kararlılık ve fırsatları yaratamamıştır.

İmalat faaliyetlerinin işleyişi yalnızca üretimin gerçekleştirilmesi ile sınırlı kalmamış, aynı zamanda üretimin organizasyonunu ve ürünün hinterlanda pazarlanması faaliyetlerini de beraberinde gerektirmiştir. Kayseri’li “tüccarların pazarlama ağı ve imalat İmparatorluğu” üretim organizasyonlarını düzenlerken, hammaddenin ve benzer bir biçimde imalat maddelerinin bir bölgeden başka bir bölgeye taşınmasında ve pazarlanmasında etkili olmuştur. Eğin gibi küçük kasaba ve Adana gibi kentler örneğinde olduğu üzere Avrupalı tüccarlar tarafından Osmanlı üretim ve dolaşım ilişkilerine müdahale edilmeye çalışılmıştır.

3.2.4 Tarım

Kapitalizm öncesi toplumlarda tarım önemli bir sektördür. İmparatorluğun siyasi iktidarının meşrûiyeti bağımsız köylülüğün varlığını devam ettirmesine bağlı olmuştur. Bu nedenle köylü ekonomisi ve tarım faaliyetlerinin yönetimi ekonomik faydalar ya da zararlar ortaya çıkarabilir. Toplumun üreticilerinin köleleştirilmesi, sömürülmesi yerine özgürleştirilmesi toplumun bütünü için sosyal ve ekonomik çıkarlar anlamını taşır. Bu bakımdan bağımsız köylüler ile meşrû merkezi yönetim karşılıklı bir denge durumu

oluştururlar. Köylüler devletin toprağını işletmeleri sebebiyle merkezi yönetimin kendisine onay verdiği kişilere vergi vermek durumundadırlar. Köylülerin ürettiği tarımsal artı ürüne merkezi yönetimce belirlenen oranlarda vergi yoluyla el konulması bir imtiyaz hakkıdır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda tarım alanlarının kullanımına ilişkin düzenlemelere göre toprağın, yani miri arazi üzerinde sınırsız bir süre boyunca ve serbestçe tasarruf hakkı güvenceye alınırken arazi üzerindeki denetim devlet eliyle gerçekleştirilmektedir. Köylü hanelerinin her birine kira vergisini ödeyebileceği ve kendi geçimini temin edebileceği büyüklükte bir çift ya da çiftlik verilerek oluşturulan geleneksel tarımsal üretim sisteminde, bir başka deyişle “çift-hane” sisteminde toprak köylüye kiralanır [401], [402]. 16. yüzyılda bozulan tımar sisteminde miri topraklar mülk ya da arpalık olarak kişilere tahsis edildikten sonra bu topraklar vakıf araziye dönüşmüştür.

İnalcık'a göre [316] merkezi yönetimin vergi gelirlerini toplamada karşılaştığı ekonomik, bürokratik ve teknik problemlerden dolayı mukataaların malikâne olarak şahıslara verilmesiyle “iltizam” sistemi (bkz. 3.6. Kurumsal Yapı) uygulamasına geçilmiştir (Genç [403]). Has kapsamında yeralan tımar ve çift-hane sisteminin dışında kalan mevat araziler mukataa edilmiş ya da özel mülk olarak –temliknâme ve sınırnâme ile– tanımlanmıştır. Hazine arazileri bu topraklardan uzakta özellikle de kentlerde yaşayan paşalar, beyler gibi resmi görevlilere malikâne biçiminde bırakılır. 1600 yılından itibaren İmparatorluğun mali sıkıntısını giderme noktasında mirî arazilerin şahıslara ömür boyu malikâne şeklinde mukataa edilmesine sıkça rastlanmaktadır. Kendisine malikâne bırakılan bu nüfuzlu şahıslar gelirlerin toplanmasını taşrada yerel güce sahip kişilere bırakır. Böylece ikincil mültezimler olarak bu sistemde yeralan ayânların güçlenmesinde mukataa-iltizam sisteminin etkisi görülür. İnalcık tımarların önce mukataa olarak daha sonra ömür boyu sahipliliği sağlayacak malikâne olarak mültezimlere verilmesinin çiftliklerin doğuşunda ve giderek 18. yüzyılda ayânların, yerel hanedanların yükselişinde başlıca rol oynadığını savunur (İnalcık [316]).

19. yüzyıl itibariyle Osmanlı İmparatorluğu'nda tarıma açılan arazinin artması paralelinde artan tarımsal ürün miktarı bu yüzyıl öncesine oranla yüksek bir artışa

sahne olmakla birlikte, tarımsal faaliyetler ihraca yönelik bir hal almıştır. Esasen bu değişim Tanzimat sonrasında gelişen yeni tarım politikaları sonucunda yöreklendirilmiş ve tarımsal teşvik tedbirleri ile desteklenmiştir. İmparatorluk özellikle 1861 yılında başlayan Amerikan İç Savaşı sonrasında Avrupa dokuma sanayisinin artan ham pamuk ihtiyacını karşılamak üzere ihrac odaklı uygulamaları yaygınlaştırmıştır (Güran [404]). Böylece çiftçiler artan oranda ticari amaçla üretim yapmaya başlamıştır [136]. İzmir ve Adana bölgesinde 19. yüzyılın sonunda kadar önemli miktarda pamuk üretimi gerçekleştirilmesine karşın, İzmir’de 1876-1908 yılları arasında, Adana’da 1876-1891 yılları arasında pamuk üretimi düşüşe geçmiştir. 1890 yılı öncesinde ihrac edilmek üzere üretilen tahıl İzmir, Samsun, Adana-Mersin limanları üzerinden Avrupa’ya gönderilmiştir. İzmir vasıtasıyla Konya ve Ankara’ya kadar uzanan bir bölgenin üretiminin Adana¹ aracılığıyla Çukurova, Kayseri ve Konya’nın bazı bölgelerinin mahsulünün, Samsun üzerinden ise Yozgat ve Sivas bölgelerinin üretiminin ihracı gerçekleştirilmiştir(Quataert [405]).

Osmanlı İmparatorluğu’nda tarım sektörünün 19. yüzyıldaki anahtar kelimesi “çiftlik”tir. Ticari tarım faaliyetini ifade eden çiftlik kavramı, ailenin geçimlik tarım faaliyetlerinden daha geniş bir işletmecilik anlayışını içeren ve toprak mülkiyetini özel kişiler elinde bulunduran bir tarımsal organizasyon şeklinde tanımlanabilir. Dünya ticaret ağlarıyla dolayısıyla kapitalist dünya sistemi ile bütünleşme sonucunda büyük ölçekli ticari tarımın ortaya çıktığını gösteren; sisteme çevre olarak eklenen ilk bölge olan Doğu Avrupa örneği olmuştur. Buna göre, toprak lordlarının elindeki büyük tarım alanlarında, serf emeğine dayalı tarımsal bir yapı içinde, üretimi uluslararası pazarlara sevk edilmeye ve elde edilen artı ürün çoğaltılmaya çalışılmıştır. Bu amaçla başlangıçta yalnızca sahibi olduğu toprağın kirasını köylülerden alan ve tarım faaliyeti ile uğraşmayan feodal lordlar (Grundherrschaft), büyük topraklarda ticari amaçla tarım yapılan işletmeler kurmuş ve böylece köylüler daha fazla hizmet etmek, emek vermek yani serfleşmek zorunda bırakılmıştır (Wallerstein [274]).

¹ Demiryollarının varlığına rağmen Ereğli, Niğde ve Kayseri’deki tahıl mahsulünün büyük bir bölümü Mersin limanına gönderilmeye devam etmiştir. Bkz. Quataert, D., (2008). Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908, Çeviren: Özok-Gündoğan, N. ve Gündoğan, A. Z., Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 179.

Osmanlı'da Doğu Avrupa tarımsal işletmelerine benzer örneklerin mevcut olduğunu İnalçık ve Veinstein "mevat arazinin şenlendirilmesi" olarak açıklar. Buna göre plantasyon benzeri bu çiftlikler tek bir kişinin mülkiyetinde ve yönetiminde bir üretim birimi olarak düzenlenmiş ve genellikle uzak pazar alanlarına yönelik üretim yapan büyük tarımsal işletmeler, genellikle çift-hane sisteminin dışında kalan mevat arazide ortaya çıkar. İmparatorluk ekilebilir tarım alanlarının genişlemesi amacıyla mevat arazide yapılacak su kanallarının inşası, toprağın ekime hazırlanması gibi ıslah faaliyetlerini teşvik etmektedir ve ıslah edilen araziyi sınırlarını ve mülk sahipliğini onaylayan bir temlikname (izin belgesi) ile mülk statüsü kazandırır (İnalçık [294]). Burada adı çiftlik olarak anılan tarım alanları genel köylü işletme büyüklerinden büyük ancak plantasyonlarla karşılaştırılamayacak kadar küçük birimlerdir (Veinstein [295]). Mevat arazide kurulan bu çiftliklerde istihdam edilen emek serfleştirilmiş köylü değil, mevsimlik ya da ortakçılık usulüyle çalışan köylülerdir. Zira bu çiftliklerde çalıştırılacak nüfus mevcut olmadığı gibi padişahın verdiği temliknamede reayanın burada zorla çalıştırılamayacağı karara bağlanmıştır [294]. Dolayısıyla sömürülecek köylülerden de bahsetmek mümkün görünmez. Bununla birlikte tarımsal çiftliklerin ticarileşme derecesi yerel pazarların varlığı ve para kullanımına bağlanır. Oysa Osmanlı için yerel pazarların-ticaretin, bölgesel ticaretin ve bölgelerarası ticaretin her zaman varolduğu ve şehirlerin uzağındaki boş topraklarda büyük ölçekli tarım faaliyetinin çekici olmadığı bir gerçektir. Buna karşın yerleşmenin uzağında uzak pazarlara yönelik ticari tarım ile yalnızca Balkanlar'da karşılaşılır. Tartışmaya açık olan Balkanlar örneği ile 19. yüzyıl Mısır örneği dışında Osmanlı ihraç ürünlerinin uzak pazarlara üretim yapan büyük tarımsal çiftliklerde üretildiği konusu kanıtlanamamaktadır. Bununla birlikte ihracatta tarım ürünlerinin payının büyük olup, tek bir ihracat ürününe dayalı bir ticari gelişmenin mevcut olmaması ve ihracat ürünlerinin büyük çiftliklerden değil köylülerin kendi küçük hane üretimlerinden teşekkül etmiş olması büyük ölçekli ticari işletmelerin bulunmaması kanıt olarak sunulur (Keyder [293]). Merkezi yönetim karşısında aracı kanallar olarak iş gören ayân, mültezim, tüccar ve tefecinin küçük üreticiler bir başka deyişle köylüler üzerinde denetimi kısıtlıdır. 18. yüzyılda ayânların yükselişi olarak adlandırabileceğimiz bir yüksek sınıfın doğuşuna rastlansa bile hiç bir zaman merkezi yönetimin karşısında gücünü devam ettirebilme ve özerk kalabilme imkânına

kavuşmamıştır. Zira merkezi yönetim şahısların servetlerini müsadere yöntemi (Cezar [312]) ile tasfiye edebilme hakkına hukuken sahiptir ve böylece güçlü merkez devlet isterse aleyhine çalışacak yapının, yani merkezkaç güçlerin teşekkülünü engelleyebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda tarım sektörü konulu araştırmalar göstermiştir ki, köy ekonomisinde izlenen ticari büyüme toprakta mülkiyetin yoğunlaşmasına ya da büyük çiftliklerin oluşmasına yol açmadığı gibi köylülerin topraksızlaşarak büyük tarımsal işletmelerde ücretli emekçi ya da serf olarak çalışmalarına neden olmamış, köylüler bağımsızlıklarını sürdürmüştür (İnalcık [406], McGowen [290]). İslamoğlu-İnan'a göre bağımsız köylülüğün önemi İmparatorluğa gelir teşkil ediyor olmasında değil daha çok merkezi yönetimin siyasi meşruiyetini sağlamasında yatmaktadır [81].

1858 yılında İngilizlerin baskısı sonucunda çıkarılan Toprak Yasası köylülerin ettikleri topraklar üzerinde mülkiyet hakkı tanımıştır. Toprağın mülk haline gelmesi borçlanma sonucunda köylünün toprağını elinden kaybetme tehlikesini barındırmıştır. Merkezi yönetim köylünün topraksızlaşmasına mani olması konusunda borçlanma sonucunda toprağa el konulmasını yasaklama yoluna gitmiştir. Bu uygulamalar Anadolu ve Rumeli'de köylülerin kullanma hakkını koruyarak geçimlerini sağlarken, Mısır'da köylüler ellerindeki toprakları büyük toprak sahiplerine kaptırmıştır. Böylece köylüler kurulan büyük ticari çiftliklerde zorla ya da ücretli çalıştırılan emek konumuna geriletilmiştir (Richards [297], İslamoğlu-İnan [81]).

Özetle, 19 yüzyılda tarımsal ürünlerin ticarileşmesinde artan eğilim ile mültezimler köylüden daha çok vergi almak ya da devlete aktarılması gereken vergi miktarından daha azını iletme suretiyle aracı kanallar elinde artı ürün ve artı değer birikmesini sağlamıştır.

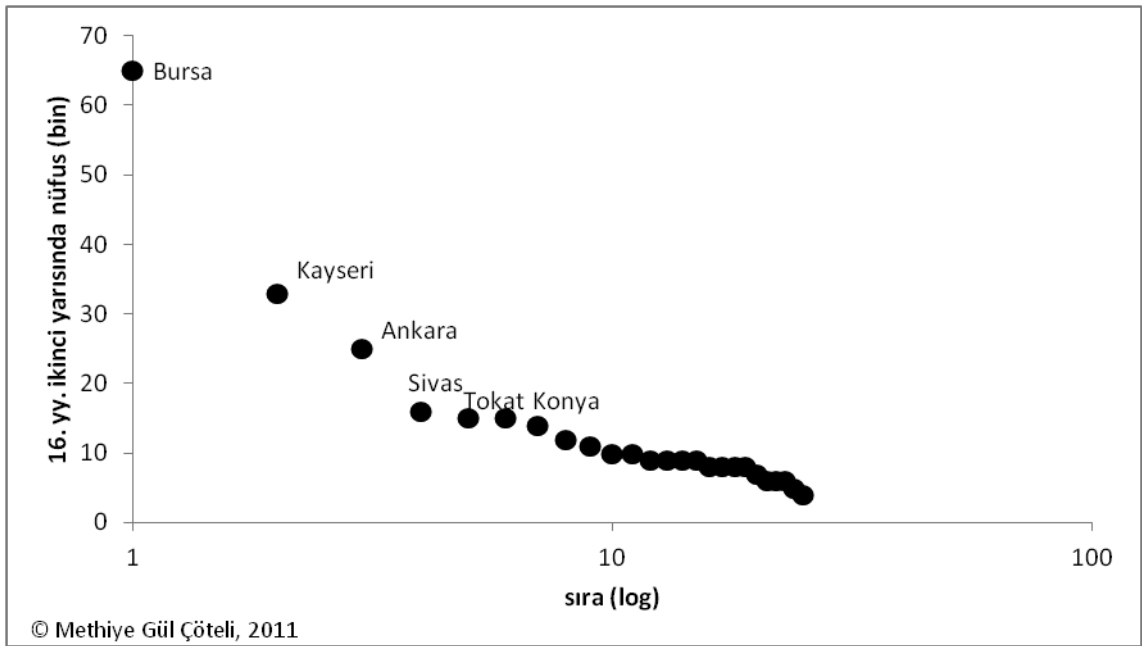
3.3 Demografik Yapı

İmparatorluk döneminde sanayileşmeden bahsetmek büyük ölçüde mümkün olmasa da demografik göstergelerde sanayi öncesi toplumundan sanayi toplumuna geçen toplumların niteliklerine benzerlikler içerdiği ortaya konulmuştur (Erder [407]). Demografik yapının sanayi öncesi toplumundan sanayi toplumuna veya sanayi sonrası

toplumuna geçiş evresinde olduğunun belirleyicisi olan özellik doğum ve ölüm oranlarıdır. Demografik yapı geçiş evresinde toplumlarda ölüm oranlarından yüksek olan doğum oranlarına bağlı olarak sürekli bir nüfus artışı özelliğine sahiptir (Caldwell [408], Erder [409]). Sanayi ncesi toplumlarının çok azında %10'dan fazla kentsel nüfus görülür. Kentsel nüfus oranında sürekli bir artışın varlığı toplumda sanayi öncesi niteliklerin kaybolmaya ve sanayi toplumu niteliklerinin ortaya çıkmaya bağlamasına bir gösterge olarak kabul edilir [407]. Kentsel nüfusun büyüklük ve mekânsal dağılımını etkileyen sosyo-ekonomik parametreler: stok, akım ve denetim st bağlıkları altında toplanabilir. Bunlar bölgenin doğal yapısı, ulaşım ağı, sosyal–idari örgütlenme neticesinde artı ürünün denetim biçimi, yerleşme sistemindeki pazarlar kademelenmesi ve ticaret ilişkileri ile alt bölge yerleşme sistemini dünya sistemine eklemlenme noktasında iş gören ithalat ve ihracat bağlantıları ağda yeralan düğüm noktalarında nüfus yığılmaları olmakla birlikte kentsel yerleşmelerin gelişmesine neden olarak tanımlanır [407].

19. yüzyıl öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun kesin nüfus bilgilerine bir başka deyişle cinsiyetlerine, yaşlarına ve milliyetlerine göre ayrıntılı bir nüfus sayımına sahip değiliz. Ancak 15. yüzyıldan itibaren zaman zaman yazılan tapu tahrir defterlerinden tahmini bir nüfus bilgisi elde edilebilmektedir. Tapu tahrir defterlerinin Osmanlı hazinesine aktarılacak vergi miktarının düzenlenmesi husunda bilgiler içermesi istenildiğinden yalnızca vergi vermekle yükümlü olan nüfus hakkında bilgiler ihtiva eder. Dolayısıyla defterlerde temel birim hane olup hane halkı reisleri ile vergilendirilebilir ergin erkek nüfus kaydedilirken, onların bakmakla yükümlü oldukları kadınlar ve çocuklar kapsam dışında bırakılır. Evli yetişkin erkek, kocası ölmüş fakat haneyi geçindiren dul kadın ve bekr yetişkin erkek vergi ödemekle yükümlü olanlar arasında sayılırlar (Ataman [410]). Her erkek nüfus vergi vermekle yükümlü kabul edilmez. Bunlar arasında vergi yükümlülüğü kaldırılan buna mukabil örneğin dağlık bölgelerde, geçitlerde askeri yolların korunması gibi bir başka iş yapmakla mükellef kılınabilinen gruplar da bulunabilir. Bu durumda tahrir defterlerinden bu grubun büyüklüğüne dair bilgi verilmeyebilir. Tapu tahrir defterlerinde vergiye tabi temel birim olan hanenin büyüklüğüne dair kesin bir ifade bulunmamaktadır. Yalnızca

avarızhanesinin (3 ile 15 hane arasında) büyüklüğe dair bir tespit mevcuttur (Barkan ve Ayverdi [411]). Bir diğer önemli konu tapu tahrir defterlerinde vergilendirme dışında tutulan askeri ve evkaf gibi gruplardır. Pamuk bir bölgedeki askeri ve evkaf gruplarının 1/3'e tekabül ettiğini, Cook ise evkaf gruplarının %10–15 arasında bir büyüklük oluşturabileceğini tahmin etmektedir (Pamuk [412], Cook [413]). Yerleşme nüfuslarının hesaplamalarında en yaygın method olarak kullanılan “hane çarpanı (hane multiplier)” Barkan’a göre her hane için 5 rakamı olmakla birlikte askeri ve ulema - dini zümre için kabul edilen vergi dışı nüfus oranı % 10’dur (Barkan [414]). Erder’in kullandığı yöntemde ise 3 ya da 4 rakamı erkek nüfus çarpanı kullanılarak toplam nüfus tahmini yapılabilmektedir (Erder [409]). Buna karşın yine de tahrir defterlerinde yeralan vergi veren nüfus bilgisi yanılma payı olmakla birlikte bir bölgenin, yörenin ya da kentin nüfus tahmininin yapılmasında kullanılabilir. Nüfus tahmini yapılabilecek veriyi 15. yüzyıldan itibaren yazılan defterler içerir (Erder ve Faroqhi [415]).



Şekil 3.14 Bazı Anadolu kentlerinin 16. yüzyılın ikinci yarısında tahmini nüfusları¹

¹ Bu grafikte 16. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu kentlerinin tahmini nüfusları farklı kaynaklardan derlenerek kullanılmıştır. Bkz. Barkan, Ö. L., (1951-1953). “Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi”, Türkiyat Mecmuası, 10:1-27. Faroqhi, S., (1994). Osmanlı’da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650, Çeviren: Kalaycıoğlu, N., Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 376. Behar, C., (1996). Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye’nin Nüfusu 1500 - 1927, c.2, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Tarihi İstatistikler Serisi, Ankara, 4-7. Barkan kent nüfuslarını tahmin ederken hane büyüklüğünün 5 kişi olduğu varsayımından yola çıkarak tahrir

16. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Akdeniz ülkelerinde belirgin bir nüfus artışı gözlenir. 16. yüzyılın ikinci yarısında İmparatorluğun en yoğun nüfusunu barındıran İstanbul ile birlikte Anadolu kentlerinin tahmini nüfuslarının dağılımı Şekil 3.14'de gösterilmiştir. Faroqhi'nin ortaya koyduğu 1550 – 1600 yılları arasında İmparatorluk sınırları içerisindeki Anadolu kentlerinin bir bölümünde vergi ödemekle yükümlü erkek nüfus verilerinden yola çıkarak 700.000 nüfuslu İmparatorluk başkentine karşın Anadolu'da Bursa 64.000-65.000 kişi, Kayseri 30.000-33.000 kişi, Ankara 25.000 kişi, Sivas 15.000-16.000 kişi, Tokat ve Konya 13.000-15.000 kişi, Maraş 13.000-14.000 kişi nüfusları ile öne çıkmaktadır [15, 416]. Burada bac-ı pazar vergisi ödeyen ve 400'den fazla nefer barındıran yerleşmeler şehir olarak tanımlanmıştır (Barkan [417]).

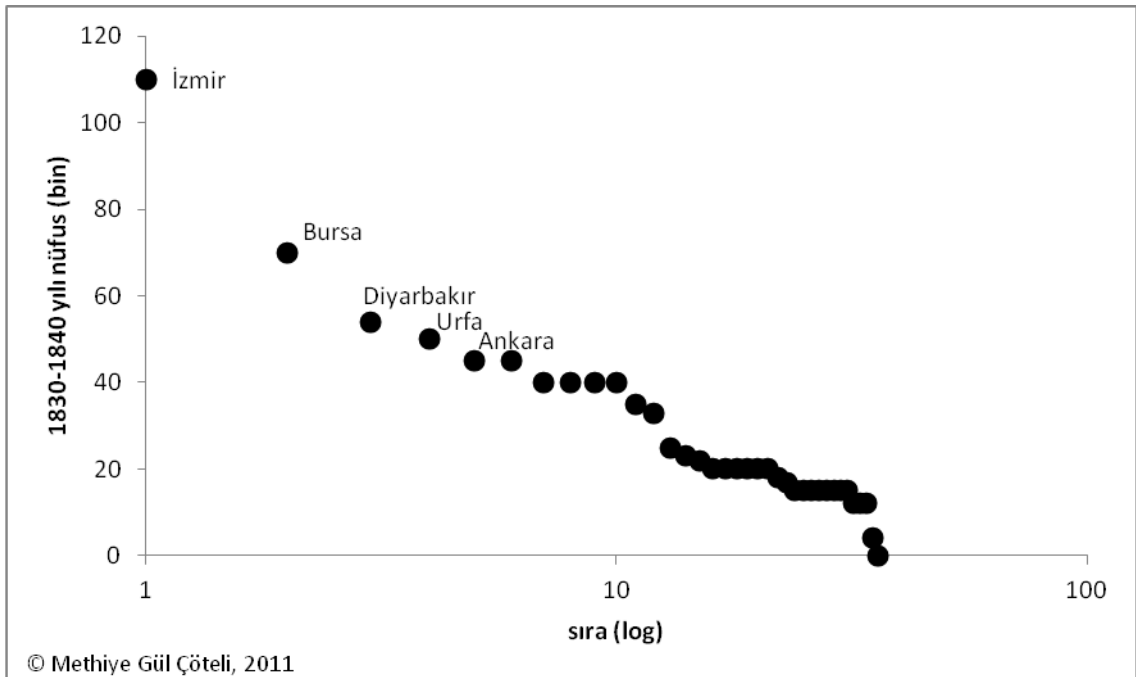
16. yüzyıldan sonraki dönemde ekonomik refah dönemi yerini kargaşa ve isyanlara; Celâli İsyanlarına bırakmıştır. Bu dönemden itibaren 19. yüzyıla değin tüm Anadolu nüfusunda bir düşüş görülür. Bu dönemde kırsal yerleşmelerde nüfus kayıplarına karşın kentsel alanlarda nüfus artışlarına rastlanır. Kırsal nüfus kaybını Erder, savaş döneminde erkek nüfusun azalmasına, sağlık koşullarının kentsel alanlarda iyileşmesine bağlarken, liman şehirleri ile iç kesimde farklı ulaşım biçimlerinin (demiryolu ve kervanyolu) kesiştiği noktalarda ekonomik ve demografik büyümeden bahseder [407]. Bununla birlikte "ticaretin çoğaltan etkisi" ile nüfusun küçük şehirlerde artması sözkonusudur (Aktüre ve Şenyapılı [418]).

19. yüzyıla birlikte çağdaş nüfus sayımları esasına göre İmparatorluğun ilk genel nüfus sayımı 1830/31 yılında gerçekleştirilmiştir (Kara [419]). Bu ilk sayımda üzerinde durulan konu önceki vergi kayıtlarında olduğu gibi yalnızca erkek nüfusun, bir başka ifadeyle askerlik yapabilecek ve vergi yükümlülüğü taşıyabilecek nüfusun tespitinin yapılması olmuştur. Ancak Tanzimat sonrasında sırasıyla 1877/78, 1881/82-1893, 1906/7 ve 1914 yıllarında nüfus sayımları yapılmıştır. Ancak bunlardan 1877/78 Osmanlı – Rus Savaşı sonrasında yapılan nüfus sayımlarının, Kırım savaşı, göçmenlerin

defterlerinde kayıtlı hane sayılarını hane büyüklüğü ile çarpmak suretiyle hesaplamıştır. Faroqhi ise askeri nüfus ile ilgili bilgiler olmaksızın vergi mükellefleri sayısından hareket etmiş ve kentin tahmini nüfusunu iki seçenekli olarak sunmuştur. Dolayısıyla burada kent nüfusu tahminlerine vergiden muaf olan askerler ve onların ailelerini de hesaba katmak gerekmektedir. Ancak söz konusu nüfusun miktarı tahrir defterlerinde belirtilmediği için kesin bir rakam vermek mümkün görünmemektedir.

gelişi, Vilayet Nizamnameleri ile değişen idari sınırlar gibi nüfus bilgilerini değiştirebilen ve sağlıklı bir nüfus sayımını güçleştiren nedenlere bağlı olarak yapılan önceki nüfus sayımlarına oranla daha gerçekçi olduğu üzerinde durulmaktadır (Güler [420]). Zira nüfus sayımının nasıl gerçekleştirileceğine dair yayınlanan nizamnameler ve talimatlar 1881 yılında yürürlüğe girmiştir. Dolayısıyla 19. yüzyılda ancak bu tarihten sonra yapılan sayımlarda sağlıklı bir sonuç beklenebilir. Çizelge 3.8’de ve Şekil 3.15, 3.16, 3.17’de 1830 – 1912 yılları arasında Osmanlı döneminde bazı kentlerin özellikle bugünkü ulus devlet sınırları içerisinde yer alan kentlerin nüfus değerleri gösterilmiş ve büyüklüklerine göre sıralaması yapılmıştır.

Tablo ve ilgili grafiklerde (Şekil 3.15, 3.16) görüleceği gibi 16. yüzyıl kentlerinin büyüklük dağılımından farklılaşarak İstanbul dışında ikinci kademe kent merkezlerinin nüfuslarında da bir artış sezilmektedir. Bu sıralamada İstanbul şehrini başkent olması sebebiyle ve Edirne şehrini Anadolu toprakları dışında yer alması nedeniyle dışarıda tutmak gerekir.



Şekil 3.15 1830 - 1840 yılları Osmanlı kentlerinin nüfus dağılımı

1830 – 1840 yılları nüfuslarına göre (Şekil 3.15) İzmir ve Bursa’dan sonra kademedede yer alan Kayseri, Diyarbakır, Ankara, Tokat, Sivas, Urfa gibi Anadolu kentleri birbirine yakın nüfuslar barındırır.

Çizelge 3.8 1830 – 1912 yılları arasında Anadolu’da kent nüfusu (bin) [257]

Kent	1830 – 1840	*****1890	Artış %	1912	Artış %
İstanbul	*375	900	140,00	1125	25,00
İzmir	**110	200	81,82	300	50,00
Bursa	70	76	8,57	80	5,26
Edirne	100	87	-13,00	83	-4,60
Sivas	40	43	7,50	60	39,53
Urfa	50	55	10,00	30	-45,45
Kayseri	*19 - 40**	72	80,00	50	-30,56
Trabzon	33	35	6,06	50	42,86
Konya	**35	40	14,29	45	12,50
Antep	20	43	115,00	45	4,65
Erzurum	15	39	160,00	43	10,26
Adana	12	30	150,00	42	40,00
Bitlis	15	39	160,00	40	2,56
Manisa	***25	35	40,00	38	8,57
Diyarbakır	54	35	-35,19	38	8,57
Afyon	20	17	-15,00	37	117,65
Ankara	45	28	-37,78	35	25,00
Aydın	40	36	-10,00	35	-2,78
Malatya	12	30	150,00	34	13,33
Tokat	45	30	-33,33	30	0,00
Amasya	22	30	36,36	30	0,00
Antalya	15	25	66,67	39	56,00
Van	20	30	50,00	30	0,00
Antakya	17	24	41,18	30	25,00
Mardin	15	25	66,67	27	8,00
Isparta	18	20	11,11	26	30,00
Erzincan	15	23	53,33	25	8,70
Kasaba	15	23	53,33	25	8,70
Maraş	23	52	126,09	25	-51,92
İzmit	20	25	25,00	25	0,00
Samsun	4	11	175,00	25	127,27
Adapazarı	20	24	20,00	25	4,17
Burdur	15	27	80,00	23	-14,81
Kütahya	40	22	-45,00	22	0,00
Tekirdağ	15	20	33,33	22	10,00
Harput	20	20	0,00	20	0,00
Kastamonu	12	16	33,33	20	25,00
Balıkesir	15	13	-13,33	20	53,85
Mersin	****	9		20	122,22

Tabloda yeralan nüfus bilgileri İssawi'den alınarak artış miktarı % olarak hesaplanmıştır.

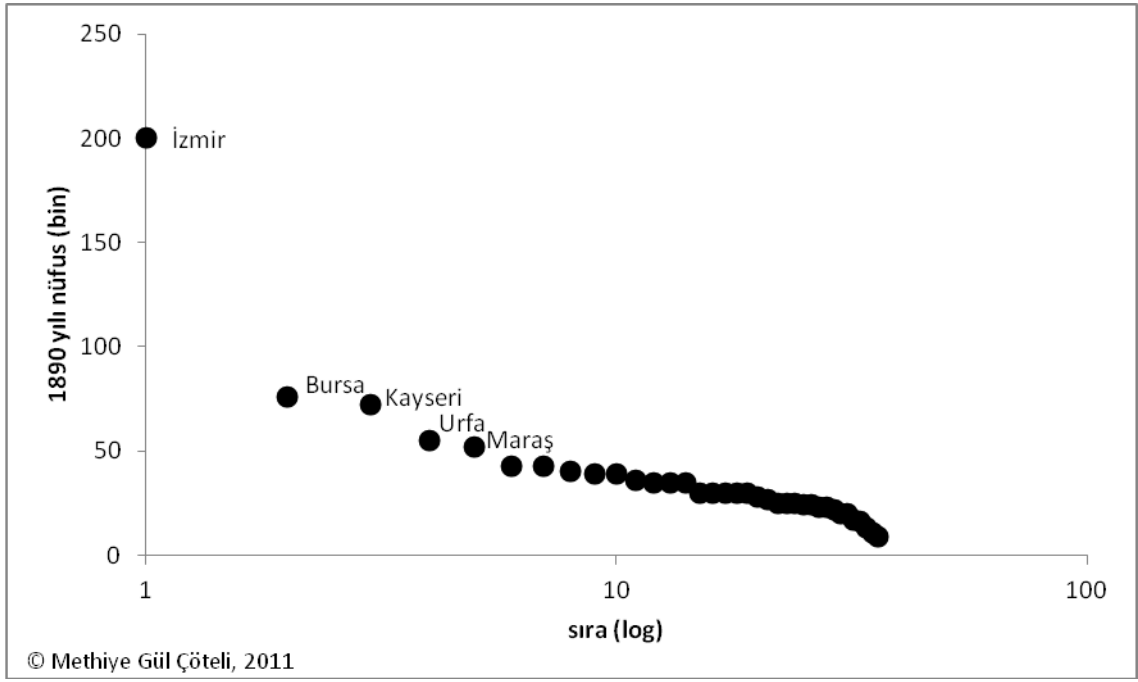
* Encyclopaedia of Islam'da,

** Vronchenco'da,

*** İslam Ansiklopedisi'nde verilen bilgiler kullanılmıştır.

**** İssawi, Mersin şehri'nin 1832 yılında kurulduğunu belirtmektedir.

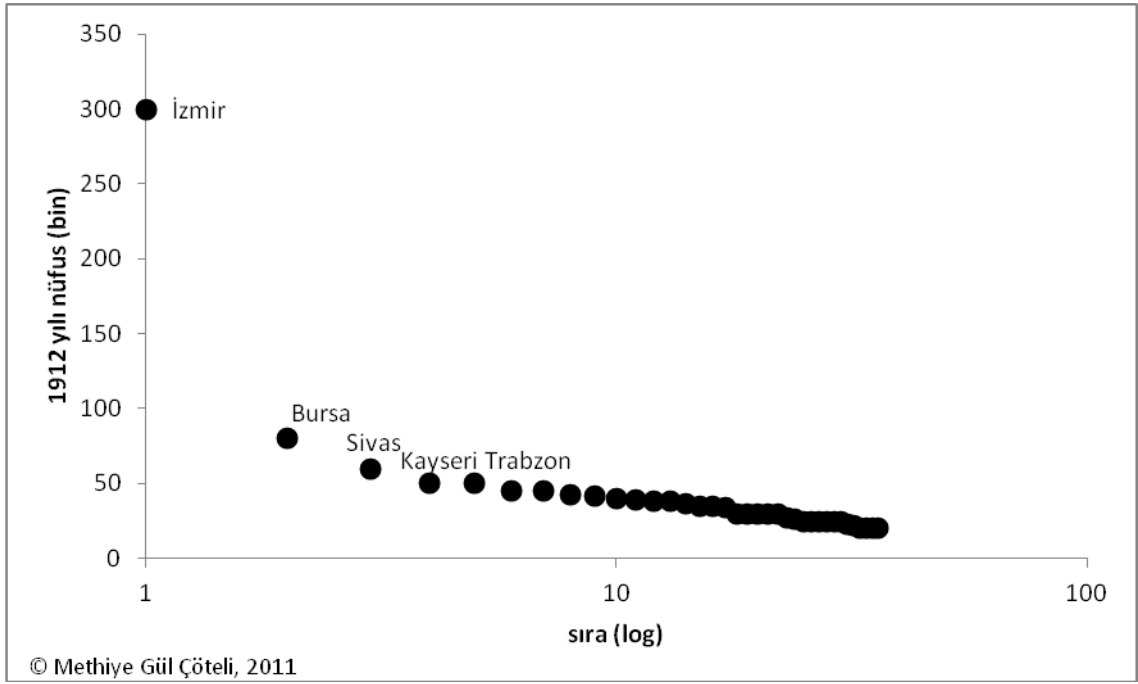
***** Vital Cuinet, La Turquie D'Asie Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de Chaque Province de L'Asie Mineure, C.IV, Paris, 1890-95.



Şekil 3.16 1890 yılı Osmanlı kentlerinin nüfus dağılımı

1890 yılı verilerine bakıldığında (Şekil 3.16) ise İzmir ve Bursa'dan sonra üçüncü kademedeki Kayseri kenti yer alırken Diyarbakır ve Ankara kentlerinin nüfusları azalmış ve Antep, Erzurum, Adana, Bitlis, Malatya, Maraş ve Samsun kentlerinde %100'ün üzerinde nüfus artışı yaşanmıştır. Leila Erder'in günümüz Türkiye Cumhuriyeti siyasi sınırlarını esas alarak ve başkent İstanbul'u dâhil ederek 19. yüzyılda Anadolu kentlerinde nüfusun mekânsal dağılımı gerçekleştirdiği çalışmada [407], İstanbul'dan sonra önemli nüfus yığılmalarının yaşandığı kentler arasında İzmir, Bursa, Edirne, Kayseri, Maraş, Urfa, Antep, Konya, Ankara, Erzurum, Trabzon ve Van yerleşmeleri dikkat çekmektedir (Şekil 3.16).

1917 yılı nüfuslarına bakıldığında sahip olduğu yüksek nüfus itibarıyla Anadolu'da tek hâkim kent konumunda İzmir kenti sıralamada en üst konumda kalır. Anadolu'nun diğer kentleri ise Şekil 3.17'de görüldüğü gibi birbirine yakın nüfusları ile grafiğin ucunda sıralanmıştır.



Şekil 3.17 1912 yılı Anadolu’da bazı kentlerin nüfus dağılımı

Leila Erder’in hesaplamalarına göre kentsel nüfus oranları 16. yüzyılda %10’dan biraz az; 19. yüzyılda ekonomik gelişmeye bağlı olarak %25’e yükselmiştir [407]. 19. yüzyılın nüfus artışında dikkat edilmesi gereken husus; 1853 ile 1900 yılları arasında toprak kayıplarına bağlı olarak Balkanlar’dan, Kafkasya ve Kırım’dan Anadolu topraklarına 3.210.000 kişinin göç ettiği ve bunun ise yalnızca denizyolu ile gelen yani resmi olarak sayılanlar olduğudur (Karpas [421]). 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun Balkanlar ve Anadolu’da yerleşen nüfusu Çizelge 3.9’da gösterilmiştir.

Çizelge 3.9 1820 – 1914 Yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’nun nüfusu [256], [365]

Tarih	Balkanlar	Anadolu	Toplam
1820-1840	9.2		
1831	10.7		
1844-1856	15.5	10.7	35.4
1867	18.5	12.8	40,0 *
1870'ler	10.0		
1872-1874	14.8	9.4	20.0
1884	4.8	9.8	19.0
1890'lar	6.3		
1894			27.0
1897	5.6	11.4	29.0
1906			21.0
1914	1.9	12.5	21.0

* Mısır dahil

3.4 Siyasal ve İdari Yapılanma

Osmanlı İmparatorluğu siyasi bakımdan 1525-1571 yılları arasında bir dünya imparatorluğu rolüne sahip olmuştur. Ancak 1571 tarihinde “Kutsal Liga”ya karşı yaptığı büyük deniz savaşını (İnebahtı - Lepanto) kaybetmesi ile siyasal açıdan elde ettiği hegemonyanın sarsıldığı tarih olarak kabul etmek gerekir. 1571-1572 döneminde donanmanın yeniden inşası için yapılan harcamaların bundan on yıl sonra başgösteren malî bunalımın temelini oluşturduğuna inanılmaktadır (Mantran [422]). Ancak 16. yüzyılda hala Akdeniz’deki en büyük siyasal ve ekonomik güç olan imparatorluk 17. yüzyılın başında bu gücü korurken Doğu Avrupa’ya, Küçük Asya’ya, Yakın Doğu’ya, Cezayir’den Suriye’ye kadar uzanan Akdeniz kıyılarına hâkimdir [422]. Buna rağmen İmparatorluk içinde isyanlar, mali bunalımlar giderek artmaktadır. Yüzyılın sonunda 1683 Viyana seferinin başarısızlığı ve 1699 Karlofça Antlaşması Akdeniz’deki Osmanlı gücünün ciddiyetini siyasal düzlemde tartışılır hale getirmiştir. Mantran’a göre 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı egemenliğinin ortadan kalktığı ve Avrupalı güçlerin bu durumun bilincine vardığı söylenebilir [422].

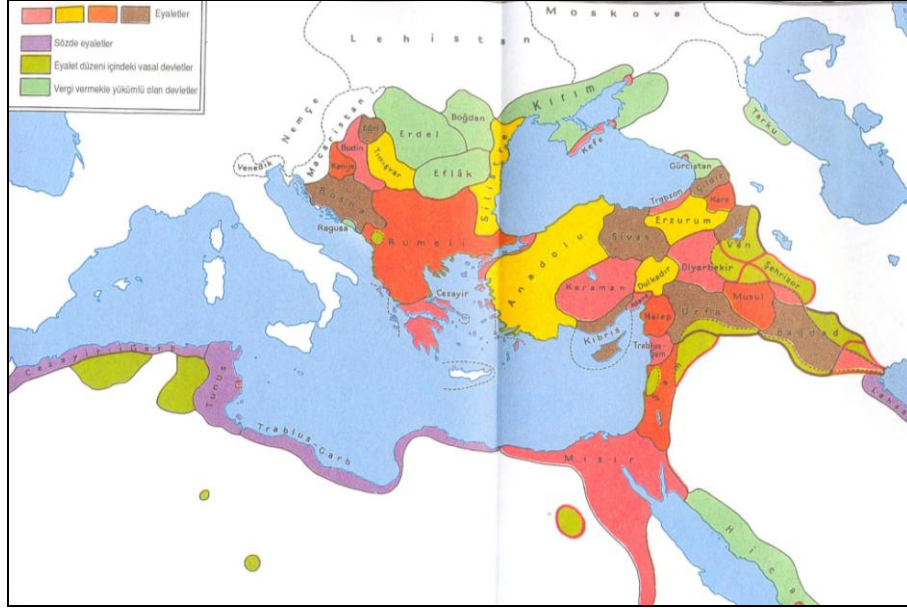
18. yüzyılda Avusturya ve Rusya Balkalar ve Akdeniz bölgesinde yayılmacı bir politika gütmektedir. Rus askeri birlikleri bir yandan Tuna’yı geçerken, diğer yandan Çeşme’ye dayanmıştır. Bu tehdite karşın 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması’nın imzalanmasına rağmen, barış 1778 yılında yeniden yerini savaşa bırakmıştır. Ruslar’ın Avusturya ile ittifakı neticesinde Avusturya güçleri Tuna’yı geçmiş, Ruslar ise kuzey Karadeniz kıyılarını ele geçirmiştir. Savaş sonunda Avusturya ile 1791 yılında Zıştovi ve Rusya ile 1792 yılında Yaş Antlaşmaları imza edilmiştir. 18. yüzyılda Fransızlar Napolyon’un ordularıyla Mısır’ı işgal ettiyse de 1801 yılında Mısır’dan geri çekilmeye başlamıştır.

18. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nun içinde bulunduğu dış siyasal ortam savaşlar ve kayıplar ikilisini izlerken, iç siyasi yapının durgun olduğu söylenememektedir. Bu dönem valilik, mütesellimlik gibi üst düzey yönetici görevlerini ellerine geçirmeleri sebebiyle hem ekonomik hem siyasi güç kazanan yerel güçlerin, nüfuzlu ailelerin, merkezi otoriteye karşı zaman zaman ayaklandığı “âyânlar dönemi”dir. Hem Osmanlı

merkez teşkilatının askeri ve dini bürokratları hem taşradaki tüccar, âyân ve eşrafın servet biriktirmeleri ve bu serveti korumaları denetlenmesine rağmen bundan geri durmamışlardır. Âyân ve eşraf taşradaki egemenliklerini ve servetlerini devamlı kılabilmek için daha fazla pazara yönelik üretim yapmanın arayışında olmuştur. Bu dönemde yerel yöneticilerin toplamakla yükümlü oldukları iltizam bedellerinin toplanamaması sonucu hazine gelirleri azalmıştır. 1808 tarihinde imzalanan “Sened-i İttifak” ile merkez ile taşradaki yerel güçler arasında karşılıklı bir dayanışma ve mutabakata yönelik kararlar alınmıştır (Reyhan [423]).

18. ve 19. yüzyılda meydana gelen toprak kayıpları aynı zamanda Osmanlı madenî, zirâî ve sınaî kaynaklarının kaybı İmparatorluk mali yapısını etkileyici nitelik taşır. Toprak kayıpları Osmanlı askeri güçlerinin yeniden yapılanması gerektiği sonucunu çıkarmış ve böylece 1826 yılında Yeniçeri Ocağı lağvedilmiştir. Yeniçeri ocağının ortadan kalkması loncaların elde ettikleri inhisarları tehlikeye sokmuştur. 1826 tarihinden itibaren merkezileşme ve batılılaşma politikaları benimsenmiştir. Böylece 1839 Tanzimat Fermanı, 1856 Islahat Fermanı ve 1876 Anayasası bu politikanın en görünür yüzüdür. 1838 Balta Limanı Anlaşmasının imzalanması ise serbest ticaret ilkesinin uygulanmasını meşrulaştıran bir muahede olmakla birlikte loncaların inhisarlarının kaldırılması ve Avrupalı yabancı tüccarların Osmanlı topraklarında kolayca ve yüksek gümrük resimleri ödemeden ticaret yapmasına yol açmıştır. Savaş sonrasında Balkanlar’da ve Kafkasya’da toprak kayıpları gerçekleşmiştir. 1911-1913 yılları arasında İmparatorluğun Avrupa’daki toprakları elden çıkmıştır. Osmanlı devletinin yabancı devletlere borçlanması ve 1870’li yıllardaki mali buhran 1881 yılında Düyun-u Umumiye’nin kuruluşunda etkili olmuştur. 1876-1878 yılları Osmanlı Rus Savaş dönemidir.

Tanzimat öncesinde imparatorluk idari yapılanmasında temel birim eyalet sistemi olarak ortaya çıkar. Bu sistem içerisinde aşağıdan yukarıya doğru bir sıralamada köy, kaza, sancak ve beylerbeylik ayrımlarına rastlanır (Çadircı [54]). 1848 yılında bazı eyaletlerin sınırları değiştirilmiştir. Buna göre 1864 yılında önemli değişiklikleri içeren bir Vilayet Nizamnamesi yayınlanmıştır [54]. Dolayısıyla eyalet sistemi yerine vilayet sistemi getirilmiştir.



Şekil 3.18 1609 yılında [424]



Şekil 3.19 XIX. yüzyılda Osmanlı eyaletleri [235]

3.5 Toplumsal Yapı

Osmanlı İmparatorluğu'nun toplumsal yapısında tüccar, zanaatkâr ve köylü sınıfını artı ürünü üreten sınıflar arasında ele almak gerekir. Bunlar arasında tüccarlar sınıfı birinci elden üretim yapmamalarına karşın üretimin pazarda değerlendirilmesine katkıda bulunmaları ve artı değeri yaratmaları nedeniyle zikredilmelidir. McNeil tüccarların

yalnızca ticari emtianın taşınmasında değil aynı zamanda insan yaşamında iletişim ve enformasyon ilişkilerinin kurulmasında oynadığı temel aracı rolünü şöyle açıklar [425]:

“Tacirler, askerler, misyonerler insan ilişkilerinin kurulmasında, yabancı halkların birbirine bağlanmasında ve enformasyon taşınmasında etkili olmuşlardır... lüks mallar ve stratejik ... ürünler genellikle tacirler tarafından dağıtılırdı ve uzaklardan getirilirdi. Tacirler seyahat ettikçe ve mesleklerinin potansiyel getirisi ve riskleri konusunda enformasyon alışverişinde bulundukça genişleyen bir pazarın oluşması sağlandı. Genişleyen pazar ise, uzak mesafeli ticaretin fiziksel hacminin görece küçük olduğu eskiçağlarda bile, zengin merkezler ve bunlara bağımlı çevreler oluşturdu”.

İmparatorluğun 19. yüzyılda yaşadığı değişimler toplumsal yapıdaki yansımaları ile birlikte değerlendirilmelidir. 19. yüzyılda dış ticaret hacmindeki artışa rağmen bölgelerarası ticaretin varlığını yüksek oranda sürdürebilmesine bağlı olarak ticaret faaliyetlerini organize eden ve yönlendiren Osmanlı tüccar topluluğunun yanısıra 18. yüzyıl sonu ve 19 yüzyılın başında yabancı elçiliklerde Osmanlı gayrimüslim tebaasından seçilmiş tercümanların istihdam edildiği görülmektedir (Bağış [298]).

Osmanlı İmparatorluğu’nda yer alan elçiliklerde ve konsolosluklarda yöneticiler ve yerel halk ile kurulan ilişkilerde tercüman ve daha sonraki yıllarda beratlı tercüman olarak çalıştırılmak üzere Osmanlı Hristiyan reayasının kullanılması konusu yapılan anlaşmalarda izne bağlanmıştır [298]. Bu sayede tercümanlar çalıştıkları yabancı devletin tüccarlarına ve misyoner gruplarına bağışlanan kapitülasyonlardan yararlanma hakkına kavuşmuş, aynı zamanda vergilerden –özellikle de dış ticaret alanındaki gümrük resimlerinden– anlaşmalarca belirlenen miktarlarda muaf tutulmakla birlikte reayanın yükümlülüklerinden de kaçmıştır. Dolayısıyla beratlı tercüman olma noktasında dil bilmeyen kişilerin de dâhil olması bu imtiyazın sömürülmesine yol açmıştır. Anlaşmalarda tercümanların hizmetlerine karşılık başka bir mahalde yerleşmeleri, esnaf veya tüccar faaliyetlerinde bulunmaları, kocabaşı ve mültezim gibi işlerle meşgul olmaları yasaklanmıştır (Karal [426]). Ancak tercümanlara ve beratlı tercümanlara tanınan imtiyazlar her türlü vergiye tabi olan öteki Osmanlı tüccarları açısından ticari faaliyetlerde haksız rekabet ortamını hazırlamıştır. Bu ortamı Osmanlı Müslüman tüccarının ötekileşmesi olarak kavramsallaştırmak mümkündür. Bu eşitsizliği dengelemek maksadıyla III. Selim Avrupa ile ticaret yapan tüm tüccarlara yabancı

tüccarlara verilen ayrıcalıkları tanımasına karşın, beklenen sonuç ortaya çıkmamıştır (Bağış [298]).

3.6 Kurumsal Yapı

Osmanlı İmparatorluğu'nun mali, askeri, toprak, hukuk vb. kurumlarının bütünü tartışmak yerine ağırlıklı olarak ekonomik kurumlar üzerine yoğunlaşmak gerekir¹. Bunlar arasında öncelikle ve özellikle tımar, iltizam ve malikâne sistemine yer verilecektir. 15. ve 16. yüzyıllarda vergi gelirlerinin en büyük bölümünün toplanmasında Tımar sistemi kullanılırken az bir bölümü iltizam sistemi ile tahsil edilmiştir. Klasik Osmanlı döneminin en önemli kurumlarından biri olan Tımar Sistemi, Çift-hane sistemi ile yakından ilişkilidir. Buna göre kendisine tımar tahsisi yapılan sipahi, sınırları belirli bir arazinin devlet tarafından belirlenen vergisini kendi maaşı ile sefer zamanında orduya katılacak belirli sayıda askerin eğitime ve beslenmesine harcamak suretiyle köylüden (tarımsal üreticilerden) yerelde ve aynî olarak tahsil etmektedir. Sipahinin tarım toprağı üzerindeki denetim hakkı toprağın köylüler tarafından işlenmesini sağlamak ve kişiden kişiye devrinde hukuk kurallarının uygulandığını denetlemekten oluşur. Bu dönemde sipahinin yerelde tahsil ettiği vergi geliri yine yerelde harcanır. Zira sipahinin aynı olarak elde ettiği vergi geliri yine yerel pazarda satışa sunulur. Dolayısıyla Osmanlı hazinesine bir vergi geliri akışı olmadığı gibi hazineden yerele aktarılacak bir bütçeden bahsetmek mümkün değildir. Böylece tımar sistemi sayesinde hem askeri hem mali hem de toprak düzeni açısından bir organizasyon sözkonusudur. Ortaylı'ya göre Osmanlı İmparatorluğu'nda tımar sisteminin teşekkülünü geleneksel devletin yatay hiyerarşik sistemde anında etkin uygulamalar ve tedbirler alma kabiliyetinin zayıf olması nedenine bağlar. Ayrıca Osmanlı bürokratik örgütlenme sisteminin toplumun sahip olduğu teknolojik yapı ile ilişkili olduğu görülmektedir (Ortaylı [313]).

Ancak 16. yüzyılda savaş teknolojisindeki değişimler neticesinde daimi ve büyük orduların kurulması ihtiyacı ile devlet maliyesindeki finansal darboğaz neticesinde

¹ Bunlar arasında 18. yüzyıldan sonra uygulanan “esham” ve 1840'dan itibaren “kaime” uygulamalarına bu alt başlık kapsamını aşması nedeniyle yer verilmemiştir.

tarımsal artı ürünün/değerin daha büyük bir bölümünün merkezde toplanması yönündeki gereksinim, tımar sisteminin askeri ve mali bir sistem olarak gözden düşmesine neden olmuştur.

Halbuki, iltizam sistemi hazineye yapılan nakdi ödemeler nedeniyle, mali yapıda yaşanan bozulmanın bertaraf edilmesinde daha fazla kullanılabilir bir düzen olarak belirmiştir. 17. yüzyılda iltizam kontratlarının süreleri uzun vadeli süreler için verilmeye başlanmıştır (İnalçık [316]). İltizam sisteminde vezirler, yüksek düzey bürokratlar gibi sermaye sahibi bireyler açılan müzayedelerde belirli bir bölgenin ya da ekonomik bir kaynağın (mukataa adı verilen birimlerin) vergilerini toplama imtiyazını satın alması karşılığında Osmanlı hazinesine peşin ve nakit ödeme yapmaktadır. İsteyen her toplumsal kesimden insanın müzayedelere katılamadığı gibi, sermaye sahiplerinin müzayedelerde giderek artan oranda peşin talep edilen fiyatların karşılanabilmesi açısından güçlü bir finans desteği sağlayan “sarraflar” ile çalışması sözkonusudur (Pamuk [309]).

Tımar sisteminde aynı olarak toplanan verginin pazarda paraya çevrilmesi işini üstlenmiş olan sipahi askerleri iken, iltizam sisteminde vergi toplama imtiyazını satın alan mültezimler ve onların yereldeki yardımcıları olan ikincil mültezimler ele almıştır. Ancak çift resmi gibi nakit vergiler terk edilerek kırsal nüfustan vergiler aynı olarak tahsil edilmeye başlanmıştır (Pamuk [427]). Osmanlı İmparatorluğu iltizam sistemini ilkin bir yıllık gibi kısa vadeli süreler için verirken, 17.yüzyılda imtiyaz hakkını üç - beş yıl veya ömür boyu vermek suretiyle mali açıdan iç borçlanma olarak adlandırılan bir uygulamayı gerçekleştirmektedir. Böylece bankacılık sisteminin henüz yerleşmediği Osmanlı İmparatorluğu’nda 16. yüzyılın ikinci yarısında yüksek düzeyli yönetici sınıftan temin edilen iç borçlar, iltizam sisteminin uygulamasının yaygınlaşmasıyla mültezimlerden alınmaya yüz tutmuştur. Böylece İmparatorluk yakın ve orta vadede gerçekleştireceği gelirlerine karşılık büyük bir bölümü savaşların finansmanında kullanılacak peşin paranın hazineye girişini sağlamıştır.

Mültezimler iltizam sistemi ile kazandıkları mukataaların gelirlerini yeniden ellerinde tutmak ve devletin talebine gerektiğinde cevap verebilmek maksadıyla girişimciler ile iş

ortaklığına gitmiştir. Bu girişimciler vergi toplama sürecinde vergi birimini parçalara bölerek taşeronlara devredilmesi organizasyonundan ve örgütlenmesinden sorumlu kimselerdir. Mukataaların parçalara bölünerek taşeronlara aktarılması konusunda örnekler çoğunluktadır (Çızakça [428]). 17. yüzyılda iltizam kontratlarının denetiminin kaybedilmesi neticesinde kontrat süresini aşan bununla birlikte müzayede fiyatı değişmeden kalan mukataalardan hazineye aktarılan gelirler ile devletin müzayede yoluyla yarattığı rekabetçi ortam zayıflamıştır. 1695 yılında iltizam sisteminde belirli ve sınırlı süre için verilen vergi toplama işi, malikâne sisteminin uygulanmaya başlanması ile ömür boyunca bireylere tahsis edilmeye başlanmıştır (Genç [403, 429]). Ancak beklenildiği üzere malikâne sistemi devletin eline geçen vergi geliri miktarını arttırmadığı gibi, tam tersine malikâne sahibinin ölümü sonrasında yeniden devlet denetimine alınmasında zorluk yaşanması nedeniyle vergi gelirini azaltmıştır [429].

Malikâne sisteminde vergi gelirinden elde edilen kazanç imtiyaz sahibi malikâneci ve onu mali açıdan destekleyen sarraf ile vergilendirme sürecinde vergiyi kaynağından toplayan yerel güçler arasında bölünmektedir [427]. Malikâne sisteminde etkinliği sözkonusu olan İstanbul sarraflarının yanısıra taşralı pek çok sarraf ticaret ve loncaların kredi gereksinimini karşılamakla birlikte vergi toplama sürecinde de finansman sağlamaktadır (Şahiner [430]). Gayrimüslim sarraflar mensubu oldukları cemaatlerinin vasıtasıyla, Avrupa ticaret ve finans ağlarıyla önemli bağlar geliştirmişlerdir [427]. Yahudi sarraflarının 16. yüzyıldan sonra kredi, finans ve ticaret alanında etkinliği düşerken, Rum ve Ermeni sarrafların itibarı yükselmiştir. 17. yüzyılın sonunda ise sarrafların bir lonca çevresinde teşkilatlanmalarını Haliç'ten Galata'ya taşınmaları izlenmiştir [430] 1760'lardan itibaren mali durumdaki bunalım sürecinde Galata bankerleri olarak adlandırılan bu sarraflar devlete borç vermekle birlikte, Avrupa finans ağlarındaki ilişkileri sayesinde devlete borç verilmesini sağlamıştır.

3.7 Bölüm Sonucu

Bu bölümünde 19. yüzyıl dünya sistemine eklemlenme döneminde ekonomik, demografik, siyasal, toplumsal, kurumsal ve teknolojik yapıda imparatorluğun değişim ve yapılanma biçimleri irdelenmiştir. 1550-1650 ve 1830-1900 yılları arasında Osmanlı

İmparatorluğu dünya–sisteminde yer almıştır. İmparatorluğun bir bütün olarak sisteme eklemlenmesi yerine farklı dönem ve bölgelerde özgül dönüşüm örüntüleri ile sisteme bağlanabildiği görülmektedir. Özgül dönüşüm örüntüleri ticaret bağlantı kanalları boyunca dolaşan ve küresel ekonomide aranan ekonomik sektörün görece önemli ve stratejik bir maddesel ürünün çevresinde gelişmektedir. Dünya-sistemine eklemlenme noktasında uluslararası ticaretin ve ulaşım altyapısının (demiryolu ve liman) gelişmişliği ve pazara yönelik tek tip ürün üretimi yapan büyük ölçekli tarımsal işletmelerin üzerinde dikkat toplanmaktadır.

1571 yılındaki büyük deniz savaşının yarattığı ekonomik bunalıma rağmen 16. yüzyılda hala Akdeniz’deki en büyük siyasal ve ekonomik güç olan Osmanlı İmparatorluğu 17. yüzyılın başında gücünü korurken Doğu Avrupa’ya, Küçük Asya’ya, Yakın Doğu’ya, Cezayir’den Suriye’ye kadar uzanan Akdeniz kıyılarına hâkimdir. İmparatorluğun 16. yüzyılın sonuna kadar ekonomik faaliyetlerde malların üretim ile dağıtımını düzenlemek için müdahalelerde (kentlerde yaşayan nüfusa iâşe tedarik edilmesi, toprağın belli bir zümre elinde toplanmasının engellenmesi gibi) bulunmasıyla köylü-tüccar-devlet arasındaki artı değer transferi organize edilmektedir. 16. yüzyılda mübadele ilişkileri sınırları belli bölgesel ekonomiler örüntüsüne yol açmaktadır. Bir bölgede üretilmeyen malların, hammaddenin temini merkezi yönetimin denetimi altında iş yapma imtiyazına sahip tüccarlarca sağlanmaktadır. Ticaret sektöründeki müdahaleler ile tarımsal artı ürünün kentlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere belirlenen pazarlara yönelmesi sağlanmakta, karmaşık bir ticaret ve pazar örgütlenmesi merkezi yönetim tarafından planlanmaktadır. Dolayısıyla imparatorluk artı değerın yaratılmasında, biriktirilmesinde ve yerleşmeler arasında aktarılmasında tek hegemonik güç olarak görünmektedir.

İmalât faaliyetlerinin işleyişi yalnızca üretimin gerçekleştirilmesi ile sınırlı kalmamış, aynı zamanda üretimin organizasyonunu ve ürünün hinterlanda pazarlanması faaliyetlerini de beraberinde gerektirmiştir. Osmanlı tüccar topluluğu, özellikle Kayserili tüccarlar, kurdukları pazarlama ağı ve eve iş verme sistemince organize edilen üretim ağı sayesinde üretim organizasyonlarını düzenlerken, hammaddenin ve benzer bir biçimde imalât maddelerinin bir bölgeden başka bir bölgeye taşınmasında ve pazarlanmasında etkili olmuştur.

Yüksek ve gelişmiş bir teknoloji ile kaliteli ve ucuz üretim mekanizmasının devamlılığını sağlamak adına hammadde ürünlerinin ihracatını zorlaştıran gümrük tarifeleri ve tekeller vasıtasıyla Avrupa’da merkantilist politikalar yükselmiştir. Dolayısıyla devletin üretim ve dağıtım üzerindeki kontrolcü kimliğinin ortaya çıkması istenmiştir. Ancak tam zıt bir biçimde Osmanlı İmparatorluğu’nda ticaret tekellerinin kaldırılması ve serbest ticaret ilkesinin uygulanması için (özellikle İngiliz) yabancı diplomatlar ve tüccarlar gayret göstermiştir.

18. ve 19. yüzyılda meydana gelen toprak kayıpları Osmanlı askeri güçlerinin yeniden yapılanması gerektiği sonucunu çıkarmış ve böylece 1826 yılında Yeniçeri Ocağı lağvedilmiştir. 1826 yılında Yeniçeri Ocağı’nın lağvedilmesi imparatorluğa liberalizm-serbest ticaret ilkesinin rahatlıkla sızmasını, tekellerin kaldırılarak gümrük vergilerinin düşürülmesini ve loncalar sisteminin giderek küçülmesini kolaylaştırmıştır. Bununla birlikte savaş dönemi dışında esnaf ve zanaatkarlık faaliyetleri ile uğraşan ve ordunun pek çok ihtiyacını karşılayan bu kurumun ortadan kaldırılması ordu masraflarını 1826 yılı öncesine oranla yükseltmiş ve savaş ekonomisi imparatorluk hazinesine büyük yükler teşkil eder bir hale dönüşmüştür.

Böyle bir ortamda gerçekleştirilen ticaret anlaşmaları liberalizm politikalarının geçerliliğinin sağlanabilmesi yönünde etkin ve sürdürülebilir bir mekanizma olarak kullanılmıştır. 1838 Balta Limanı Anlaşmasının imzalanması ise serbest ticaret ilkesinin uygulanmasını meşrulaştıran bir muahede olmakla birlikte loncaların inhisarlarının kaldırılması ve Avrupalı yabancı tüccarların Osmanlı topraklarında kolayca ve yüksek gümrük resimleri ödemediği ticaret yapmasına yol açmıştır. 19. yüzyıl boyunca Avrupalı devletlerin Osmanlı İmparatorluğuna uyguladığı gümrük kotaları yüksek kalırken, imparatorluk gümrük vergileri devamlı düşme eğilimi göstermiştir.

16. yüzyılda tarımsal artı ürünün/değerin daha büyük bir bölümünün merkezde toplanması yönündeki gereksinim, tımar sisteminin değiştirilerek iltizam sisteminin doğuşuna neden olmuştur. 17. yüzyılda iltizam kontratlarının denetiminin kaybedilmesi neticesinde gelirler ile devletin müzayede yoluyla yarattığı rekabetçi ortam zayıflamış ve 1695 yılında malikâne sisteminin uygulanmaya başlanması ile devletin eline geçen vergi geliri miktarı artmamıştır.

Osmanlı mali yapısında yaşanan değişmelerin ve fiyat hareketlerinin etkisiyle 19. yüzyılın sonuna doğru ithalat vergileri arttırılırken, ihracat vergilerinde tam tersi bir uygulamaya gidilmesi neticesinde ihracat üreticiler için kârlı bir sektör olarak belirmiştir. Tanzimat sonrasında Osmanlı İmparatorluğu'nda tarıma açılan arazinin artması paralelinde tarımsal faaliyetler ihraca yönelik bir hal alır. Böylece mevat arazinin şenlendirilmesi şeklinde ortaya çıkan çiftçiler artan oranda ticari amaçla üretim yapmaya başlar. Ancak çiftlikler tek bir ihracat ürününün yetiştirilmesine dayalı olmadığı gibi büyük ölçekli tarımsal işletmelerden (plantasyonlardan) küçük birimlerdir. Tımarların önce belli bir süre için (mukataa) daha sonra ömür boyu (malikâne) mültezimlere verilmesi çiftliklerin doğuşunda ve 18. yüzyılda yerel hanedanların yükselişinde başlıca rol oynar. 19 yüzyılda tarımsal ürünlerin ticarileşmesinde artan eğilim ile mültezimler köylüden daha çok vergi almak ya da devlete aktarılması gereken vergi miktarından daha azını iletmek suretiyle aracı kanallar elinde artı ürün ve artı değerin birikmesini sağlamıştır. Dolayısıyla büyük toprak mülkiyetinin özel kişiler elinde toplanması yerine, vergi toplayan aracılardan artı ürünün daha fazla miktarına el koymaya çalıştığı görülür.

19. yüzyılda Osmanlı dış ticaret aktivitelerinde İzmir, Trabzon, Samsun ve Mersin Anadolu'nun en mühim limanları arasında yer almıştır. İzmir ve Adana (Mersin) üzerinden ihracat; Anadolu'nun kuzey bölgesindeki limanlar olan Trabzon, Samsun ve Kastamonu üzerinden ithalat daha öncelikli olmuştur. İhraç edilen mallar arasında tarım ürünleri ve hammaddeler önemli bir pay sahibi olurken, ithal edilen mallar arasında dokuma sanayi ürünleri ön plandadır.

İmparatorluk endüstriyel ekonomisi 1750 döneminden sonra kendi içinde bir büyüme kaydederken, dünya ekonomisinde önemini giderek yitirmiştir. Osmanlı tekstil imalatı gelişmiş olup, 19. yüzyıl Avrupa tekstil imalatının rekabeti ile karşılaşınca değin dünyanın önemli tekstil üretim merkezleri arasında yer almıştır. Avrupa'da yeni teknolojilerin gelişmesiyle 16. yüzyılda ipekli sanayi ve 17.-18. yüzyılda pamuklu sanayi, geleneksel teknoloji ve lonca sistemiyle üretim yapan Osmanlı sanayisi karşısında güçlü bir rakip haline dönüşmüştür.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı ülkesinde hammadde fiyatları artmış ve yerli üreticinin eldeki hammaddeye kolayca ulaşılabilirliği azalmıştır. Osmanlı tekstil imalatçıları ve aracı kanallar olan Kayseri tüccarlar Avrupa tekstil ürünleri ile rekabet konusunda maliyeti azaltmak amacı ile girişimlerde bulunmuşlardır. Yabancı elçilikler Osmanlı tüccarlarının eve iş verme sistemine müdahale ederek, yerel üretim faaliyetlerini değiştirmeye çalışmıştır. 19. yüzyılda uluslararası ekonomik değişmelere bağlı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun farklı bölgelerinde, uzmanlaşılacak temel imalat ürünlerinin üretimi farklı gelişme seyirleri izlemiştir. Ancak bazı bölgeler Avrupa rekabetine karşı koyacak kararlılık ve fırsatları yaratamazken, bazı bölgeler direnmeyi denemiştir.

19. yüzyılda ticaret faaliyetlerini organize eden ve yönlendiren Osmanlı tüccar topluluğunun karşısına yabancı elçiliklerde çalışan gayrimüslim tercümanlar çıkmıştır. Tercümanlara ve beratlı tercümanlara tanınan imtiyazlar her türlü vergiye tabi olan öteki Osmanlı tüccarları açısından ticari faaliyetlerde haksız rekabet ortamını hazırlamıştır. Avrupalı ticaret şirketlerinin yerli ortakları olan gayrimüslim tüccarlar sınıfı yükselmiş eş zamanlı olarak Müslüman tüccarlar ekonomik sistemin dışına itilmiştir.

Kervanyolları uzun mesafe ticari mal taşınması, kentlerarası seyahat ve haberleşme amacıyla kullanılagelmiştir. 19. yüzyıl öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa ve Asya arasındaki en önemli bağlantılar olan Nil-Kızıl Deniz koridoru, Suriye-Mezopotamya-Basra Körfezi koridoru ve Ege-Karadeniz-Orta Asya koridoru üzerinden sağlanan ticaret bağlantılarında karayolu (kervanyolu) ulaştırma organizasyonunun daha çok hâkim olduğu görülür. 13. yüzyılın ilk yarısından itibaren uzun mesafe ticaret yol ağının bir parçası olan Anadolu ticaret yollarının 14. yüzyılda değişmesiyle Bursa'yı doğu ile batı arasında köprülenen bir dünya pazarı haline getirmiştir. 15. yüzyılın ilk yarısında Orta Asya ve Hindistan'a erişmede Ümit Burnu üzerinden yeni bir yolun bulunmasına rağmen eski ticaret yolları en avantajlı bağlantı olma vasfını sürdürmüştür. 1650'lerde Avrupalıların tercih ettiği pazar olarak İzmir şehrinin yükselişi ile Anadolu ticaret yolları yeniden değişmiştir. Ancak uzmanlaşmış ve iyi örgütlenmiş Avrupalı ticaret kumpanyalarının Yakın Doğu'da ticaret ağları kurmasından sonra avantajını yitiren bağlantı yolları çöküş sürecine girmiştir. 18. yüzyılın ikinci yarısından

itibaren imparatorluk toprakları üzerinden geçen eski kara ve deniz ticaret yolları Hindistan ve Uzakdoğu ile Avrupa ticareti arasındaki ana ticaret bağlantısı olmaktan çıkmıştır. Buna rağmen 1830–1860 yılları arasında Trabzon–Tebritz kervanyolu ile 1869 yılında Süveyş kanalının açılışı sonrasında Kızıldeniz koridoru uzun mesafe taşımada en canlı kervanyolu ve en avantajlı bağlantı koridoru olarak kalmıştır.

19. yüzyılda kervanyollarına rakip yeni bir ulaştırma teknolojisi yükselmiş ve demiryolları ticari tarım ürünlerinin uzun mesafede taşınma işinde öne geçmiştir. Buna karşın bütünüyle kervanyollarının kullanımından vazgeçilmemiş, nakledilen bütün malların yarısının taşınmasında kervanyolları tercih edilmiştir. Yabancı sermaye yatırımları olarak ortaya çıkan her bir demiryolu hattı imtiyaz sahibi devletlerin ekonomik fayda kıstasına göre farklı güzergâhlarda gelişmiştir. Bununla birlikte demiryollarının geçtiği yere ekonomik avantaj sağlaması bölgelere göre farklılık göstermektedir.

16. yüzyılda nüfus bağlamında sırasıyla İstanbul, Edirne, Bursa, Kayseri, Ankara, Sivas, Tokat, Konya ve Maraş nüfusları ile öne çıkarken, 19. yüzyılın başında ilk sıralarda İstanbul, İzmir, Edirne ve Bursa yer alır. İzmir bölgesel ve uluslararası ekonomik etkinlikleri nedeniyle önemli bir nüfus artışına sahne olmuştur. Anadolu’da Bursa ile Kayseri’den sonra gelen kentlerin nüfus aralıkları açılmış ve Urfa, Maraş, Sivas, Antep, Konya, Erzurum, Bitlis, Aydın, Manisa, Diyarbakır, Ankara, Tokat, Amasya, Adana, Malatya, Trabzon ve Van yerleşmeleri arasında olduğu bir grup kent belirmiştir. Avrupalı ticaret şirketlerinin yerleşim eğilimleri ulaşım maliyet harcamalarını daraltması nedeniyle, Anadolu kervanyolu üzerinde konumlanan kara ticareti kentleri yerine kervanyolları güzergâhı paralelinde gelişen demiryolları ile denizyollarının kesişim noktaları olan kıyı (liman) kentlerinden yana olmuştur.

Sonuç itibarıyla;

- 19. yüzyılda İmparatorluğun uluslararası ticaret eylemlerinde görülen artış, İmparatorluğun dünya ticaretindeki payı ile ters orantılı bir şekilde değişmektedir. Her ne kadar uluslararası ticaret hacmini gösteren verilerdeki artışa bağlı olarak dünya sistemine belirli ekonomik bölgeler aracılığıyla

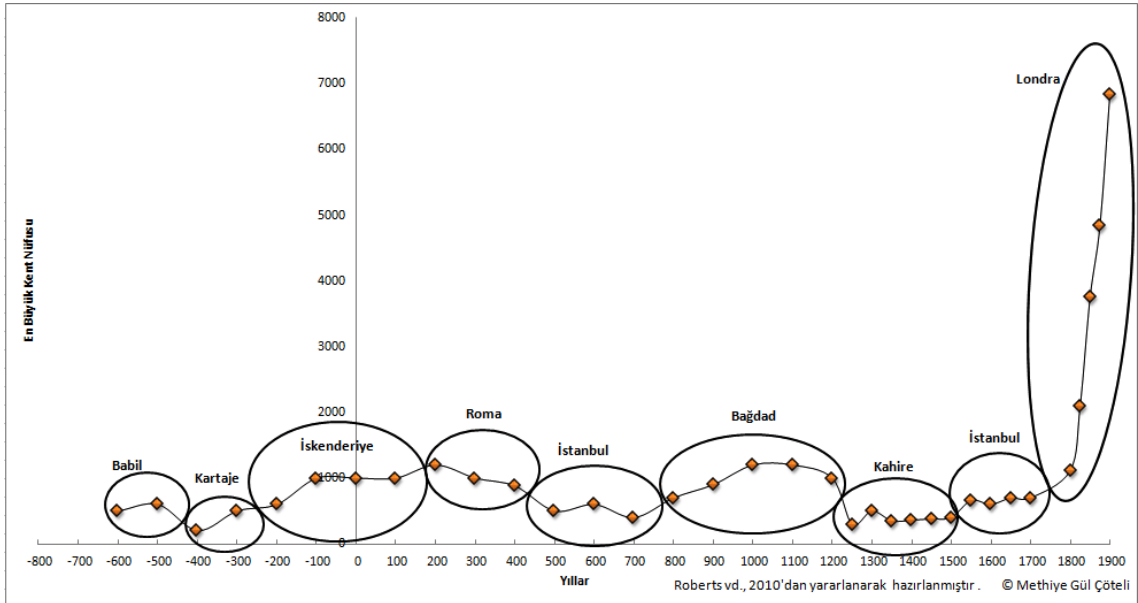
eklemlendiği söylenebilirse de sistemin merkezinde değil çevresinde konumlandığı izlenmektedir.

- Osmanlı Devletinin 16. yüzyıldaki üretim, dağıtım ve artı ürünün toplanması üzerindeki tekeli Avrupa dünya sisteminin bir parçası olması ile kırılmıştır. Böylece artı değerin yaratılması, biriktirilmesi ve yerleşmeler arasında aktarılması imparatorluk denetimi dışına çıkmıştır.
- 1830’lu yıllardan evvel İmparatorluk topraklarında Avrupa malı bulmak g iken, İmparatorluk 1838 yılından itibaren Avrupalı mallarının satışa sunulduğu bir piyasa ve ucuz ve bol miktarda hammadde sağlayan bir pazar alanı haline dönüşmüştür.
- Bölgelerarası ticaret uluslararası ticaretin önüne geçen bir ekonomik etkinlik olup, Anadolu’nun Batı bölgesi yerine kuzey ve güney bölgelerinin uzmanlık alanı olarak belirir. Uluslararası ticaret eylemleri ise Batı Anadolu bölgesinde ağırlık kazanır.
- Avrupa’nın Osmanlı tarım ürünlerine, hammaddelerine artan talebi, toplum ve devlet arasında bir aracı aktör olarak iş gören ticaret sermayesinin devlet denetim mekanizması dışına kaçarak Avrupa dünya ekonomik sistemine hizmet eder bir yapıya dönüşmüştür. Gayrimüslim tüccarların Avrupa elçilikleri ile geliştirdikleri işbirlikçi ortamda Osmanlı Müslüman tüccarının ötekileşmesi ve ağ dışına itilmesi gerçekleşir.
- Ticaret için en avantajlı bağlantılar, artı değerin dolaşım kanalları olan yollar veya lojistik koridorlar devletlerarası ilişkilerde mücadele konusudur. İmparatorluk kentlerinin yükseliş ve çöküşlerinde ticaret yollarının değişmesi anahtar rol oynar. 19. yüzyılın avantajlı bağlantı koridorlarını yaratan demiryollarının geçtiği yere ekonomik avantaj sağlayabilmesi kervanyollarının etkinliğinin zayıflamasına bağlı olarak bölgelere göre farklılıklar gösterir.

BÖLÜM 4

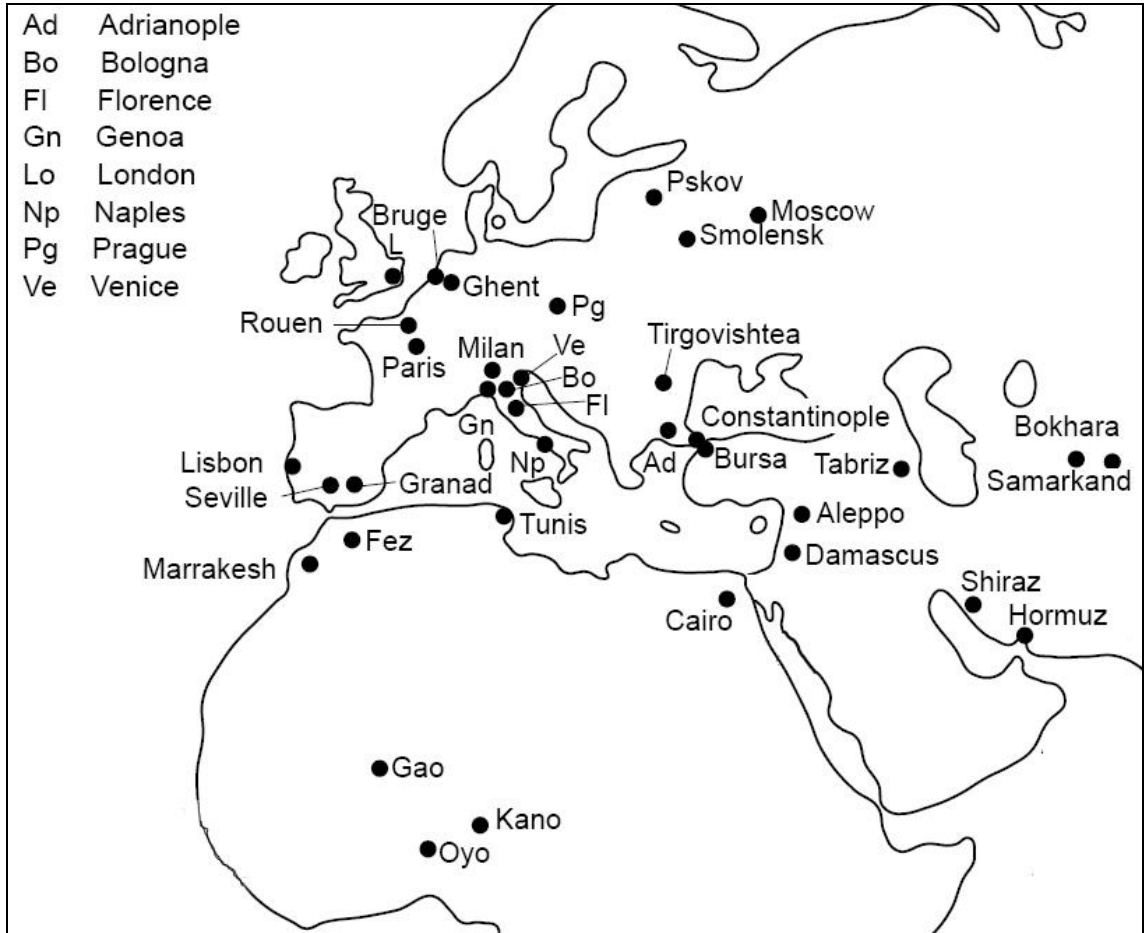
ANADOLU ŞEHİRSEL AĞI / YERLEŞMELER SİSTEMİ

Çalışmanın bu bölümünde kentlerin kendi yakın çevreleri, bölgesel çevreleri ve birbirleriyle karşılıklı etkileşiminden ve ilişkilerinden oluşan ağlar ve Anadolu Şehirsel Ağı ele alınacaktır. Şehirsel ağı etkileyen üretim, dağıtım, ulaşım ve iletişim gibi sistemler ve bu sistemlerde meydana gelen değişimler, Avrupa Kent Ağı'nın bir parçası olduğunu ifade edilen Anadolu Şehirsel Ağı'nı etkilemiştir. Sistemdeki inişler ya da çıkışlar Anadolu Şehirsel Ağı'nın bağlı olduğu Avrupa Kent Ağı bağlamında düşünülmelidir. Avrupa-Akdeniz kent ağında en fazla nüfusa sahip olan kentler arasında İmparatorluk sınırları içerisinde yer alan İstanbul ve Kahire bulunur (Şekil 4.2).



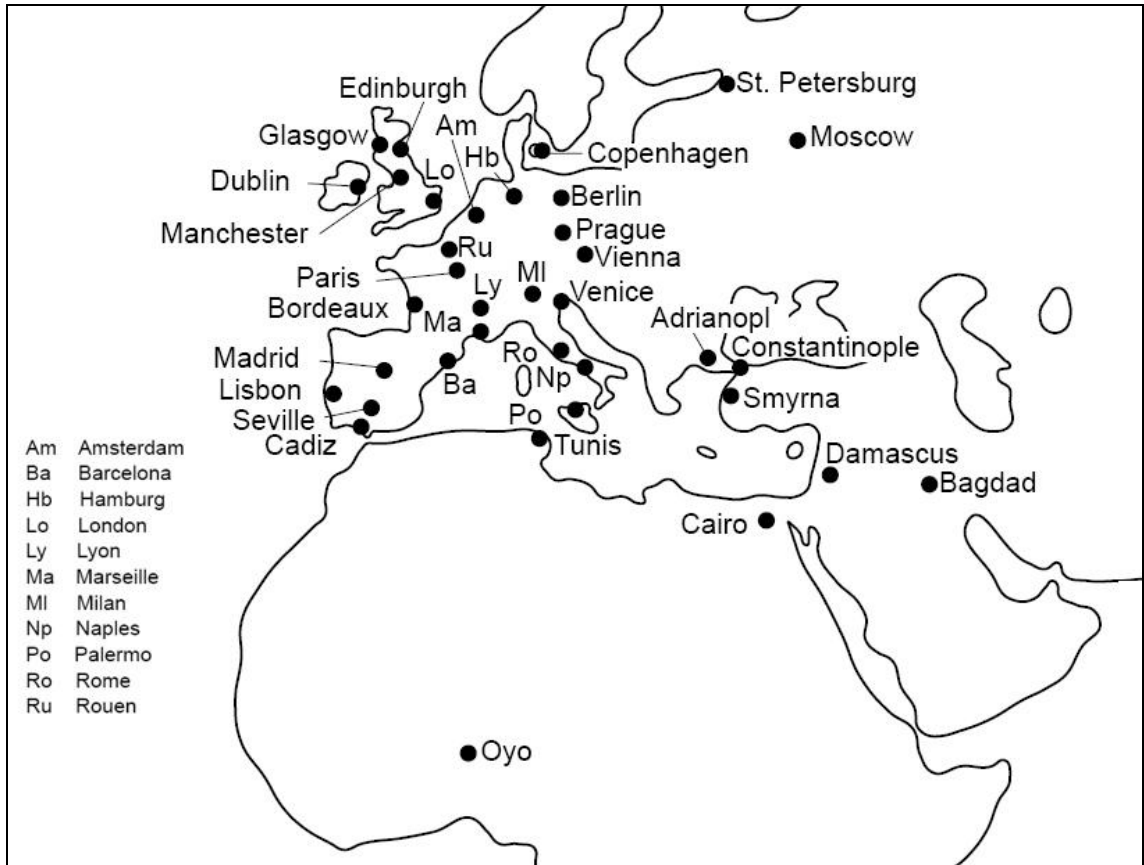
Şekil 4.1 Akdeniz askeri-siyasal ağında en büyük kent

16. yüzyılda başında Kahire 400.000, Tebriz 250.000 nüfusa sahip iken İstanbul 200.000 nüfusu ile onları takip etmektedir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul 6. ve 8. yüzyıllar arasında olduğu gibi 1550 yılında sahip olduğu 660.000 kent nüfusu ile Akdeniz ve Avrupa'nın en büyük kenti olma unvanına kavuşmuştur. 1600'de İstanbul'un nüfusu 700.000'e ulaştığında Asya'da Agra kenti 500.000, Avrupa'da Paris 245.000 ve Napoli 224.000, Kahire ise 200.000 nüfusu ile Osmanlı başkentini izler olmuştur [431, 432]. Wilkinson'un "merkezi uygarlıklar" olarak adlandırdığı, 1500 yılında nüfusu 50.000'in üzerindeki kentleri gösteren ve Akdeniz-Avrupa Kent Ağı'nı tarif eden haritada [433-435] İmparatorluğun İstanbul, Bursa ve Edirne kentleri bu ağa dâhil olmuştur (Şekil 4.2). Akdeniz bölgesinde yoğunlaşan büyük kentler "Batı'nın yeniden yükselişi" olarak yorumlanmaktadır [436].



Şekil 4.2 1500 yılında nüfusu 50.000 üzerinde olan kentler [433-435]

1700 yılında İstanbul hâlâ en büyük kent olmakla birlikte ikinci sıraya Londra 550.000 nüfusu ile yerleşmiş, Paris 530.000 nüfusu ile üçüncü sıraya yükselmiştir. 1750 yılında Londra kenti 676.000 nüfusu ile İstanbul'u (625.000) geride bırakarak ilk sıraya çıkarken, İstanbul'u Paris, Napoli ve Amsterdam izlemiştir. 1825 yılına gelindiğinde İstanbul, Londra ve Paris'in ardından üçüncü sıraya gerilemiştir [431, 432]. Hatta 18. yüzyılın sonuna kadar geçen zaman içinde çağdaşı olan Paris, Londra ve Napoli kentlerinin İstanbul'un birkaç katı büyüklüğünde olduğu yönünde tahminler mevcuttur [437], [431, 432]. İmparatorluğun başkenti olan İstanbul diğer Osmanlı kentlerinin hepsinin üzerinde bir kademede yer alır. 1800 yılında "merkezi uygarlıklar"ın ya da "merkezi dünya – sisteminin" 77.000 üzerinde nüfus barındıran ve ağa eklemlenen kentler arasında İmparatorluğun İstanbul, Kahire, Edirne, İzmir, Şam ve Bağdad yer almaktadır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 1800 yılında nüfusu 77.000 üzerinde olan kentler [433-435]

4.1 Anadolu Şehirsel Ağı

Anadolu Şehirsel Ağı'nda yeralan yerleşmeleri, ağda meydana gelen değişimleri ve yerleşmelerin ağa bağlanabilirlik durumlarını İmparatorluğun ekonomik, demografik, siyasi, kurumsal ve idari yapısında yaşanan değişimlere paralel olarak 16. yüzyıl ve 19. yüzyıl olmak üzere iki dönem itibariyle ele almak mümkündür. Zira Anadolu Şehirsel Ağı'nın 17. ve 18. yüzyıllardaki görünümünü ortaya koyabilecek veriler günümüz itibariyle yeterli değildir [86]. Bu nedenle imparatorluk için zirve ya da altın çağ olarak kabul edilen 16. yüzyıl ve tüm dünyayı, Osmanlı İmparatorluğu kentlerini derinden sarsan Endüstri Devrimi'nin yaşandığı 19. yüzyıl döneminde Anadolu Şehirsel Ağı'nın biçimlenişini ve ağdaki değişimleri (süreklilikler–süreksizlikler) ortaya koymak gereklidir. Şehirsel ağda yerleşmelerin varlıkları vergi mükellefi sayılarına ve yerleşme nüfusuna bağlı olarak değerlendirilmiştir.

4.1.1 16. Yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı

16. yüzyılın sonunda Osmanlı İmparatorluğu yönetimi altındaki bölgeler üç temel ekonomik bölgenin çevresinde ve onun hinterlandı niteliğindedir. Bu bölgeler Halep – Şam, Kahire ve İstanbul bütünlükli ekonomik bölgeleridir [15]. Erder ve Faroqi tarafından hazırlanan Anadolu Şehirsel Ağı'nın mekânsal dağılımı incelenirse, 3500 ve üzeri vergi mükellefine sahip olan yerleşmelerin iç kesimlerde yoğunlaştığını ve önemli bir liman yerleşmesinin bulunmadığını görmek mümkündür [86]. Barkan'a göre sahip olduğu 12.900 vergi mükellefi sayısı ile Anadolu'nun en büyük şehri Bursa olup, 8.251 vergi mükellefi ile Kayseri ikinci sırada, 5.344 vergi mükellefi ile Ankara üçüncü sırada yer alır [438]. Daha sonra sırasıyla Tokat (3.868 vergi mükellefi), Konya (3.764 vergi mükellefi), Urfa (3.496 vergi mükellefi), Sivas (3.386 vergi mükellefi), Antep (3.448 vergi mükellefi), Kastamonu (3.209 vergi mükellefi), Maraş (3.054 vergi mükellefi), Çorum (2.984 vergi mükellefi), Amasya (2.835 vergi mükellefi), Niğde (2.636 vergi mükellefi) kentleri gelir [416].

16. yüzyılın sonunda kıyı kentleri arasında yalnızca Trabzon (2.100 vergi mükellefi) ve Sinop (1.660 vergi mükellefi) kentlerinde 1.000'in üzerinde vergi mükellefi bulunurken,

kent nüfusu 10.000'e yaklaşan tek kıyı kenti Trabzon'dur. İzmir ise 400'den az olan vergi mükellefi sayısı nedeniyle bu dönemde bir etkinliğe sahip değildir. Ancak İzmir'e yakın yerleşmeler arasında vergi mükellefi 2.374 kişi olan (Faroqhi [416]) Tire'nin dikkate değer bir kent olarak öne çıktığı görülür.



Şekil 4.4 16.-17. yüzyılda Anadolu kentleri [86, 439]

Erder ve Faroqhi'nin yaptığı çalışmada önemli imalât merkezlerinden biri olan Diyarbakır kentinin ve içerisinde yerleştiği Dicle havzasında ortaya çıkan diğer yerleşmelerin çalışma kapsamının dışında bırakıldığı gözlenir. Bu bölgedeki kentler imparatorluk sınırlarına 1512-1520 yılları arasında katılmıştır. 16. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Şehirsel Ağ'ında birinci kademedeki yer alan kentler ana kervan yolları üzerinde, aynı zamanda birer üretim merkezi statüsündedir. Zira kervanyolu ile yakın ilişkide olma olanağı, kentlerin belirli ürünlerde uzmanlaşmaya yönelmesinde az da olsa etkili olmuştur. Bu kentler arasında Bursa kenti İran ham ipek ihracatı ve ipekli kumaş üretiminde, Ankara yünlü iplik ve kumaş, keçi kılı ve sof üretiminde, Kayseri ve

Tokat pamuklu iplik ve kumaş üretimi ile boyacılıkta etkili olan imalât ve ticaret merkezleridir.

Faroqhi'nin vergi mükellefi sayılarına göre Batı ve Orta Anadolu kentleri için yapılan tahmini nüfuslardan yola çıkarak tahmini nüfusları 15.000'in üzerinde olan ve yerleşmeler kademelenmesinde üst sıralarda yeralan kentler arasında sırasıyla Bursa, Kayseri, Ankara, Tokat, Konya, Urfa, Sivas, Antep, Kastamonu, Maraş, Çorum, Amasya ve Niğde'dir. Bunlar arasında Bursa, Kayseri ve Ankara kent nüfusları orantısal olarak gelişirken Tokat ve sonrasındaki kentlerin nüfus değerleri birbirine yakın aralıklarla seyretmektedir.

16. yüzyılın sonunda Bursa kenti imparatorluğun ikinci büyük kenti olan Halep şehrinin yerine geçme olanağı yakalarken (Barkan [438]), Kayseri ve Ankara kentleri ise Balkanlarda önemli bir merkez olan Selanik şehrinin yerine geçen Edirne kenti ile kıyaslanacak bir büyüklüğe kavuşmuştur. Bu kentler arasında İzmir, Trabzon, Sinop, Samsun ve Antalya (Faroqhi [15]) gibi önemli kıyı yerleşmeleri olmadığı gibi hiçbir kıyı yerleşmesi Anadolu Şehirsel Ağı'nda birinci kademedede yer almamıştır. Zira 16. yüzyılın ikinci yarısında İzmir nüfus açısından bir köy konumunda olup kırsal karaktere sahiptir. Trabzon ve Sinop gibi liman kentlerinin Anadolu Şehirsel Ağı'na dâhil olmasıyla birlikte, Amasya ve Tokat kentlerinin üzerinden geçen karayolun bilhassa ticaret için ana kervanyolu güzergâhı olarak tercih edilmesi nedeniyle (Erder [407]) şehirsel ağda geriledikleri görülür.

Batı ve Orta Anadolu'da pek çok sayıda vakıf dükkânı, çarşı ve han yapısını içerisinde barındıran Bursa, Kayseri, Ankara, Konya, Tokat, Kütahya, Bergama, Tire, Karahisar-ı Sahip (Afyon) kentleri ile ikinci kademedede yeralan Niğde ve Antalya kentleri gelişmiş ticaret merkezi konumundadır [15]. 1550–1600 yılları arasında Anadolu kentlerindeki işyerlerinin büyüklüklerinin karşılaştırmasında (Çizelge 4.1) birinci kademedede Kayseri, Ankara, Sivas, Konya, Tokat, Maraş ve Niğde kentlerinin yer aldığı görülür [15].

Çizelge 4.1 16. yüzyılda Anadolu kentlerindeki iş merkezleri

Yerleşmenin Adı	Bedesten (adet)	Han (adet)	Vakıf Dükkânları (adet)	Temel Komplekslerin Dışındaki Dükkânlar (%)
Bursa ^a	2 (klasik tip)	25		
Kayseri ^b	1-2 (klasik tip)	4	En az 43	100
Ankara ^b	2 (klasik tip)	15	836	36
Sivas ^b	1-2 (klasik tip)	1	170	29
Konya ^b	1 (klasik tip)	3	606	42
Tokat ^b	1 (klasik tip)	En az 5	Yaklaşık 736	32
Maraş ^b	1 (arasta tipi)	Arasta dâhil 3	74	50
Niğde ^b	1 (klasik tip)	1	146	100
Amasya ^c	1 (klasik tip)	1		
Antep ^d	1 (arasta tipi)	2	560	44
Diyarbakır ^e	1 (klasik tip)			
Urfa ^f	1 (klasik tip)	2	300	

^a Yenen [58], ^b Faroqhi [15], ^c Çatal [440], ^d Özkarcı [441], Antinöz [442], ^e Parla [65], Yılmazçelik [48], Kejanlı [443], ^f Özme [66].

4.1.2 19. Yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı

19. yüzyılın ilk yarısında Anadolu Şehirsel Ağı'nda yerleşme sayısının ve büyüklüğünün arttığı, Eğirdir–Burdur bölgesi gibi yeni şehirsel bölgelerin eklendiği ve kent nüfuslarında artışların yaşandığı, İzmir, Trabzon, Samsun gibi bazı kentlerin bir başka deyişle kıyı kentlerinin ağda üst kademelere tırmandığı gözlenir. 1830–1840 yılları arasında kent nüfuslarına göre Anadolu kentlerinin büyüklüklerine bakıldığında İstanbul'dan sonra ikinci büyük kent sırasına 110.000 nüfusu ile İzmir yükselmiş ve 70.000 nüfusu ile Bursa üçüncü kent konumuna gerilemiştir¹. Ancak 16. yüzyılda

¹ Edirne kenti Trakya'da yer alması nedeniyle Anadolu kentleri arasında sayılmamıştır. Bu nedenle 100 bin olarak tespit edilen Edirne kent nüfusu İzmir'den hemen sonra gelmesine karşın Bursa kenti üçüncü büyük kent olarak tanımlanmıştır.

65.000 olan Bursa kent nüfusunun 19. yüzyılda büyük bir artış göstermemesi (yaklaşık %7 oranında) kentin kademelenmesinde bu düşüğe neden olmuştur. Bursa'yı sırasıyla Diyarbakır (54 bin kişi), Urfa (50 bin kişi), Ankara, Tokat (45 bin kişi), Kayseri, Sivas, Aydın ve Kütahya (40 bin kişi) izlemiştir.

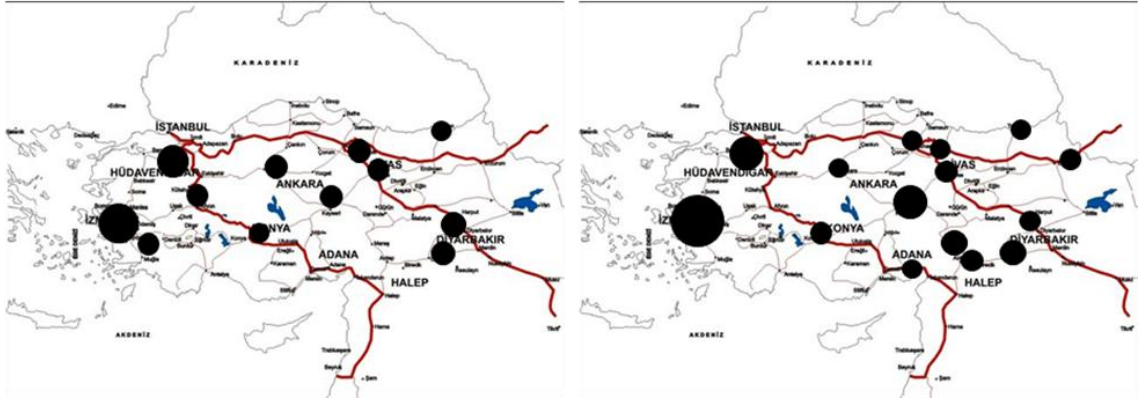


Şekil 4.5 19. yüzyılda Anadolu kentleri [444]

19. yüzyılın ilk yarısında Anadolu Şehirsel Ağı'nda yer alan kentler sıralaması yüzyılın sonunda yeniden değişmiştir. 1890 yılı nüfuslarına göre 200.000 nüfusa sahip olan İzmir ile 76.000 nüfuslu Bursa kentleri Anadolu Şehirsel Ağı'nda konumlarını muhafaza etmiştir. Bu kentleri sırasıyla Kayseri (72 bin kişi), Urfa (55 bin kişi), Maraş (52 bin kişi), Antep (43 bin kişi), Sivas (43 bin kişi), Konya (40 bin kişi), Erzurum (39 bin kişi), Diyarbakır (35 bin kişi), Trabzon (35 bin kişi), Tokat, Amasya, Ankara, Adana (yaklaşık 30 bin kişi) takip etmiştir. Anadolu Şehirsel Ağı'nda üst kademedeki yer alan kentler arasında sırasıyla Bursa, Kayseri ve Ankara kenti bulunur. 19 yüzyılın sonunda yerleşmelerin nüfuslarına göre yapılan bir Anadolu Şehirsel Ağı'nda Kayseri kenti

barındırdığı 72.000 kişilik nüfus ile Bursa kentinin demografik büyüklüğüne (76.000 kişi) yaklaşmıştır. Bu sıralamaya göre Kayseri kenti Anadolu Şehrsel Ağı'nda üçüncü kademede yer alan kent konumuna yükselmiştir. Hatta 19. yüzyılın sonundaki nüfusu ile 77.000'den büyük olan ve Avrupa, Uzak Doğu ve Japonya kent sistemlerinde yer alan 75 kentten oluşan kentler sistemine dâhil olmaya adaydır. 50.000–100.000 kişi nüfus aralığında bulunan diğer Anadolu kentleri arasında yer alan Ankara, Tokat, Amasya, Diyarbakır, Antep, Urfa, Sivas yerleşmeleri Kayseri kentinin yakın komşuluklarında olup Anadolu'nun kuzeyinde ve güneydoğusunda yığılmıştır. Bununla birlikte İzmir dışında ithalâta ve ihracata yönelik ekonomik etkinliklerde bulunan Mersin, Samsun ve Trabzon kıyı yerleşmelerinin gelişimi de 19. yüzyılda gerçekleşmiştir.

19. yüzyılın başlangıcı ve sonuna oranla Ankara, Tokat ve Diyarbakır gibi önemli imalât merkezlerinde nüfus artışı negatif değerler taşımaktadır. Buna karşın Anadolu Şehrsel Ağı'nda ikinci kademede yer alan Bursa şehrinde bile nüfus artışı % 8,57 değerinde iken, Kayseri, Antep, Malatya, Maraş, Erzurum, Adana, Samsun yerleşmelerinde % 80'in üzerinde artış görülür.



Şekil 4.6 Anadolu'da 1830-1840 ve 1890 yıllarında nüfus yığılma alanları

Devlet hazinesine aktarılan vergi gelirleri açısından Anadolu Şehrsel Ağı'nda kentlerin sıralaması nüfus değerleri itibariyle yapılan sıralamadan farklıdır. 1800 yılında idari açıdan İmparatorluğun Anadolu Beylerbeyliği'ne bağlı olan yerleşmelerin gelirleri arasında haraç, mukataa, nusul bedeli, avariz-hane, cebeliyan, evkaf-humayun, cebeliyan-emlak, havasi-hümayun gibi vergi biçimleri bulunmaktadır [257]. İngiliz arşiv belgeleri arasında yer alan İstanbul konsolosu Elgin'in 1800 tarihli kayıtlarından elde

biçimlenişinde yerleşmeler iç kesimlerde yoğunlaşır. 16. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Şehrsel Ağında üst kademede yeralan ve belirli ürünlerde uzmanlaşmaya yönelen kentler ana kervanyolları ile bağlantılı olmakla birlikte birer üretim merkezi statüsündedirler. Dolayısıyla Anadolu Şehrsel Ağında artı ürün dolaşım kanalları veya ticaret bağlantıları üzerinde düğüm noktaları arasında hiçbir kıyı yerleşmesi birinci kademede yer almaz.

Bursa kentinin ikinci kademede önemli bir kent merkezi olma niteliğinin İzmir kentine kayması hem iç hem de dış faktörlerin biraraya toplanmasıyla meydana gelmiştir. 17. yüzyılda İzmir kentinin ve İzmirli tüccarların Avrupa'nın talep ettiği İran ham ipeğinin, Ankara sof ipliğinin ve Ege pamuğu gibi hammadde ve yarı işlenmiş malların ticaretinde önemli bir dış ticaret limanına dönüşmesine bağlı olarak Halep kentinin üstlendiği ticari etkinliklerin bir bölümünü kendine çekmesi, Anadolu Şehrsel Ağında üst kademelere bir kıyı kentinin, bir liman kentinin yerleşmesinde etkili olmuştur.

19. yüzyılda yerleşmeler vergi gelirleri bakımından İmparatorluk kentleri arasında en önde olan İstanbul–İzmir, Halep–Şam ve Kahire kentlerinin tanımladığı bütünleşik ekonomik bölgeler çevresinde gelişmiştir. Anadolu Şehrsel Ağının önemli kentleri arasında İzmir ve Bursa bulunmaktadır. Bursa kenti 16. yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağının en önemli kenti konumunda iken, 19. yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağında bu konuma İzmir kenti geçmiştir. 19. yüzyılda Anadolu Şehrsel Ağının biçimlenişinde iç kesimlerde yeralan kentlerin yerine kıyı/liman kentleri odaklı bir dönüşüm gerçekleşmiştir.

4.3 19. Yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağında Orta Kademedeki Kentlerin Ticaret Altyapısı ve Kentsel Ticaret Kapasiteleri Bağlamında Ticari Performansları

19. yüzyılda Anadolu Şehrsel Ağında yeralan orta kademedeki kentler İmparatorluk vilayet yönetimleri bölümlenmesinde birbirine komşu bölgelerden oluşmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Kayseri kenti ya da belgelerdeki adı ile “nefs-i Kayseri”nin idari bakımdan bağlı olduğu Kayseri sancağı; Ankara Vilayeti Küçük Asya'nın merkezinde olup batısında merkezi Bursa olan Hüdavendigar Vilayeti, güneybatısında merkezi Konya olan Konya Vilayeti, güneyinde merkezi Adana olan Adana Vilayeti,

güneydoğusunda merkezi Halep olan Halep Vilayeti, doğusunda merkezi Sivas olan Sivas Vilayeti ile sınırlandırılmıştır (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Orta Doğu vilayetleri¹

19. yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağı'nda Kayseri'li tüccarların ticaret ağına dâhil olan yerleşmeler arasında Adana, Amasya, Ankara, Antep, Bitlis, Bursa, Çorum, Denizli, Diyarbakır, Erzurum, Harput, İzmir, Kastamonu, Konya, Malatya, Manisa, Maraş, Mersin, Merzifon, Niğde, Rize, Samsun, Sivas, Trabzon, Tokat, Urfa, Van, Vezirköprü, Yozgat bulunmaktadır. Bu yerleşmelerin niteliksel ve niceliksel değerler açısından uygunlukları değerlendirilmiştir. Bu yerleşmelerin ticari performanslarının karşılaştırılabilmesi için örneklerin seçiminde kullanılan parametreler;

- 16. yüzyılın ikinci yarısında kent nüfusunun 10.000'den büyük olması,
- 16. yüzyılın ikinci yarısında vergi mükellefi sayısının 2.500'den büyük olması,

¹ Bu harita Durand, A.-J., (1900). Empire Ottoman Turquie d'Europe. Turquie d'Asie Carte Administrative, économique et Consulaire, Garnier frères, Paris ve Halaçoğlu, Y., (2002). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller). PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 51'den yararlanarak oluşturulmuştur.

- 16. yüzyıl kentsel iş merkezi kademelenmesinde I. kademede merkez olması,
- 16. ve 19. yüzyıllarda ticaret yolları üzerinde konumlanma,
- 19. yüzyılın sonunda nüfusun 30.000'den büyük olması,
- 19. yüzyıl üretim aktivitelerine (pamuk – yün iplik üretimi, kumaş üretimi, ipek kumaş ve ham ipek üretimi ve lüks eşya maddesi - halı üretimi) katılım,
- 19. yüzyılda imparatorluk hazinesine ödenen vergi gelirleri sıralamasında Kayseri kentine göre konum,
- 19. yüzyıl demiryollarına yakın mesafede bulunulması
- 19. yüzyılda Kayserili tüccarların ticaret ağına bağlanma (ticaret ilişkileri kurulan kentler, ticaret amacıyla ikâmet edilen kentler) durumu ve
- 19. yüzyılda Anadolu'da yabancı ticaret evlerinin bulunması ve

olarak sayılabilir. Yerleşmelerin parametreler doğrultusunda testi (Çizelge 4.2) neticesinde ortalama ve üzerinde bir puana sahip olarak öne çıkan yerleşmeler Adana, Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Erzurum, İzmir, Konya, Maraş, Niğde, Sivas, Trabzon, Tokat ve Urfa'dır. Bunlar arasında farklı niteliklerin baskın olduğu (tarımsal artı ürün birikimi sağlayabilen verimli tarım topraklarına yayılan hinterlandları ve hinterlandları ile güçlü kara ve demiryolu bağlantıları bulunan) İzmir, Adana ve (bir kıyı/liman kenti hüviyetine bürünen) Trabzon ile Erzurum ve (19. yüzyıl sonu nüfusu 20'den büyük olmayan) Niğde kenti seçim dışında bırakılmıştır. Bursa yerleşmesi 19. yüzyıl sonu nüfus değerleri açısından Anadolu'da İzmir'in ardından üst kademede yer almasına karşın, İmparatorluğun eski payitahtı ve Anadolu kervanyolu ticaretinde önemli bir ticaret-üretim merkezi olması ve ticaret merkezi fonksiyonları açısından geleneği 14. yüzyıllara dayanan eski bir Osmanlı dönemi Anadolu kenti olması gerekçesi ile Kayseri ve yakın çevresinde yer alan kentlerin ticari performansları karşılaştırmasına dâhil edilmiştir. Sonuç olarak 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda Kayseri kentinin yakın ya da uzak çevresinde yer alan ve merkez büyüklüğü ve yerleşme büyüklüğü karşılaştırması için Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa kenti öne çıkmaktadır.

4.3.1 Ankara Vilayeti (Merkez) Ankara Sancağı: Ankara Kenti

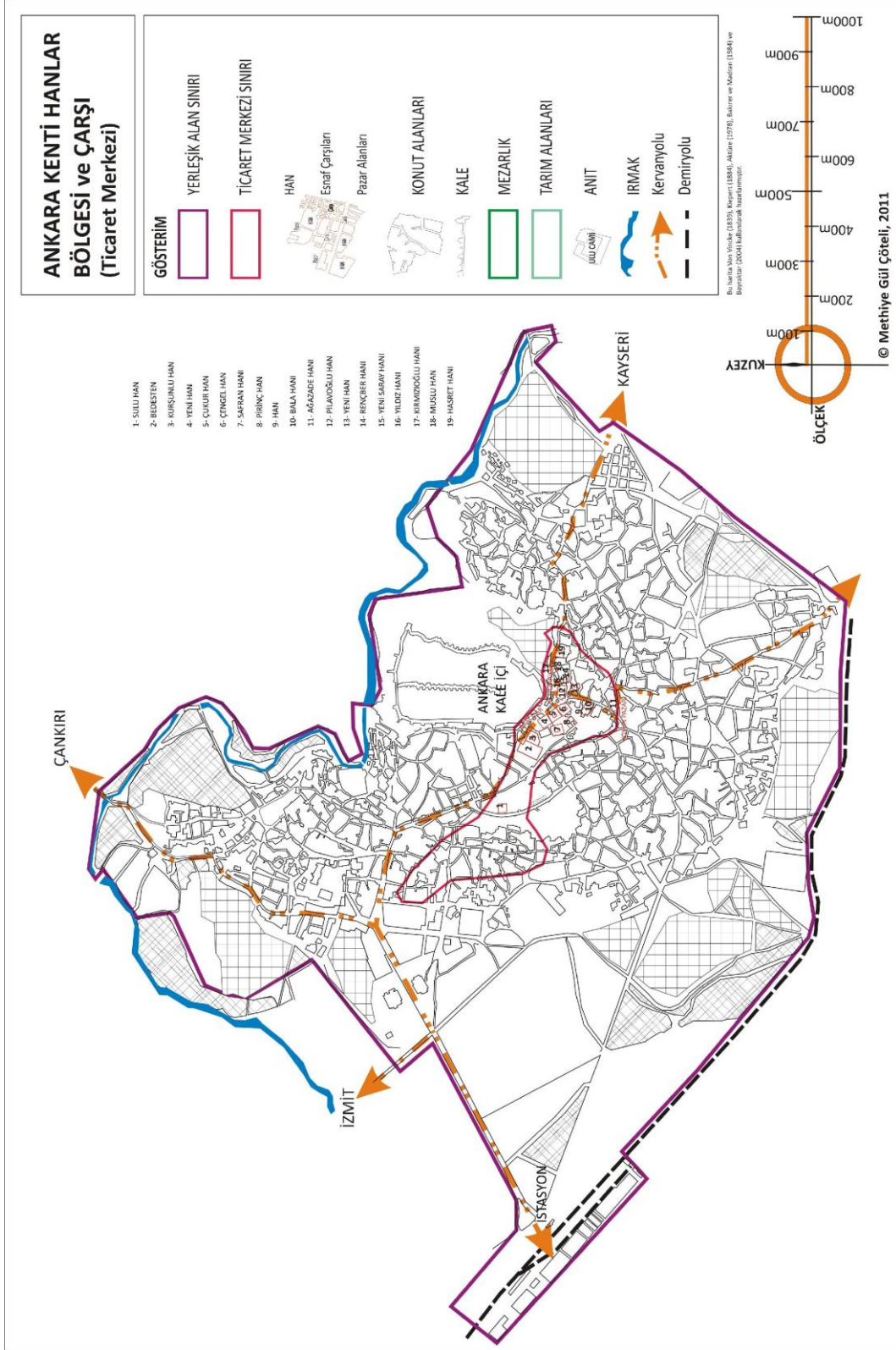
Ankara kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Ankara vilayetinin merkez sancağı olan Ankara sancağına bağlıdır. İncelik 16.–17. yüzyıllarda Ankara'nın doğu – batı yönündeki ipek yolu güzergâhında olduğunu belirtir [306]. Ankara Osmanlı döneminde menzilhanelerin tali yolu üzerinde (Halaçoğlu [446]) bulunurken 19. yüzyılda anayollar üzerindedir (Taeschner [350]). Ankara kentinde kalenin güneyinde 15. yüzyılda inşa edilen Mahmud Paşa Bedesteni çevresinde kentin merkez bölgesi (Şekil 4.9) teşekkül etmiştir¹. Bedestenin hemen yanında At pazarından Abacılar yokuşuna değin hanlar inşa edilmiştir. Bunlar: Kurşunlu Han, Pilavoğlu Hanı, Hasan Paşa Hanı (Sulu Han), Çengel Hanı, Yıldız Hanı, Yeni Saray Hanı, Rençber Hanı, Kıbrıs Hanı, Bala Hanı, Çukur Han, Muslu Han, Yeni Han, Ağazade Hanı, Pirinç Hanı, Bakırhan, Tuz Hanı, Pembe Hanı, Kaban Hanı, Zağferan Hanı (Safran Hanı), Urgancılar Hanı, Karaman Hanı, Sarıkadioğlu Hanı, Kırmızıoğlu Hanı, (?) Han, Hayret Hanı, Allem Kallem Hanı, Keçeciler Hanı, Tahtakale Hanı, Nalbant İbrahim Ağa Hanı, Kederzade Hanı, Abacılar Hanı'dır (Bakırer ve Madran [447]). Rifat Özdemir ise 19. yüzyılın ilk yarısında Ankara'da Penbe Hanı, Kurşunlu Hanı, Kapan Hanı, Hasan Paşa Hanı, Pirinç Hanı, Mimarzade Hanı, Abacılar Hanı, Taht'el-Kal'a Hanı, Zağfiran (Safran) Hanı, Muslu Paşa Hanı, Çengel Hanı, Ağazade Hanı, Urgancılar Hanı, Karaman Hanı, Kederzade Hanı, Allem Kallem Hanı, Keçeciler Hanı, Hacı Böcek Hanı, Arslanhane Hanı, Kalecik Hanı, Çukur Han, Yeni Han, Hayrat Hanı, İmaret Hanı, Sarı Kadioğlu Hanı, Nalband İbrahim

¹ Bu haritanın oluşturulmasında Von Vincke, H., (1839). Ankara Planı, IRCICA Ktp., PL16'dan, Aktüre, S. (1978). 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi, O.D.T.U. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 126'da yer alan Şekil 21'den ve Bakırer ve Madran, (1984). Tarih İçinde Ankara Eylül 1981 Bildirileri, ODTÜ Yayınları, Ankara, 120'de yer alan Ankara Hanlar Bölgesi ve Bedesteni gösteren haritadan yararlanılmıştır. Aktüre sözkonusu harita üzerinde hanlar, çarşılar ve pazar alanlarının bulunduğu yerleri belirtmeksizin merkez bölgesinin sınırlarını çizmiştir. Sağlıklı bir tespit için kaynak olarak vergi kayıt defterlerinin kullanılmasıyla işyerlerinin/dükkanların/çarşıların üzerinde bulundukları sokaklar ve caddelere bağlı olarak ticaretin yayıldığı alanı ve buna bağlı olarak merkez sınırını tespit edebilmek mümkündür. Bu sınırın tespitinde arşiv belgelerinden ziyade hanların mevkileri esas alınmış görülmektedir. Böylece hanların bulundukları yerlerin sınırlarının (kuzeydeki Sulu Han ile güneydeki bedesten çevresindeki hanlar ve pazar alanları) birleştirilmesi ile merkez bölgesi ortaya çıkarılmıştır. Vincke'nin haritasına bakıldığında sınırları çizilen Ankara merkez bölgesinin sınırları dâhilinde büyük açık alanlar ile yaygın konut alanları olduğu görülür. Bu merkez sınırlarının belirlenmesinde Aktüre tarafından kullanılan yöntemi içeriğini destekler nitelikte olmakla birlikte Ankara merkez sınırlarının yeniden ele alınması gerekmektedir. Ancak böylesine bir çalışma başka bir araştırma konusu olması sebebiyle burada Aktüre tarafından çizilen sınırlar kabul edilecektir. Diğer yandan Aktüre'nin yerleşik alan sınırı yerine Vincke'nin haritasına göre belirlediğimiz sınır kullanılmıştır. Böylece merkez bölgesinin yerleşik alana oranı tespit edilmiştir.

Ağa Hanı, Tahtacı Hanı, Tennurcu (Temurcu) Hanı, İnadiye Hanı, Abdülkerimzade Hanı olmak üzere 30 adet hanın, 23 adet çarşı ve 4 adet pazar alanının varlığından bahseder [47]. 1895 yılında 2173 dükkân ve 32 han 1904 yılı Ankara Vilayet Salnamesinde 2188 dükkân ve 33 adet hanın varlığından bahsedilir [448], [57]. Aktüre'ye göre Kayseri, Amasya, Manisa kentleri gibi geniş tarımsal artı ürünü merkeze aktarabilecek geniş hinterlanda sahip olmaması ve sermaye sahiplerinin ekonomik kaygılarla dinsel yapılar yerine ticaret yapılarının inşasına önem vermeleri nedeniyle büyük vakıflar eliyle gerçekleşen cami, medrese gibi anıtsal yapı gruplarına rastlanmaz [57].

Ankara merkez bölgesi tiftikden yapılan sof kumaşı ve şallarının üretiminde uzmanlaşan ve ticari ve kentsel gelişimini bu ürünün doğu ve batı pazar alanlarındaki mübadelesine dayandıran bir ticaret kentidir. Ankara kentinde sof ticareti 19. yüzyıldan itibaren önemini kaybetmeye başlamıştır. Hatta 1817 yılında sof mamüllerinden alınan mukatayı iltizam usuluyla alıcı bulunamamıştır [47]. Bu sof üretimin karlı bir ticarete konu olmadığına işarettir. Bir başka belirti sof üretiminde kullanılan tezgâh sayısındaki düşmedir [57]. 19. yüzyılın başında tiftik hammaddesinden üretilen sof mamülünün eski ekonomik önemini kaybetmesi ve çöken zanaatkârlık eylemleri Ankara kentinin ekonomik yapısını derinden etkilemiş görünmekle birlikte, 19. yüzyılın ortasında kent sof ipliği, ham tiftik ve kesimlik keçi ihraç eden (Önsoy [449]) dolayısıyla mamül maddeden hammadde satışına yönelen bir ekonomik merkez kimliğine kavuşmuştur.

1881 yılında bedesten yanmış ve yeniden onarılmamıştır [57]. Bunda bedestenin işlevini yitirmesi ve kentin ekonomik etkinlikleri yapısında olumsuz yönde yaşanan değişimler etkili olmalıdır. Aktüre kentteki “servetin el değiştirmesi ve esnaf ve zanaatkârların fakirleşmesine” bağlı olarak bedestenin kentin ekonomik yaşamındaki önemini kaybetmesine rağmen kent merkezindeki han sayılarında meydana gelen artışa işaret ederek hanların eski niteliklerini koruduklarını ve ticaret sermayedarlığının geliştiğini ve 1892 yılında Ankara'ya demiryolu hattının bağlanmasıyla hammaddenin Avrupa'ya ihracını kolaylaştırdığını iddia etmektedir (Aktüre [57]).

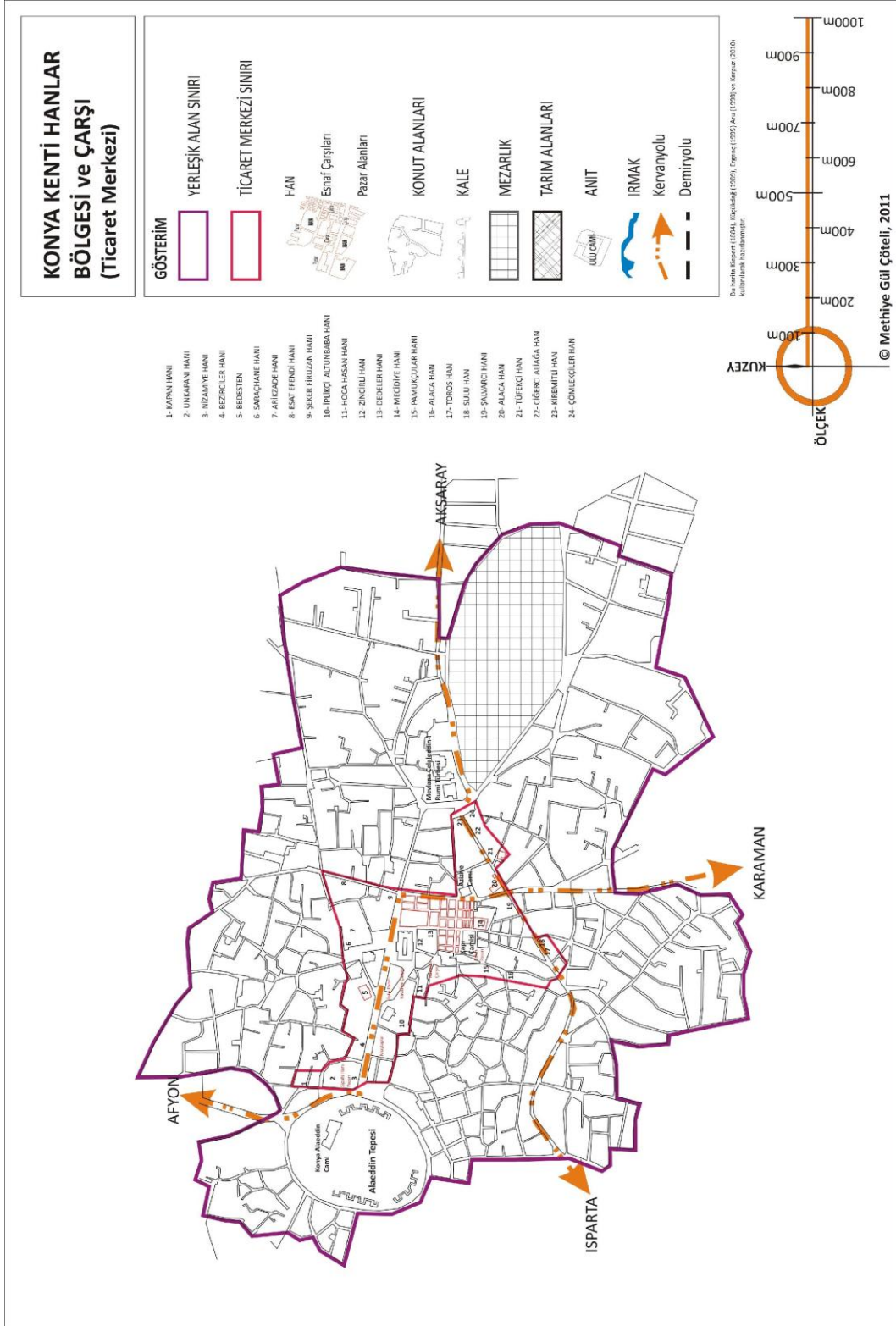


Şekil 4.9 19. yüzyıl sonunda Ankara kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.2 Konya Vilayeti (Merkez) Konya Sancağı: Konya Kenti

Konya kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Konya vilayetinin merkez sancağı olan Konya sancağına bağlıdır. Kent Selçuklu döneminde 13. yüzyıl kervanyolları güzergâhında yeralan önemli bir ticaret merkezi kimliğine sahip olmuş ve kentin ticaret merkezinin yerseçimi Selçuklu döneminden başlayarak Osmanlı dönemine kadar uzanmıştır. Bu nedenle Osmanlı döneminde ketin merkez bölgesinin (Şekil 4.10)¹ Osmanlı öncesinde şekillenmeye başladığını söylemek mümkündür. Özer Ergenç Konya kent merkezinin ortasında bedesten ve İplikçi Camisinin yereldiğini, Şerafettin Camisinden başlayıp güneydoğuda At Pazarına kadar uzanan bir alanda yoğunlaştığını belirtmektedir [23], [450]. Yusuf Küçükdağ 18. yüzyıl için yaptığı çalışmasında Konya çarşılarının büyük bir yer değiştirmeyerek, Selçuklu döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de Alaaddin Tepesi olarak adlandırılan içkalenin doğu ve güneyindeki alanda büyük bir kısmının sur içinde ve bir kısmının ise At Pazarı Kapısı'nın hemen dışında olduklarını ifade eder [451]. Baykara [452] Selçuklu döneminde Konya kentinde 11 hanın, Evliya Çelebi [453] 17. yüzyılın ortalarında Konya'da 26 hanın bulunduğunu aktarır. Küçükdağ'a göre yapıldığı bilinen 22 han arasında; Kapan Hanı (1464), Kiremitli Han, Tabhâne Hanı, Kurşunlu-Kadri Efendi Hanı, Vâlîde-Arslan Ağa Hanı, Hasan Efendi-Çaylıoğlu Hanı, Saraçzade-Andülfettah Hanı, Alaca Han, Çelebi Hanı, Şerafeddin-Arıkoğlu Hanı, Talaslı-Mazıcı Hanı (1675), Şeyh Ahmed Efendi-Bezîrgânlar Hanı, Mehmed Arif efendi Hanı, Hacı Abdülfettah Çavuş, Dedemoğlu, Hanı, Hacı Hasan Hanı, Cebecioğlu Hanı, Naipzade Hanı, Yeğen Ağa Hanı, Hacı Abdullah Hanı, Hacı Şaban Hanı ve Hızır Beşe Hanı bulunmaktadır [451]. Hanların yanısıra Sipahi pazarı, İplik pazarı, Odun pazarı, Ağaç pazarı, Kadınlar pazarı, Üzüm pazarı, At pazarı, Saman pazarı, Koyun pazarı olmak üzere 9 pazar alanı ve Uzun çarşı, Mıytaplar, Samurcular, Kavafiye, Hoşafçılar, Haffaflar, Tefikiye, Hasan Efendi, Demirciler, Keçeciler ve Çancılar çarşısı'ndan oluşan 11 adet çarşı adı kaynaklarda geçmektedir (Karpuz [73]).

¹ Konya kenti merkez bölgesini konu alan çalışmalar arasında merkezin büyüklüğü ve mekânsal yayılımı hususunda araştırma mevcut değildir. Eldeki kaynaklar yalnızca hanların, çarşıların ve pazar alanlarının adlarını, sayılarını ve kent içindeki yerlerini gösterir niteliktedir. Bu haritanın yapımında Kemal Ahmet Aru'nun "Türk Kenti" çalışmasında yeralan haritalar kullanılmıştır. Bkz. Aru, K. A. (1998). Türk Kenti, YEM Yayınları, İstanbul, 88, 135, 195.



Şekil 4.10 19. yüzyıl sonunda Konya kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

Sonuç itibariyle Konya arşılarının bugünkü Kapı Camisinin bulunduğu alanda yeralan At Pazarı Kapısından başlayarak Mevlana K llyesine kadar uzanan koridor boyunca Hükümet Konağı, Kapı Cami ve Aziziye Camilerinin çevresinde teŗekk l ettiği söylenebilir. Mevcut kaynaklardan tespit edilen arşı, pazar ve hanların sayısal çokluğuna karşın, Faroqhi 16. yüzyıl sonu ve 17. yüzyıl başında Konya şehrinin Celali isyanları nedeniyle yaşadığı karışıklıkların Konya bedesteninin giderek harap hale gelmesinde etkin rol oynadıklarını ileri sürer [15].

Konya kenti ticaret merkezinin önemli bir özelliği olarak vakıf mülkiyetinde olan ticaret yapılarının, yani han ve dükkânların merkezin hatırı sayılır bir bölümüne tekabül ettiği tespit edilmiŗtir (Ceran [454], Arabacı [455]). Yalnızca Mevlana Celaledin vakfına ait 100 civarında dükkânın olduğu bilinmektedir [456]. Benzer biçimde bir tespit 1640–1650 yılı Konya şeriyye sicillerinde çarşıda yeralan dükkânların yarısının vakıflara ait olduğu belirtilmektedir [457]. 1868 tarihli Konya Vilayeti Salnamesinde şehirde 6 adet han ve 512 adet özel mülk dükkân kaydedilmiŗtir. Konya arşısında 19. ve 20. yüzyılda yaşanan yangınlardan en b y ę ¹ 1867 yılında Kapı Camisi çevresinde başlayarak bütün arşıyı etkileyen yangındır [458]. 1898/1899 yılı Konya Vilayeti Salnamesinde arşıda bulunan dükkân sayısının 2078 olduğu ve 1 bedesten ve 18 hanın bulunduğundan bahsedilir [458, 459]. Kentte 1893 yılında Eskişehir–Konya demiryolu hattı hizmete açılmış ve 1890 yılı 40.000 olan kent nüfusu 1907 yılında 44.000’e ulařmıŗtır [460].

19. yüzyılın sonunda yeniden inşa edilen Konya arşısında 1898 yılında Konya bedesteni yıkılmıŗtır. Çarşının yeniden inşasına rağmen sürekli yinelenen yangınlara ve bedestenin yıkılmasına bağlı olarak Konya merkez bölgesinin k hnediği yüzyılın sonunda önemli bir merkez olma niteliğini yitirdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Ayrıca merkezde mülkiyetin vakıflar elinde olması özel şahıslara ait işyerlerinin az sayıda bulunması özel sermaye birikiminin olmadığına işarettir. Konya kenti kendi

¹ Yangın neticesinde mevcut işyerlerinin yarısından fazlasının (%67’sinin) zarar gördüğü ve yeniden kağir olarak yeni çarşının inşa edildiği 1869 yılı Konya Vilayeti Salnamesinde belirtilmektedir. Yangından önce 1319 olan toplam dükkân sayısı, yangın sonrasında inşa edilen yeni çarşıda 1220 olarak gerekleřtirilmiŗtir. Bkz. Muşmal, H. (2008). 1867 Konya arşısı Yangını ve Etkileri  zerine Bir İnceleme Denemesi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 32(1): 87, 109-110.

ihtiyacının beşte birini karşılaması nedeniyle önemli bir imalât merkezi sayılmazken vilayetdeki en önemli dokuma merkezi Bor kasabası olmuştur. 19. yüzyılın sonunda Konya yeni halıcılık merkezleri arasında yer alır [383]. Bununla birlikte Konya kent merkezinde yer alan hanlarda özel bir mamül veya hammaddenin satışına konu olunmadığı ve dolayısıyla bir ürün üzerinde uzmanlaşma olmadığı hususunda hanların adları birer kanıt olarak karşımızda durmaktadır.

4.3.3 Sivas Vilayeti (Merkez) Sivas Sancağı: Sivas Kenti

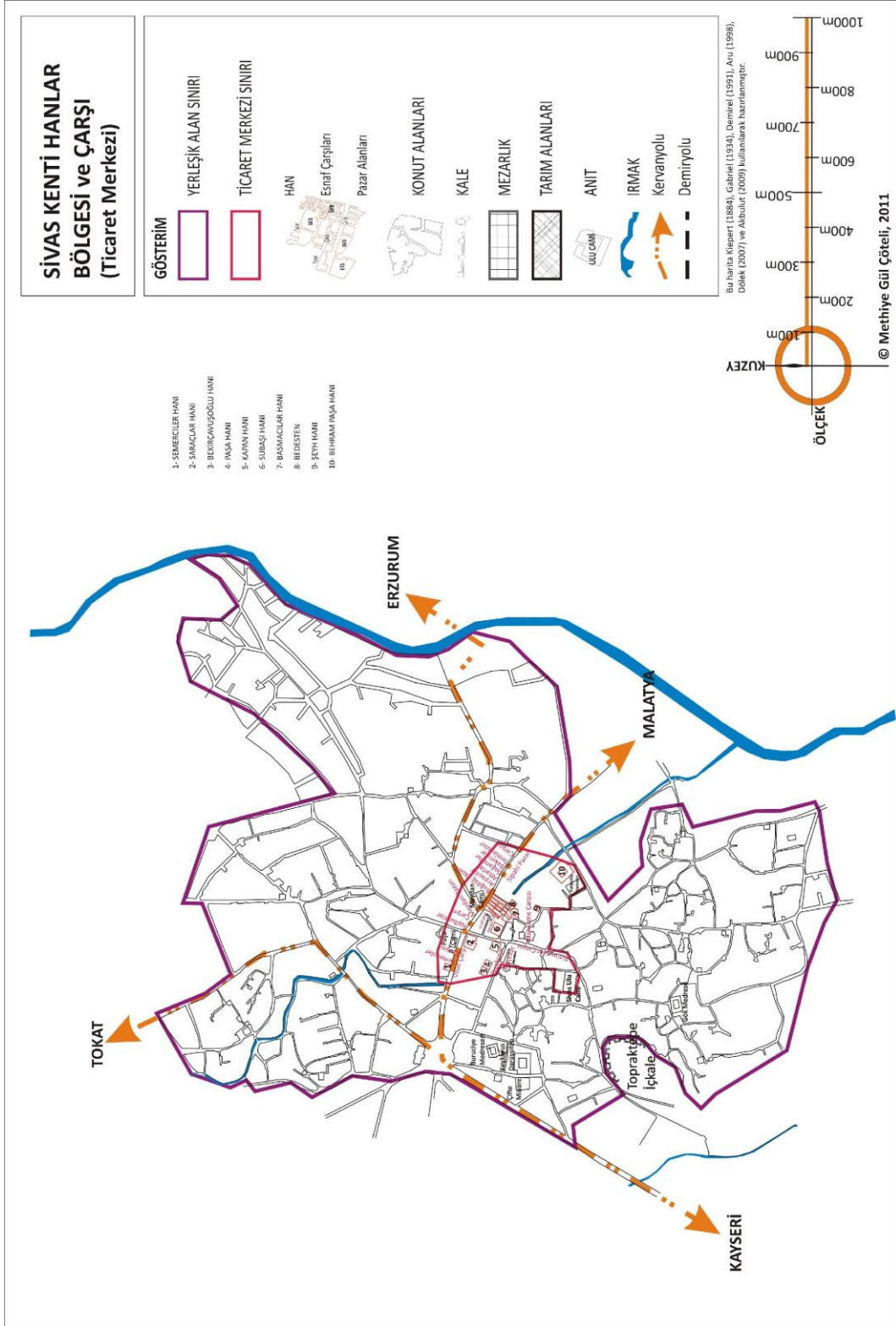
1399 yılında Osmanlı topraklarına katılan Sivas kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Sivas Vilayeti'nin merkez sancağı olan Sivas Sancağı'na bağlıdır. Sivas kenti 13. yüzyılda Selçuklu döneminde mekânsal ve demografik büyüklüğü itibariyle başkent Konya'nın ardından en önemli ikinci büyük kent olma vasfına ve bir uluslararası ticaret merkezi kimliğine sahiptir (Özcan [461]). Kent doğu–batı, kuzey–güney doğrultuda seyreden kervanyollarının düğümlendiği bir noktada bulunmaktadır. Kentin Osmanlı dönemi ticaret yapıları arasında Behram Paşa Hanı (1573), Subaşı Hanı, Kapan Hanı, Taşhan, Semerciler Hanı, Paşa Hanı, Bekirçavuşoğlu Hanı, Basmacılar Hanı, Şeyh Hanı, Altınoğlu Hanı, Hızıroğlu Hanı, Küçük Han, Nalbantlar Hanı olmak üzere 13 adet han bulunmaktadır (Demirel [462]). Sivas merkez bölgesi (Şekil 4.11) Meydan Camisi, Taşhan, Nalbantlarbaşı ve Mahkeme Çarşısı çevresinde gelişmiştir¹. Ulu Cami'yi Uzun Çarşıya bağlayan dik aks ve Murdar ırmak aksı boyunca ticaret yapıları yoğunlaşmaktadır.

¹ Sivas kentini konu alan çalışmalar arasında Osmanlı döneminde kent merkezinin sınırları ve ticaret yapılarının; hanların, çarşıların ve pazar alanlarının adlarını, sayılarını ve kent içindeki yerlerini gösteren araştırmalar olmakla birlikte, merkezin büyüklüğü hesaplanmamıştır. Bu haritanın yapımında Kemal Ahmet Aru'nun "Türk Kenti" çalışmasında yer alan haritalar, Albert Gabriel'in 1934 yılında yaptığı "Şekil 87:Sivas Merkez Haritası" ve Ömer Demirel'in Sivas vakıflarını ele aldığı çalışmada "Plan X: Sivas Çarşı ve Pazarlar" haritası ile "Plan XI: Bedesten ve Çarşılar / Sivas Çarşıları (Suk-i Sultani)" haritasından yararlanılmıştır. Bkz. Aru, K. A. (1998). Türk Kenti, YEM Yayınları, İstanbul, 211. Demirel, Ö. (1991). Sivas Şehir Hayatında Vakıfların Rolü (1700 - 1850), Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara. Gabriel, A. (1934). Amasya, Tokat, Sivas, c. 2, De Boccard, Paris. Arşiv kayıtlarının bilhassa vakıf kayıtlarının değerlendirilmesi yapılmasına karşın Aktüre'nin Ankara çalışmasına benzer olarak merkez sınırlarının belirlenmesinde çarşı, pazar ve hanların kurulduğu yerlerin çevresinin birleştirilmesi suretiyle bir Osmanlı dönemi merkez bölgesinin sınırı belirlenmiştir. Dolayısıyla ticaret yapılarının yerleri vergi kayıt defterinden yola çıkarak değil, vakıf kayıtlarına dayandırılarak yapılmış görünmektedir. Ancak ticaret yapılarının ve donatıların ortaya çıkardığı bir merkez bölgesinin sınırına form itibariyle uyan nitelikte olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Buna karşın vakıf kayıtlarının ve mevcut yapı varlığının kullanılmış olması nedeniyle Demirel'in tanımladığı Osmanlı dönemi Sivas çarşı ve pazar alanı sınırları kabul edilmiştir. Bu sınırlar kullanılarak alan hesabı gerçekleştirilmiştir.

16. yüzyıl Sinan Paşa vakfiyesinde kentin çarşıları “Eski Çarşı” ve “Yeni Çarşı” olarak adlandırılmaktadır (Sönmez [463]). Dolayısıyla Osmanlı döneminin başlamasıyla kentin Selçuklu dönemi çarşı gruplarının kullanıldığı ve merkezin Selçuklulardan itibaren ortaya çıktığı söylenebilir. Merkezin en önemli ve büyük yapısı Behram Paşa ve Subaşı Hanı’dır. Bedesten bu çarşının merkezi bir mevkiinde yer almasına karşın önemli ulaşım aklarından uzak iç bölgede konumlanmıştır.

Sivas şerhiye sicillerinde 1810 – 1840 yıllarında kentte üretimin düşmesi ve çarşıda mevcut dükkân sayısının büyük oranda azalması hususunda kayıtlar mevcuttur [464]. Yine sicillerde Sivas kentinde Osmanlı döneminde Kayseri, Darende, Divriği ve İran’dan gelen tüccarların faaliyetlerinden bahsedilmektedir [464]. Bu kayıtlardan birinde tereke defterlerine mal varlıkları yansıyan ve Şeyh Hanında ticaret yapmak üzere yerleşen Sivas’ın en zengin üçüncü tüccarı konumunda Kayserili tüccar İsmail’in adı geçmektedir.

19. yüzyıl Sivas kentinde 31 adet çarşının varlığından bahsedilmektedir [464]. 1888 ve 1890 yılına ait Sivas Vilayet Salnamelerinde kentte 1461 dükkân ve 12 han, 1907 Sivas Vilayet Salnamesinde 1810 dükkân ve 12 han yapısının mevcut olduğu zikredilmektedir. 1888’de 35.835 olan kent nüfusu 1907’de 45.000’dir [465-468]. Kentin eyalet merkezi kimliğine sahip olmasına karşın ticari açıdan Selçuklu döneminde sahip olduğu etkiye Osmanlı döneminde kavuşamamıştır (Sönmez [463]). Manisa kumaşları üreten Sivaslı dokumacılar ipliği Adana’dan temin etmektedir [383]. Kentin en önemli ürünü İstanbul’a kadar gönderilen yün çorapları olmuştur. Bunun yanı sıra 19. yüzyılda kentin halıcılık faaliyetlerinin geliştirilmesi yönünde İzmirli tüccarlar girişimlerde bulunmuştur (Quataert [383]). Bu sayede Sivas önemli bir halı imalat merkezi olarak ortaya çıkmıştır.



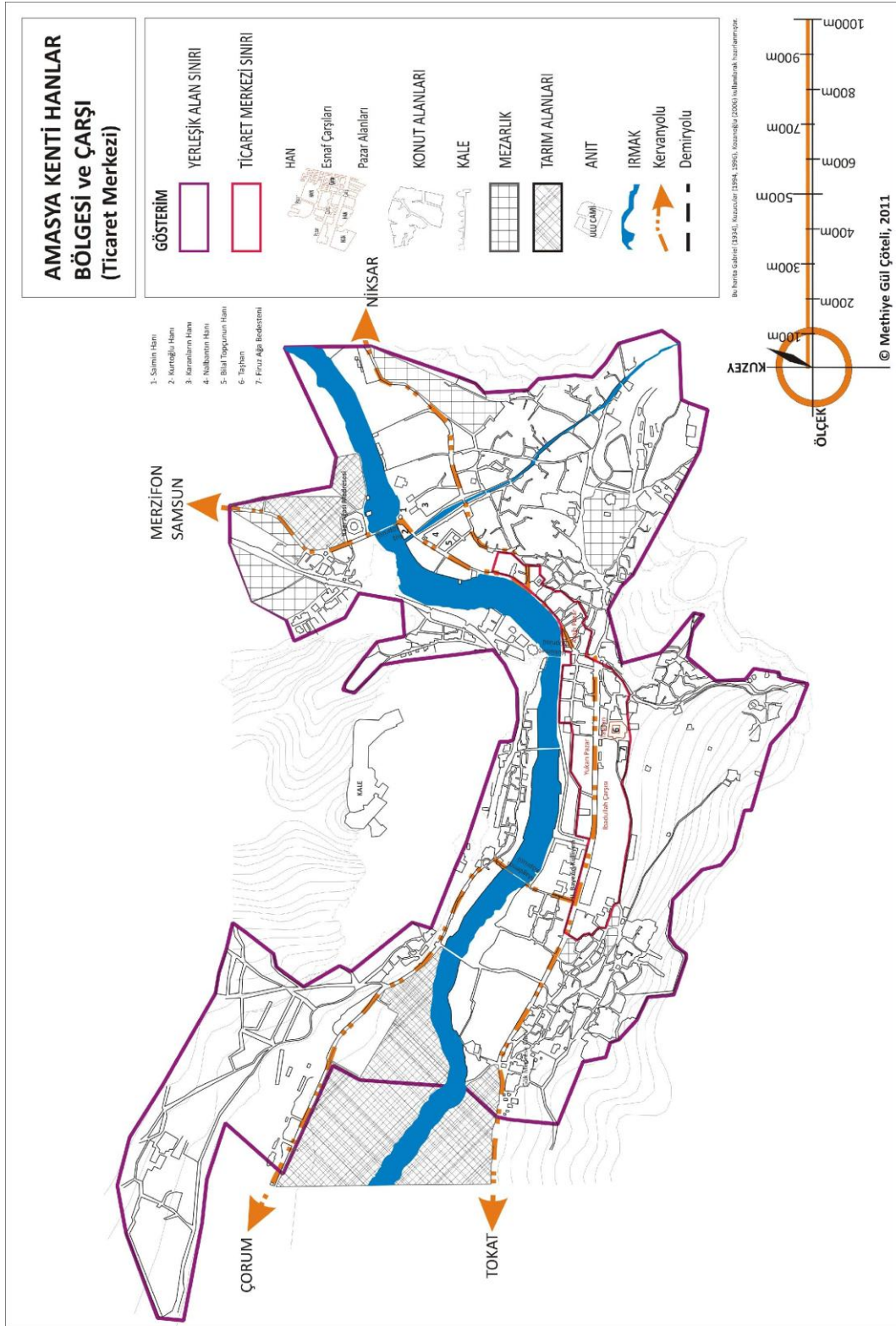
Şekil 4.11 19. yüzyıl sonunda Sivas kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.4 Sivas Vilayeti Amasya Sancağı: Amasya Kenti

1392 yılında Osmanlı hâkimiyetine katılan Amasya kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Sivas Vilayeti'nin Amasya sancağına bağlıdır. Kent 16. – 17. yüzyıllar arasında İstanbul – Bursa – Tebriz kervanyolu güzergâhının ve Tarsus – Kayseri – Zile – Samsun ticaret yolunun üzerinde yer almaktadır (Yavuz [469], Tuzcu [470]). Kentin merkez bölgesi¹ (Şekil 4.12) 16. yüzyıldan sonra kentin topografyasının sınırlandığı bir alanda Samsun – Tokat arasındaki yol üzerinde, Kuş Köprüsü ile Gök Medresenin oluşturduğu lineer hat boyunca Yeşilirmak kenarında kurulmuştur (Kuzucular [471]). 16. yüzyılın ortalarına değin cami, medrese gibi yapı inşası devam etmiş olmakla birlikte 1495 yılında bedesten yapılmıştır. Kentin en büyük programlı ticaret yapısı olan Taşhan ise bedestenin güneyinde 18. yüzyıl başında (1698) ortaya çıkmıştır.

Çarşılar birbirine bağlanan Yukarı Pazar ve Aşağı Pazar olarak adlandırılan iki nüvede gelişmekle birlikte daha çok Yukarı Pazar olarak zikredilen Taşhan ve bedesten çevresinde yoğunlaşmıştır. Taşhanın çevresinde Kuyumcular Çarşısı, Hallaclar (Penbeciyan) Çarşısı, Gazzazlar (İpekçiler) Çarşısı, Kavukçular Çarşısı, l'taran (Parfümeciler) Çarşısı gelişmiştir (Er [472]). Aşağı Pazar adı burada yer alan kervansaray nedeniyle verilmiştir [472, 473]. Kentte bulunan İbadullah Pazarı, Saman Pazarı, Kağrı Pazarı ve Hayvan Pazarı ise açık pazar alanlarıdır [471]. 1890 yılı Sivas Vilayeti Salnamesinde kent merkezinde 1122 dükkân ve 29 hanın varlığından bahsedilir [440, 474].

¹ Amasya kentini konu alan çalışmalar arasında Osmanlı döneminde kentte inşa edilen yapılar ve kentin fiziksel yapısı ile merkez sınırlarını belirleyen, ancak merkezin büyüklüğü konusunda yeterli bilgi içermeyen çalışmalar bulunmaktadır. Bu haritanın yapımında Albert Gabriel'in 1934 yılında yaptığı Amasya anıtlarını içeren eserinde "Şekil 4. Amasya Anıtları" haritası ve Kâni Kuzucular'ın Amasya konulu doktora tezinde "16. Yüzyılın ortalarında Amasya" haritasından yararlanılmıştır. Bkz. Gabriel, A. (1934). Amasya, Tokat, Sivas, c. 2, De Boccard, Paris. Kuzucular, K. (1994). Amasya Kenti'nin Fiziksel Yapısı'nın Tarihsel Gelişimi, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. Kuzucular Amasya kentinin 16. – 19. Yüzyıllar arasındaki fiziksel yapısını arşiv kaynaklarından tespit ederek kentin mahallelerinin gelişimini belirlemiştir. Bu çalışmada ticaret bölgesi olarak bir alan gösterilmiştir. Çizilen bu sınır dışında II. Bayezid Külliyesi bırakılmış, konut alanları olduğu belirtilen geniş adalar ticaret bölgesi sınırları içerisine dâhil edilmiştir. Oysa Amasya merkez bölgesinin önemli bir donatı olan külliyei içermemesi düşünülmaz. Buna karşın yapılacak bu tespit bir başka çalışma konusu olmakla birlikte, burada sınırları belirtilen ticaret bölgesi çalışmada esas olarak kabul edilmiştir.



Şekil 4.12 19. yüzyıl sonunda Amasya kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

Amasya kentinde ticarete konu olan en önemli ürün ipek böcekçiliği ve ipektir. 16. yüzyılda Kırım’a Anadolu’nun kuzey bölgelerindeki pamuk dokuma merkezlerinden pamuklu mallar ve Amasya’dan ipekli dokumalar gönderilmektedir. Anadolu’da Bursa dışında ipekli imalât merkezlerinden biri olan Amasya kentinde işlenilen ipekli dokumalar için hammadde gereksinimi İran üzerinden sağlanmaktadır [15]. 19. yüzyılda ham ipek imal eden bir merkez halinde olan Amasya kentinin Bursa gibi İstanbul ve Halep’teki ipek dokumacılarına ham ipek temin ettiği görülmektedir. Ayrıca Amasya’da üretilen düşük kaliteli pamuklu dokumalar: Kayserili tüccarlarca sağlanan Adana pamuğu eğrildikten sonra dokumacılar tarafından dokunan ve boyanan pamuklu dokumalar, 19. yüzyılda Kırım’a ihrac edilmektedir [383]. 1830’lu yıllarda Amasya düşük kaliteli pamuklu dokumalar arasında yer alan yelken bezi, çadır bezi gibi kaba bezlerin dokunduğu önemli bir imalât merkezi olarak bir yer edinmiştir. Yüzyılın sonunda üretim yapanların sayısında bir azalma görülmesine karşın bu etkinliğin tamamen yok olduğu söylenemez [383], [475]. Zira yüzyılın sonunda 1870’li yıllarda Amasya’nın da arasında yer aldığı Kuzey Anadolu dokuma merkezleri ve kasabaları ile İzmir ve Beyrut gibi dokuma imalâtı yapan merkezler Avrupa malları ile rekabet gücü geliştirerek ithal malların satışlarını azaltmıştır [383], [476, 477]. Dolayısıyla Amasya kentinin önemli bir dokuma merkezi olarak yüzyılın sonunda yeniden canlandığı izlenmektedir [383].

4.3.5 Sivas Vilayeti Tokat Sancağı: Tokat Kenti

Tokat kenti 19. yüzyılın sonunda Sivas Vilayetinin Tokat sancağına bağlıdır. 14. yüzyıl sonunda Osmanlı yönetimine giren kent doğu–batı kervanyolları güzergâhında İstanbul–Bursa–Tebriz yolu üzerinde bölgelerarası bir ticaret merkezi olarak gelişmiştir [15]. Bu ticaret merkezi Osmanlı’nın kara gümrüklerinin uygulandığı bir yerdir. Celali isyanlarından zarar gören bir diğer kent Tokat’tır. Ancak buna rağmen Tokat hanları ve çarşısı büyümeye devam etmiştir [57].

18. yüzyılın sonunda Tokat merkez bölgesinde¹ (Şekil 4.13) Paşa Hanı, Yağcızade Hanı, Voyvoda Ağa Hanı (1631) Hüdayi Efendi Hanı, Ballı-zade Hanı, Sulu Han, Süznetçizade Hanı, Taşha, Hacı Hasan Hanı, Maldar Hanı, Ebubekir Ağazade Hanı, Seyyid Abdurrahman Ağa Hanı, Timürcüzade Hanı olmak üzere 13 hanın mevcut olduğu kayıtlıdır [478]. Kentin hanları ve çarşılarının Tokat bedesteninin güneyindeki Sulu Sokak ve kuzeyindeki Halit Sokak boyunca uzandığı görülür. 18. yüzyılda çarşıda yaşanan yangına rağmen güçlü kentsel ekonomik yapı nedeniyle yeniden ticaret yapıları ayağa kaldırılmıştır. 19. yüzyılın ilk yarısında kentte bulunan 1478 esnaf varlığı dükkân sayısına işaret etmektedir. Tokat kara gümrüğü uygulamasının 1846 yılında kaldırılması kentte olumsuz yöne doğru değişen ekonomik yapıya bir gösterge olarak görülebilir [478]. 1827 yılında 1478 dükkân ve 15 han yapısına karşın, 1886 – 1887 yılında 1300 dükkân ve 26 han yapısının merkezde yer aldığı görülmektedir [478], [479]. Aktüre Ankara’da olduğu gibi Tokat kentinde de zanâatlara dayalı perakende ticaretin gerilediğini, hanların sayılarındaki artışa bağlı olarak ticaret sermayedarlığının geliştiğini savunur [57].

Kentin en önemli üretim aktiviteleri arasında bakırcılık, pamuklu dokumacılık, basmacılık, boyamacılık, dericilik bulunmaktadır. Bilhassa pamuklu dokumalar, yazmalar, yemeniler gibi ürünlerin hammadde üretimi dışında kalan tüm imalât aşamalarında kentin bu ihtiyacını karşılayacak nitelikte hanlar, çarşılar ve kârhaneler ile merkez bölgesi donatılmıştır. Anadolu’nun “küçük Manchester”ı (Quataert [383]) olarak tanımlanan Tokat kentinde elle iplik eğirme, dokuma, boyama ve basma etkinliklerinin hepsinin aynı merkezde gerçekleşmesi bakımından önemli bir pamuklu dokuma merkezidir.

¹ Bu haritanın yapımında Albert Gabriel’in 1934 yılında yaptığı Tokat anıtlarını içeren eserinde kullanılan “Şekil 49: Tokat genel planı” ve “Şekil 50: Tokat anıtları” başlıklı haritalar, Sevgi Aktüre’nin 19. yüzyıl sonu Tokat kenti arazi kullanımını gösteren harita ve Ersal Yavi’nin Tokat eserinde sunulan merkez hanlarını gösteren haritadan yararlanılmıştır. Bkz. Gabriel, A. (1934). Amasya, Tokat, Sivas, c. 2, De Boccard, Paris. Aktüre, S., (1978). 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, O.D.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 164. Yavi, E., (1986). Tokat (Comana) Niksar (Neocaesarea), Zile (Zela), Artova, Erbaa (Erek), Turhal (Talaure), Reşadiye (İskefîr), Almus (Alumus), Tokat Otelcilik ve Turizm A.Ş., Güzel Sanatlar Matbaası, İstanbul. Aktüre Ankara konulu eserinde uyguladığı yöntemi Tokat kenti için de gerçekleştirmiş ve hanların yayıldığı alanın dış sınırlarını birleştirmek suretiyle Tokat merkez bölgesinin sınırlarını belirlemiştir. Yavi’nin haritasında Tokat merkez hanları vaziyet planı üzerinde işaretlenmiş ve adları belirtilmiştir. Gabriel’in planı üzerine Aktüre’nin belirlediği merkez sınırı ve Yavin’in gösterdiği hanlar işaretlenmiş ve daha sonra merkezin büyüklüğü alan olarak hesaplanmıştır.

Tokat kentinde pamuklu dokumaların renklendirme işlemi boyahanelerde gerçekleştirilmektedir. Kentin iki büyük boyahanesi bulunmaktadır [383]. Boyacılık faaliyetlerinde kentin yakın çevresinde yetişen cehri ve kökboya gibi boya maddeleri sözkonusu faaliyetin önemli bir sektör olarak gelişmesinde katkı sağlamış olarak tanımlanmaktadır [57].

Dokuma için gerekli olan ham pamuk Adana'dan temin edilmektedir (Genç [480]). Üzerine renkli ve desenli baskılar yapılan pamuklu dokumalar yalnızca iç piyasada değil aynı zamanda dış piyasalara da gönderilmektedir. Bunlar arasında Rusya Tokat pamuklu dokumaları için önemli bir pazar olmuştur [383]. 1830'lu yıllarda Tokat'ta elle iplik eğirme yöntemiyle yerli iplik üretimi ve dokumacılıkta bu ipliğin kullanımı yerine İngiliz kumaşları ve İngiliz iplikleri tercih edilir hale gelmiştir [383]. 1840'lı yıllardan itibaren Tokat dokumaları dış pazarlarda rekabet gücünü yitirerek tamamen iç piyasada tüketilir hale gelmiştir [480]. 1860'lı yıllarda ise Rusya'ya yapılan ihracat yeniden canlanmıştır [383].

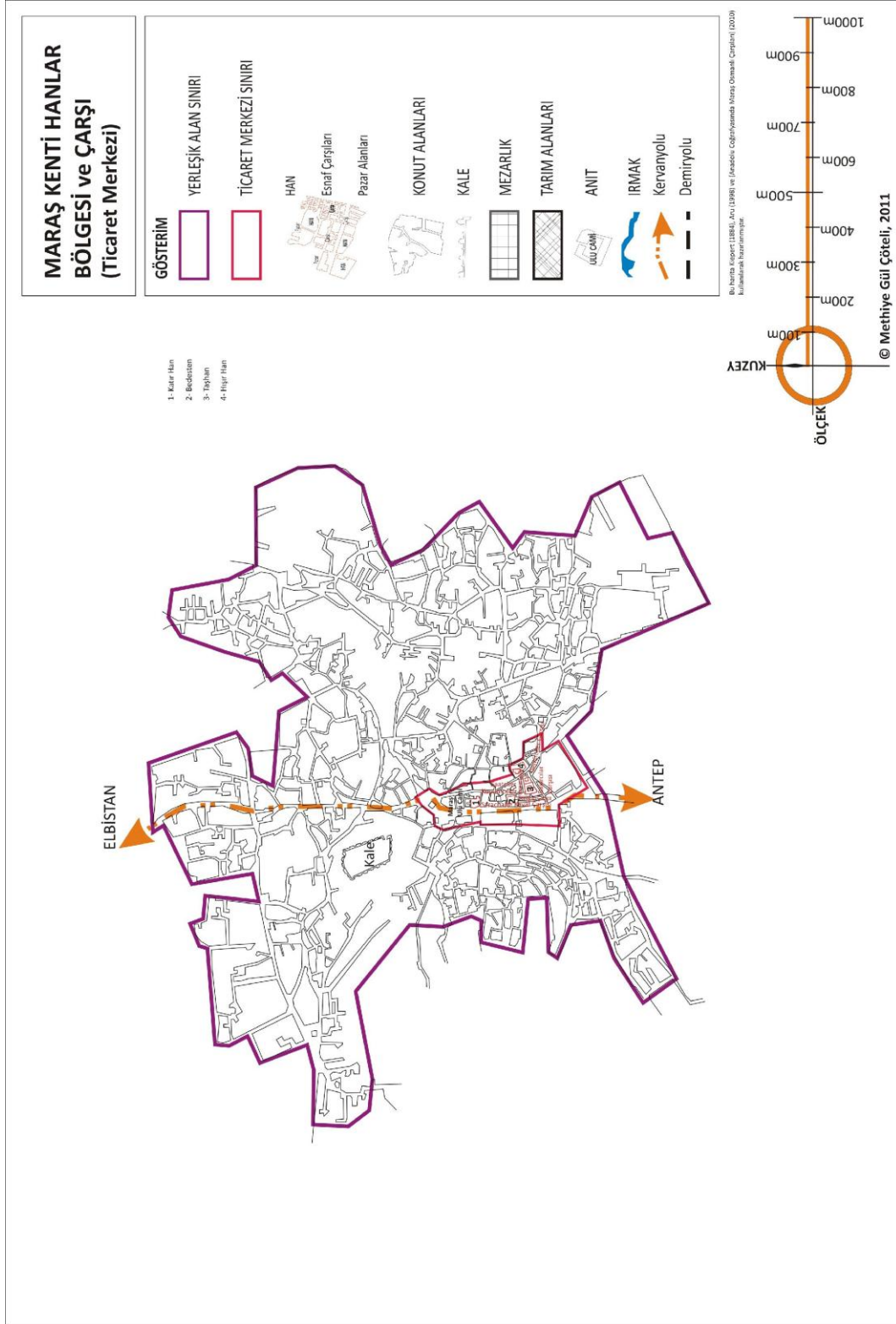
4.3.6 Halep Vilayeti Maraş Sancağı: Maraş Kenti

1522 yılında Osmanlı topraklarına dâhil olan Maraş kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Halep Vilayetinin Maraş sancağına bağlıdır. Anadolu kervanyolu güzergâhında İstanbul'dan Halep'e uzanan tali menzil yolu üzerinde konumlanan kent 19. yüzyılda Halep'i Samsun'a bağlayan önemli bir yol üzerinde konumlanmıştır. Kent merkezinde (Şekil 4.14) yeralan çarşılar: Bezirgânlar Çarşısı, Kavaflar Çarşısı, Köşgerler Çarşısı, Mazmanlar Çarşısı, Bakırcılar Çarşısı, Demirciler Çarşısı, Saraçlar Çarşısı, Semerciler Çarşısı ve Alacacı Çarşısı'dır¹. 1650 yılında yapılan Taşhan ve bedesten çevresinde hanlar ve çarşılar teşekkül etmiştir. Maraş bedesteni olarak adlandırılan yapının klasik bedesten tipolojisinde olmayıp arasta biçiminde olduğu bilinmektedir.

¹ Maraş kenti merkez bölgesinin büyüklüğü ve sınırlarını açıklayan bir çalışma mevcut değildir. Eldeki kaynaklar ışığında Maraş haritası üzerinde yerleri gösterilen çarşılar ve hanların yayıldığı alan çevrelenerek Osmanlı döneminde Maraş kenti merkez bölgesi sınırı belirlenmiştir. Bu haritanın yapımında Kemal Ahmet Aru'nun "Türk Kenti" çalışmasında yeralan haritalar ve 2010 Uluslararası Çarşı Kültürü Sempozyumu'na sunulan "Anadolu Coğrafyasında Maraş Osmanlı Çarşıları" posterinde kullanılan haritalar kullanılmıştır. Bkz. Aru, K. A., (1998). Türk Kenti, YEM Yayınları, İstanbul, 221.

19. yüzyılın ikinci yarısında kentin nüfusundaki artışın göç neticesinde gerçekleştiğini belirtilir (Cuinet [481]). 1895 yılında kentin nüfusu Halep konsolosluk kayıtlarında 54.000 olarak verilmektedir. 1902 yılı Halep Vilayeti Salnamesinde kentte 1648 dükkân ve 12 han, 1908 yılında ise 1625 dükkân ve 14 hanın bulunduğu belirtilmektedir (Eroğlu, Babuçoğlu ve Köçer [482]). Ali Cevad 1890 yılı için kente bulunan dükkân sayısını 1937, han sayısını 7 olarak belirtmektedir [483].

Maraş kenti dokumacılık (kırmızı pamuklu kumaşların üretiminde), boyacılık ve saraçlık zanaatlarında ihtisaslaşmıştır. Maraş kentinde dokumacılar Adana ipliğini kullandığı (Quataert [383]) gibi elle iplik eğirme işi de yaygındır. 1850'li yıllara kadar Maraş kentinde elle iplik eğirme işi devam etmiş, bu tarihten sonra İngiliz ipliği kullanılmıştır [383, 484]. Halep kentinin ekonomik bölgesinde bulunan, dokuma imalatında ikinci sırada yeralan ve dokuma sektöründe birbiri ile rekabet halinde olan Antep, Urfa ve Kilis kentleri arasında Maraş kenti de bulunmaktadır [383]. 19. yüzyılın son çeyreğinde Maraş kenti Halep dokumaların piyasası olmaktan çıkarak kendi dokumalarını üreten bir merkez haline gelmiştir [383].

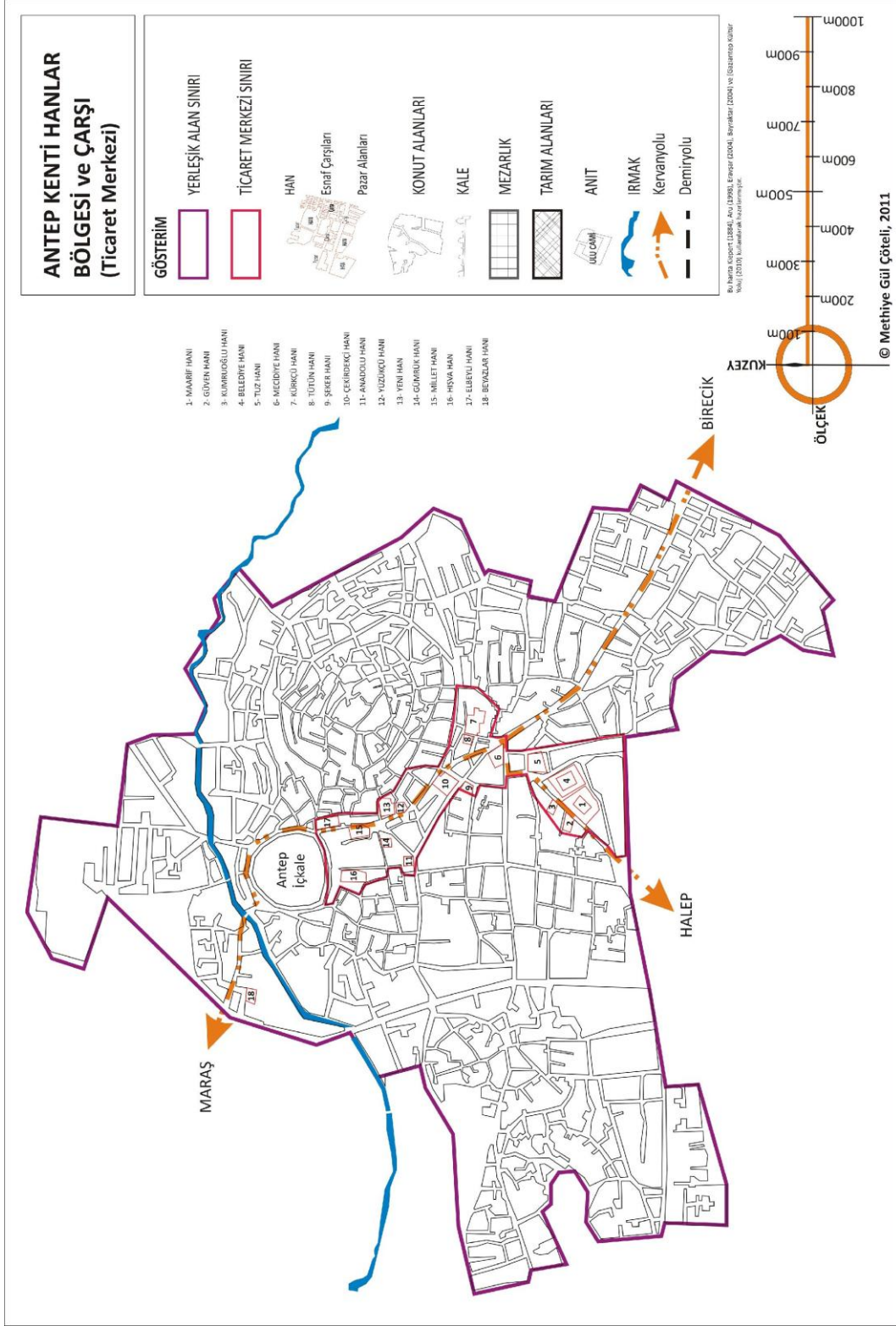


Şekil 4.14 19. yüzyıl sonunda Maraş kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.7 Halep Vilayeti Halep Sancağı / Antep (Ayıntap) Kenti

Antep kenti 1516 yılında Osmanlı idaresi altına girmiştir. 19. yüzyılın sonunda kent Halep vilayetinin merkez sancağı olan Halep sancağına bağlı bir kaza merkezidir. Kent Halep–İstanbul ve Halep–Diyarbakır kervanyolları üzerinde bulunmaktadır. Halep ve Tokat gibi pamuklu dokumacılık alanında ileri seviyelerde yer almış ve bir tekstil merkezi kimliğine kavuşmuştur (Küçükdağ [485]). Antep’de Osmanlı dönemi hanları olarak Elbeyli Hanı, Millet Hanı, Eski Gümrük Hanı, Yeni Han, Yüzükçü Hanı, Anadolu Hanı, Emir Ali Hanı, Tütün Hanı, Kürkçü Hanı, Şeker Hanı, Mecidiye Hanı, Tuz Hanı, Belediye Hanı, Maarif Hanı, Güven Hanı, Kumruoğlu Hanı, Beyazlar Hanı, Lala Mustafa Paşa (Hışva) Hanı bulunmaktadır (Eravşar [67]). Hanların önemli bir bölümü 18. yüzyılın ikinci yarısı ile 19. yüzyılın sonları arasında yapılmıştır. Kentin merkez bölgesi (Şekil 4.15) içkalenin güneyinde kent içine giren kervan yolu boyunca uzanmaktadır¹. Kentte yer alan çarşı ve pazarlar ise; Bakırcılar, Kendirci, Köşker, Hasırcı, Buğday çarşısı ve Almacı pazarıdır [486]. Antep’de 1869 tarihli Halep Vilayeti Salnamesinde kentte 1938 dükkân ve 10 han, 1902 tarihli salnamede 2320 dükkân ve 15 han, 1908 tarihli salnamede ise 2849 dükkân ve 31 han bulunduğu belirtilmektedir [486]. Antep kenti Halep ekonomik bölgesinin önemli bir dokuma imalât merkezidir. Pamuk ve ipek karışımı olan kutnu dokumaları kentin önemli ürünleri arasındadır. 18. yüzyılda Antep’de dokunan bir tür pamuklu dokuma; mavi ve beyaz acemîler Fransa’ya (Marsilya’ya) Halep–İskenderun üzerinden, 18. yüzyılın ikinci yarısında İzmir üzerinden ihraç edilmektedir (Fukasawa [487], İnalçık [306]). 19. yüzyılın ortalarında Antep’in uluslararası ticaretteki etkinliği düşerken Antep iç piyasada önemli bir dokuma merkezi haline gelmiştir. 19. yüzyılın sonlarında Antep kenti Halep ile rekabet halinde olan önemli bir dokuma merkezidir (Quataert [383]).

¹ Antep ile ilgili çalışmalarda arasında merkezin büyüklüğü ve mekânsal yayılımı hususunda araştırma mevcut değildir. Eldeki kaynaklar yalnızca hanların adlarını, sayılarını ve kent içindeki yerlerini gösterir niteliktedir. Bu haritanın yapımında Kemal Ahmet Aru’nun “Türk Kenti” çalışmasında yer alan Antep haritaları ve Osman Eravşar’ın Maarif Hanı üzerine hazırladığı makalede sunulan harita kullanılmıştır. Bkz. Aru, K. A., (1998). Türk Kenti, YEM Yayınları, İstanbul, 228. Eravşar, O., (2004). “Gaziantep Maarif Hanı (Tuz Hanı)”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Konya, 11:656. Burada sınırları belirlenen merkez bölgesi hanların yerseçimine bağlı olarak tespit edilmiştir.

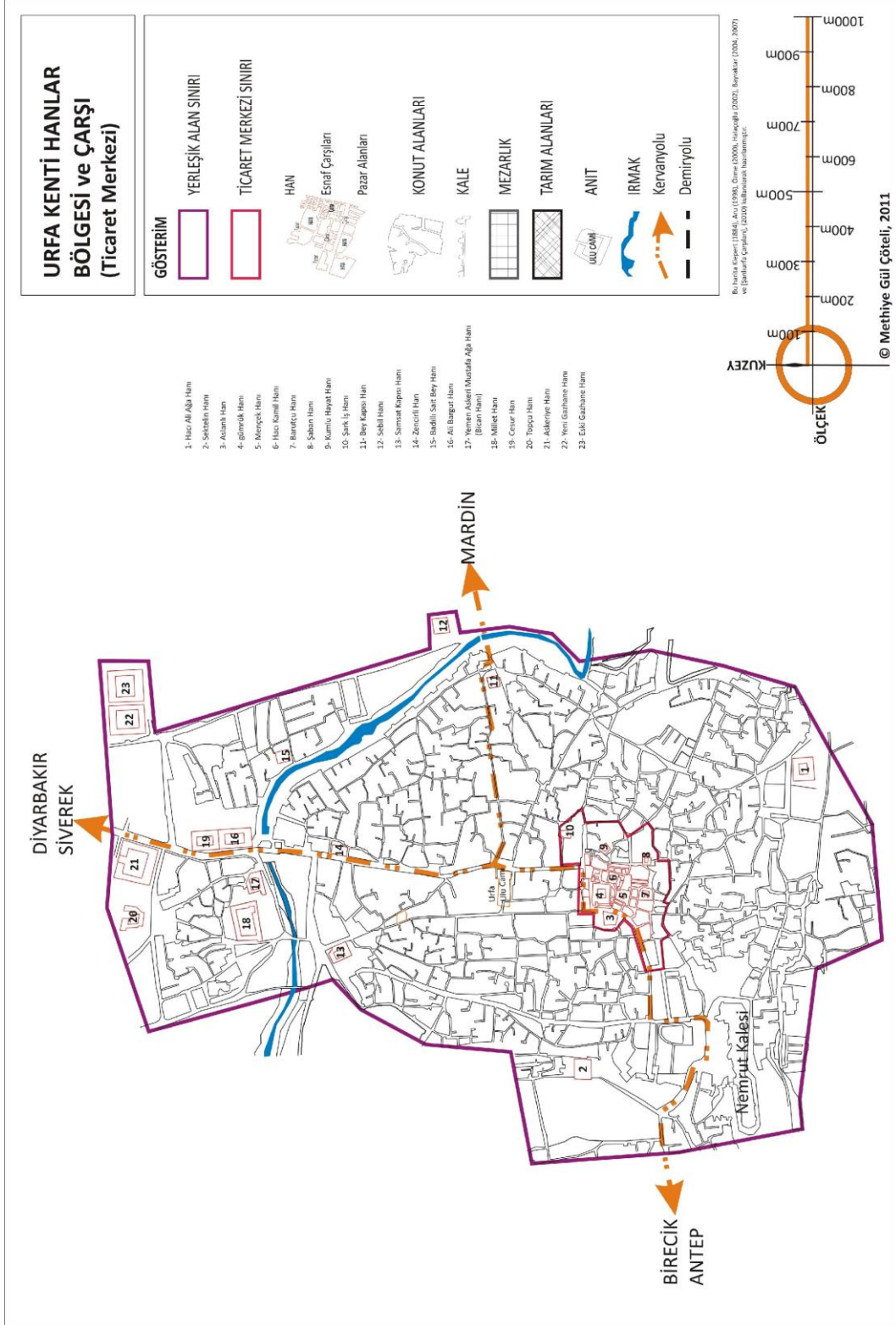


Şekil 4.15 19. yüzyıl sonunda Ayıntap kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.8 Halep Vilayeti Urfa Sancağı: Urfa Kenti

1517 yılında Osmanlı hâkimiyeti altına giren Urfa kenti Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonunda Halep Vilayetinin Urfa sancağına bağlıdır. Kent Halep – Diyarbakır kervanyolu üzerinde yer alır. Urfa merkez bölgesinde¹ (Şekil 4.16) Gümrük (Yetmiş, Alaca), Hacı Kamil (Çukur), Mencek, Kumluhayat, Barutçu, Şark İş, Samsat Kapısı, Yemen Askeri Mustafa Ağa (Bican Ağa), Millet, Topçu, Şaban, Aslanlı, Bey Kapısı, Sebil, Hacı Ali ağa, Zencirli, Ali Bargut, Cesur, Askeriye, Yeni Gazhane, Eski Gazhane, Badıllı Sait Bey, Sektel adlarında pekçok han bulunmaktadır (Özme [66]). Hanların dışında 26 çarşı ve 5 pazar alanının varlığından bahsedilmektedir (Bayraktar[33]). Bu hanlar ve çarşıların büyük bir bölümü Gümrük Hanı çevresinde gelişmiştir. Hanlar arasında adı geçen Gümrük hanı Urfa kentinin kara gümrüğüne sahip olmasından dolayı kullanılmıştır. Urfa bir transit geçiş noktası olarak gümrük geliri bakımından vilayetin dört sancağı içinde Halep’den sonra ikinci sırada yer alır. Kent 19. yüzyıl başında 30.335 kişiden oluşan nüfusa sahiptir (Bayraktar [33]). Halep Vilayet Salnamesinde Urfa kent merkezinde 1867 yılında 1821 dükkân ve 7 han, 1883 yılında 1799 dükkân ve 9 han, 1888 yılında 1997 dükkân ve 11 han, 1889 yılında 18 han, 1894 yılında 2052 dükkân ve 32 han mevcuttur [66]. Urfa kentinin 16. ve 17. yüzyıllarda kumaş boyama ve sahtiyan üretiminde uzmanlaştığı bilinmektedir. Ancak vilayet dâhilinde bulunan kumaş dokuma tezgâh sayısına bağlı olarak Antep ve Maraş’tan sonra gelmektedir [488], [33]. Urfa kenti Halep tekstil bölgesinin bir merkezi olarak sayılabilmesine karşın 1890’lardan itibaren gerileme sürecine girmiştir. Kentin dokuma sektörünün ihracattaki payı Halep vilayetinin küçük merkezi Kilis’e oranla zayıf kalmış ve kentteki dokumacılar kent içi ihtiyacın karşılanmasında faaliyet gösterir olmuştur [383].

¹ Bu haritanın yapımında Adil Özme’nin Urfa hanlarının konu edildiği doktora tezinde kullanılan 1/5000 ölçekli harita ve 2010 Uluslararası Çarşı Kültürü Sempozyumu’na sunulan “Şanlıurfa Çarşıları” posterinde sunulan haritalar kullanılmıştır. Bkz. Özme, Özme, A., (2000). Urfa (Merkez) Hanları, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara. Özme’nin çalışmasında hanların plan tipolojileri ve mimari özelliklerinin tanımlanmasının yanı sıra mevcut ve mevcut olmayan hanların kent planı üzerinde gösterilmesi yoluna gidilmiştir. Hanların kent planındaki yerleri hava fotoğrafından tespit edilmiştir. Buna karşın Urfa kentinin Osmanlı dönemi merkez bölgesinin sınırlarının ve büyüklüğünün belirlenmediği görülmektedir. Urfa çarşılarını gösteren poster üzerinde kullanılan haritada çarşıların adları ve plan üzerinde yer aldığı sokaklar işaretlenmiştir. Bu kaynaklardan yola çıkarak bir merkez sınırı belirlenmiştir. Planda da görüleceği üzere çarşıların yoğunlaştığı hanların dışında kentin çeperinde han yapıları mevcuttur. Ancak bunlar merkez sınırı içerisinde bulunmamaktadır.

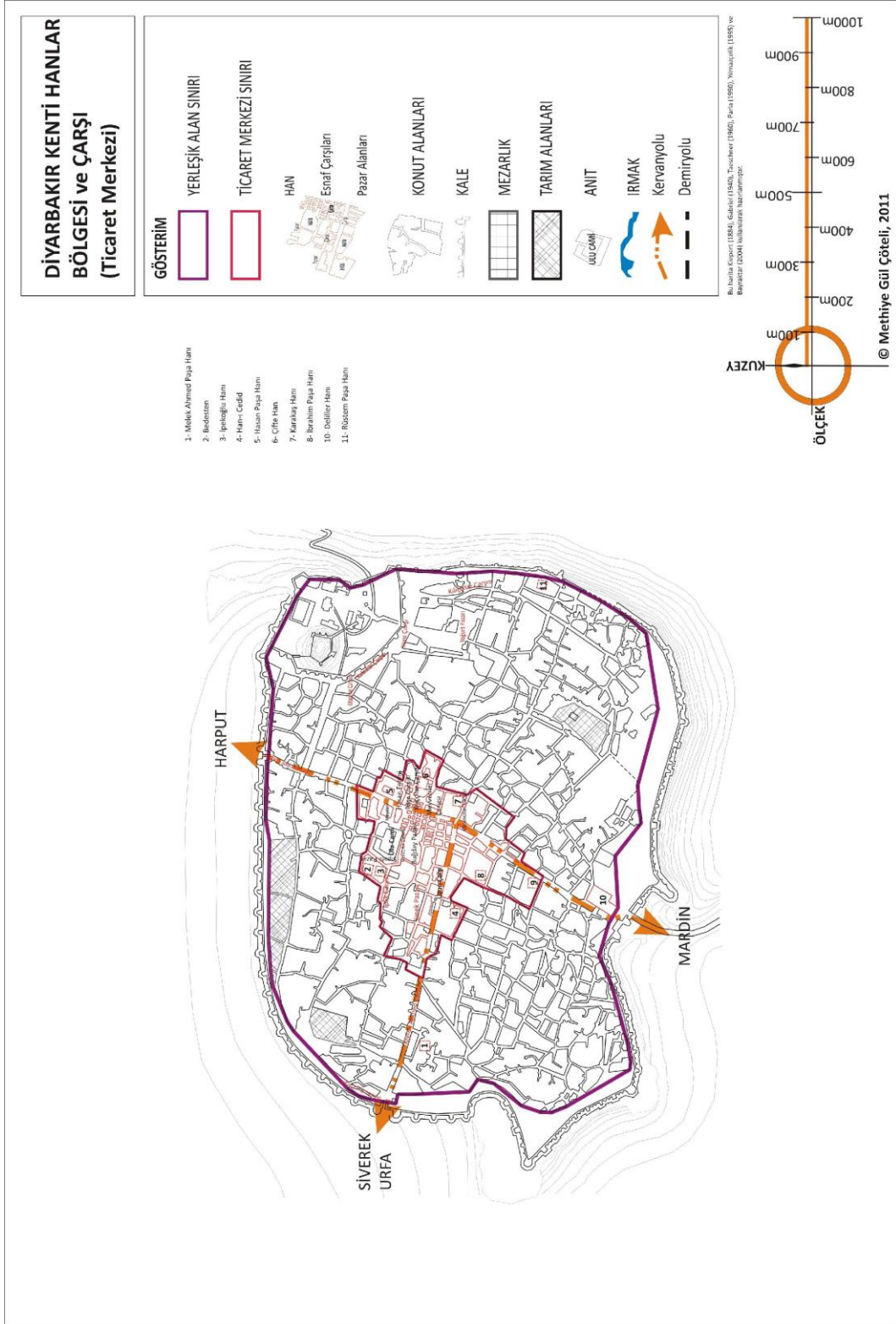


Şekil 4.16 19. yüzyıl sonunda Urfa kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.9 Diyarbakır Vilayeti (Merkez) Sancağı: Diyarbakır Kenti

Diyarbakır kenti 19. yüzyılın sonunda Diyarbakır Vilayetinin merkez sancağı olan Diyarbakır sancağına bağlıdır. Kent kervanyolunun Halep–Erzurum hattında yer almaktadır. Güneydoğu Anadolu bölgesinin kara gümrük noktasıdır [15]. Kentin merkez bölgesi (Şekil 4.17) kale surlarının batı, kuzey ve güney kapılarına doğru açılan akslar boyunca gelişmiştir. Hasan Paşa Hanı, Rüstem Paşa Hanı, Deliller Hanı, İbrahim Paşa Hanı, Tütün Hanı, Çifte Han, Kayseriye Han, İpekoğlu Hanı, Melek Ahmed Pala Hanı, Han-ı Cedid hanları Diyarbakır kent merkezinde yer alır¹. Kitapçılar Çarşısı, Kaledibi Çarşısı, Yeni Çarşı, Kılınççılar Çarşısı, Palancılar Çarşısı, Meyveciler Çarşısı, Hasan Paşa Çarşısı, Semerciler Çarşısı, İplik Çarşısı, Melek Ahmed Çarşısı, Uzun Çarşı, Kitapçılar Çarşısı merkezde yer alan çarşı grupları arasında bulunurken Yoğurt Pazarı, Sipahi Pazarı ve Sinek Pazarı merkezde yer almaktadır. Diyarbakır pamuklu, çift katlı, sağlam, renkli-çiçekli basmaları (chafarcani) 18. yüzyılda Fransa'ya ihraç edilmektedir [306], [487]. Ancak Diyarbakır kenti uluslararası etkinliğini bu yüzyılda kaybetmiş olmasına karşın 1830'lu yılların ortalarında iç piyasalara üretim yapmaya başlamış ve bu 1914 yılına kadar artan bir oranda devam etmektedir. Kentteki dokumcılık faaliyetleri dönemsel değil bütün bir seneyi kaplayacak şekilde devamlılık içermektedir [383]. Kentin dokumaları iç piyasada Van, Harput, Erzurum ve Bağdad'a kadar erişmektedir [383]. Diyarbakır pamuklu sanayisi 1840'lı yıllardan itibaren İngiliz ipliklerini tercih etmiştir [306]. 1870'li yıllara gelindiğinde Diyarbakır dokuma imalatı önemli bir yükseliş yaşamıştır. Diyarbakır kenti aynı zamanda ipekli dokuma ürünleri üzerinde uzmanlaşmış ipek ve ipekli-pamuklu dokuma merkezlerinden biridir. İmalat etkinliklerinin artışı, ipekli kumaş imalatında jakar tezgâhların [383] kullanılması kentin rekabet gücünü ve direnişini güçlendirmiş olmalıdır.

¹ Diyarbakır ile ilgili çalışmalarda arasında merkezin büyüklüğü ve mekânsal yayılımı hususunda bir araştırma mevcut değildir. Eldeki kaynaklar yalnızca hanların adlarını, sayılarını ve kent içindeki yerlerini gösterir niteliktedir. Bu haritanın yapımında Canan Parla'nın Diyarbakır kent gelişimini, yapılarını ve Albert Gabriel'in ve İbrahim Yılmazçelik'in Diyarbakır anıtlarını konu alan çalışmalarda kullanılan haritalardan faydalanılmıştır. Bkz. Parla, C., (1990). Türk İslam Şehri Olarak Diyarbakır, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara. Yılmazçelik, İ., (1995). 19. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır:1790-1840 Fiziki, İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.



Şekil 4.17 19. yüzyıl sonunda Diyarbakır kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.3.10 Hüdavendigâr Vilayeti (Merkez) Bursa Sancağı: Bursa Kenti

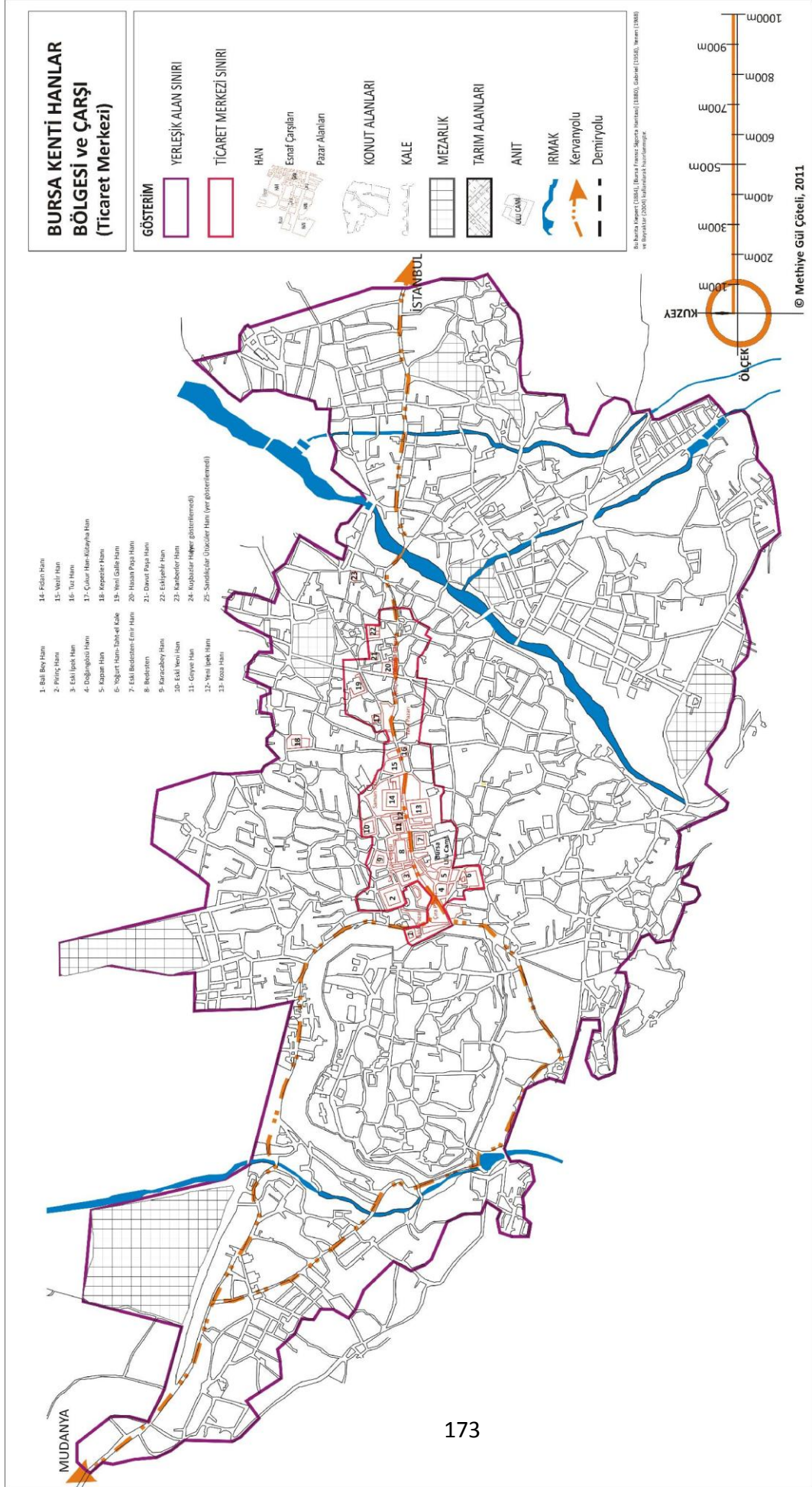
Bursa kenti 19. yüzyılın sonunda Hüdavendigâr vilayetinin merkez sancağı olan Bursa sancağına bağlıdır. İmparatorluk sınırlarına erken dönemde; 14. yüzyılın başında dâhil olmuştur. Kentin yükselişi ticaret yolları üzerinde bulunmasıyla aynı döneme rastlamaktadır. 15.yüzyılın ikinci yarısında Bursa'yı doğuya bağlayan ticaret yollarının değiştiği ve bu değişimde Bursa kentinin önemli bir uluslararası ticaret merkezi olarak (İnalcık [352], Tekeli [489]) yerleşmeler arasındaki konumunun üst sıralara doğru kaydığı görülmektedir. Kent 18. ve 19. yüzyılda önemli yollar üzerinde kalmaya devam etmiştir. Bunun yanı sıra 19. yüzyılın sonunda Bursa kentinin Mudanya limanına bağlantısını sağlayan Bursa-Mudanya demiryolu hattı gerçekleştirilmiştir. Bursa tüccarlarının aktif ticaret ilişkileri vasıtasıyla kurduğu ticaret ağı imparatorluk sınırları dışına taşarak doğuda İran ve Hindistan'a, batıda Ancona, Floransa ve Venedik'e ulaşmış imparatorluk sınırları içinde ise Mısır'a kadar uzanmıştır [7].

Yenen'e göre ticaret eylemlerinin yerseçiminde doğal çevrenin bir belirleyiciliği söz konusu olsa da odak noktası Bursa kenti olarak geliştirilen bölgesel politikaların; dolayısıyla bilinçli bir tercihin etkisi gözlenmektedir (Yenen [490]). İmparatorluk tarafından geliştirilen bu politikalar uyarınca Bursa kenti "ülkeler arası bir aktarma noktası" konumuna yükselmiş ve bu pozisyonunu 18. yüzyıla kadar sürdürmeyi başarmıştır (Yenen [490], İnalcık [7]). Bursa kentinin merkez bölgesinin gelişimi 14. yüzyılda Emir Hanı'nın diğer adıyla eski bedestenin inşası ile Bursa Hisarının doğusunda kervanyolu güzergâhının üzerinde başlamış ve 16. yüzyılın ortalarına kadar devam eden gelişim sürecinde büyük bir bölümü tamamlanmıştır [491]. Merkez bölgesindeki yapıların tamamlanmasında vakıflar önemli bir paya sahiptir (Yıldırım [492]). Bursa merkez bölgesinde (Şekil 4.18) iki bedestenin çevresinde gelişen hanların ve çarşıların Hisar ve Göksu deresi arasında doğu batı aksı boyunca ve kervanyolu güzergâhı üzerinde geliştiği görülür. Merkez bölgesinde inşa edilen hanlar arasında Kapan Hanı (Yağ Kapanı), Vezir Hanı (Lala Şahin Paşa Hanı, Demir Hanı, Bezir Hanı), İpek Hanı (Han-ı Harir, sultan Han, Abacılar Han, Eski İpek Hanı), Geyve Hanı (Lonca Hanı), İvaz Paşa Hanı, Yoğurt Hanı (Bayezit Paşa Hanı, Tahtakale), Çukur Han (Kütahya Hanı), Katır Hanı

(Sarraf Mustafa Çelebi Hanı), Hasan Paşa Hanı (Deveci Han), Karaca Bey Hanı, Döğangözü Hanı, Tuz Hanı (Tuz Pazarı Hanı, Umur Bey Hanı), Fidan Hanı (Mahmut Paşa Hanı), Eski Yeni Han, Koza Hanı (Yeni Han, Han-ı Cedid, Simkeş Hanı, Sırmakeşhanı), Bâlı Bey Hanı, Pirinç Hanı, Davut Paşa Hanı (Yeni Tahtakale), Eski Tahıl Hanı (Yeni Galle Hanı, Ali Paşa Hanı), Kamberler Hanı, Kepezler Hanı, Kuşbazlar Hanı, Sandıkçılar Hanı (Ütücüler Hanı), Yeni Tahıl Hanı, Zeytin Hanları yer almaktadır¹. 1530 yılında 10 olan hanların sayısı 17. yüzyılda 27'e çıkmış, 1906/7 yılında 86'ya ulaşmıştır (Kaygalak [493]). Hanların çevresinde Uzun Çarşı, Sarraflar Çarşısı, Bakırcılar Çarşısı gibi işlikler ve Tuz Pazarı, Balık Pazarı, Bat Pazarı gibi açık satış birimleri bulunmaktadır (Yenen [58]).

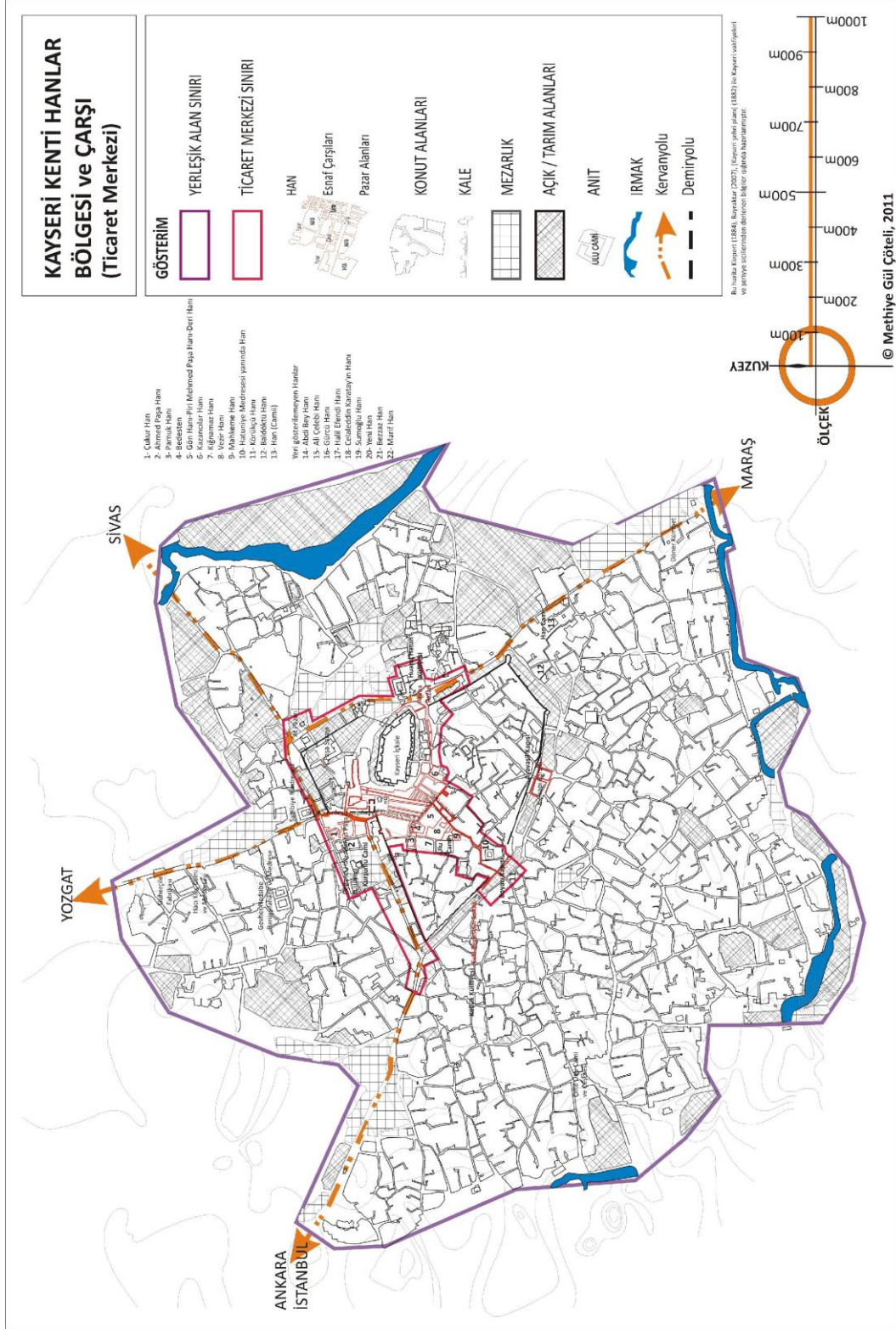
Bursa kenti 16. yüzyılda ipekli kumaş dokumacılığının en büyük merkezi haline gelmiştir (Dalsar [494]). Ancak 17. yüzyıldan itibaren kentte kumaş dokuma faaliyetlerinin yanısıra ham ipek üretimine geçiş gerçekleşmiştir (Gerber [42]). Dolayısıyla ham ve işlenmiş ipek ticareti kentin önemli bir etkinliğidir. İpek üretiminde önemli bir merkez olarak gelişmesine karşın 17. yüzyılda ipek ticareti Bursa kentinde ipek üzerinden alınan vergiler nedeniyle İzmir üzerinden yapılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılın sonunda ham ipek ve ipek kozasının üretimi ihracata dayalı olarak gerçekleşmiş, ipek dokumacılığı ise gerilemiştir. İpek dokumacılığındaki gerileme pek çok nedene dayandırılılabileceği gibi bunlar arasında kapitalist uluslararası işbölümünün etkisi dikkat çekmektedir (Kaygalak [493]). 1841 yılında Bursa kenti eyalet merkezi olmasına karşın hinterlandını yitirmiştir. Kentin ekonomik etkinliği küçülmüş ve Bursa-İstanbul arasında gerçekleşen mal akımı kesintiye uğramıştır [58]. Bursa kentinin bu dönüşümünde etken bir faktör olarak odağında başkent İstanbul'un olduğu ve tüm yolların bu yöne açıldığı yol şeması yerine, her bir kıyı yerleşmesini Anadolu içlerindeki önemli hammadde merkezlerine bağlayan yol şemasının gelişmesi gösterilebilir [58].

¹ Bursa kentini konu alan çalışmalar arasında Osmanlı döneminde kent merkezinin sınırları ve ticaret yapılarının; hanların, çarşıların ve pazar alanlarının adlarını, sayılarını ve kent içindeki yerlerini gösteren araştırmalar olmakla birlikte, merkezin büyüklüğü hesaplanmamıştır. Bu haritanın yapımında 1862 tarihli Suphi Bey haritası, çarşı ve yakın çevresini gösteren 1880 tarihli Fransız sigorta hasitası, Albert Gabriel'in Bursa konulu çalışması ile Zekiye Yenen'in vakıf ve imaret sistemi bağlamında Bursa kent gelişimini ve ticaret merkezindeki yapıları ele alan doktora araştırması kullanılmıştır. Bkz. Yenen, Z., (1988). Vakıf Kurumu – İmaret Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. Gabriel, A., (1958). Une Capitale Turque Brousse Bursa, E de Boccard, Paris.



Şekil 4.18 19. yüzyıl sonunda Bursa kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

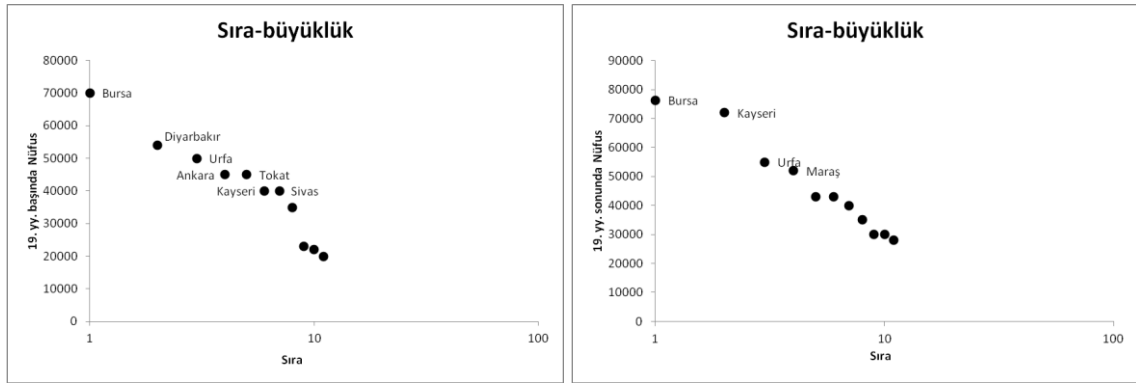
4.3.11 Ankara Vilayeti Kayseri Sancağı: Kayseri Kenti



Şekil 4.19 19. yüzyıl sonunda Kayseri kenti ve merkez bölgesi (çarşı)

4.4 19. Yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağında Orta Kademedeki Kentlerin Yerleşme ve Merkez Büyüklükleri Karşılaştırması

19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağında nüfus bakımından orta kademedeki yer alan Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa kentlerinin ticaret altyapısı/hizmet donatımları ve kentsel ticaret kapasiteleri bağlamında ticari performanslarının karşılaştırması Çizelge 4.20’te gösterilmiştir.



Şekil 4.20 19. yüzyılın başında ve sonunda nüfus büyüklüğü dağılımı

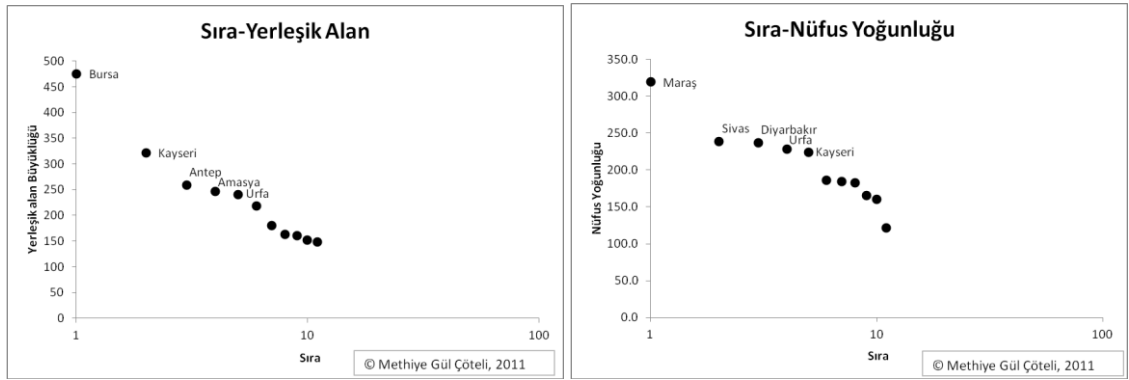
19. yüzyılın başında nüfus itibariyle büyüklük dağılımları incelendiğinde (Çizelge 4.3, Şekil 4.20) nüfusu 40.000 kişi üzerinde bulunan kentler sırasıyla Bursa, Diyarbakır, Urfa, Ankara ve Tokat, Kayseri ve Sivas’dır. Yüzyılın sonunda bu sıralamada önemli bir değişme gerçekleşmiş ve ortalama nüfus büyüklüğü 45.000 kişi’yi aşan kentler Bursa, Kayseri, Urfa ve Maraş olarak ortaya çıkmıştır. Ankara, Tokat ve Diyarbakır kentleri nüfus kaybeden kentler arasında olup, 19. yüzyılın sonunda sıralamada yer alan Diyarbakır, Ankara, Tokat ve Sivas kentleri alt kademeye geçerken, ortalama nüfus değeri bakımından üst sıralamada kalmaya devam eden Bursa, Kayseri ve Urfa kentlerine Maraş kenti eklenmiştir. Bursa ve Urfa kenti sıra-büyüklük dağılımında yerini korumuş, Kayseri ve Maraş kenti sıralamasını yükseltmiştir. Sıra büyüklük dağılımında yüzyılın başında Diyarbakır kentinin yerini yüzyılın sonunda Kayseri kenti almıştır. 19. yüzyılın sonunda Diyarbakır kenti sıralamada sekizinci kent olarak bulunurken nüfusu Bursa kentinin 1,1429 katıdır. Oysa Kayseri kentinin nüfusu Bursa kentinin 2,1801 katı bir büyüklüğe eş değerdir. Bir başka deyişle Kayseri kenti Bursa’nın 15/16’si; Diyarbakır kenti ise Bursa’nın 7/16’si kadar bir nüfusu sahiptir.

Cizelge 4.3 Orta Kademedeiki Kentlerin Ticaret Altyapısı Bağlamında Ticari Performanslarının Karşılaştırması

PARAMETRELER	YERLEŞMELER	BURSA	KAYSERİ	ANKARA	KONYA	SİVAS	TOKAT	AMASYA	MARAS	URFA	ANTEP	DİYARBAKIR
Bedesten (mevcut)												
Ticaret Hani (adet)		23	4	15	3	1	5	1	3	-	-	
16. yüzyılın ikinci yarısında (1840-1880)		26	20	30	6		15			7	18	13
19. yüzyılın başında		86	30	33	18	13	26	29	12	32	31	14
19. yüzyılın sonunda												
Dükkan Sayısı (adet)		?	?	1584	?	?	1478	?	?		?	
19. yüzyılın ilk bölümünde (1800-1840)												
19. yüzyılın ikinci bölümünde (1840-1880)			2749		1319					1821	1938	1868
19. yüzyılın üçüncü bölümünde (1880-1910)		4228	3722	2188	1220	1461	1300	1122	1648	2052	2320	3916
Çarşılar (adet)		14	65	23	11	31	?	5	9	26	5	14
Pazar Alanları (adet)		8	6	4	9	4	?	4	?	5	1	3
Merkez Büyüklüğü (ha)		22,8	22,7	12 (Akman, 1978)	16,8	12,3	10 ¹ (Akman, 1978)	13,8	6,6	8,4	18,9	17,8
Yerleşik Alan (ha)		475	321,9	152 (Akman, 1978)	218,7	180,4	161 (Akman, 1978)	246,8	162,9	241	259,4	147,9
Merkez Alanının Yerleşik Alana Oranı (%)		4,8	8,3	7,7 (Akman, 1978)	7,8	6,8	6,2 ¹ (Akman, 1978)	5,5	4,1	3,52	7,29	11,1
Nüfus (kişi)												
19. yüzyılın ilk bölümünde (1800-1840)		70.000	40.000	45.000	35.000	40.000	45.000	22.000	23.000	50.000	20.000	54.000
19. yüzyılın üçüncü bölümünde (1880-1910 / 1890 Yılı Vilayet Sahnamesinden)		76.303	72.000	28.000	40.000	43.000	30.000	30.000	52.000	55.000	43.000	35.000
Merkez Alanı / 19.yy sonu Kent Nüfusu (m2/kişi)		3	3,2	4,0 (Akman, 1978)	4,2	2,9	2,7 ¹ (Akman, 1978)	4,6	1,3	1,5	4,4	5,0
19.yy sonu Kent Nüfusu / Yerleşik Alan (kişi/ha)		160,6	223,7	184,2	182,9	238,4	186,3	121,6	319,2	228,2	165,8	236,6

Bu cizelgede Bursa için Yenen (1988)'de, Sivas için Demirel (1991)'de, Amasya için Kuzucular (1994) ve Kozancıoğlu (2006)'da kentir merkez bölgesinin sınırları tanımlanmış, merkez bölgesi alan büyüklüğü hesaplanmamıştır. Bu kentlerin merkez bölge sınırları ve yerleşik alan büyüklüğü hesaplanmamıştır. Ankara ve Tokat kentleri için Aktüre (1978)'de yapılan merkez bölge sınırları, merkez büyüklüğü, toplam arazi kullanımı alanı ve kişi başına düşen ticaret m² hesaplamaları kabul edilmiştir. Konya, Maras, Urfa, Antep ve Diyarbakır kentleri ile Kayseri kentinin merkez bölge sınırları, yerleşik alan sınırı Mehiye Gül Çöteli tarafından hesaplanmıştır. © Mehiye Gül Çöteli, 2011

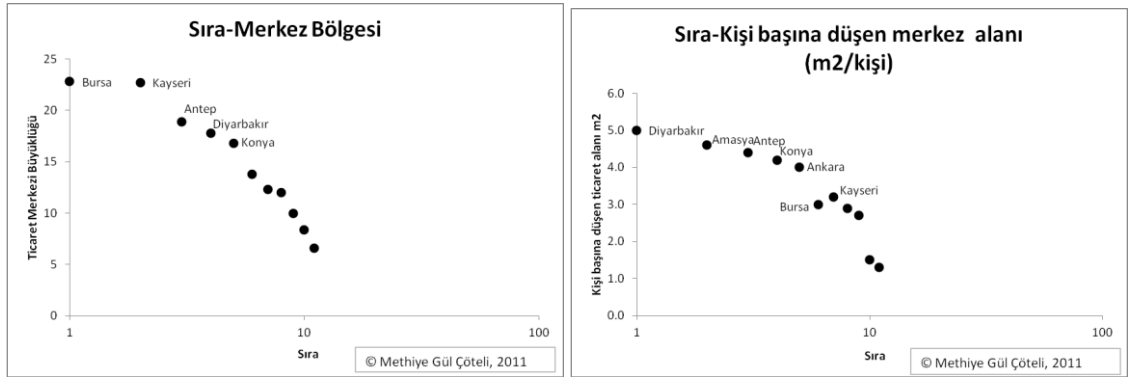
Kentlerin yerleşik alan büyüklükleri (Çizelge 4.3, Şekil 4.21) ortalaması 223,4 ha olup Bursa, Kayseri, Antep, Amasya ve Urfa kentleri ortalamanın üzerindedir. Kayseri yerleşik alanı Bursa'nın 2/3'si büyüklüğünde iken Amasya ve Urfa Bursa'nın 1/2'si kadar bir büyüklüğe sahiptir. Dolayısıyla Kayseri kenti yerleşik alanı Bursa yerleşik alanı ile kıyaslanabilecek bir büyüklüktedir. Yerleşik alanda nüfus yoğunluğuna bakılacak olursa ortalama değer olan 204,3 kişi/ha üzerinde yer alan en yoğun kentler Maraş (319,2 kişi/ha), Sivas (238,4 kişi/ha), Diyarbakır (236,6 kişi/ha), Urfa (228,2 kişi/ha) ve Kayseri'dir (223,7 kişi/ha). Bunlar arasında Diyarbakır yerleşme büyüklüğü bakımından en alt sırada olması sebebiyle yoğun bir yerleşme olarak ortaya çıkar. Yerleşme büyüklüğü sıralamasında birinci sırada yer alan Bursa ise yerleşme yoğunluğu itibariyle sıralamada üçüncü kademe kentler arasında yer bulur. Bursa gibi yerleşme alanı büyük olup yoğunluk itibariyle geride kalan bir başka kent ise Amasya'dır.



Şekil 4.21 Yerleşik alan ve merkez bölgesi sıra-büyükölük dağılımı

Bedesten varlığı ile ticaret hanı, temel komplekslerin dışında yer alan ticari işyerleri (dükkân), çarşı ve pazar alanı sayısal olarak belirlenen orta kademe kentlerin merkez bölgesi büyüklükleri (Çizelge 4.3, Şekil 4.22) ortalaması 14,7 ha'dır. Bu ortalama değerin üzerine çıkabilen kentler arasında en üst kademede 22,8 ha ile Bursa kenti ve 22,7 ha ile Kayseri kenti yaklaşık aynı büyüklükte bir merkez bölgesine sahiptir. 18,9 ha ile Antep, 17,8 ha ile Diyarbakır ve 16,8 ha ile Konya bir alt kademede yer alan merkez büyüklüğü tanımlar. Kayseri kenti merkez bölgesi nüfus bakımından birinci sırada yer alan Bursa kentinin merkez bölgesi büyüklüğüne yaklaşmıştır. Dolayısıyla birinci kademe merkez büyüklükleri Bursa ve Kayseri kentine aittir. Antep merkez bölgesi Bursa'nın 5/6'ine, Diyarbakır merkez bölgesi 7/9'sine ve Konya merkez bölgesi 3/4'üne

denk gelebilecek bir büyüklüktedir. Hem yerleşme alan büyüklüğü hem merkez bölgesi büyüklüğü hem de nüfus büyüklüğü bakımından en üst kademede yer alan Bursa'da (3 kişi/ha) ve Kayseri'de (3,2 kişi/ha) kişi başına düşen merkez alanı ortalama değer olan 3,3 kişi/ha'nın altında kalmıştır. Diğer yandan yerleşik alan büyüklüğü ve nüfus büyüklüğü bakımından en alt kademede olan Diyarbakır kenti orta kademede büyüklükte bir merkez bölgesine sahiptir ve yalnızca kişi başına düşen 5,0 ha merkez bölgesi ile en üst sırada yer alır.



Şekil 4.22 Merkez bölgesi ve kişi başına düşen merkez alanı sıra-büyükölük dağılımı

Merkez bölgesinin kentin yerleşik alanı içerisinde kapladığı alan ortalaması % 6,6'dır. Bu ortalamanın üzerinde olan kentler arasında Diyarbakır, Kayseri, Konya, Ankara ve Antep yer alır. Merkez bölgesi büyüklüğü en üst kademede olan Bursa kenti bu sıralama içerisinde dâhil değildir. Ancak merkez bölgesi büyüklüğü en üst kademede olan Kayseri kenti merkez bölgesinin yerleşik alana oranı sıralamasında ikinci kent olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca biri dışında tüm sıra-büyükölük dağılımlarında ortalamanın üzerinde kalan ve en sık tekrar eden kent Kayseri'dir.



Şekil 4.23 Merkez bölgesinin yerleşik alan içindeki payı (%)

4.5 Bölüm Sonucu

Anadolu Şehirsel Ağı Akdeniz-Avrupa Kent Ağı'nın önemli bir alt sistemini meydana getirir. 1500-1900 yılları arasında Akdeniz-Avrupa Kent Ağı'nın (merkezi-dünya sisteminin) önemli nüfus yığılma noktaları olan İstanbul, İzmir, Edirne, Bursa, Kahire, Halep, Şam, Bağdad kentleri Osmanlı İmparatorluk sınırlarında yer alan kentler olmuştur. İmparatorluğun başkenti olan İstanbul diğer Osmanlı kentlerinin hepsinin üzerinde bir kademede yer alır. Bununla birlikte İstanbul kenti 1750 yılına kadar Avrupa Kent Ağı'nın en üst kademesindedir. Dolayısıyla İstanbul kenti Anadolu Şehirsel Ağı kapsamı dışında tutulmuştur.

19. yüzyılda Anadolu kentleri İstanbul, İzmir ve Halep'in tanımladığı bütünleşik ekonomik bölge çevresinde gelişmiştir. İmparatorluktaki yapısal değişimlerle birlikte 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı'nın mekânsal organizasyonunda önemli bir değişim gerçekleşmiş ve sistemin önemli kentsel büyüklükleri kervanyollarının tanımladığı kara ticaret kentleri yerine kıyı/liman kentleri artı ürün dolaşım kanalları veya ticaret bağlantıları üzerinde yer alan düğüm noktaları olarak doğmuştur. Dolayısıyla 16. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nın en büyük kenti Bursa iken, 19. yüzyılın sonunda İzmir kenti bu konuma yükselmiş ve Akdeniz-Avrupa Kent Ağı'na Anadolu coğrafyasının en önemli kenti olarak katılmıştır.

19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda İzmir'in en üst kademede bir kent olarak doğuşunun yanısıra ağda pek çok sayıda orta büyüklükte kentler varolmuştur. Orta büyüklükteki kentler arasında ekonomik, demografik ve teknolojik parametreler doğrultusunda Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa kentleri öne çıkmaktadır. Kentlerin merkantil etkinlikleri dokuma imalatı çevresinde gelişmiştir. Dolayısıyla bu etkinliğin devam etmesine bağlı olarak kentlerin ticari performansları farklılaşmıştır.

1830 – 1870 yılları arasında hammadde fiyatlarındaki artış sonucunda dokuma imalatı yapılan merkezlerde üretim dış piyasada rekabet gücünü yitirmiş ve kentler büyük oranda hammadde satışına yönelirken azalan oranda iç piyasaya yönelik imalâta

devam edilmiştir. 1870’li yıllarda hammadde fiyatlarındaki düşmeye bağlı olarak Kuzey ve Güneydoğu Anadolu dokuma merkezlerinde imalât etkinlikleri canlanmış ve Avrupa malları ile rekabet gücü geliştirerek ithal mamul malların satışları azalmıştır.

Anadolu Şehirsel Ağı’nda Bursa kenti ham ipek ve ipekli dokuma imalâtında uzmanlaşan uluslararası bir ticaret merkezidir. Ancak uluslararası etkinliklerin 17. yüzyıldan itibaren İzmir’e kayması sonucunda 19. yüzyılda Bursa ipekli dokuma imalâtında gerileyen ve yalnızca ihracata dayalı ham ipek üretimi yapılan bir merkezdir. Bursa dışında Anadolu Şehirsel Ağı’nda ipek dokuma merkezleri arasında Amasya kenti öne çıkmaktadır. 19. yüzyılda kentin ticaret konu olan en önemli ürünü ham ipek, ipekli dokumalar ve düşük kaliteli pamuklu dokumalardır. Amasya kenti önemli bir dokuma merkezi olarak yüzyılın sonunda yeniden canlanmıştır.

Diyarbakır kentinde 1830’dan itibaren artan oranda iç piyasaya yönelik olarak gelişen ipekli ve pamuklu dokuma imalâtında 1870’li yıllarda önemli bir yükseliş yaşanmıştır. Benzer olarak pamuklu dokuma alanında uzmanlaşma ve işbölümü geliştirilmiş önemli bir imalât merkezi olan ve 1830 – 1860 yılları arasında dokumacılıkta İngiliz ipliklerinin tercih edilmesi nedeniyle ekonomisi daralan Tokat kentinde yüzyılın sonunda dokuma imalâtı canlanmıştır. 19. yüzyılın ortalarında uluslararası ticaretteki etkinliği düşerken iç piyasada önemli bir pamuklu dokuma merkezi haline gelen Antep kenti 19. yüzyılın sonlarında Halep ile rekabet halinde olan önemli bir dokuma merkezine dönüşür. 1850’li yıllardan sonra İngiliz iplikleri ile dokuma imalâtına devam edilen Maraş kentinde yüzyılın son çeyreğinde dokumacılık yükselmiş, kentin nüfusunda göç sebebiyle bir artış yaşanmıştır. Urfa kenti ise kumaş boyama ve sahtiyan üretiminde uzmanlaşmasına rağmen 1890’lardan itibaren kumaş dokuma imalâtında gerileme sürecine girilmesiyle Antep ve Maraş’tan sonra gelen bir merkezdir. Maraş, Urfa kentleri Antep ve Diyarbakır gibi önemli dokuma merkezlerinden sonra bir faaliyet alanı yaratmış olmasına karşın bu yalnızca kendine yeter niteliktedir.

Kentin merkez bölgesinde yaşanan yangınlar sonucunda önemli bir tahribata uğrayan ve merkez olma niteliğini yitiren kentler arasında Ankara, Sivas ve Konya kentleri bulunmaktadır. Hem Ankara hem Konya’da gerçekleşen yangın sonrasında özel ve

değerli malların satış birimi olan bedesten yapılarının yeniden inşa edilmemiş olması kentlerin ekonomik etkinliklerinin olumsuz yönde değiştiğine işarettir. Bu kentler arasında dokuma imalâtı bakımından önde olan Ankara’da 1815’li yıllardan itibaren bir çöküş sözkonusudur. Ankara kentinin küresel pazardaki temel ürününün üzerinden sağlanan bağlanabilirlik niteliği yitirilmiştir. Sivas ve Konya kentleri ise önemli bir dokuma imalâtı merkezi olmamalarına ve bir ürün üzerinde uzmanlaşma gösterememelerine rağmen yüzyılın son çeyreğinde küresel prestije sahip mallardan olan halının üretimi ile gündeme gelebilmiştir. Her iki kent halıcılık faaliyetlerinin yeni üretim merkezleri arasında yer almıştır.

19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağ’ında kentlerin ticaret hizmet donatımları ve ticaret kapasiteleri bağlamında ticari performansları karşılaştırmasına göre;

- 19. yüzyılın sonunda nüfusa göre sıra-büyükölük dağılımında Bursa ve Urfa kenti yerini korumuş, Kayseri ve Maraş kenti sıralamasını yükseltmiş ve Diyarbakır, Ankara, Tokat, Sivas kentleri gerilemiştir. Sıra büyükölük dağılımında yüzyılın başında Diyarbakır kentinin bulunduğı yeri yüzyılın sonunda Kayseri kenti almıştır.
- Kayseri kenti hem merkez bölgesi büyükölüğü hem yerleşik alan büyükölüğü hem de nüfus büyükölüğü bakımından birinci sırada yer alan Bursa kentine yaklaşmıştır. Dolayısıyla birinci kademe merkez büyükölükleri Bursa ve Kayseri kentlerine aittir.
- İkinci kademe merkez büyükölüklerine Antep, Diyarbakır ve Konya kentleri sahiptir. Antep ve Diyarbakır’ın merkez büyükölükleri dikkat çekicidir ve yüzyılın sonunda kazandıkları ekonomik canlılıklarını mekânsal olarak gösterir niteliktedir. Diyarbakır yerleşik alan ve nüfus itibarıyla alt sıralarda olmasına ve nüfus kaybetmesine karşın merkez büyükölüğü ve canlı üretim etkinlikleri bakımından şehirsel ağda yükselmektedir. Konya kenti merkez bölgesi büyükölüğüne rağmen kentin üretim etkinlikleri gerilemektedir.

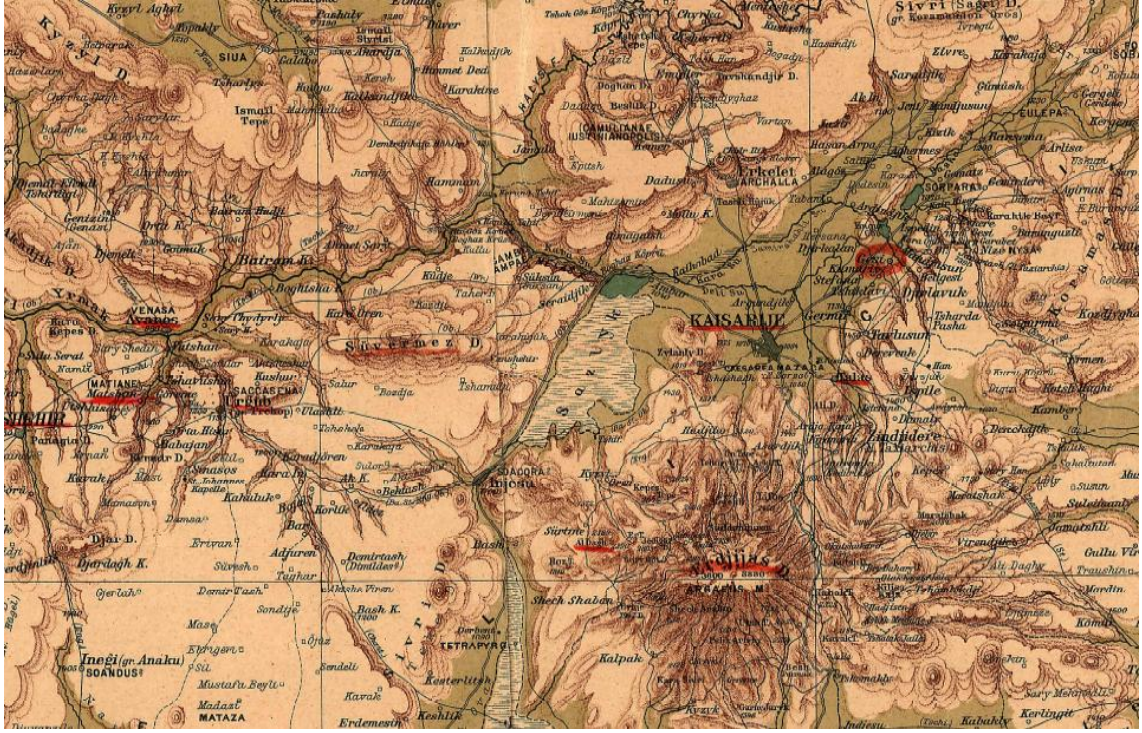
- Merkez bölgesinin büyüklüğü bakımından üçüncü kademede yer alan kentler iki kategoridedir. İlki ekonomik etkinlikleri yüzyılın sonunda canlanan ve yükselişe geçen Amasya, Tokat ve Maraş kentleridir. Sivas, Ankara ve Urfa kentleri ise ekonomik etkinlikleri gerileyen merkezler kategorisindedir.
- 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda önemli nüfus yığılma bölgeleri olan Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa kentleri Kayseri kentinin yakın ya da uzak çevresinde yığılmıştır.

19.YÜZYIL ANADOLU ŞEHİRSEL AĞINDA KAYSERİ KENTİ

Ağdaki bir düğüm noktasının karakterini, büyümeyi yaratan ve nüfusun toplanmasını etkileyen güçleri, düğüm noktasının diğer kentsel alanlar arasında kurduğu etkileşimleri ve mekânsal biçimini tespit etmek ağdaki konumunu anlamlandırmak bakımından gereklidir. Dolayısıyla bu bölümde 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda Kayseri kentinin bir akışlar mekânı olarak ağa bağlanabilirlik niteliği ve tamamlayıcılık faktörü üzerine bir sorgulama yapılacaktır. Bu doğrultuda nüfus hareketlerinin, ticaret ve üretim etkinliklerinden oluşan değişkenlerin tespiti, uzak ya da yakın çevresine sunduğu işlevlerin ve kent için ticaret bağlantı noktaları olarak iş gören etkinlik alanının tanımlanması önemlidir.

5.1 Coğrafi Konumu ve Yönetimsel Sınırları

19. yüzyılda Kayseri kenti güneyinde yeralan Erciyes dağının oluşturduğu yay biçimindeki topografik açıdan sınırlandırılmış bir alanda, doğu ve batı ile kuzey ve güney ticaret yollarının üzerinde, bununla birlikte Anadolu orta kol ordu ve menzil güzergâhlarının odağında yer alır (Şekil 5.1). Kentin yer adı antik dönemde “Mazaka”, Roma döneminde “Caesarea” olarak zikredilirken, Osmanlı döneminde yaygın adı “Kaysâriye, Kayseriye, Kayseri” biçiminde kullanılmıştır (İpşirli [495]). Kayseri kenti yönetimsel açıdan Osmanlı İmparatorluğu sınırlarına dâhil olduğu 15. yüzyıldan itibaren Karaman Eyaletine bağlı bir sancak konumunda yer almıştır (Ünal [496]).



Şekil 5.1 Kayseri kenti [497]

Bu dönemde kent “Makarr-ı Mir-miran” yani Beylerbeyinin oturduğu yer anlamına gelen bir sığata nail olmuştur (Erkiletlioğlu [104]). 1520 tarihli tahrir defterinde Kayseri’nin Karaman Eyaletine (Şekil 5.2) bağlı bir sancak olarak Kayseri merkez, Sahra, Koramaz, Cebel-i Ali, Cebel-i Erciyes, Karakaya, Kenar-ı Irmak, Malya, Karataş ve Bozatl olmak üzere 10 nahiye, 86 köy, 276 mezraa, 121 cemaatten teşekkül ettiği belirtilmektedir (İnbaşı [46]). 17. yüzyılda Kayseri kazası, merkez ve taşra teşkilatının klasik yapılanmasından farklı olarak teşekkül etmesi neticesinde arpalık olarak paşa ve beylere verilmiştir (Özdemir [47]).



Şekil 5.2 16.yüzyılda Karaman eyaleti [439]

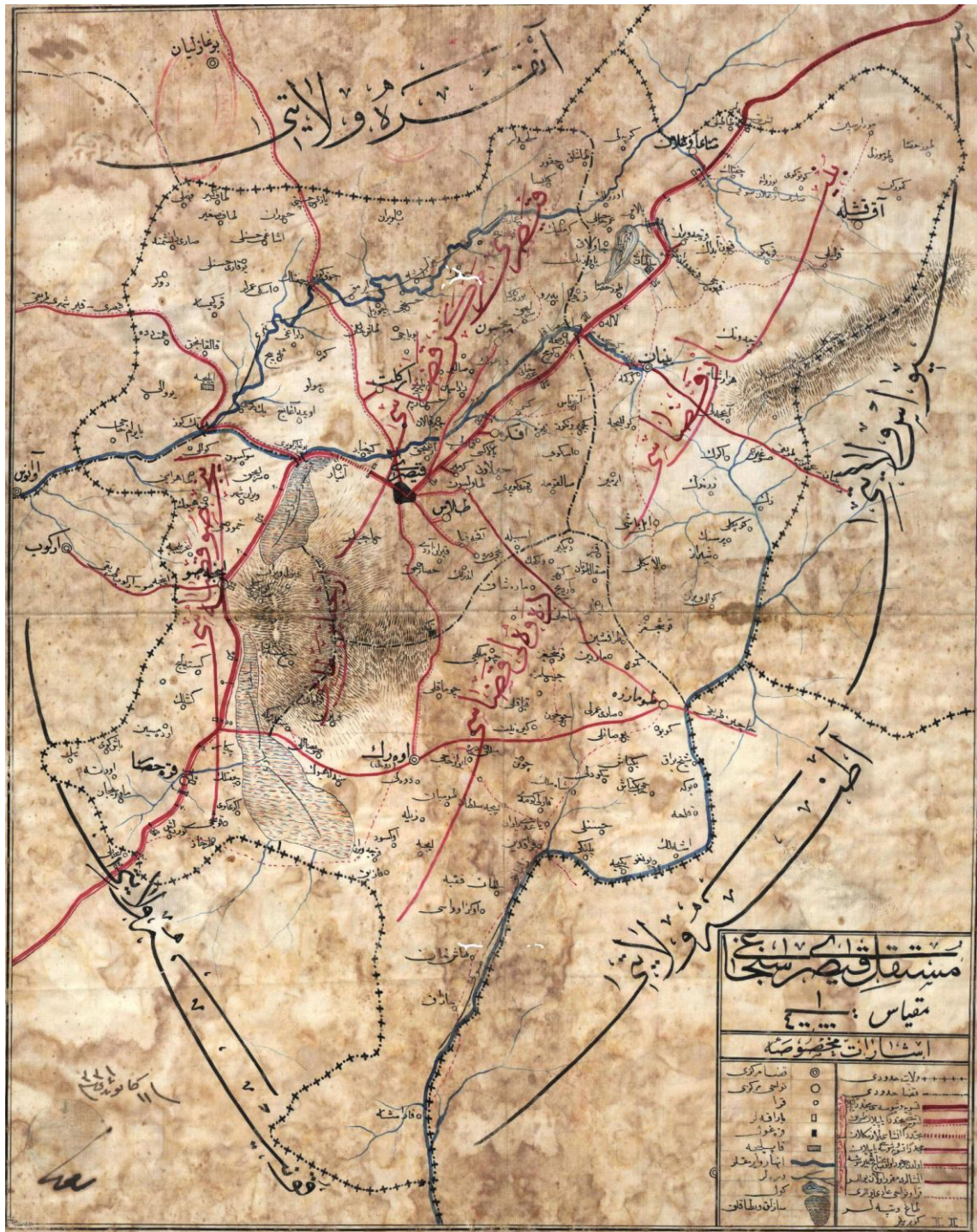


Şekil 5.3 19.yüzyılda Ankara vilayeti [498]

1836 yılında yapılan idari düzenleme ile Kayseri, Bozok, Ankara ve Kangırı(Çankırı) sancaklarından oluşan Bozok Eyaletine bağlanmıştır (Baykara [499]). Buna göre Liva-ı Kayseriyye; Kayseriyye, Nahiye-i Sarı-Uğlan, Nahiye-i Kara-hisar-ı Develü, Develü, İncesu (veya Nahiye-i Kozanlu), Zamantı, Nahiye-i Köstere'den oluşmaktadır. 1867 yılında Vilayet-i Umumiye Nizamnamesi'nin yayınlanmasının ardından Kayseri sancağı Ankara, Yozgad ve Kırşehir sancakları ile birlikte Ankara Vilayeti'ni (Şekil 5.3, Şekil 5.4) oluşturmuştur. Kayseri sancağı (Şekil 5.5) Kayseri Merkez kaza, Develi, İncesu kazası ve Talas nahiyesi ile 199 köyden teşekkül etmiştir [499].



Şekil 5.4 1893 yılı Ankara vilayeti idari yapısı [500]



5.2 Demografik Yapı

16. yüzyılın sonuna doğru Anadolu'yu sarsan Cellaî İsyanlarına bağılı olarak şehirsel yerleşmelerden dışa kaçan nüfus ve artan ölüm oranları, şehirsel yerleşmelerin nüfusunda bir düşüşe neden olduğı kabul edilir (Erder [407]). Bunun yanı sıra doğal

afetler ile salgın hastalıklar gibi nedenlere bağılı olarak yerleşme nüfuslarının etkilenmesi de söz konusudur. Anadolu yerleşmelerinin nüfus tahmininde kullanılabilecek tahrir defterlerindeki kayıtlar 15. yüzyılın başlarına kadar ulaşır. 19. yüzyıldan itibaren imparatoruk genelinde çağdaş ilk nüfus sayımlarının yapıldığı bilinmektedir.

Kayseri sancağının ve Kayseri kentinin nüfus verileri ile ilgili ilk bilgiler yine 16. yüzyıl tahrir defterlerinden elde edilebilmektedir. 1500 tarihli tahrir defterinde 35 mahalleden oluşan kentin, 1249 müslüman ve 330 gayrimüslim haneye sahip olduğu ve kent nüfusunun yaklaşık 8.600 kişiden oluştuğu tahmin edilmektedir (İpşirli [495]). 1520 tarihli tahrir defterinde ise kentin toplam nüfusunun 38.798 kişi olduğu düşünülmektedir (İnbaşı [46]). 1543 tarihli kayıtlarda 56 mahalle, 3530 hane ve 17.000 kişi tespit edilirken, 1583 tarihinde 72 mahalle, 6015 hane ve 30.000 kişi civarında bir Kayseri kent nüfusu belirlenebilmektedir (İpşirli [495]). Gürzümar'a göre 1543 yılında Kayseri kentinde 6501 kişi vergi mükellefi belirlenmiş olup bunlara ilâve olarak vergi mükellefi olmayanlarla birlikte kent nüfusunun 35.000 dolayında olması gerekmektedir (Gürzümar [121]). 16. yüzyılın tahrir defterlerinde kayıt edilen vergi mükellefleri nüfusu nazarı itibariyle Faroqhi tarafından yapılan hesaplamalara göre 8.251 kişi vergi mükellefi bulunan kentin 30.000 – 33.000 kişi aralığında tahmini bir nüfusu bulunmaktadır (Faroqhi [15]). 16. yüzyılın sonunda Kayseri kent nüfusu barındırdığı insan kaynağı itibariyle Anadolu'da Bursa'dan sonra en yüksek nüfusa sahip kent olduğu gibi bu Akdeniz dünyasındaki diğer kentler arasında da hatırı sayılır bir büyüklük olarak ortaya çıkmaktadır [15].

17. yüzyılda savaşlar ve isyanlar nedeniyle tam bir vergi mükellefi sayımı yapılamamıştır. Ancak mevcut kaynaklar içerisinde Kayseri kentinin 17. yüzyıl nüfusu ile ilgili avarızhane vergisi kayıtları bulunmaktadır. Ticaret yollarında ve gündelik yaşamda güvenliğin azalmasına, kırsal nüfusun kentlere akmasına, tarımsal vergilerin azalmasına ve gıda fiyatlarında artışa vb. sonuçlar ortaya çıkaran Celalî İsyanları 16. yüzyıl sonunda Kayseri ve civarını da etkilemiştir (Akdağ [502]). 17. yüzyılda Celali isyanları sebebiyle Haçin (Saimbeyli), Furnus, Darende, Sis (Kozan) gibi yerleşmelerinden, Doğu Anadolu eyaletlerinden kaçan nüfusun bir bölümünün Kayseri'ye yerleştiği gibi Kayseri'li

gayrimüslim nüfusun az bir bölümünün ise Kayseri'den İstanbul, Tokat, Amasya, Merzifon, Adana ve Payas'a yerleştiği mahkeme sicil kayıtlarından tespit edilmiştir (Erkiletlioğlu [104]). Dolayısıyla imparatorluk genelinde sıkı denetim altında tutulan yer değiştirme hareketlerinin asayişin sağlanamadığı bu dönem içerisinde kontrol edilemediği ortaya çıkmaktadır. Nüfus bilgilerine dair kayıtlar arasında yeralan 1640 yılı Kayseri şer'iyye sicillerine göre kentte 4.500 hane ile 3.032 cizye ödemekle yükümlü erkek mevcut olmakla birlikte kentin toplam nüfusu yaklaşık 37.600 kişi olmalıdır [104]. Bir diğer kayıta ise 1645 yılında avarız vergisine dair 2920 hane tespit edilmiştir. Avarız hane büyüklüğünün Kayseri kenti için 15 hane olarak varsayılması nedeniyle kentin nüfusunun 43.800 civarında olduğu söylenebilir¹.

17. yüzyılın ikinci yarısı ile 18. yüzyıl ikinci yarısı arasında Kayseri'de yerel aileler arasında mütesellimlik – ayanlık üzerinden iktidarı ele geçirme rekabetleri kent nüfusunun güven ortamını bozan bir niteliğe ulaşmıştır (Özkaya [503]). Yerel ailerin kent içinde yarattıkları bu karışıklığa 18. yüzyılın başından 1728 yılında aşiretlerin yerleştirilmelerini düzenleyen fermanın çıkarılmasına değin bazı aşiretlerin Kayseri, İncesu, Karahisarısahip ve Harmancık yolları üzerinde gerçekleştirdikleri soygunlar nedeniyle ortaya çıkan asayişin sağlanamaması da ilâve edilmelidir (Halaçoğlu [446]). Kayseri kentinde 1700 yılından itibaren 1741 yılına kadar çeşitli yıllarda toplanan avarız hane vergisi bilgilerinden hareketle kent nüfusunun yaklaşık 20.560 kişi ile 28.540 kişi arasında olma ihtimali bulunmaktadır². 18. yüzyılın sonlarında ise kent nüfusunun 40.000 kişiye ulaştığı tahmin edilmektedir (İpşirli [495]).

19. yüzyıl öncesinde kentin nüfus verilerine ait birinci el kaynaklar yok denecek kadar az olmasına karşın, 1831, 1877/78, 1881/82-1893, 1906/7 ve 1914 yılı Osmanlı Genel Nüfus Sayımı sonuçları mevcuttur. Bununla birlikte 1834 yılı temettuat defterleri,

¹ Burada belirtilen şer'iyye sicilinin tarihi ve defter numarası kaynak kitabın dipnotlarında belirtilmemiştir. Avarız hane büyüklüğünün 15 yetişkin vergi mükellefi erkek olarak kabul edildiğini Halit Erkiletlioğlu ifade etmektedir. Buradan hareketle Kayseri kentinin toplam nüfusu 2920 (hane) x 15 (avarız hane büyüklüğü) = 43.000 kişi olarak hesaplandı. Bkz. Erkiletlioğlu, H., (1996). Osmanlılar Zamanında Kayseri, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 97.

² Burada alıntılanan kaynak belirtilmemiştir. Bkz. Erkiletlioğlu, H., (1996). Osmanlılar Zamanında Kayseri, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 136.

1831–1860 nüfus müfredat defterleri ve 1872 yılı vergi kayıtları 19. yüzyılda Kayseri kentinin demografik yapısını ortaya koymaktadır¹.

Çizelge 5.1 Osmanlı imparatorluğu nüfus sayımlarında ve belgelerde Kayseri nüfusu ²

	1831 Yılı Sayımı ^a	1831 - 1860 Müfredat Defteri ^b	1834 Yılı Temettuat Defteri ^c	1872 Yılı Vergi Kayıtları ^d	1877 / 78 Yılı Sayımı ^e	1881/82 - 1893 Yılı Sayımı ^f	1906 / 7 Yılı Sayımı ^g
Kayseriyye (Şehir)	-	5250 hane	4749 hane	8119 hane	8137 hane	-	-
Kayseriyye (Şehir)	5.014	26.250	24.965	40.595	40.685	-	-
Kayseriyye Merkez Kaza	-	-	-	-	-	130.549	-
Kayseriyye (Sancak)	13.466	-	-	-	65.443	183.339	208.584
Kayseriyye (Vilayet)	36.906	-	-	-	-	-	-
Bağlı Olduğu Eyalet / Vilayet	263.703	-	-	-	282.799	847.132	1.157.131
	Karaman Eyaleti			Ankara Vilayeti			
Bağlı Olan Kaza	Nefs-i Kayseri, İncesu, Develi, Karahisar-ı Yahyalı, Zamantı, Çamardı				Nefs-i Kayseri, İncesu, Develi	Kayseri Merkez Kaza, İncesu, Develi	Kayseri Merkez Kaza, İncesu, Develi
Nahiye	Koramaz, Sahra-i Karakaya, Cebel-i Erciş, İslamlı, Malya, Kenarırnak, Akyazı, Saraycık, Gürle						

¹ Leila Erder 19. yüzyılın sonunda şehirselleşme nüfus oranının bölgenin ekonomik gelişmişlik düzeyine göre %25'e kadar yükseldiğini belirtir. Bkz. Erder, L., (1978). "Tarihsel Bakış Açısından Türkiye'nin Demografik ve Mekansal Yapısı", Yerleşme Yapısının Uyum Süreci Olarak İç Göçler, Tekeli, İ. ve Erder, L. (Ed.), Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 26, Ankara, 175.

² Tabloda verilen nüfus bilgileri çeşitli kaynaklardan derlenmiştir. Söz konusu kaynakların bazılarında yalnızca hane bilgileri mevcut olup nüfus değerleri için hane büyüklüğü 5 kişi olarak varsayılmıştır.

^a Bkz. Karpat, K., (1985). Ottoman Population, 1830-1914, University Of Wisconsin Press, Madison, 14.

^b Keskin, M., (1998). "1244 – 1277 Tarihli (Kayseri) Müfredat Defterine göre Kayseri ve Tabi Yerleşim Yerlerinde Nüfus Dağılımı (1831 – 1860)", II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 3, Kayseri, 290. Keskin'in 1831 yılının başları için geçerli olan çalışmasında bir mahalle büyüklüğü 50 hane, mahalle sayısı 105, hane büyüklüğü 5 kişi olarak varsayılmak suretiyle 1831 yılında Kayseri kent nüfusunun 26250 kişi olduğu ileri sürülmektedir.

^c Demir, İ., (1998). Kayseri Temettuat Defteri (H.1250/M.1834 Tarihli), Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri, 20-24. Temettuat kayıtları yalnızca vergiye konu olacak mal ve mülk sahibi olan aile reislerini ve bazen de dul kadınları, yetim çocukları kapsamaktadır. Bu nedenle vergiye tabi olmayan bir nüfusun olabileceği ihtimali bir gerçektir.

^d Cömert, H., (2007). 19. Yüzyılda Kayseri, Mazaka Yayıncılık, Kayseri, 16, yalnızca hane sayısı mevcuttur.

^e Karpat, K., 1985: 119, yalnızca hane sayısı mevcuttur.

^f Karpat, 1985: 126-27.

^g Karpat, 1985: 162.

Çizelge 5.1 ve Çizelge 5.2’de görüldüğü üzere Kayseri şehir nüfusu 1831 ve 1877/78 nüfus sayımları arasında yani yaklaşık 45-50 yıllık bir süre içinde 80 kat artış göstermiştir. Bu oran doğal artış ve göç ile gerçekleşmiş olamayacak kadar yüksek bir orandır. Burada 1831 yılı nüfus sayımının sağlıklı bir sonuç vermediği ve sayılmayan bir nüfusun olabileceğini göstermektedir. 1831 yılı Kayseri nüfus sayımı sonuçları hakkında Cömert’in yapmış olduğu tespitler incelenecek olursa, 7.693 olarak belirtilen hane sayısı ve 21.005 – 26.000 kişi arasında yeralan kent nüfusu Karpat’ın tespitlerinden daha gerçekçi bir sonuç sunmaktadır (Cömert [101]). Zira Diğer yandan 1872 vergi kayıtları ve 1877/78 nüfus sayımlarının birbirine yaklaşık sonuçlar vermesi nedeniyle Kayseri kent nüfusu için 1877/78 nüfus sayımının doğruluk içeren sonuçlar olduğunu söylemek mümkündür. Kayseri kent nüfusu için 1872 vergi kayıtları ve 1877/78 nüfus sayımında verilen hane sayısına bağlı olarak hesaplanmıştır. Ancak 1881/82 yıllarını içeren sayımın kent nüfus bilgileri yeralmamıştır. Dolayısıyla bu tarihlerde kent nüfusu net olarak verilemezken, Ali Cevat Osmanlı coğrafyasını ele aldığı 1897 / 98 tarihli eserinde Kayseri kazasının nüfusunu 72.000 olarak vermektedir (Ali Cevat [504]). 19. Yüzyılda ortasında Kayseri’yi ziyaret eden seyyahlardan Andreas David Mordtmann 18.413 olarak verdiği erkek nüfus (Mordtmann [505]) bilgilerini hane sayısı kabul edersek yaklaşık 70.000–90.000 aralığında bir kent nüfusu oluşturabileceği görülecektir. Yüzyılın sonunda ise 1892 yılında Kayseri kent nüfusunun 50.000 kişi ve 1907’de ise 54.011 kişi olduğu belirlenmiştir [495]. Aynı dönem için Cuinet Kayseri nüfusunun 72.000 kişiden oluştuğunu aktarır (Cuinet [481]).

Çizelge 5.2 Yıllara göre Kayseri kent nüfusu

Kaynak	Yıl	Nüfus (kişi)
Mehmet İpşirli	1500 Tahrir Defteri	8.600
Mehmet İnbaşı	1520 Tahrir Defteri	38.798
Mehmet İpşirli	1543 Tahrir Defteri	17.000
Fikri Gürzûmar	1543 Tahrir Defteri	35.000
Mehmet İpşirli	1583 Tahrir Defteri	30.000
Suraiya Faroqhi	16. yüzyıl ortası	30.000 – 33.000
Halit Erkiletlioğlu	1640 Şer'iyye Sicili	37.600
Halit Erkiletlioğlu	1645 Avarızhane Vergisi	43.800
Halit Erkiletlioğlu	1700 Avarızhane Vergisi	28.540
Halit Erkiletlioğlu	1704 Avarızhane Vergisi	28.275
Halit Erkiletlioğlu	1706 Avarızhane Vergisi	28.275
Halit Erkiletlioğlu	1709 Avarızhane Vergisi	28.275
Halit Erkiletlioğlu	1712 Avarızhane Vergisi	28.275
Halit Erkiletlioğlu	1715 Avarızhane Vergisi	28.275
Halit Erkiletlioğlu	1717 Avarızhane Vergisi	27.150
Halit Erkiletlioğlu	1722 Avarızhane Vergisi	21.560
Halit Erkiletlioğlu	1741 Avarızhane Vergisi	28.275
Mehmet İpşirli	18. yüzyılın sonlarında	40.000
Hüseyin Cömert	1831 Nüfus Sayımı	21.005 – 26.000
Mustafa Keskin	1831 – 60 Nüfus Müfredat Defteri	26.250
İsmet Demir	1834 Temettuat Defteri	24.965
Andreas David Mordtmann*	19. yüzyılda ortası	70.000 – 90.000
Hüseyin Cömert	1872 Vergi Kayıt Defteri	40.595
Kemal Karpas*	1877 / 78 Nüfus Sayımı	40.685
Vital Cuinet	1890	72.000
Mehmet İpşirli	1892	50.000
Ali Cevat	1897 / 98	72.000
Mehmet İpşirli	1907	54.011
Necdet Sakaoglu	1907	75.000

* Andreas David Mordtmann Kayseri şehrinde toplam erkek nüfus sayısı ve Kemal Karpas ise toplam hane sayısı bilgilerini sunar. Burada sözkonusu kentin toplam nüfusu verilen hane / erkek nüfusunun 5 ile (ki bu sayı hane büyüklüğü / vergi mükellefi erkek nüfusa karşılık bakmakla hükümlü olunan kişi sayısını ifade etmek üzere varsayılmıştır) çarpımından elde edilmiştir. Halit Erkiletlioğlu'nun belirttiği hane sayısı ile cizye ödemekle yükümlü gayrimüslim nüfus toplamı 5 kişiden oluşan hane büyüklüğü ile çarpılarak toplam kent nüfusu tahmin edilmiştir.

Sancak içinde merkez kazanın diğer kazalara ve kırsal nüfus ile ilişkisini Çizelge 5.3'de sunulan nüfus sayım bilgileri ortaya koymaktadır. Buna göre sancak sınırları dâhilinde Develi barındırdığı şehir nüfusu ve kırsal nüfusu ile ikinci sırada yer alır.

Çizelge 5.3 1880 yılında Kayseri sancağında nüfus yapısı [256]

Yer adı	Hane	Nüfus (kişi) *
Kayseri şehir	8,137	40,685
Kayseri köyler	15,628	78,140
Develi / Everek şehir	2,393	11,965
Develi / Everek köyler	3,538	17,690
İncesu şehir	1,649	8,245
İncesu köyler	2,334	11,670
Toplam	33,679	168,395

Özetle, imparatorluğun genelinde ve Akdeniz ülkelerinde 16. yüzyıl ve 19. yüzyılda yaşanan genel nüfus artış ve düşüş eğilimlerinin Kayseri kent merkezine yansımaları doğrudan belirgindir. Yapılan nüfus sayımlarının gerçekleştiği tarihteki siyasal yapı, savaşlar, kentin idari teşkilatında yaşanan süreklilikler ve süreksizlikler ve sayım metodlarının nüfus bilgilerini değiştirmesinin yanı sıra doğal afetler ile salgın hastalıklarla birlikte demografik yapının etkilenebilir olmasını birlikte ele almak gerekir. 1835 yılında yaşanan ve 1064 kişinin ölümüne neden olan deprem (Erkiletlioğlu [104]) ile 1845–1848 yılında görülen ve 3.000 kişinin kaybına yol açan kolera salgınlarını (İpşirli [495]) demografik yapıda açılan boşluklar olarak değerlendirmek mümkündür.

5.3 Ekonomik Yapı

Kayseri Sancağının ve Kayseri kent merkezinin 19. yüzyılda ürettiği ekonomik etkinlikleri, başta ticaret ve zanaatkârlık eylemlerini kentin Anadolu Şehirsel Ağ'ında tutunmasındaki etkinliği bakımından açıklamakda fayda vardır. Bu nedenle şehirsel ekonomik yapıyı tanımlarken uluslararası ticaret, bölgelerarası ticaret, tarım ve imalât faaliyetleri incelemeye esas teşkil edecek sektörlerdir.

5.3.1 Ticaret

1840 yıllarında Kayseri ve yakın civarında ilk resmi konsolosluk görevlileri faaliyete başlamıştır. 1838 yılı İngiliz-Osmanlı ticaret antlaşmasından sonra İzmir'de ticari bir konsolosluk açan İngilizler 1841 yılında Kayseri'de daha çok ticari alanda faaliyet gösteren İngiliz Ticaret Evi'ni yapılandırmıştır (Issawi [257]). Fransa'nın da Kayseri civarında Mersin, Ankara ve Sivas'da konsolosluk ve konsolosluk yardımcılıkları

bulunmaktadır. Konsolosluk raporlarında Kayseri'nin ekonomik yaşamına dair bilgiler mevcuttur. İlk raporlar iki takım halinde hazırlanmıştır: raporların ilki ekonomik ve sosyal yapıya ilişkindir, ikincisi Kayseri'de 1842 yılında kurulan Barut Fabrikası ve güherçile sanayiine ait ayrıntıları içermektedir. 1879 yılında Sivas'ta kurulan İngiliz Askeri Konsolosluğu'na bağlı alt konsolosluk, merkez Kayseri olmak üzere Adana, Kırşehir, Yozgat ve Nevşehir'i kapsamaktadır.

19. yüzyıl konsolosluk raporlarında Kayseri “daha evvel Küçük Asya'nın merkezi ve Kürdistan, Suriye ve Mezopotamya'dan gelen tüccarların Avrupa mallarını elde ettikleri ve kendi ürünlerini sattıkları bir dinlenme noktası olarak” tanımlanmıştır [445]. Kayseri'nin ticari etkinliklerinin giderek azaldığı ve bu çöküşün buharlı gemilerin kullanımının iletişim olanaklarında yarattığı yeniklere bağlı olan pek çok nedenden ötürü 1845'lerden itibaren daha da hızlandığı konsolos Henry Suter tarafından ifade edilmiştir. Suter Kayseri kentindeki bu çöküşün en yakın nedenlerinden biri olarak Anadolu'nun bütününde görülen tahıl ürünlerindeki azalmaya işaret ederken, Kayseri kentinin daha evvelki önemini yitirmesine rağmen halen çevresindeki bölgelere, Erzurum, Tarsus, İstanbul ve İzmir'e ulaşan önemli miktardaki ticaret eylemlerinin merkezi biçiminde işlediğine dikkat çeker. Ayrıca konsolosluk raporları 19. yüzyılda Kayseri'de yaşayan toplumu “yüksek akıl ve etkinlikleri ile onların İmparatorluğun her yerindeki ticari ilişkilerini (occupations) sürdürmeleri konusunda sahip oldukları ticari girişim ruhu” açısından dikkate değer bulur [445]. 1880 yılında Kayseri'de yaşayan gayrimüslim grupların özellikle Hristiyanların (Ermeni ve Rumların) ticarete hâkim olduğu yönünde konsolosluk raporları mevcuttur (Karpas [107]).

Konsolosluk raporlarının yanısıra Osmanlı – İran savaşları döneminde ordunun masraflarını karşılamak maksadıyla Kayseri'den para ve zahire gönderilmesi için çıkarılmış olan fermanlar kentin önemli bir ticaret merkezi olduğuna işarettir. Ticari faaliyetlerin uluslararası ve bölgelerarası düzeydeki yansımalarını Anadolu Şehirsî Ağ'ında yeralan Kayseri kenti bağlamında değerlendirmek önemlidir [506], [112].

5.3.1.1 Uluslararası Ticaret

19. yüzyılda Anadolu coğrafyasının içkesimlerine kadar nüfuz eden yabancı tüccarlar ve onların gayrimüslim ortakları, kurdukları ticari beraberlik sayesinde ticaret ile meşgul olan Müslüman tüccarların etkinliklerini azaltmada muvaffak olmuştur. Bu dönemde ticaret amacıyla Anadolu'ya ve Kayseri'ye İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, İran gibi yabancı ülkelerden gelen tüccarlar bulunmaktadır (Bayrak [507]). 19. yüzyılda Osmanlı Arşiv belgeleri Kayseri'de vergi alınacak kadar uzun bir süre Kayseri'de yaşayan yabancı tüccarların mevcut olmadığını bildirirken [508], İngiliz tüccarlarının Kayseri'deki işlerini kolaylaştırmak maksadıyla bir İngiliz konsolosluğunun faaliyete geçmesi arşiv belgelerine konu olmuştur [509]. Ayrıca arşiv belgelerinde Kayseri'li tüccarların İngiliz [510], Fransız [511, 512], Rus [513-515], Amerikalı [516] ve Avusturyalı [517] tüccarlar ile kurdukları ticari ilişkilerden bahsedilmektedir. Bunlar arasında en canlı ticari ilişkiler öncelikle Rus, İngiliz ve Fransız tüccarlar ile kurulmuştur. Ticari ilişkiler 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Fransa, 1830 yılı sonrasında İngiltere ile yoğunlaşmıştır. 1821-1823 yıllarında Osmanlı – İran savaşları sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu stratejik ortama dair bilgi aktarma noktasında birer casus olabilecekleri ihtimaline karşın, Kayseri'ye gelen ve ikamet eden bilhassa İranlı tüccarların ticari mallarına el konulmuş ya da tüccarlar gözetim altında tutulmuşlardır [506, 518]. Yabancı tüccarlar kimi zaman Kayseri'de ikamet etse de kentteki ticari ilişkilerde Kayseri'li tüccarları kendilerine vekil olarak tayin ettikleri görülmektedir. Yabancı tüccarların Kayseri'deki etkinliklerinin yanısıra, Kayseri'li tüccarların Avrupa ülkeleri ile doğrudan ticari işlemleri / etkileşimleri mevcuttur. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Kayseri'li tüccarlar Akdeniz piyasasında, Fransa'nın önemli limanlarından Trieste'de ve İngiltere'de Manchester gibi önemli limanlarda kendi kurdukları ticari şirketler / acenteler, kurumlar ve ortaklıklar vasıtasıyla ticari ilişkiler kurmuşlardır [445], [519].

1895 yılında Ankara vilayetinin genel ihracat ve ithalat verilerine (Çizelge 5.4) göre en yüksek değerde ithal edilen mallar arasında dokuma sanayinin ürünleri özellikle Manchester malları ile yünlü, ipekli ve pamuklu karışımı kumaşlar yer alırken, en yüksek değerde ihraç edilen mallar arasında Ankara bölgesinde bol miktarda olan tiftik hammaddesidir. Bunun yanısıra Kayseri bölgesinin önemli ürünleri arasında sayılan sarı

cehri, pastırma ve halı ürünlerini ihraç edilen mallar sınıflamasında görmek mümkündür.

Çizelge 5.4 1895 yılı Ankara vilayeti ithalat ve ihracat verileri [520]

Malın Cinsi	İthalat		Malın Cinsi	İhracat	
	miktar	değer		miktar	değer
Manchester malları		£43,000	Tiftik	23,500	£282,000
Basmalar		£37,000	Yün	6,000	£27,000
Yünlü ve karma dokumalar		£40,000	Sarı Cehri	11,250	£8,600
Deri	120.000 adet	£4,500	Tabaklanmamış Deri	232.000 adet	£20,350
Pamuk iplik		£7,000	Tiftik dokuma		£1,500
Yerli dokumalar (yün, pamuk, ipek ve karma)		£92,500	Halı		£60,000
Keçi ve koyun	33.000	£68,500	Pastırma	5,000	£14,500
Tütün		£73,000	Sakız Yapıştırıcı (kitre)	5,000	£30,000
Diğer mallar		£156,150	Diğer mallar		£68,100
Toplam		£521,650	Toplam		£512,050

1815’li yıllarda Kayseri’nin İzmir limanı üzerinden ihraç ettiği ürünler arasında cehri, kitre, cevizli sucuk, kökboyası, sarı sahtiyan, siyah maroken, deri, kırmızı meşin, sahtiyan, keten tohumu, tabaklanmış deri, hayvan postu, badem, kayısı çekirdeği, kuru üzüm, halı, kilim yeralmıştır (Tuzcu [519]). Uluslararası ticarete konu olan ve belgelerde adı geçen en mühim, stratejik ve ticari emtia barut sanayinin hammaddesini teşkil eden güherçile ile boya sanayisinin hammaddesi olan alacehri bitkisidir.

Baruthane için güherçile temini konusunda Kayseri merkez kazası ile Aksaray ve Kilisehisar kazaları sorumludur [521]. Esasen Kayseri şehrinin yakın mahallelerinden çıkarılan güherçile hammadesinin Kayseri’deki güherçile fabrikasında güherçile esnafı tarafından rafine edilmesi sonrasında toz haline getirilmesi ve barut imali için İstanbul’daki Baruthane’ye gönderilmesi bir zaruret olup, başka mahâllere satılması yasaklanmıştır. Buna rağmen daha yüksek bir kar elde etmek maksadıyla güherçile ve barut ticaretinin kaçak yollarla İran ve Mısır’a; tüccar Akbıyıkoglu Osman ve tüccar Alibeyoglu Ahmet örneklerinde görüldüğü üzere Avrupalılara yapıldığı sabittir (Karakaş

[522]). Bu kurala uymayan Kayseri’li güherçile esnafının dükkânlarının kapatılması ve üretim yapmalarına izin verilmemesi durumları ile karşılaşıldığı vakidir [523].

Kayseri’nin dış ticarete en önemli gelirini cehri, kökboya ve kitre maddelerinin satışı oluşturmaktadır. Bu bitkiler dokuma sanayisinde önemli bir boyarmadde olarak uzun yıllar kullanılmıştır. Yeni renk boyaların elde edilmesinde kullanılan doğal bir boyarmaddesi olan cehri parlak, solmayan kumaş ve bezlerin imalâtında ve boyanmasında 1800-1925 yılları arasında değerli bir sanayi hammaddesi olarak varlığını korumuştur. 18. yüzyılın son çeyreğinde Kayseri’de üretilen dut ve “alacehri/Türk cehrısı” adı verilen en kaliteli ürün İngiltere, Hollanda ve Fransa’ya yapılan ihracat sayesinde Avrupa boya piyasasına hâkim olmuştur [519]. Kayserili tüccarlar cehri hammaddesini İzmir limanına taşıyarak burada yabancı tüccarlara satmışlardır [257].

1861 yılında Almanya’da kökboyadan sentetik olarak elde edilen “alizarin” maddesi, doğal boya maddesi olan cehriye özellikle 1875 yıllarında alternatif bir biçimde sunulmuştur [405]. Avrupa boya piyasasında sentetik olarak elde edilen “alizarin” ve “anilin” boya maddeleri dokuma imalâtında üretim maliyetlerini azaltmaya imkân tanımıştır. Sentetik boyaların doğal boya maddeleri olan kökboyası ve cehrinin yerine geçmesi yüzyılın üçüncü çeyreğinde cehri ve kökboyasının Avrupa’ya olan ihraç hacmini değiştirmiştir. 1876-1908 tarihleri arasında yayınlanan İngiliz konsolosluk raporları kökboyası ve dut maddelerinin ihracattaki payının %2 oranına düştüğünü belirtmektedir. Bu gelişme cehri ürününe olan talebin azalmasına ve ürünün fiyatının %90 oranında düşmesine yol açmıştır [383]. Doğal boya maddelerinin ihracattaki oranının ve ürün fiyatının düşmesine karşın İzmir, Tokat, Diyarbakır gibi bazı önemli imalât merkezlerinde yerli tekstil üreticilerinin ithal iplikleri doğal boyalarla boyama eğilimleri devam etmiştir. Ayrıca 19. yüzyılın sonu - 20. yüzyılın başında cehri maddesi Kayseri’ye gelen Rus tüccarlar tarafından Mersin - Adana üzerinden Avrupa’ya ve Rusya’ya ihraç edilmiştir [513, 524]. Bu nedenle yüzyılın sonuna kadar alacehri üretimi azalarak varlığını korumuştur [383]. Doğal boya maddelerinin üretiminin yapılması ve imalâtta kullanılması büyük oranda 1850 yılından sonra ihracattaki payı artan halıcılık faaliyetlerinin gelişimine bağlanabilir [383]. 19. yüzyılda halı lüks ticari mal üretimi kapsamında ve bir prestij ürün olarak değerlendirilmelidir.

Çizelge 5.5 Kayseri'den ihraç edilen mallar [525]

Malın Cinsi	Miktarı (okka)	Değeri (Osmanlı Lirası)	Birim Fiyatı
Pastırma	360,000	21,600	0.06
Kitre (Geven Zamkı)	70,000	16,800	0.24
Sarı Cehri	250,000	15,000	0.06
Buğday ve Arpa	1,000,000	10,000	0.01
Sığır Derisi	90,000	9,000	0.10
İşlenmiş Tütün	27,306	8,192	0.30
Maroken Deri	10,000	5,000	0.50
Keçe*	1,500	3,000	2.00
Keçi Derisi*	20,000	2,400	0.12
Yün	30,000	1,800	0.06
Balmumu	3,000	1,500	0.50
Tavşan Derisi*	60,000	1,500	0.03
Koyun Derisi*	20,000	1,300	0.07
Bademiçi	30,000	1,200	0.04
Keçi Kılı	6,000	1,000	0.17
Tiftik	5,000	1,000	0.20
Sansar veya Gelincik Derisi	1,200	800	0.67
Tilki Derisi*	8,000	800	0.10
Tuz	61,824	772	0.01
Afyon	200	400	2.00
Barsak*	50,000	400	0.01
Kendir	200	400	2.00
Salep	3,000	400	0.13
Kunduz Derisi*	200	100	0.50
Vaşak Derisi*	25	50	2.00

*adet

1875-1880 yılları arasındaki ihracat rakamlarına (Çizelge 5.5) göre Kayseri'den ihraç edilen mallar arasında miktar bakımından en yüksek emtianın deri türleri olmakla birlikte, malın cinsi açısından pastırma, kitre ve sarı cehri ilk üç sırada yer alır. Birim fiyatı açısından en yüksek değerdeki ürünler olan keçe, afyon, kendir ve vaşak derisi üretim miktarları düşüktür (Kocabaşoğlu [525]).

1842 yılında Kayseri'ye büyük miktarlarda ithal edilen mallar arasında (Çizelge 5.6) sırasıyla İngiltere ve onun sömürge topraklarından elde edilen ürünler (kahve, rafine edilmiş şeker, konserve, demir levha, bakır ve civit), kırmızı boya, karabiber, kırmızıbiber, karanfil, tarçın gibi baharatlar ve tabaklar ile İngiliz dokumaları (muslin, şal, düz ve çizgili pamuklu gibi boyanmamış kumaşlar, boyanmış kumaşlar, pamuklu

kumaşlar, pamuklu kadifeler), Rus demir metali, Alman çelik ve cam eşyaları, İtalyan kağıdı, Fransız ve Belçika giysileri yeralır. Bunun yanısıra pamuklu ve ipekli malzemeler Kayseri'ye Diyarbakır, Musul, Halep ve Şam'dan gelirken; İran tütünü, şal ve kınası ise Erzurum'dan getirilir. Bu dönem sarı cehri, koyunyünü, keçi yünü, ham pamuk, kökboyası, sakız yapıştırıcı (kitre), anason, keten tohumu, zambak (mahmude otu), kürk, deri, post gibi ürünler Kayseri'den ihraç edilenler arasındadır [445].

Çizelge 5.6 Kayseri'ye ithal edilen mallar [525]

Malın Cinsi	Miktarı (okka)	(Osmanlı Lirası)	Birim Fiyatı	Geldiği Yer
Kadife ipekli ve yünlüler	...	15,000		Fransa
Fantazi eşya	...	15,000		Fransa, Almanya
İşlenmemiş Tütün	111.295 okka	12,242	0.11	...
Pamuklu Kumaş	30.000 adet	10,000	0.33	Manchester
Basma	20.000 adet	10,000	0.50	Manchester
Pamuk	100.000 okka	9,000	0.09	Adana, Samsun
Kahve	1.000 çuval	6,000	6.00	Rio de Jenairo, Marsilya
Pamuk ipliği	10.000 rulo	5,000	0.50	Manchester
Demir	200.000 okka	5,000	0.03	İngiltere
Bakır	25000 okka	4,000	0.16	İngiltere
Tuz	292.632 okka	3,414	0.01	...
Boya ve boya malzemesi	5.000 okka	3,000	0.60	İngiltere
Şeker	40.000 okka	2,500	0.06	Hollanda, Marsilya
Sabun	50000 okka	2,500	0.05	Mersin, Samsun
Berlin Yünü	1.000 rulo	2,000	2.00	Almanya
Porselen ve Cam Eşya	...	2,000		Fransa, Avusturya
Yünlü Kumaş	40.000 metre	1,600	0.04	Almanya
Kırmızı Boya	3.000 okka	1,500	0.50	İngiltere
Petrol	2.000 kasa	1,200	0.60	Fransa, İngiltere
Keçi kılı	40.000 okka	1,200	0.03	Marsilya
Kalay	6.000 okka	1,000	0.17	İngiltere
Cam	500 kasa	750	1.50	Fransa
Mum	1.000 kasa	600	0.60	İngiltere
Çelik	200 kasa	500	2.50	İngiltere
Karabiber	200 çuval	500	2.50	Marsilya, İngiltere
Teneke Çivi	500 fiçi	500	1.00	İngiltere

1880 yılında Kayseri'ye ithal edilen mallar arasında kadife ipekliler - yünlüler, fantazi eşyalar ve i lenmemi  tütün ilk sıralarda yer alırken kahve, berlin y n ,  elik ve karabiber gibi birim fiyatı yüksek ürünlerde bulunur. İthal malların geldiği  lkeler bakımından İngiltere ve Fransa üzerinde yoğunlaştığı görülür. İthal  r nler daha çok dokuma sanayinin mamul maddeleri olan kadife, ipekli, y nl  kumaşlar, basmalar ve pamuk ipliğinden meydana gelir. Dolayısıyla ithal dokuma kumaşlar ve iplikler dokuma sanayisinin yarı mamul ve mam l mallarına talep dış piyasadan sağlanırken, i  piyasadan özellikle Adana'dan pamuk hammaddesi (bkz. Bölüm 5.3.1.2 Bölgelerarası Ticaret) temin edilir.

Kayseri'de 1825-1914 yılları arasında Avrupa'nın her türlü ithal mallarının satışını yapan birçok tüccar,  irket temsilcisi ve acenteler yerse mi tir. Bunlar arasında, İsviçre ve Belçika kibritleri, American Oil Company, Amerikan Singer Diki  Makinaları, İpranasyon biraderlerine ait mağazalar ile Yazıcıyan biraderlere ait mağaza sayılabilir [519, 526, 527]. İthal malların satıldığı mağazalar zincirinin Kayseri civarındaki kırsal yerle melerde; Zincidere, Talas, Germir, End rl k, Erkilet, Gesi, Develi, Tomarza'da birer  ubeleri kurulmuştur. Kayseri'de "2692 adet dükkân, 4500 orta kalitede kapıları önüne tezgâh a an dükkân, 3 büyük han (Vezirhanı, Hamdi Bey Hanı, Somonoğlu Hanı) ve 28 tane küçük han bulunuyordu" [519, 528]. Bu ticari faaliyetlerin yoğunluğuna karşın Osmanlı Bankası'nın Kayseri'deki  ubesi 1910 yılında açılmıştır (Clay [529]).

19. yüzyılda Kayseri kentinin ihracat ve ithalat verileri karşılaştırıldığında hem malın miktarı hem malın para değeri bakımından ihracat verileri üstün gelmektedir. İhracat verileri 21.354 Sterlin iken, ithalat 9.872 Sterlin değerindedir (Kocaba oğlu [525]). Dolayısıyla ihracatın ithalata parasal değerde olan oranının 2,16 olduğu söylenebilir. Kayseri kenti 19. yüzyılda yeni teknolojik gelişmelere bağlı altyapı olanaklarından (bkz. Bölüm 5.5 Ulaşım Bağlantıları) uzak kalmış olarak görünmesine rağmen Kayserili tüccarların ithalât ve ihracat için İstanbul, İzmir, Samsun Samsun, Tarsus ve Adana - Mersin limanlarını çıkış/giriş noktası olarak kullandıkları görülmektedir.

5.3.1.2 Bölgelerarası Ticaret

Kayseri’li tüccarların Rumeli’de ve Karadeniz kıyılarında ticaret yaptıklarına dair kayıtlar 16. yüzyıla değin inmektedir [15], [530]. 19. yüzyılda Kayseri kentinin bölgelerarası ticari ilişkileri ve etkileşimleri konusunda ahkâm defterlerine, şer’iyye sicillerine vb. çağdaş dönem kayıtlarına yansıyan davalar yol göstericidir. Kayseri’li tüccarların aralarında İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, İran ve Mısır’ın yer aldığı uluslararası ticari ilişkiler ağının yanısıra içerisinde İstanbul, Ankara, Sivas, Yozgat, Tokat, Amasya, Merzifon, Kastamonu, Tosya, Danişmend, Samsun, Mersin, Tarsus, Adana, Urfa, Musul, Bağdad, Halep, Kilis, Karahisar-ı Şarki, Erzurum, Darende, Eğin, Gürün, Arapkir, Malatya, Harput, Bor, Uluborlu, Kırkağaç, Saruhan, Karaman, Konya’nın yer aldığı bölgelerarası ticaret/ ticari ilişkiler ağına dâhildir.

Kayseri’li tüccarların bölgelerarası ticaret hususunda hem yerli hem yabancı tüccarlar, Beratlı Avrupa tüccarlarının ve Hayriye tüccarlarının vasıtasıyla temin ettikleri mallara karşılık borçlanmış ve bu borç – alacak ilişkileri davalara yansımıştır. Ticari borçlanmalar ile ilgili Osmanlı arşiv belgelerinin %35’inde Beratlı Avrupa ve Hayriye tüccarlarının Kayseri’de birlikte ticaret yaptıkları tüccarlardan alacakları konusundaki anlaşmazlıklara ilişkindir. Aynı arşiv belgelerinin yaklaşık %30’u ise İstanbul poliçeci esnafının Kayseri’li tüccarların elindeki alacaklarının gönderilmesi talebini içermektedir.

Kayseri sancağını kapsayan Osmanlı arşiv belgelerinde değerinin altında olan poliçeleri alarak kazanç sağlayan poliçeci esnafı ile Kayseri’li tüccarlar arasındaki iş ilişkilerinin sıklığı dikkat çekicidir. Poliçeci esnafından Haçadoroğlu Avadis’in Kayseri’li Kalpaklıoğlu Seyyid Mehmed ve bazı kişilerdeki [531]; Poliçeci tacir Frenkoğlu Agob’un Talas karyesinden Ulubeyoğlu Karabet’deki [532, 533]; Poliçeci esnafından Sorçi Paver oğlu Rail Poliçeci esnafından Tahtaburunoğlu Acemnadiç’deki [534]; Poliçeci esnafından Barsamoğlu Manok İncesu kazasından Fileboz, Pavli ve Anastas’daki [535] alacaklarının tahsil edilmesi ile ilgili davalar bunlardan birkaçıdır.

Kayseri’li tüccarların Kayseri kenti ve sancağı dışında Anadolu’nun başka bölgelerinde ve yerleşmelerinde ticaret yapmak amacıyla ikamet ettikleri görülür. Bu yerleşmeler

arasında başta İstanbul olmak üzere İzmir, Ankara [536], Malatya [537], Amasya [538], Yozgat [539-541], Karaman [542], Samsun [543, 544], Adana [545], Erzurum [546], Tosya, Bodrum, Kırkağaç ve Saruhan [547-549] bulunur. İstanbul'da ikamet eden ve belgelerde adı geçen önemli Kayseri'li tüccarlardan bazıları; Kayseri'li Kalpakoglu Parsık [550], Kayseri'li Saforyaoğlu Yordan [551], Kayseri'li Avadisoğlu Hacı Agop [552], Kayseri'li Mardiros [553], Avrupa tüccarlarından Kayseri'li Hacı Karabet [554], Kayseri'li Yorvan [555], Avrupa tüccarlarından Alboyacıoğlu Karabet [556-560], Beratlı tüccardan Tekeoğlu Simyon'dur [561, 562].

Bölgelerarası ticareti düzenli kılan bir etmen olarak Kayseri'li tüccarların başka kentlerdeki tüccarlar ile gerçekleştirdikleri ticari ortaklıkları mevcuttur. İstanbul'da ikamet eden manifaturacı esnafından Kayserili Davidoğlu Karabet, Ankara, Yozgat ve Kayseri'deki kardeşleri ve ortaklarının işlettiği mağazalara mal temin etmektedir. Tüccar Anasti ve kardeşleri İstanbul, Adana ve Kayseri'de açtıkları manifatura mağazalarını işletmektedirler [563]. Benzer biçimde İstanbul tüccarlarından Yani ve Yusuf Kayseri'nin Erkilet köyünden Siyo Derviş ile ortak ticaret yapmaktadır (Öztürk [564]). Kayseri'li tüccarlar ve onların İzmir'de yaşayan ortakları ve yakın akrabaları karşılıklı ticari ilişkiler kurmuşlardır [565]. Bunun yanı sıra Dersaadet Yeni Han'da oturan Beratlı Avrupa Tüccarlarından Artin Acemoğlu'nun, hizmetkârı Mardiros'un Kayseri'de ikamet etmesi için izin talebinde [566] görüldüğü üzere İstanbul tüccarlarının Kayseri'deki ticari faaliyetlerini yürütmek üzere bir vekil tayin ettiği görülür.

Kayserili tüccarlar Kayseri ile başka kentler arasında kurdukları ticari bağlantılara ilâve olarak Kayseri dışında diğer iki kent arasındaki akışlarda da etkin görünmektedir. Bunu Kayseri'nin Germir Köyü'nden Tüccar Mağdis Bodos'un Sivas'tan Malatya'ya taşıdığı askeri mühümmat [567, 568] ve Avrupa tüccarından Agop ve ortağı Sava'nın Erzurum'dan Dersaadet'e yağ nakletmesi [569] örneklerinden tespit etmek mümkündür. Kayseri'li tüccarların yalnızca bölgelerarası ticari ilişkilerinin sayıca çokluğu değil aynı zamanda alacaklı-borçlu davalarına konu olan borç miktarlarının yüksek meblalarda olduğu görülmektedir [570, 571].

Kayserili tüccarlar en uzak yerleşmelerden topladıkları hammaddeleri Kayseri'deki depolarda muhafaza etmişler ve buradan İzmir, Samsun ve Mersin limanlarına ulaştırmışlardır. 19. yüzyılın başlarında Kayserili tüccarların bölgelerarası pamuk ticareti üzerine kurdukları pazarlama ve üretim - dağıtım organizasyonu çok geniş bir ağa sahiptir. Kayserili pamuk ve yün iplik tüccarları Adana'da üretilen pamuğun %70'ini alarak önce Kayseri'ye daha sonra Orta ve Kuzey Anadolu'daki iplik üretim merkezlerine; Malatya, Sivas, Yozgat, Nevşehir, Tokat, Amasya, Samsun'a kadar pamuğun dağıtımını gerçekleştirmişlerdir [383]. 1850'li yıllarda pamuklu imalât merkezlerinden olan Tokat'a pamuk, pamuk ipliği ve ithal boyayı Kayserili tüccarlar temin etmiştir [383]. Ayrıca Kayseri'li tüccarlarca pamuk hammaddesinin yalnızca dağıtımını yapılmamakta, aynı zamanda pamuklu ve yünlü iplik ve kumaş üretiminin organizasyonu yapılmaktadır. Tüccarların ithal iplik ile rekabet etme noktasında Kuzey Anadolu'da eve sipariş verme sistemi kurarak Vezirköprü'de, Bafra'da, Merzifon'da Zile'de yerleşmiş iplik üreticilerine Adana pamuğunu dağıtma işi 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir [383]. Konsolos Carpenter'ın İngiliz arşivlerindeki 1845 tarihli Tarsus raporuna ve konsolos Suter'in 1852 tarihli Kayseri raporuna dayanarak 1850'den sonra "Kayseri'nin pazarlama ağları ve imalât organizasyonu yapılan bir merkez olarak öneminin kalmadığı" iddia edilmektedir [383, 387], [388].

1820'li yıllarda şer'iyye sicillerindeki tereke kayıtlarında nakit varlığının çok az olması ve alacak miktarının %38'e değin çıkması, 17. yüzyılın ilk yarısında kredi ilişkilerinin yaygın olduğu gibi 19. yüzyılda da geniş bir kredi kullanımının var olduğu sonucunu ortaya koymaktadır (Öztürk [564]). Borç, alacak–verecek konulu davalara ilişkin kayıtların çokluğu Kayseri kenti ile diğer kentler arasında gelişen bölgelerarası ticaretin yoğunluğuna, ticari akışlar ve bağlantıların varlığına ve Kayserili tüccarların risk alma niteliklerine işaret olarak belirmektedir.

5.3.2 İmalât Sanayii

Kayseri kenti kimi araştırmalarda önemli bir imalât merkezi olarak tanımlanmamakla beraber, Kayseri sancağında yapılan önemli imalât faaliyetleri arasında boya, barut, deri, yünlü – pamuklu, halı – kilim ve sucuk – pastırma imalâtı yer alır.

Boya İmalâtı ve Boyahane

İmparatorluğun çeşitli tekstil üretim bölgelerine ulaşan kökboyası ve cehrinin boya sanayiinde ve tekstil sanayiinde sahip olduğu önem sentetik boyaların İmparatorluğa ithal edilmesi sonucunda kaybedilmiştir. Ancak yine de tekstil bölgelerine göre farklı eğilimler izlenebilmektedir. Şöyle ki, Trabzon ve Maraş gibi bazı tekstil bölgelerinde ithal boyanmış iplikler tercih edilirken, İzmir'in ardbölgesinde ve Mardin gibi bazı merkezlerde ise, ipliğin halen yerel üreticiler tarafından boyandığı görülür. Bazı durumlarda boyanmış kırmızı iplik ithal edilirken, boyanmamış ithal ipliklerin Tokat gibi merkezlerde boyahanelerde boyanarak kullanımı gerçekleştirilir [383], [520], [572, 573].

Bir diğer önemli doğal boya maddesi ise Kayseri'nin yakın çevresinde yeralan Karaman, Ereğli ve Aksaray bölgesinden temin edilen kökboyasıdır. Bu bölgeden elde edilen yaklaşık 6.000 kental ürünün bir bölümü Kayserili tüccarlarca Tarsus ya da doğrudan İzmir üzerinden Avrupa'ya ihraç edilirken, bir bölümü de iç piyasada boya imalâtında tüketilir [257, 445].

Deri İmalâtı

Kayseri'den ihraç edilen derinin tabaklanmamış ham deri olması ve ithal edilen derinin ise işlenmiş deri olması son derece dikkat çekicidir. Çeşitli ham deri Kayseri'den farklı bölgelere ve dış piyasaya satılmaktadır. Tilki derisi gibi bazı ürünler Erzurum'a ve buradan da Ermeni tüccarlara, yabani tavşan derisi öncelikle Trieste'ye satılır. Ancak, koyun, kuzu ve keçi derileri Kayseri iç piyasasında üretilerek İmparatorluğun çeşitli bölgelerine satılan sarı ve kırmızı maroken deri imalâtında kullanılır. Üretilen bu özgün deri mamulü sayesinde Kayseri'de debbağ esnafı büyük ve geniş bir teşkilât oluşturur [257, 445].

Yünlü ve Pamuklu İplik ve Kumaş İmalâtı

Kayseri kentinde yünlü ve pamuklu imalâtı yapılmasının yanısıra Anadolu kentleri arasında üretim miktarları bakımından karşılaştırıldığında öncelikli bir dokuma merkezi statüsünde değildir. Bu statüde 1895 yılı için hazırlanan Ankara vilâyeti konsolosluk

raporunda çoğunlukla pamuklu mallar, biraz ipekli ve daha az yünlü kumaşlar olmak üzere ev–üretimi yapan dokuma merkezleri; Tokat, Merzifon, Amasya, Aydın, Bursa, Kastamonu, Antep, Gürün, Harput ve Halep sayılmaktadır [383], [520]. İsviçre ve Almanya’dan ithal edilen solmayan kırmızı iplikler dışında boyanmamış ithal iplikler satın alınarak İmparatorluk dokuma merkezlerinde boyanmaktadır¹.

Yünlü ve pamuklu dokuma imalât hacmi düşük olmasına rağmen, pamuklu ve yünlü iplik ve kumaş üretimi yapılmaktadır. 1888 yılında Talas’da buhar gücüyle çalışan iplik eğirme fabrikası ile Kayseri kentinde 15 adet boyahane bulunmaktadır (Cuiet [481]). Kayseri önemli bir iplik üretim merkezi olarak sayılamasa da yün ve ipek ipliklerin boyandığı boyahanelerin sayıları ve yüksek gelirleri bakımından önemli bir merkezdir (Faroghi [15]).

Halı ve Kilim İmalâtı

Anadolu’da halı imalâtı² yapan ikinci büyük bölge konumunda Ankara vilâyeti yer alır. Vilâyetin halı imalât merkezleri Kayseri, Kırşehir ve Haymana’dır [383], [520]. Kayseri’de halı imalâtında yün ve ithal pamuk iplik kullanılır. Halı imalâtında gereken civit Hindistan ve dolayısıyla İngiltere’den sağlanırken, kırmızı boya ve doğal boyalar Kayseri bölgesinden temin edilmektedir.

Pastırma İmalâtı

Lüks bir ihraç malı haline dönüşen pastırma Kayseri’de yine özgün bir ürün olarak belirir. Hayvan miktarları açısından Ankara vilayetin en düşük değerlerini barındırmasına rağmen, deri imalâtında olduğu gibi pastırma yapımında da Kayseri vilayet içinde önemli bir rol üstlenmiştir. Pastırma imalâtında kullanılan kuzu eti Erzurum ve Sivas bölgelerinden Kayseri’ye getirilir [257, 445].

¹ Yerel ve doğal olan kumaş boyaları Avrupadan gelen boyalar karşısında daha az dayanıklı oldukları bilinir.

² İmparatorluğun halı üretim bölgesi olan Anadolu’ya yerleşen göçer aşiretler tarafından üretilen halı ve kilimlerin Avrupa’ya ve başka bölgelere ihracı 16. yüzyıldan itibaren rastlanan bir olgudur. Ancak halı ve kilimin lüks eşya ticareti kapsamında yer alması ve ihracat hacminde hatırı sayılır bir miktara ulaşması 18. yüzyılın ilk yarısında başlamış, yüzyılın sonunda Batı Anadolu’da Uşak merkezli ihracata yönelik iyi organize olmuş bir halı imalâtı bölgesi doğmuştur. 20. yüzyıla gelindiğinde halı ihracatı 1850’lerin sekiz katına çıkmıştır. Bkz. Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, Çeviren: T. Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, 241, 247.

Güherçile Madeni, Barut İmalâtı ve Baruthane

Tanzimat döneminden sonra İmparatorluk için askeri sanayi tesisleri önem kazanmıştır. Bu nedenle ordunun ihtiyacı olan silah ve araç-gereç üretimi için İmparatorluk yönetimi eliyle gerçekleştirilen tesisler ağırlıklı olarak İstanbul ve civarında olup, Anadolu’da güherçile elde edilen bölgelerde; Konya, Kayseri ve Tokat kentlerinde ilgili tesisler kurulmuştur [54]. Kayseri’de mevcut olan güherçile mâdeni Osmanlı döneminde de çıkarılmakta ve Baruthane-i Amireye teslim edilmektedir [506], [112]. Ancak 19. yüzyılda güherçile yapımı için bir fabrika tesis edilmiştir. Esasen fabrika olarak kullanılan bina 1547 yılında Kayseri Sancakbeyi Sinan Beyoğlu Hüseyin Bey’in Kayseri kentinin kuzeyinde yeralan Hacı Kılıç Camisinin kuzey tarafında inşa ettirdiği imaret binasıdır. Bir başka ifade ile Hüseyin Bey’in imareti 1842 yılından sonra Devlet Güherçile Fabrikası ve baruthane olarak kullanılmıştır. Kayseri’de üretime açılan bu fabrikada 1880 yılında yıllık 80.000 okka ve 4.000 Osmanlı lirası değerinde üretim yapılmıştır [525].

Alçı İmalâtı

Kayseri’nin doğusunda yeralan Gesi yerleşmesinde alçı imalâtı yapılan bir işletme mevcut olup, yıllık ortalama 800.000–900.000 okka yapılan üretime karşılık 32.000 kuruş vergiyi İstanbul’a aktarmaktadır [107].

5.3.3 Tarım

1880 yılında Kayseri sancağında 2.291.775 dönüm tarım toprağı mevcut olup, bunun % 52,8’i Kayseri merkez kaza sınırları dâhilindedir. Tarıma açılmış arazi genel toplamın ancak ¼’i kadar olduğu tahmin edilmektedir [525]. Bunun yanısıra toprağın verimliliğinin yetersiz olması sebebiyle toplanan ürünün, toplam nüfusun ancak üç aylık bir tüketimini karşılaması sözkonusudur. Tarımsal ürünün niteliği büyük ölçüde hububat yani; buğday, arpa, çavdar ve darı olup tarımsal verimlilik ortalama 1/3 oranındadır [525]. Verimi düşük toprak yapısı ve yetersiz sulama nedeniyle ihtiyaç duyulan tarım ürünlerinin yakın çevreden bilhassa Sivas ve Yozgat’tan temin edilmesi gerekmektedir [257, 445].

Ankara vilayeti içerisinde tarımsal üretim değerleri açısından Ankara sancağı önde yer alırken, Kayseri sancağı % 11,90'lık bir pay ile vilayetin en düşük üretim değerine sahip sancağı konumundadır. Buna karşın Kayseri sancağının Kayseri merkez kazası, Develi ve İncesu kazalarından daha yüksek bir oranda tarımsal üretim kapasitesi sergiler.

Çizelge 5.7 1895 yılı Ankara vilayetinde tarımsal üretim [520]

Yer Adı	Miktar	Toplamdaki Payı%
Ankara Kazası	260,430	4.66
Ankara Sancağı	5,588,306	35.34
Yozgat Kazası	1,297,494	42.03
Yozgat Sancağı	3,087,024	19.52
Çorum Kazası	1,187,540	40.76
Çorum Sancağı	2,913,839	18.43
Kırşehir Kazası	1,029,875	44.01
Kırşehir Sancağı	2,340,019	14.80
Kayseri Kazası	1,158,698	61.57
Kayseri Sancağı	1,881,896	11.90
Ankara Vilayeti Toplamı	15,811,084	100.00

Yalnızca tarım yapılan alanların azlığı bakımından değil aynı zamanda ekimi yapılan tarım ürünlerinin hem çeşitliliği hem verimliliği açısından Kayseri bölgesinde “cehri” (sarı cehri, alacehri vb.) maddesi dışında başat bir tarımsal ürün bulmak mümkün değildir. 19. yüzyılda sanayi hammaddelerine ve güherçile gibi stratejik hammaddelere olan talep Kayseri ve çevresinde tahıl üretim eğilimlerini dönüştürerek cehri ve gevenotu ekimini arttırmıştır [519]. Alacehri sentetik boya maddeleri geliştirilinceye kadar büyük arazilerde yetiştirilmiştir [574, 575], [383]. Dolayısıyla sarı cehri Kayseri bölgesinin en önemli, temel ürün olarak belirir.

Anadolu’da yetişen 100 çeşit cehri türünden en kıymetli on türü (Cuinet [481]) ve İmparatorluk genelinde toplam cehri üretiminin ⅓’si Kayseri bölgesinde yetiştirilmiştir [257]. Kayseri dışında İzmir ve Ankara civarlarında da doğal boya maddelerinin üretilmesi sözkonusudur [405, 576]. Ancak bu ürün için Kayseri bölgesindeki iklim ve toprak yapısı özellikle uygundur. Zira 19. yüzyılda konsolosluk raporlarında Kayseri’de

kendiliğinden doğal bir bitki örtüsü şeklinde yetiştiğini anladığımız cehri bitkisinin başka bir yerde yetiştirilen cehriye oranla yüksek kalitede olduğu kabul edilir [257, 445].

Alacehri fidanlarının üretimi ve bakımı alanında Kayseri’de uzmanlaşmanın varolduğunu söylemek mümkündür. Zira Anadolu’nun başka bölgelerinde; örneğin Erzurum’un İspir kazasında ve Darende kazasında bu bitkinin yetiştirilmek istenmesi hususunda Kayseri’den cehri fidanlarının üretimini yapabilecek ehil kişiler talep edilmiştir [577, 578].

19. yüzyılda İmparatorluğun önemli tarım arazilerinin ve ulaşım kolaylıklarının yoğunlaştığı Batı Anadolu ve Çukurova gibi bölgelerde ihracata dayalı bir tarım faaliyeti ve tarımın ticarileşmesi sözkonusudur. Ticarileşen tarım ürünleri arasında özellikle ham pamuk, ipek, yün dokuma sanayi hammaddeleri ile zeytin, üzüm, incir gibi tarım ürünleri geniş yer tutar¹. Kayseri bölgesinde de bu tarım ürünlerinden pamuk ve zeytinin yetiştirilmesi ve ticaretinin yapılabilmesi konusunda Kayseri’li tüccarlar tarafından çalışmalar yapılmıştır. Örneğin; Kayseri’li tüccar Avanis ile Artin Kayseri’de zeytin ve pamuk üretiminin yapılabilmesi için boş arazi talebinde bulunur [579].

Çizelge 5.8 1895 yılı Ankara vilayetinde koyun ve keçi sayıları [520]

Yer Adı	Miktar	Toplamdaki Payı%
Ankara Kazası	39,067	2.31
Ankara Sancağı	1,687,920	50.08
Yozgat Kazası	187,466	43.95
Yozgat Sancağı	426,510	12.65
Çorum Kazası	126,865	30.71
Çorum Sancağı	413,097	12.26
Kırşehir Kazası	210,319	35.60
Kırşehir Sancağı	590,829	17.53
Kayseri Kazası	115,587	45.86
Kayseri Sancağı	252,035	7.48
Ankara Vilayeti Toplamı	3,370,391	100.00

Ankara vilayetinde yetiştirilen büyükbaş hayvan ve koyun miktarlarına bakıldığında tarım ürünlerinde olduğu gibi yine Ankara sancağındaki vilayetin yarısını teşkil ettiği görülür. Kayseri sancağı tarımsal üretim ve hayvan miktarları bakımından vilayetin en

¹ İmparatorluğun ihraç ettiği maddeler için bkz. Bölüm 3.2.1. Uluslararası Ticaret.

düşük değerlerine sahip olan sancağıdır. Vilayetin ithal malları listesinde görülen koyun ve keçi önemli bir miktar teşkil etmektedir. Bu Kayseri’de pastırma üreten esnaf tarafından talep edilmektedir [520].

Kayseri’de bol miktarda yetişen bir başka ürün olan sakız yapıştırıcı (kitre veya geven zamkı), Avrupa’ya ihraç edilmek üzere İzmir ya da İstanbul’a gönderilir. Keten tohumu ise Avrupa’nın talep etmesi nedeniyle artan bir miktarda üretilmektedir [257, 445].

5.4 Kurumsal Yapı

Kayseri kentinin yakın ve uzak hinterlandı ile kurduğu ekonomik ilişkiler temelinde kurumsal yapıyı sağlayan Kayseri vakıfları, evkaf defterleri (vakfiyeler) ve Kayseri Ticaret Mahkemesi önemlidir.

5.4.1 Kayseri Vakıfları

Kayseri şehrinde Danişmendli döneminden bu yana kurulan pek çok vakıf kuruluşu hayata geçirilmiştir. Bunların bir ya da birden fazla olan vakfiyeleri Kayseri şehrinin ekonomik ve sosyal yaşamında etkili olmuştur. Kentin mekânsal gelişmesini yönlendirme noktasında etkili olan vakıflar aynı zamanda ticaret faaliyetlerinin yerseçiminin, buna bağlı olarak meslek gruplarının mekândaki dağılımını belirlemiş görünmektedir. Söz konusu vakıflar arasında arazi, mesken, ev vakfedenlerden ziyade bilhassa ticaret alanında vakfedilen dükkânları, hanları ve imalâthaneleri olan vakıflar ve bunların vakfiyeleri nazarı itibare alınmıştır. Zira vakıf eliyle inşa edilen hanların, dükkân yapılarının çevresinde aynı işle meşgul olan dükkân sayılarının mekânda yığılmasına bağlı olarak çarşılar ortaya çıkmıştır. Sayıları zamanla artan ve kentsel mekânda kimi yerde bütünleşen kimi yerde saçaklanan çarşılar Kayseri kentinin ticaret merkezini meydana getirmiştir. Kayseri şehrinde ticaret yapıları ile ilgili vakıflar şunlardır:

- M.1477 tarihli Ahmet bin Abdürrahman Vakfı
- M.1500 tarihli Vakf-ı Ahmedek Kala-i Kayseriye,
- M.1500 ve M.1584 tarihli Vakf-ı Mescid-i Ahmedek Kala-i Kayseriye,

- M.1501 tarihli Sultan II. Bayezid'in azatlısı ve Kayseri emiri Mustafa Bey bin Abdulhay'ın Vakfı (Hançerli Sultan Vakfı),
- M.1507 tarihli Seydi Mehmed Vakfı,
- M.1508 tarihli Seydi Mehmed Vakfı,
- M.1523 tarihli Hacı Mustafa Bezircioğlu Vakfı,
- M.1529 tarihli Bamiyacızade İbrahim, Osman ve Yahya Efendilerin (Hacı Hamza) Vakfı
- M.1544 tarihli Kayseri Mirlivası Hüseyin Bey'in Vakfı,
- M.1558 tarihli Bozok ve Kayseri Livası emirliklerinde bulunan Çerkes Bey'in Vakfı,
- M.1559 Kayseri kadısı Kadı Bedreddin'in Vakfı,
- M.1581 tarihli Karaman Beylerbeyi Hacı Ahmed Paşa'nın Vakfı,
- M.1584 tarihli Merhum Pir Mehmed Paşa Vakfı,
- M.1584 tarihli Bey Lala-i Sultan Şehinşah bin Sultan Bayezid El Merhum Vakfı,
- M.1584 tarihli Şih Hatun Binti Hızır Bey Vakfı,
- M.1584 tarihli Hoca Musliheddin bin Hacı Ahmed Vakfı,
- M.1584 tarihli Hacı Hasan bin Hacı Hüseyin Vakfı,
- M.1584 tarihli Nasrullahzade Hacı Mehmed Vakfı,
- M.1633 tarihli Hacı Abdi Bey Çeşmesi Vakfı,
- M.1669 tarihli Mustafa Çelebi ibni merhum Hızır Bey ibni Musa Bey Vakfı
- M.1674 tarihli Hasan Paşa Vakfı,
- Nevşehirli Damat İbrahim Paşa Vakfı,
- M.1783 tarihli Ummû Gülsüm Hatun ibneti el-hac Ali Vakfı,
- M.1806 tarihli Güpgüpzade Hacı Mustafa Ağa Vakfı,
- M.1814 tarihli Güpgüpzade Hacı Mustafa Ağa Vakfı,

Buna göre ticaret ile ilgili vakıfların daha çok 16. yüzyılda yoğunlaştığı görülmektedir. Bununla birlikte bu tür vakıfların faaliyetleri 17, 18. ve 19. yüzyıllarda da devam etmiştir. Bunlar arasında 16. yüzyılın başlarında Kayseri bedesteni'nin inşası ve 18. yüzyılın başlarında Vezir Hanı'nın inşası dikkate değer niteliktedir. Zira her iki yüzyılda sözkonusu ticaret yapıları diğer ticaret yapılarının teşekkülünde öncü ve yönlendirici olmuştur.

5.4.2 Kayseri Ticaret Mahkemesi

1846 yılından itibaren İstanbul ve diğer önemli kent merkezlerinde ticaret mahkemeleri kurulmaya başlanmıştır [54]. Kayseri kent merkezinde de bir Ticaret mahkemesi açılmıştır.

5.5 Ulaşım Bağlantıları

Konumu itibariyle Anadolu'nun orta noktasında yeralan Kayseri kenti doğu – batı ve kuzey – güney yönde ilerleyen Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan karayolları vasıtasıyla merkezden çevreye ve çevreden merkeze erişilebilir bir mevkide durur. Bu nedenle kente karayolu ile ulaşım her yönden kolaylıkla sağlanabilirken, kentin demiryolu ulaşımından ve denizyolu ulaşımından uzak kaldığı izlenir.



Şekil 5.6 16. yüzyıl Anadolu vilayetlerinde ana ve tali menzil yolları ¹

Klâsik dönemde başlamakla birlikte Osmanlı yol sisteminde 19. yüzyılda halen kullanıldığı bilinen ve askeri, haberleşme, hac menzilleri olmak üzere üç farklı kategoride yeralan Osmanlı menzilleri Osmanlı dönemi Anadolu karayolları güzergâhını belirlemektedir. Menzil teşkilatına bağlı olarak Anadolu'nun Osmanlı yol sisteminde ana yol olarak adlandırılan “Anadolu sol kol” İstanbul – Halep / Şam arasında, “Anadolu

¹ Bu harita Halaçoğlu, Y., (2002). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 51'den yararlanarak çizilmiştir.

orta kol" İstanbul – Musul / Bağdad arasında, "Anadolu sağ kol" ise İstanbul – Tebriz arasında konumlanmış olmakla birlikte her üç ana yol arasında tali yollar ile bağlantılar sağlanmıştır [446]. Halep-Kahire, Bağdad, Tebriz ve Rumeli arasındaki koridorda bağlantıların düğümlendiği temel nokta başkent İstanbul'dur.

Kayseri kenti 14.-15. yüzyıllarda ana kervanyolu / ipekyolu güzergâhında yer alırken (bkz. Bölüm 3.2.1.2. Ticarete Kullanılan Bağlantılar–Lojistik Koridorlar), klasik dönem Osmanlı menzil teşkilatı içerisinde ikinci derecede önemli olan yollar üzerinde kalmıştır. Ancak 18. yüzyılda (bkz. Şekil 3.8) Kayseri ve İzmir kentinin İstanbul – Halep bağlantı koridoruna eklenildiği görülür. Kayseri 19. yüzyılda (bkz. Şekil 3.9) İmparatorluğun yine önemli yol bağlantıları üzerinde konumlanmaya devam etmektedir.

19. yüzyılın başında karayolu ulaştırma sisteminin bakımsız hale gelmesi yolların bakımından sorumlu olan tımar sisteminin lağvedilmesine dayandırılır [136]. Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni teknoloji ile karayolu ulaştırma sistemini yeniden ele almaya başlaması Tanzimat dönemi sonrasına rastlamaktadır. 1839 yılı Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nda ve onu takip eden 1856 Islahat Fermanı'nda karayolu inşası ve bayındırlık konularının üzerinde durulacağı vaadedilmiştir. "Şose kaldırımları" olarak adlandırılan ve modern mühendislik teknikleri kullanılarak karayolu inşasında ilk teşebbüs 1850 yılında başlayan 1872'de tamamlanan Trabzon ve Erzurum arasındaki güzergâh ile 1865'de tamamlanan Bursa'yı Mudanya ve Gemlik'e bağlayan güzergâhta gerçekleştirilmiştir [335]. İmparatorluğun karayolu ulaştırmasını önemseyişini bu alanda gerekli adımların atılabilmesi konusunda ardarda yayınlanan "Yolların Umur-ı Tesviyesi ve Ahalinin Sureti İstihdamı Hakkında Talimatname"si ile 1869 yılı "Turuk-u Maabir Nizamnamesi" göstermektedir. 1875 yılına gelindiğinde İstanbul – Edirne, İstanbul – Bursa, İzmir – Aydın, Trabzon – Erzurum ve Konya – Silifke – Adana – Mersin arasında düzenlenen şose yollar ulaşımına açılmıştır [54]. Yabancı sermaye katkısı olmaksızın tamamlanan bu yollar başkenti ve İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarını hinterlandına bağlarken Anadolu içlerinde bir yol yapımı ancak Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı lâihadan sonra gerçekleşebilmiştir. 1880 yılında hazırlanan bayındırlık planında (Şekil 5.7) Anadolu merkez olmakla birlikte bu coğrafyayı Hicaz, Bağdad ve Halep'e bağlayan koridorlar üzerinde demiryolları, karayolları (şose yol) ve denizyolları

ulaşımı açısından oneriler sunulmuştur. onerilen 14 adet şose yol yapım guzergağı arasında Kayseri Yozgat – Osmancık zerinden Sinop limanına bağlanan yol üzerinde yeralır [363].



şekil 5.7 Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın bayındırlık planı [363]

Planın şose yollar bahsinde bir limandan kaynaklanarak Anadolu içlerindeki hinterlanda uzanan alan boyunca onerilen karayolu guzergağları birbirinden kopuktur. Bu nedenle onerilen karayolu ulaşım sistemi sistematik bir btnlk göstermemektedir. Buna rağmen bu plan uygulanmıştır. Tekeli ve İlkin'e göre (2004: 118-19) Osmanlı İmparatorluğu karayolu ulaştırma sistemindeki gelişmeler demiryolları ve denizyolu ulaşım sistemleri ile birlikte belli ürünler aracılığuyla kapitalizme açılırken, imparatorluğu'nun her bir yeri için aynı oranda bir kapitalist ilişkiden bahsedilemez.

1880 yılında Hasan Fehmi Paşa'nın lâyihasında "Hatt-ı Kebir" yani Bağdad demiryolu için iki güzergâh sunulmuştur. Ekonomik ve askeri nedenlerden dolayı güneyden geçen güzergâh tercih edilmiştir. İzmit – Eskişehir – Kütahya – Afyonkarahisar – Konya – Ulukışla – Adana – Halep – Bağdad güzergâhını izleyen demiryoluna yapılacak ilâve hatların Eskişehir – Ankara – Afyon – Alaşehir, Ilgın – Aydın, Konya – Kayseri – Sivas – Erzurum, Halep- Bilecik – Urfa – Diyarbakır, Anbarlı – Basra, Trablusşam – Humus olmak üzere toplam altı güzergâhta düzenlenmesi önerilmiştir. Hatt-ı Kebir belirtilen güzergâh arasında uygulanmış, yan hatlardan ise yalnızca Eskişehir – Ankara arasındaki ilâve hat inşa edilebilmiştir [363]. Layihanın önerdiği daha kuzeyden geçen ikinci güzergâh esasen 1873 yılında Asya Osmanlı Demiryolları genel müdürü Wilhelm Von Pressel'in önerdiği ancak finansman nedeniyle gerçekleşemeyen İstanbul – İzmit – Eskişehir – Ankara – Kayseri – Malatya – Diyarbakır – Musul – Bağdad ve Basra üzerinden geçen hattır (Özyüksel [580]). 1893 yılında Ankara – Kayseri ve Eskişehir – Konya arası demiryolu hattı imtiyazının verilmesine rağmen Ankara – Kayseri bağlantısı inşa edilememiştir [580]. Alfred Kaulla'ya göre 1892 yılında Almanlar tarafından tamamlanan Ankara hattının Kayseri'ye uzatılması inşaat masraflarını karşılayamazken, Konya'nın zengin tahıl merkezlerinin kontrolünü sağlayabilmesi nedeniyle demiryolu inşaatı ucuza malolabilecektir (Ortaylı [581]). Ankara – Kayseri demiryolu hattının yapımına Birinci Dünya Savaşı esnasında başlanmış ancak 1927 yılında tamamlanabilmiştir (Bayraktaroğlu [582]).

Hatt-ı Kebir'in Ankara ve Konya'ya olan demiryolu hattı işletmeye başladığında aynı güzergâh üzerinde seyreden kervanyolları ile taşımacılık alanında rekabet yaşanmış, kervanyolları ve demiryolları fiyatlarında indirime gitmiştir. Esasen demiryollarının özel oranlarda indirime gitmesi kervanyollarını birincil taşıma sistemi olmaktan demiryollarını besleyen ikincil ulaşım bağlantısı olmaya dönüştürmektedir. Bu durum İç Anadolu'nun güneyinde ve doğusunda kısmen gerçekleşirken özellikle limana bağlanan demiryollarında kervanyollarının istasyona ürün taşınması şeklinde gelişmiştir. Samsun limanına ve Ankara demiryoluna eş mesafede olan Yozgat'ta ağır malların 2/3'si denize doğru yönlendirilirken bir benzeri Kayseri şehrinde de yaşanmıştır. Kayseri'de ticaretin %60–70'i Mersin limanına aktarılmaktadır. Quataert'e göre besleyici yani ilâve

demiryolu hatlarının eksikliği Anadolu demiryolu şirketinin gayretini kırmıştır [583]. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Kayseri'yi Anadolu demiryolları sistemine dâhil etmek üzere demiryolu projeleri (Şekil 5.8) tasarlanmıştır. Fransızlar Ankara - Kayseri arasında, İngilizler Kayseri - Sivas arasında Bağdad demiryolu hattının devamı niteliğinde demiryolu projeleri tasarlamış (Tuzcu [519]) ancak dönemin önemli bir ulaşım altyapısı olan demiryolları Kayseri kentine ulaştırılamamıştır.



Şekil 5.8 Mevcut ve proje halindeki demiryolu hattında Kayseri kenti

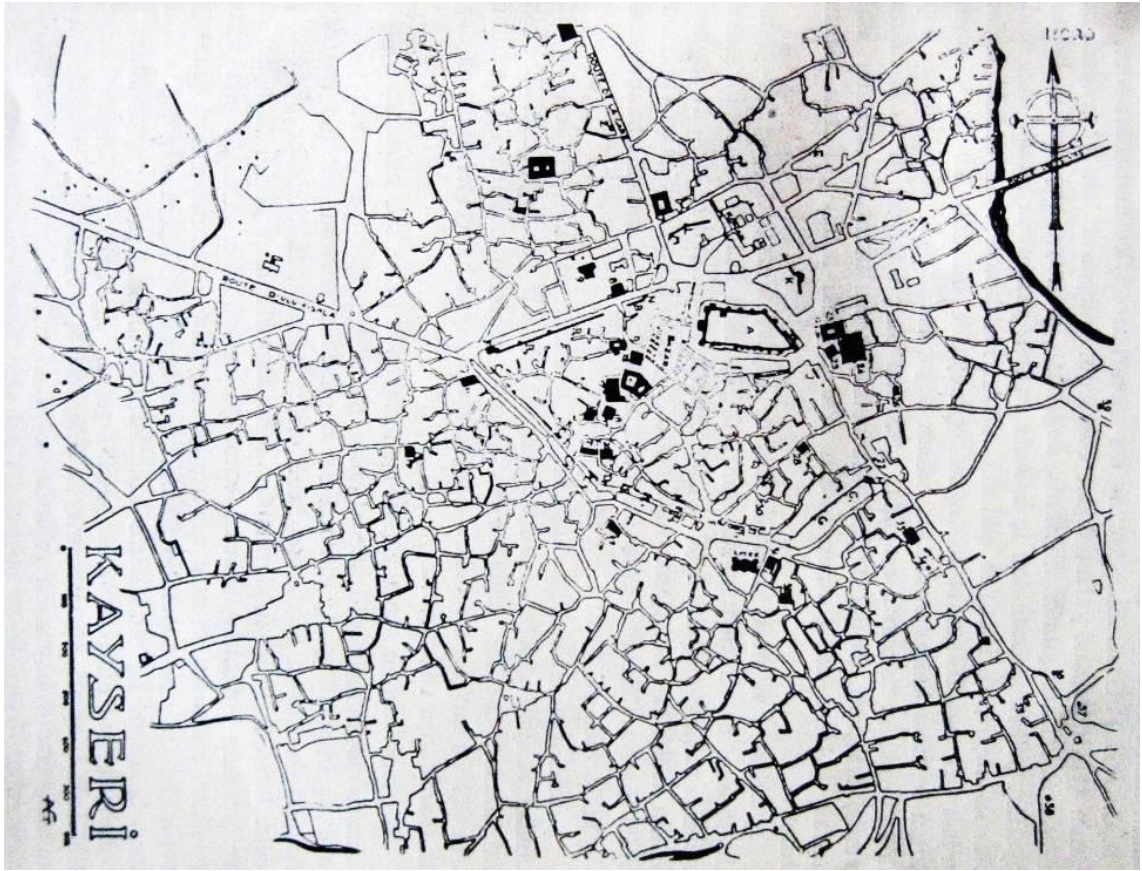
1891 yılında Osmanlı döneminde Anadolu'da mevcut şose yollarının ve demiryolu güzergâhlarının varlığını gösteren haritada (Şekil 5.9) Kayseri kenti Anadolu'nun merkezinde doğu – batı ve kuzey – güney rotasında dikkate değer bir mevkidedir [584]. 14. ve 17. yüzyıl kervanyolu güzergâhı burada sürekliliğini yitirerek yerini demiryollarına bırakmıştır. Demiryollarının bulunduğu bölgelerde bilhassa hammadde taşınmasını kolaylaştırmak üzere şose yol bağlantıları tamamlanmıştır. Akdeniz ve Karadeniz arasındaki en kısa ve kaliteli yol yine Kayseri üzerinden sağlanmaktadır. Şose yollar ile kesintisiz erişilebilen en önemli güzergâhın İstanbul – Kayseri arasında olduğu görülür. Ayrıca Anadolu'nun güneydoğu Akdeniz limanları (Mersin ve İskenderun) ile Karadeniz limanları arasında (Kastamonu / İnebolu, Sinop, Samsun, Bafra, Ordu, Giresun, Rize ve Trabzon) ve bilhassa Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu kentlerine ulaşan güzergâhlarda yine iyi kalitede ve süreklilik gösteren yollar bulunmaktadır.



Şekil 5.9 1891 yılı Anadolu karayolları ve demiryolları

5.6 Mekânsal Yapı

Kayseri kentinin 19. yüzyıldaki mekânsal yapısını, hali hazır durumunu, merkezi iş alanının büyüklüğü ve yayılımı ile anıtsal yapıların yerlerini tayin etmede kullanılabilecek beş temel görsel kaynak mevcuttur. Bunlar 1944 yılı Kayseri Kenti İmar Planında kullanılan hali hazır haritalar, 1935 yılı Kayseri Kenti Numerataj haritası, Albert Gabriel'in 1931 yılı Kayseri Şehri haritası, 1912 yılı Kayseri (Sokak Adları) haritası ve 1882 yılı Jean S. Euthchides'in Kayseri Kenti haritasıdır.



Şekil 5.10 Albert Gabriel'in Kayseri kenti haritası [126]

Albert Gabriel'in 1927-1929 yılları arasında Anadolu'ya yaptığı geziler neticesinde "Monuments Turcs D'anatolie" başlıklı iki ciltten oluşan ve 1931 yılında yayınlanan bir eseri mevcuttur. Gabriel ilki 1927 yılında, ikincisi 1928 yılı Mayıs ayında ve üçüncüsü 1929 yılı Ekim ve Kasım aylarında olmak üzere Kayseri'de toplam üç defa incelemelerde bulunmuştur (Gabriel [126]). Söz konusu eserin birinci cildinde neşredilen Kayseri Şehri

planının (Şekil 5.10) Kayseri Belediyesi tarafından tespit edilen kadastro planı kullanılarak düzenlendiği belirtilir [126]. Kadastro planının yapım tarihi hakkında bir bilgi yer almamaktadır. Ancak bu kadastro planının içerdiği birebir benzerlikler nedeniyle 1912 yılında yapılan Kayseri (Sokak Adları) haritası kullanılarak ortaya çıkarıldığı görüşündeyiz.

İkinci kaynak; Gabriel'in "Kayseri Şehri" planına kaynaklık eden kadastro planının 1935 yılında Belediye numerataj servisinde hazırlanan ve numerataj haritasının bir kopyası olduğu belirtilen haritadır (Şekil 5.11).

Üçüncü kaynak; Albert Gabriel'in Kayseri şehri planına ve 1935 yılı numerataj haritasına kaynaklık etmiş olduğunu savunduğumuz 1/2000 ölçekli Kayseri haritasıdır (Şekil 5.12)¹. Harita üzerindeki bilgiler Osmanlıca olarak sunulmuş olup, yapım tarihi bulunmayan haritanın 1912 tarihine ait olduğu belirtilmektedir (Gabriel [585]). Ayrıca sokak adlarını ve önemli anıtsal yapıların adlarını izlemenin mümkün olması bakımından harita kıymet arzeder.

Dördüncü kaynak; yukarıda bahsedilen haritalardan daha önce bir tarihte üretilmiştir. Harita üzerinde Fransızca olarak verilen bilgiler uyarınca Galatasaray Köprüler ve Yollar Mühendisliği Bölümü mezunu olan Jean S. Euthchides tarafından 1882 yılında Kayseri kentinin hali hazır durumunu gösteren bir harita (Şekil 5.13) çizilmiştir. Kayseri Büyükşehir Belediyesi Etüd ve Proje Dairesi Arşivi'nde² yeralan ve orijinalde tek parça ve 145x140cm ölçülerinde olduğu anlaşılan haritanın 1/1360 ölçeğinde çizilmiş olduğu belirtilmektedir (Eravşar [587]). Renklendirilmiş olarak hazırlanan bu haritanın sağ üst köşesinde anıtsal yapılar listesini gösteren bir tablo yer alır. Ancak harita üzerindeki bozulmalar nedeniyle bu listede yeralan yapı adlarını tespit etmek mümkün olmamıştır. Anıtsal yapılar listesinin altında yeralan harita açıklama anahtarında kale surlarının, mezarlıkların, mağaza önlerinin, konut alanlarının, çeşmelerin, cami minarelerinin gösterimi yer alır.

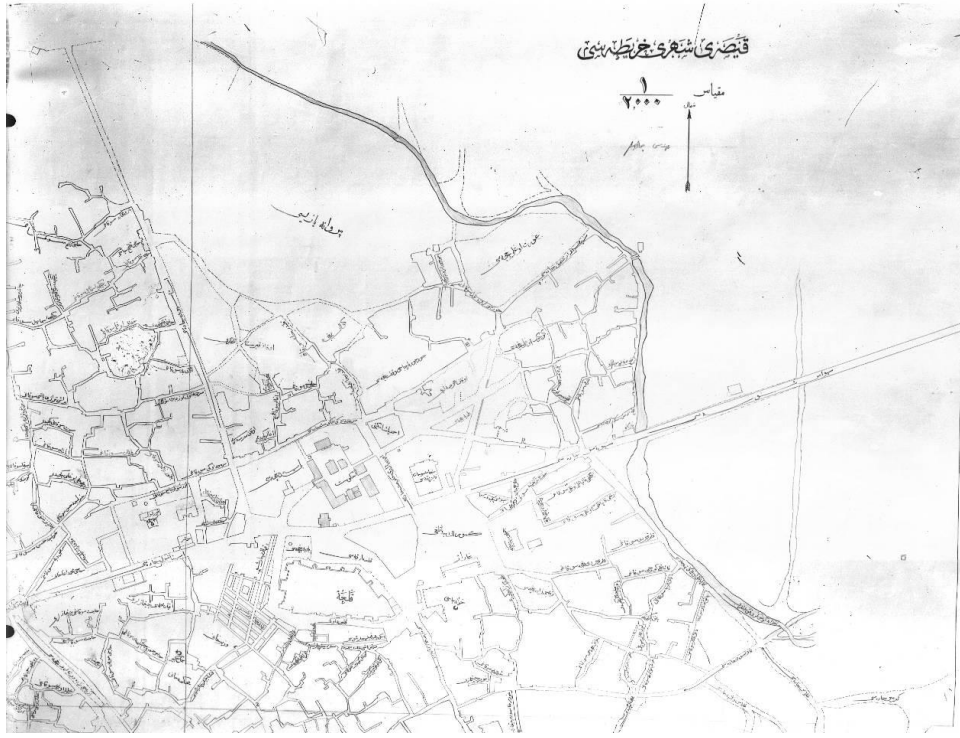
¹ Dört parçadan oluştuğu belirtilen 1/2000 ölçekli Kayseri şehri haritasının Faruk Yaman özel arşivinde yeralan yalnızca bir parçasına ulaşılabilmektedir. Diğer parçalar hakkında bir bilgi mevcut değildir.

² Bu harita Eylül 2009 tarihinde kadar Kayseri Büyükşehir Belediyesi harita arşivinde tutulmaktaydı.



Şekil 5.11 1935 Yılı Kayseri kenti numerataj haritası¹

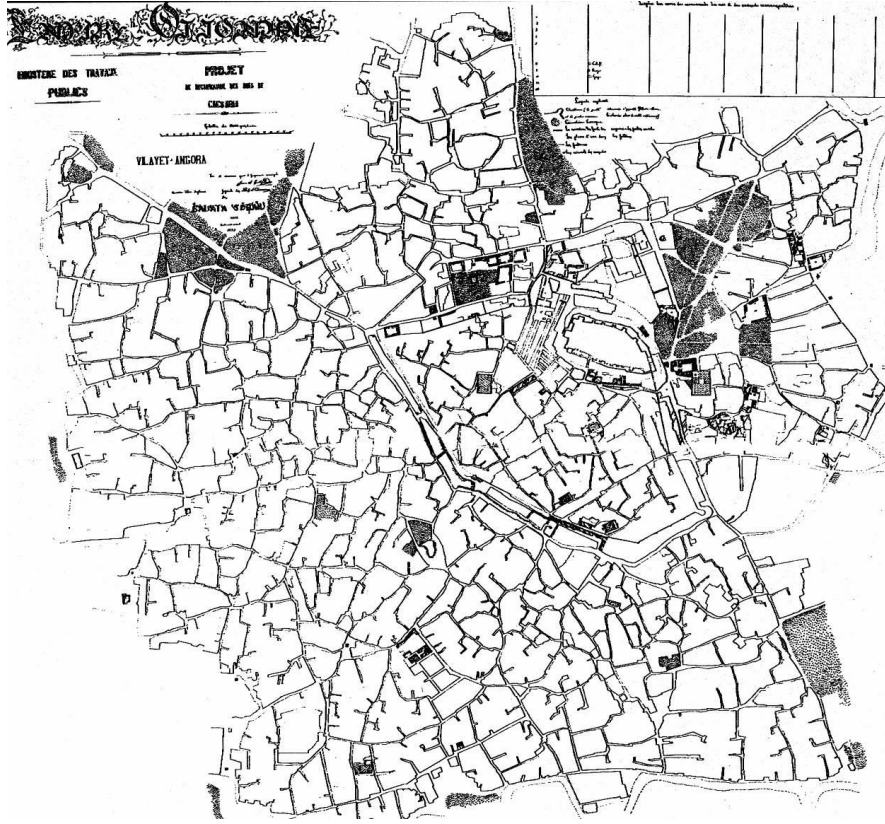
¹ Bu harita Kayseri Büyükşehir Belediyesi harita arşivinde bulunmaktadır.



Şekil 5.12 1/2000 Ölçekli Kayseri haritası [586]

Harita yapımında kullanılan teknikte (Şekil 5.14) kahverengi bir renkte zemin üzerine yapı adalarının, anıtsal yapıların ve akarsuların sınırları siyah kontur ile geçilmiştir. Anıtsal yapıların üst örtü sistemleri ve taşıyıcı elemanları mimari detay olarak sunulmuştur. Anıtsal yapılar ve akarsuların gösteriminde üç boyutlu bir etki yaratmak istenmiş, bu nedenle akarsuların gösteriminde aynı rengin tonlaması yapılırken, anıtsal yapıların bazılarında perspektif niteliğinde çizim yapılmıştır. Harita üzerinde mavi renk kullanımının yoğun olduğu gözlenmektedir. Ancak akarsuların gösteriminde kullanılan tonlama tekniğinden farklı olarak kent dokusunun içinde dağınık bir biçimde mavi rengin bir başka tonunun kullanıldığı gözlenir. Bu homojen mavi renk avlu gibi açık alanların ve bağ, bahçe gibi tarım alanlarının gösteriminde kullanıldığını düşünmekteyiz. Zira günümüzde mevcut olan medrese gibi yapıların avluları ve içkale çevresindeki hendek alanı ile sokak haritalarında bahçe olarak tanımlanmış olduğunu tespit ettiğimiz alanlar gibi mekânlar, harita üzerinde gösterilen alanlar ile örtüşmektedir. Ayrıca mağaza önlerini ifade eden gösterimin kapalı çarşı içerisindeki bazı sokaklarda ve kapalı çarşıdan üç farklı yönde yeralan kale kapılarına kadar uzanan akslar boyunca ve tüm sokağı kaplayacak biçimde kullanıldığını görmek mümkündür.

Bu noktada sokağın her iki tarafının ticaret dükkânları ile donatıldığını ve bazı sokaklarda üst örtünün kapatıldığını savunmaktayız.



Şekil 5.13 1882 Yılı Kayseri kenti haritası [588]



Şekil 5.14 1882 yılı Kayseri haritasından bir detay

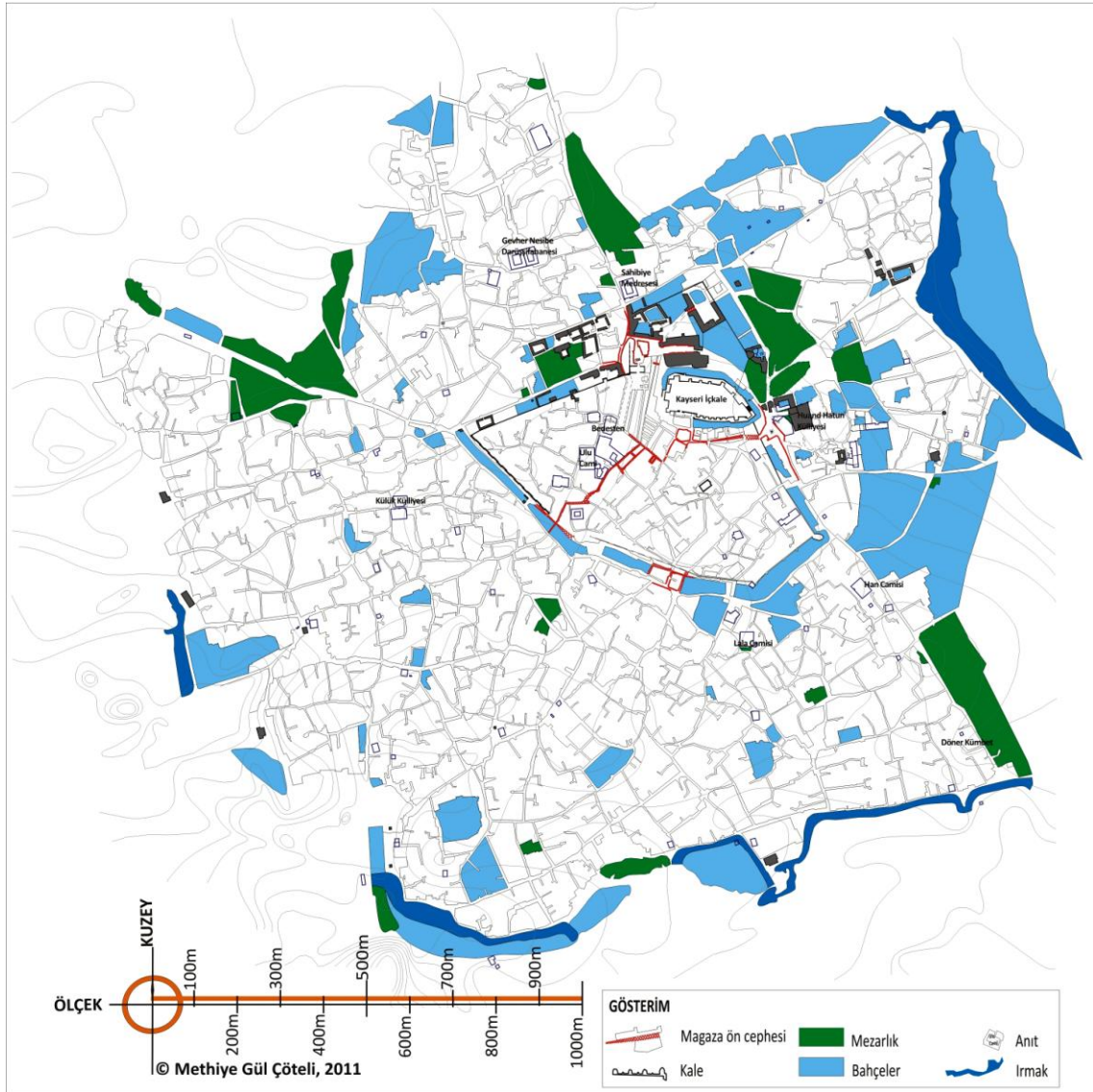
Jean S. Euthchides'in hazırlamış olduğu bu haritada ara bir ölçek kullanılmış olmakla birlikte anıtsal yapıların gerçek boyutları ile plan düzlemindeki boyutlarının çakıştığı, ancak ne var ki yapıların gerçek koordinat sisteminden son derece uzak oldukları belirlenmiştir. Bir başka deyişle, arazideki yapıların boyutları aynı olmasına karşın, yapının arazi üzerindeki yeri farklıdır. Dolayısıyla anıtsal yapıların plan üzerindeki koordinatları gerçek koordinatlarını yansıtmamaktadır.

Beşinci kaynak ise; Kayseri kentinin 1944 yılında yapılan ilk imar planında kullanılmış olan hali hazır haritalardır. Bu harita Kayseri kenti'nin Cumhuriyet döneminde üretilmiş bir haritası olmasına rağmen, hali hazır verilerinin, bilhassa sokak dokusunun 1882 yılı haritasında izlenen kent dokusundan büyük bir farklılığının olmadığı belirlenmiştir. Bu nedenle hali hazır haritalardaki topografik durumu gösteren eşyükselti eğrileri, sokak dokusu, sokak adları ve anıtsal yapılar kullanılabilecek temel veriler olarak değerlendirilmiştir.

Son olarak, 19. yüzyılın sonunda Kayseri kentinin mekânsal yapısını ve kentin merkezi iş alanının büyüklüğü ve yayılımını tespit etmek üzere kullanılan beş temel görsel kaynağın dışında 1872 yılına ait vergi kayıt defterlerinden de faydalanılmıştır.

1882 yılına ait Jean S. Euthchides'in Kayseri Kenti haritası yukarıda izah edildiği üzere kent dokusunu, dokuyu oluşturan önemli yapı ya da yapı gruplarını ayrıntılı olarak göstermesine karşın, harita üzerine işlenen yapıların – bilhassa günümüze gelebilmiş olanların – mevcut koordinatlarında olmadığı ve planın topografik verileri ihtiva etmediği tespit edilmiştir. Dolayısıyla 19. yüzyılın sonunda Kayseri kentinin mekânsal yapısını sergileyen bu haritanın, Kayseri kent merkezinin büyüklüğünü ve yayılımını verebilmesi için 1/1000'e ölçeklenerek x-y koordinat düzlemine taşınması ve topografik verilerin yerleştirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu noktadan hareketle 1882 yılına ait Jean S. Euthchides'in Kayseri Kenti haritası üzerine temellenen ve adını "bileşik harita" olarak adlandırdığımız Kayseri Kenti haritasını yeniden oluşturma süreci izlenmiştir. Bu süreç sonunda Kayseri kentinin 19. yüzyılda Anadolu Şehrsel Ağı'ndaki ekonomik açıdan işlevsel konumunu, üretim faaliyetlerini ve hinterlandı üzerindeki etkinlik oranını belirleyebilmek amacıyla görsel bir döküman ortaya çıkarılmıştır. Bir başka

ifadeyle, kentin mekânsal yapısını ve kentin merkezi iş alanının büyüklüğünü, yayılımını tespit etmek ve meslek gruplarının yerseçimini ortaya koymak üzere kullanılabilecek 1882 yılı Kayseri Kenti dokusunu, anıtsal yapılarını gerçek ölçülerine ve koordinatlarına yakın bir biçimde sergileyen ve topografik olarak algılanılabilen bir Bileşik Harita (Şekil 5.15) elde edilmiştir.



Şekil 5.15 Kayseri kenti bileşik harita (1882 yılı)

5.6.1 Kayseri Kent Merkezinde Ticaret Yapılarının Mekânsal Dağılımı ve Meslek Gruplarının Yerseçimi

Anadolu kentlerinde ticari faaliyetlerin sabit ve sabit olmayan satış birimleri dâhilinde organize edilmesine rastlanır. Sabit satış birimlerinden oluşan ve çeşitli mamül

maddelerinin satışının yapıldığı ve depolama işlemlerinin gerçekleştirildiği ticaret yapıları olan bedesten, han, kapalı çarşı (üst örtüsü mevcut olan) ve açık çarşı (üst örtüsü mevcut olmayan), arasta gibi yapı / yapı gruplarından bahsetmek mümkündür.

Bedesten yapıları şehir içi hanlarına oranla dış cephe açıklıkları daha az bir yapı olmakla birlikte içerisinde kıymetli malların alışverişinin yapıldığı kapalı mekândır. Kent çarşısının temel ögesi olan bedesten yapıları “sukku’l –bezzaziyye” adıyla Selçuklu ve Osmanlı kentlerinde görülürken, “Kayseriya” adıyla Orta Doğu Arap kentlerinde yeralır (Akbayar ve Sakaoğlu [589], Raymond [590]). Bedesten yapıları şehirlerarası ticaret yolları üzerinde bulunan ve ticari fonksiyonları diğer yerleşmelere oranla yüksek olan yerleşmelerde, yerleşmenin ticari aktivitelerinin büyüklüğü ile ilişkili olarak bir ila üç adet arasında inşa edilen önemli yapılardır [59, 61, 589, 591-594].

Han yapılarını inşa edildiği mevkiiye göre “şehir içi hanı” ve “menzil hanı” biçiminde ele almak gerekir. Zira menzil hanları 20-40 km arasında değişen menzil mesafesi aralığında şehirlerarası yollar üzerinde yeralan, özellikle Anadolu Selçuklu döneminde kervanyolu ticaretinin güvenliğini ve yapılabilirliğini tesis etmek maksadıyla inşa edilen ve kervansaray olarak adlandırılan yapılardır (Erdmann [339], Turan [595]). Şehir içi hanları daha çok ticari faaliyetler için ve bazen de konaklama için kullanılan yapılardır. Ortasında üzeri açık bir avlu ile avlu etrafında revaklar ve ilerisinde odalar bulunan kare veya kareye yakın dikdörtgen bir plana sahip olan şehir içi hanlar genellikle iki katlı, tek veya iki avluludur. Tek katlı veya üç katlı örnekler ile üç avlulu örneklerle de rastlanır [61, 593, 594, 596].

Çarşı her iki yanına dükkânlar sıralanmış olan üstü örtülü veya açık sokaklar veya meydanlara verilen isimdir (Özdeş [597], Tongur [594]). Osmanlı kentinin % 6 - 10’unu teşkil eden çarşının farsça kelime anlamı “dört” ve “taraf” kelimelerine karşılık gelir (Uysal [62]). En küçük birimi dükkânlar¹ olan çarşılar uzun bir ana cadde – Uzun Çarşı –

¹ İçerisindeki satış birimi dolap kullanılarak sabitlenmiş olan, kapısı doğrudan cadde ya da sokağa açılan ve genellikle tek cepheli olan dükkânların bir araya gelmesi ile çarşılar teşekkül eder. Kent çarşısında bir dükkânın azami derinliği 6m, eni 2-5m arasında değişen büyüklüktedir. Dükkânın ön cephesinde bir kanadı aşağıya açılarak tezgâhı, diğer kanadı yukarıya açılarak saçağı oluşturan ahşap kepenkler bulunur. Böylece dükkân kapatıldığında içindeki dolapları saklamaya ve açıldığında ise ticari malı sergilemeye ve güneşin zararlı etkilerine karşı malı korumaya yarayan çok işlevsel bir yapı sergiler. Bkz. Dülgeroğlu-

ve bu caddeye bağlanan yan sokaklardan – Esnaf Çarşıları – oluşmakla birlikte, genellikle kent içinde inşa edilen en büyük caminin çevresinde yoğunlaşma eğiliminde gelişirken, bedesteni olan şehirlerde bedesten ve ulu camii etrafında teşekkül eder (Tankut [598]). Kağır kubbe, tonoz veya ahşap çatılarla üst örtüsü kapatılan sokak ve dükkânlar kapalı çarşıları oluşturmaktadır. Kapalı çarşılar üst örtüsü olan bir tek sokak etrafında sıralanan dükkânlar, birbirini kesen iki sokak üzerinde sıralanan dükkânlar ve üstü kapalı birçok sokak üzerinde sıralanan dükkânlar olarak sıralanır. Üstü açık çarşılar ifadesi ile zemin katlarda cami medrese gibi farklı nitelikteki yapılar ile bir arada olan çarşılar, cami gibi farklı nitelikteki yapının zemin katında yeralan dükkânlar ile tek bir sıra üzerinde karşılıklı dükkânlardan oluşan çarşılar anlatılmak istenmektedir (Özdeş [597]). Çarşıda sokaklar, esnaf isimlerine göre adlandırılmış olup belli sokaklarda belli meslek gruplarından oluşan esnaf ve zanaatkârların yığıldığı ve bu alanda mesleki bir uzmanlaşmanın yoğunlaştığı mekânlardır. Bununla birlikte hem konaklama hem ticaret hem de üretimin yapılabildiği hanlar ve “kârhane”¹ yani imalâthaneler ile bir arada yeralır. Arasta yapıları ise lineer bir ya da iki aks üzerinde sıralanan ve üzeri açık ya da kapalı olabilen ticaret yapılarıdır. Arasta adı “ordu ile birlikte cepheye giden esnafın açtığı seyyar ordu pazarı ve asker çarşılarına” verilir. Uzun seferlere çıkan askerin kişisel gereksinimlerini karşılamak üzere konak – menzil mevkilerinde “ordu arastaları” kurulur [62, 589, 599].

Sabit olmayan satış birimleri ise yiyecek maddelerinin satışının gerçekleştirildiği pazar ve panayır yerleridir (Kuban [600]). Pazar kelimesi Farsça’da kapı yanında yapılan iş anlamında kullanılmaktadır [62]. Pazar yerleri sınırları kesin olarak belirlenmesi eldeki kaynaklarca her zaman mümkün olmayan açık bir alanı tanımlarken, sabit bir ticaret yapısı ihtiva etmemektedir. Pazar alanlarının küçük şehirlerde camiler çevresinde ve kent Dışkale sur duvarlarının esas kente açılan kale kapılarının dışında kurulduğu belirtilir [600-602]. Kent pazarları haftalık olarak düzenli periyotlarda kurulduğu gibi

Yüksel, Y., (1995). Dükkândan Merkeze Alış Veriş Mekânları, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 158, İstanbul, 58-65.

¹ Fabrika, atölye, imalathane ve toplu iş yerleri için kullanılan kârhane deyimi yapılan işe göre özelde darphane, baruthane, şişehane, feshane, mumhane, iplikhane, tershane, tophane gibi bir dizi işyerinin organizasyonundan ibarettir. Bkz. Akbayan, N. ve Sakaoğlu, N., (2000). Osmanlı’da Zenaatten Sanata Esnaf ve Zanaatkârlar, 1, Körfezbank, İstanbul.

sürekli açık olan bir pazar mahiyetinde de olabilmektedir. Sürekli pazarlar haftalık pazarların aksine sürekli gereksinim duyulan ve tüketilen ticari malların satışının yapıldığı açık pazar alanlarıdır (Doğru [603]). Panayır alanları pazar alanlarından farklı olarak bir hafta veya daha uzun süreler için kurulan ve kentliler ve kırsal yerleşmelerden gelenler ile yabancı tüccarların katılımının görüldüğü büyük pazar alanlarıdır (Tongur [604]).

5.6.1.1 Kayseri Kent Merkezi ve Ticari Faaliyetlerin Yerleşimi

Kayseri kent merkezinde yeralan ticaret yapılarının mekânsal dağılımına ilişkin ilk bilgilerimiz Osmanlı öncesinde Anadolu Selçukluları zamanına dayanmaktadır. Anadolu Selçukluları döneminde “Dar’ül-feth” ve “Dar’ül-mülk” [605, 606] ünvanlarına sahip olan Kayseri kenti Konya’dan sonra ikinci başkent olup hem bir idari hem bir askeri merkez olmanın yanı sıra bir ticaret merkezidir. Ticaret faaliyetleri yalnızca Kayseri merkez (kentsel) alanı ile sınırlı değildir. Zira kent ortaçağ’da 13. yüzyıl ana ticaret (kervan) yolları üzerinde önemli bir uluslararası pazar olan “Yabanlu Pazarı”nın (Sümer [607]) kurulduğu Pazarören yerleşmesini hinterlandında tutmaktadır. Kayseri kenti Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubad döneminde (1220-1237) stratejik bir merkez, askeri bir üs ve bir payitaht konumunda tutulmuştur (Güler [608], Kaymaz [609]). Şöyle ki sultan ordusunu Kayseri’de toplayarak savaş seferlerine Kayseri’den hareket etmiş sefer sonrası Kayseri’ye tekrar dönmüştür. Sultan kış mevsimini Antalya ve Alanya’da, yaz mevsimini ise Kayseri’de bilhassa Kayseri kentinin batısında inşa ettirdiği Keykubadiye Sarayı’nda geçirmektedir (Taneri [610]).

Osmanlı öncesinde ve sonrasında Kayseri kentinin fiziki yapısını ifade etmek üzere “içeri şehir” ve “taşra (dış) şehir” terimleri kullanılır [103]. Dönemin anıtsal yapılarının inşa tarihlerine bakılarak Kayseri kentinin 12. yüzyıl boyunca dış kale surlarının güneybatı yönünde geliştiği, 13. yüzyılda hem kuzey hem güney mahallelerinin oluştuğu ve 13. yüzyılın ikinci yarısında Dışkale surlarının doğusunda diğer bölgelere oranla önemli ve büyük yerleşmelerin mevcut olmadığı görülmektedir (Tanyeli [611]). Ayrıca Kayseri’nin Moğallarca işgali esnasında Sivas Kapısı yönünde kenti muhasara altına alması nedeniyle bu yönde iskân alanlarının yoğun olmaması mümkündür [119].

Bu dönem zanaat ve ticaret yerleri hakkında Kadı İbn-ü Abdüzzahir kent içerisinde yani Dışkaleden içeri şehirde çarşı ve dükkânların mevcut olmadığını aktarır [588, 612]. Bununla birlikte İbn-ü Abdüzzahir kent çarşılarının dışkalede güneyinde ve pazarın dışkalede kuzeyinde Meydan Kapısı civarında bulunduğunu bildirir [607]. Selçuklu döneminde bulunduğu bilinen çarşılar; Debbağlar Çarşısı¹ [605, 612], Küllah-duzlar Çarşısı² [612], Kasaplar Çarşısı³ [613], Boyacılar Çarşısı⁴ [614], Bakırcılar Çarşısı [612] ve Kuyumcular Çarşısı'dır [615]. Kentin pazar alanları ise kentin kuzeyindeki At Pazarı (At Meydanı olarak da adlandırılan mevki civarındadır) ile Bakırcılar Çarşısı yakınında yer alan Esir Pazarıdır [615, 616].

Selçuklular döneminde Kayseri kentinde Evliya Çelebi'nin "Eski Bedesten" (Evliya Çelebi [617]) olarak adlandırdığı bir **bedesten** yapısı ile dışkalede güneybatısında, Hoca Hasan Camii ve medresesi yanına inşa edilen **Han, Celaleddin Karatay'ın** Karatay Kervansarayına vakfedilen Kasaplar Çarşısındaki **Han** ve sonradan camiye dönüştürülerek **Han Camii** adını alan han olmak üzere üç şehiriçi hanı mevcut olduğu ifade edilir [615].

Eski bedesten adı ile anılan Selçuklu dönemi bedesteninin "Eski Bedesten Mahallesi" olarak adlandırılan mahallede [119, 618], kentin batısında yer alan cami, medrese ve hamamdan oluşan Gülük Külliyesi yakınında olduğu tahmin edilmektedir [131]. Eski bedesten kapısına ait 1971 tarihli envanter fişinde Selçuklu dönemi bedesten yapısının Eski Bedesten Mahallesi'nde Gülük caddesi, Onbaşı sokak üzerinde yer aldığına dair bir vaziyet planı bulunmaktadır [619]. Ayrıca 1912 tarihli Kayseri Sokak adları haritasında "Eski Bedesten Ardı sokak" isminde bir sokak adına rastlanması söz konusu yerde bir Selçuklu Bedesteninin varlığını güçlendirmektedir.

Bu dönemde esnaf örgütlenmesi ve denetim mekanizması olarak Ahilik teşkilatının kurucusu olan Ahi Evren'in Kayseri'ye 1205 yılında gelerek bir debbağ atölyesi kurduğu bilinmektedir. Ahi Evren meslek gruplarının belli bir yerde toplanmasını ve burada

¹ Dışkale surlarının güneydoğusunda Han Camii ile Döner Kümbet arasında kalan mevkidedir.

² Debbağlar Çarşısının bitişiğinde Yoğunburç ile Ayavasil kapısı arasındaki alandır.

³ Dışkalede Ayavasil Kapısı yanındadır (Ayavasil Kilisesi ile adı belirtilmeyen başka kilisenin sınırladığı alanda).

⁴ Dışkalede güneyinde Boyacılar Kapısı'nın yanındadır.

imalâtın yapılmasını sağlamak amacıyla Kayseri’de bir “Sanayi Çarşısı”nın kurulumunu gerçekleştirmiştir [612].

Sonuç olarak, Osmanlı öncesinde Kayseri şehri 13. ve 14. yüzyıllar arasında Anadolu’nun Sivas kentinden sonra en büyük pazar ve ticaret yeri olarak önemli bir konuma sahiptir (Uzunçarşılı [620], İnbaşı [621]). 14. yüzyılda Kayseri’ye gelen İbn-i Batuta kentin sahip olduğu bu niteliği kanıtlarcasına seyahatnamesinde kentin pek çok dükkânının bulunduğunu ve ticari açıdan gelişmiş olduğunu aktarır (İbn-i Batuta [622]). Bu dönemde debbağcılık, dokumacılık ve boyacılık alanında faaliyet gösteren üretim ve ticaret mekânları aralarındaki üretim işbirliğine bağlı olarak birbirine yakın alanlarda yerleşmiş olmalıdır. 15. yüzyılın ortasında Kayseri deri işleme ve pamuklu dokuma alanında önde gelen merkezler arasındadır [502]. Osmanlı öncesinde kentin ticaret faaliyetlerinin kervanyolu üzerinde olmakla birlikte, sur duvarları dışında ve kale kapılarına değin uzanan bir çizgide yer aldığı varsayılmaktadır [611]. Eravşar Selçuklu döneminde Kayseri şehrinin sur içinde çarşılar biçiminde örgütlenen ticari faaliyetlerinin olmadığını savunur [614]. Ancak Akşit Selçuklu dönemi çarşıları arasında Kuyumcular Çarşısı’nın yapılan işin ihtiyaç duyduğu güvenlik gereksinimi nedeniyle iç kaleye yakın bir alanda, iç kalenin “Dervaze-i Zerrin” olarak adlandırılan güney kapısı yakınında olabileceğini savunur [615]. Bu bağlamda Kayseri şehrinde dış kale burçlarından Yoğunburç’un güney ve güneybatı çevresinde ticari faaliyetlerin yer aldığı, çarşıların ve han yapılarının bulunduğu söylenebilir. Bunun yanı sıra Dışkale içerisinde hiç değilse Kuyumcular Çarşısı adında bir tek yapının olma ihtimali mevcuttur.

Selçuklu döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de doğu seferlerine çıkış noktası ve ordunun toplanma merkezi olarak Kayseri kenti’nin kullanılması şehrin stratejik konum avantajını ortaya koymaktadır. Yavuz Sultan Selim döneminde Safevi devleti üzerine çıkılan seferde Kayseri kentinden geçen güzergâh kullanılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise Kayseri kenti doğu seferlerinde ordunun toplanma merkezi olmuştur [46]. Kentteki siyasal iktidarın Osmanlılarca ele geçirilmesi neticesinde kentin ticaret ve üretim etkinlikleri bir miras olarak devredilmiştir.

Osmanlı döneminin başlamasıyla gerçekleştirilen 1500 tarihli ikinci tapu tahrir defterinde¹ Kayseri kentindeki canlı bir ticari yaşama dair kanıtları sergileyen vergi ve nüfus bilgileri yer almaktadır [46]. Buna göre Kayseri'nin Osmanlı egemenliğine geçmesi ile 1500 tarihindeki 243.657 akçe olan vergi gelirlerinin 1584 tarihinde 439.885 akçeye yükseldiği görülmektedir [621]. Vergi gelirlerindeki iki katın üzerindeki bu artış kentin Osmanlı döneminde artan ticaret yapılarına ve yükselen ekonomik etkinliklerine bağlı olarak açıklanabilir. Kentin 16. yüzyıl vergi gelirleri incelendiğinde benzer bir tablo ile karşılaşılmaktadır. 1500 yılında kentin ihtisab vergisi 5.400 akçe iken, 1584 yılında 25.000 akçeye ulaşmıştır. Şüphesiz ticaret vergilerindeki artışın kentteki ticaret hacmi ve bu hacmi yaratan ticaret yapılarının sayıca artışı ile yakından ilgisi olmalıdır. Kayseri kentinde kurulan vakıfların evkaf defterlerinde Kayseri kentinde ticaret yapılan mekânlara; hanlara, çarşılar, mağazalara ve dükkânlara dair geniş bilgiler yer almaktadır.

En erken tarihli ve aynı zamanda ticaret ile ilgili bir yapıdan elde edilecek geliri vakıf eserlerinin yaşamasına tahsis eden vakıflar ve bu vakıfların vakfiyeleri 15. yüzyılın sonunda kaydedilmiştir. Bunlar arasında ilk örneği oluşturan Ahmet bin Abdürrahman Vakfı'na ait 1477 tarihli vakfiye [623] Kayseri kent merkezinde sur içinde yer alan ticaret yapılarına dair erken bir bilgi içermektedir. Vakfiyede **harap kaban, Bezzazlar Çarşısı** ve **Boyahane** ticaret yapıları arasında sayılır. Söz konusu vakfiye şehrin Osmanlı egemenliğinin ilk evresinde yazılmış olması nedeniyle vakfiyenin yazıldığı tarihten önceki bir zamanda Kayseri şehri içinde bir Bezzazlar Çarşısı'nın varolduğu görülür. Bezzazlar Çarşısı Selçuklu dönemi ve Osmanlı öncesi diğer siyasi egemenlik dönemleri kaynaklarında adı geçmeyen bir çarşı yapısı olup, tespit edilen kaynaklar arasında adı ilk kez zikredilmektedir. Dolayısıyla Bezzazlar Çarşısı'nın Osmanlı döneminde en erken tarihli çarşı yapılanması olabileceği söylenebilir.

Kayseri kentinde vakıf kayıtları ve yapı kitabesine bağlı olarak "içerişar" yani suriğinde ilk ticari yapı (Kayseri'deki Selçuklu Bedesteni dışında) **Hançerli Sultan Vakfı Bedesteni**'dir [99, 618, 624]. "Hançerli Sultan Vakfı" olarak adlandırılan ve Bursa'daki Mustafa Bey Vakfiyesine bağlı olan bedestenin inşa tarihinden dört yıl sonra

¹ İlk tahrir kayıtları 1476 yılında Fatih Sultan Mehmed döneminde gerçekleştirilmiştir.

gerçekleştirilen Mustafa Bey İbn-i Abdülhayy Vakfına ait 1501 tarihli vakfiyesinde **Bezzazistan** isimli yapı ile **Külhancılar (Kuyumcular) Çarşısının, Haffaflar (Dericiler) Çarşısının** ve bunların üç tarafında yeralan 38 adet dükkânın vakfedildiği kayıtlıdır [625]. Dolayısıyla Külhancılar ve Haffaflar çarşıları Bedesten'in yani Bezzazistan'ın inşa edildiği tarihte, 16. yüzyılın başlarında ortaya çıkan eski çarşı grupları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bezzazistan adı ile anılan bu yapı "**Tüccar Çarşısı**" olarak da nitelendirilmektedir [626]. Bu noktadan hareketle, Kayseri şehrinde "tüccarlığın" bir zanaat kolunun faaliyet alanına ayrılmış bir çarşı mevkii veya zanaatkârların ürettiği özel bir ticari malın satışının yapıldığı bir ticaret hanı gibi ihtisaslaşmış bir ticari eylem özelliğini taşıdığını söylemek mümkündür. 16. yüzyılın ikinci yarısında Vakfiyede adı geçen Bezzaz Han, Bezzazistan olarak anılan Hançerli Sultan Vakfı Bedesteni'nden farklı bir yapıdır. Bu han bedestenin kuzey bölümündeki Kuyumcular Çarşısının Ulu Sokak üzerine açılan giriş kapısının hemen kuzeybatısında aynı sokak üzerinde yeralan **Pamuk Han**¹ olmalıdır.

Suriçi ticaret dokusuna eklenen diğer ticaret yapıları, çarşıları ve hanları yerleşimleri ve zamanlamaları dikkate alındığında "Penbe" adı ile anılan ve Bedesten'in kuzeybatısında yeralan Pamuk Hanı'nın Kayseri'nin Osmanlı egemenliğine geçtiği bir dönemde² inşa edilmesi olasılığı muhtemel görünmektedir. Hançerli Sultan Vakfı Bedesteni'nin vakfiyesinde Bezzaz adı ile kayıtlı olan yapı Pamuk Han'dır. Bedestenin ve Pamuk Hanın vakfiye kayıtlarında her iki yapı bir diğerine göre tanımlanmaktadır. Ayrıca kentteki Gön Hanı yapılarına değin yapı adının Yeni Han olduğu vakfiye kayıtlarında mevcuttur [120]. Bu noktadan hareketle Pamuk Han'ın bedestenin inşa edildiği 1497 yılı ile Gön Hanı'nın inşa tarihi olan 1519 yılı arasındaki bir zamanda yapıldığı kanaati ortaya çıkmaktadır.

¹ Pamuk Han'ın yapı kitabesinin olmaması nedeniyle kesin inşa tarihi bilinmemektedir. Ancak vakfiye kayıtlarına göre Bezzazistan yakınında olduğu belirtilen Pamuk Han, Hızır beyin kızı Şah Hatun tarafından vakıf yapısı olarak inşa ettirilmiştir. Bkz. Özırmak, Y., (1992). Tahrir ve Evkaf Defterlerine Göre Kayseri Vakıfları, Kayseri Vakıflar Bölge Müdürlüğü Yayınları, Kayseri, 193.

² Kayseri kenti ilk olarak 1464'te Karamanoğlu Pir Ahmet tarafından Osmanlılara bırakılmıştır. Pir Ahmet bu geçişin anısına Kayseri kalesini Fatih'in adına onartmış ve kale kitabelerine kaydettirmiştir. Ancak çok geçmeden Osmanlılara olan bağlılık yitirilmiştir. Fatih Sultan Mehmet'in görevlendirdiği vezir-i azam Gedik Ahmet Paşa 1474'de Pir Ahmet ve kardeşlerini ortadan kaldırmıştır. Böylece ikinci kez Osmanlıların egemenliği altına giren Kayseri şehri için 1476 yılında ilk tahrir kaydı yapılmıştır. Bkz. Çayırdağ, M., (2001). Kayseri Tarihi Araştırmaları, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kayseri, 264, 276. Erkiletlioğlu, H., (2006). Geniş Kayseri Tarihi, Can Matbaası, Kayseri, 311.

Dolayısıyla kesin bir inşa tarihi belli olmamakla birlikte Pamuk Han'ın suriçi ticaret yapıları arasında yeralan ikinci han yapısı olduğu tahmin edilmektedir.

16. yüzyılın başlarında Ulu Cami yakınında Bedestenin inşası ile başlayan süreçte gerçekleştirilen üçüncü yapı 1509 tarihinde yapılan **Baldöktü Hanı**'dır. Adı geçen bu han yapısı hakkında fazla bir bilgi mevcut değildir. Bunun dışında yakın bir dönemde inşa edilen bir diğer han yapısı ise **Gön Hanı**'dır. İnşa edildiği 1519 tarihinde "Yeni Han" adı ile anılan ve içerisinde deri ticaretinin yapılması nedeniyle daha sonra Gön Hanı¹ adını alan ticaret yapısı Piri Mehmet Paşa vakfına aittir [627]. Gön Hanı² Paşa'nın Konya'daki Siyavuş adı ile bilinen bir mevkide yeralan mescidine, imaretine, zaviyesine, hanikahına, şeyh meskenine ve Aksaray şehrindeki mektebine gelir getirmek amacıyla vakfedilmiştir [627, 628]. Paşa'nın vakfiyesinde gelirin temin edileceği Kayseri şehrindeki ticaret yapıları arasında (kapan) tartı yerine yakın olduğu belirtilen **Yeni Han** ve hanın yakınında bulunan **Hallaçlar Çarşısı**'nın adı geçmektedir. Gön Hanı'nın 19. yüzyılın başlarına değin geldiği ve harap olduğu söylenebilir.

Hoca Muslahuddin adı ile tanınan Hacı Mustafa bin Hacı Mehmed Vakfı'na ait 1523 tarihli vakfiyede **Saraçlar Çarşısı**'nda, **Debbağlar Çarşısı**'nda, **Büyük Çarşı**'da ve **Derimeydanı**'nda bulunan dükkânların vakfedildiği belirtilir. 16. yüzyılın ilk yarısında önemli bir başka vakfiye Bamyacızade İbrahim, Osman ve Yahya Efendilerin Hacı Hamza Vakfı'na aittir. Vakfın 1529 tarihli vakfiyesinde **Hisar önünde**, **Saraçlar Çarşısı**'nda, **Büyük Çarşı**'da ve "suk-ı sultanide" bulunan dükkânların vakfedildiği kayıtlıdır [629].

16. yüzyılın ikinci yarısında Kayseri kentinde Bedesten ve Ulu Cami ekseninde yapılaşmaya başlayan ticaret merkezine dönemin Kayseri Kadılığını yapmış olan Kadı Bedrettin Mahmut tarafından yeni ticaret yapıları eklenmiştir. Kadı Bedrettin Mahmut Vakfına ait 1559 ve 1570 tarihli iki vakfiyede kent merkezinde inşa edilen ticaret

¹ Pir Mehmed Paşa İbni Mehmed Cemalüddini Aksarayî Vakfı'na ait 1521 tarihli vakfiyede bedestenin yakın doğusuna yapılan Gön Hanı'nın Kanuni Sultan Süleyman dönemi vezirlerinden Piri Mehmet Paşa tarafından inşa ettirildiği belirtilir.

² 1807 tarihli bir başka vakıf belgesinde Piri Mehmed Paşa'nın vakfına ait alt katta on oda üst katta beş oda olmak üzere toplam onbeş odadan müteşekkil olan Gön Hanı'nın tamir ve onarımından bahsedilmektedir.

yapılarından (bkz. Ek-B) bahsedilmektedir [626, 630]. Buna göre 1548 yılında “Tüccar Çarşısı” yani Bedesten yakınındaki mülk üzerine **Kazzazlar (İpekçiler) Çarşısı**’nın tamamı inşa edilmiştir. 1559 tarihli vakfiyede Kazzazlar (İpekçiler) Çarşısının sınırları tarif edilirken güney sınırında Uzun Çarşı’da bulunan dükkânların arkası, batı sınırında çarşının Uzun Çarşı’ya bitişik olduğu ve **Neccarlar (Marangozlar) Çarşısı** kapısından Meydan Kapısına kadar uzanan çarşının dükkânlarının arkasında yer aldığı belirtilir. Çarşının kuzey sınırı Kazzazlar Çarşısı’ndan **Keçeciler Çarşısı**’na geçen yol olarak tarif edilir. Uzun Çarşı, Neccarlar Çarşısı ve Keçeciler Çarşısı’nın bu dönemde mevcut çarşılar olduğu anlaşılmaktadır. Bir başka ifadeyle 1548 tarihinde söz konusu çarşı yapılarına sınır teşkil edecek biçimde Kazzazlar Çarşısı inşa edilmiştir. Vakfiyede adı belirtilmeyen bir hanın 1533 yılında Ulu Cami’nin güneyinde, Boyacılar Kapısı’nın kuzeyinde yeralan Hatuniye Medresesi’nin kuzey yanında inşa edildiği belirtilir. Hatuniye Medresesi’nin yakınındaki çarşı 1872 tarihli vergi kayıt defterlerinde “**Boyacı Kapısı Çarşısı**” olarak geçen çarşı olmalıdır.

Sayıcı pek çok akarı olmayan bir 16. yüzyıl vakfı olan Hacı Mehmed Vakfı’nın 1579 tarihli vakfiyesinde ise Kayseri şehrinde **Börekçiler Çarşısı**’nın adı geçmektedir [631]. Nasrullahzade Hacı Mehmed Vakfına ait 1584 ve 1585 tarihli iki vakfiyesinde [632] Kayseri şehrinde bulunan **Nasrullahzade Hanı** ve Bezzaz Hanı yanısıra çok sayıda ticaret yapısı kaydedilmiştir. Bu vakfiyeden yola çıkarak Nasrullahzade Hanı’nın vakfiyede adı Bezzaz Hanı olarak geçen Pamuk Han’dan farklı bir ticaret yapısı olduğu ortadadır¹. 1588 tarihli Mehmed bin Nasrullah vakfına ait ikinci vakfiyede “suk-ı taviile” ve Meydan kapısının içyüzünde bulunan çarşıda dükkânların vakfedildiği belirtilir [633].

Doğancı Hacı Ahmed Paşa’nın 1581 tarihli vakfiyesinde Kayseri’de Kurşunlu Cami yakınında² onüç ocaklı bir büyük hanın vakfedildiği belirtilir [634]. Burada adı geçen han yapısı **Ahmed Paşa Hanı**’dır. Keser İsa adı ile tanınan Kayseri Livası Emiri Çerkes

¹ Çayırdağ Nasrullahzade Hanı’nın kaynaklarda adı geçen Kapan Hanı olduğunu iddia etmektedir. Bkz. Çayırdağ, M., (2001). Kayseri Tarihi Araştırmaları, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kayseri, 247. Bu 1584 tarihli Nasrullahzade Hacı Mehmed vakfiyesindeki kayıtlarla teyid edilmektedir. Ayrıca dönemin şer’iyye sicili kayıtlarında At Pazarı mevkiinde Kapan Hanı’ndan bahsedilmektedir. Bkz. Karagöz, M., (2009). “XVII. ve XVIII. Asırlarda (1650-1750) Kayseri İktisat Tarihi’nde Şehir İktisadiyatı Denemesi”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Elazığ, 19(1):270.

² Cami yakınında bir büyük imaret, bir mektep, bir muallimhane ve bir hamam da vakfedilmiştir.

Bey ibni İsa Bey 1588 tarihli vakfiyesinde Atpazarındaki dükkânı, **Osman Paşa Camisi**¹, Osman Paşa Sarayı avlusu ve yol ile sınırları belirlenen on adet **dükkânı**, **Büyük Çarşı**'da mevcut Bedestan kapısı yakınında olan dükkânı, **Bursalı dükkânı** adı ile bilinen dükkânı vakfetmiştir [635]. Burada Osman Paşa Sarayının avlu duvarı dışına değin uzanan bir ticaret yapılarının yoğunlaşması yönetim ve ticaret işlevlerinin kentsel mekânda yakın bir birlikteliğine örnek olarak yorumlanabilir.

17. yüzyılda inşa edildiğini bildiğimiz “Kıflamazoğlu” adı ile meşhur olan Kığnamaz Hanı'dır. **Abdi Bey** veya **Kıflamazoğlu Hanı**'nın At Pazarı mevkiinde Abdi Bey tarafından 1622 yılında yaptırıldığı kaydedilmiştir [99]. Ancak 1633 tarihli Abdi Bey Çeşmesi vakfiyesinde Sultan Mahallesinde bulunan 50 oda ve iki ahırdan oluşan büyük bir **Han**, Uzun Çarşı'da, **Pembeciler Çarşısı**'nda, **Kasaplar Çarşısı**'nda, **Bakkallar/Börekçiler Çarşısı**'nda, Paşa Hanı karşısında ve Meydan Kapısında dükkânlar vakfedilmiştir [117].

Hasan Paşa Vakfı'na ait 1674 tarihli vakfiyede kentin pek çok bölgesinde tek tek dükkân yapılarının vakfedildiği belirtilmektedir [636]. Bunlar arasında **Boyacı Kapısı dışında** birbirine bitişik olan onbeş adet dükkânın bulunması burada yine bir çarşı yapılanmasına işaret etmektedir. Söz konusu sur kapısı dışında sebze bahçelerinin varlığından ve burada **demirci dükkânlarından** bahsedilmektedir. Ayrıca vakfiyede belirtilen Debbağlar Mahallesi'nde mevcut olan ve sınırları nitelendirilemeyen **Debbağhane** ile 17. yüzyılın sonunda kentte halen varlığını koruyan bir Debbağlar Mahallesi yaşamaktadır. Aynı zamanda bu mahallede işletilen debbağhanelerin varlığı ortaya çıkmaktadır. Bunların dışında çevresi Hüseyin Efendi zadeler mülkü, Abdürrahim Çelebi mülkü ve bir yol ile tanımlanılan tek katlı mutafhane (iki katlı birbirine bitişik onbeş adet dükkân) yine Boyacı Kapısı'nda yer almaktadır. Böylece zikredilen dışkale sur kapısı çevresinde demirciler ve muytabların (keçi kılı dokuyan) yerleştiği ve bir çarşı niteliğinde olmakla birlikte yapılarda ticaret etkinliklerinin üst katlarda da gerçekleştirildiği söylenebilir. Kayseri'de El-hac Ali Efendi İbnül-hac Yusuf'a ait 1674 tarihli bir başka vakfiyede Eskiciler Çarşısı'nda, Kürkcüler Çarşısı'nda, Boyacı Kapısı

¹ Kentin önemli yapıları arasında Piri Paşa Hanı ile Atpazarında olduğu belirtilen Osman Paşa Sarayı ve Camisi sayılmaktadır.

haricinde, Kızılcalı Çarşısı'nda, Argıncık karyesine giden yol üzerinde bulunan Kuyumcu kapısı adları yer almaktadır [637].

Kayseri kentinde 16. ve 17. yüzyıllar arasında vakfiyelerde toplam 388 dükkân ve 5 hanın vakfedildiği kayıtlı olmakla birlikte, kentin bu dönem mevcut çarşıları arasında Külahçılar Çarşısı, Kavaflar Çarşısı, Saraçlar Çarşısı, Debbağlar Çarşısı, Büyük Çarşı, Börekçiler Çarşısı, Habbazlar Çarşısı, Uzun Çarşı, Kürtüncüler Çarşısı, Bakkallar Çarşısı, Eskiciler Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı, Kazancılar Çarşısı, Arpacılar Çarşısı, Hetorlu Çarşısı, Muhtaplara Çarşısı, Tacirler Çarşısı, At Pazarı sayılmaktadır.

16. yüzyıla oranla 17. yüzyılda yapılan ticaret yapıları ve çarşılarının sayıca fazla bir yer tutmadığı görülmektedir. Bu durumu 17. yüzyılın siyasal ve sosyal kargaşa ortamının yarattığı güven bunalımı etkilenmiş olmalıdır. Zira 17. yüzyıl günlük yaşamında Celâlilerin Kayseri ve yakın çevresinde yarattıkları karışıklıklar ve saldırılar ticaret için yeni yatırımların önünü kesmiş olabilir. Bir başka açıdan ise Celâlilerin Kayseri'ye bu saldırıları gerçekleştirme eğilimi içinde olmaları Kayseri şehrindeki yüksek ticaret hacmini ve satılan ticaret mallarının çeşit ve bolluğunu gösterir bir niteliktedir. Zira 17. yüzyılda kentin vergi gelirlerine bakılırsa yalnızca Kayseri'deki Kapan Hanı'nın yıllık vergisi 38.000 akçe iken, çarşı – pazar vergisi 63.000 akçe, boyahane vergisi 45.000 akçedir [638-640].

Kayseri'de Abdulvahhab Efendi Bin Mustafa Vakfı'na ait 1711 tarihli vakfiyede **At pazarı Çarşısı**¹ kayıtlıdır [641]. At pazarı Çarşısı'ndan bahseden bir başka vakfiye Es-Seyyid el-Hac Derviş Ağa bin Hasan Ağa Vakfı'na aittir [642]. 1714 tarihli vakfiyede **Dört Dükkân Önündeki** (Düvenönü) dışkale surlarının dibindeki dükkânların ve Bakkallar Çarşısı'ndaki üç dükkân, **Kapucular Çarşısı**'ndaki onüç dükkânın vakfedildiği belirtilir.

Kentin 18. yüzyıl ticaret yapıları arasına ilâve olan **Vezir Hanı** bir sadrazam vakfına aittir [111]. Kayseri Ulu Cami'nin kuzeydoğu köşesinde yeralan ve cami ile arasında dar bir geçit ile birlikte cami avlusu bulunan Vezir Hanı Nevşehirli Damat İbrahim Paşa tarafından 1723 senesinde inşa edilmiştir. Vakfiyesinde sadrazamın Nevşehir'de

¹ At Pazarı Çarşısı'nın sınırları Saray Cami adı ile bilinen Osman Paşa Cami avlusunda bulunan ve cami, cami avlusu, cami bahçesi, Sur-ı Atik ve bir yandan da Çerkez Bey Vakfı dükkânları ile tanımlanır.

yer alan cami ve imaretine gelir temini sağlamak üzere yapıldığı belirtilmektedir [643]. Söz konusu han yapısı yer seçimi, kapladığı alan ve ihtiva ettiği oda sayısı bakımından suriçi Kayseri’de günümüze ulaşan ticaret hanları arasında en büyüğü olarak karşımıza çıkmaktadır. Üç adet avlusu ile İstanbul’daki benzerlerine yaklaşan bir mimari nitelikte tekil bir yapıdır. Yapının 18. yüzyılın ilk yarısında inşa edilmesi kentin bu asırda etkin ticaret faaliyetlerini kanıtlar görünmektedir.

Şeyh Kasım Efendi Kızı Şerife Emine Hatun Vakfı’na ait 1727 tarihli vakfiyede Meydan Kapısı Çarşısı’nda bulunan bir taraftan sur-i atik’e yaslanan bir dükkânın vakfedildiği bilgisi verilmektedir [644]. Burada sur-i atik ifadesiyle Kayseri dışkalesinin kuzey bölümünün tarif edildiği ve 18. yüzyılın ilk çeyreğinde hali hazırda mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

Kayseri’de Matbah Emini Hacı Halil Efendi Vakfı’na ait 1728 tarihli vakfiye Atpazarı Çarşısında bulunan bir **Han** yapısının varlığını da ortaya koymaktadır [645]. Bu vakfa ait 1729 tarihli vakfiyede akar olarak Atpazarında bir taraftan kale hendeği, kale duvarı, vali sarayı, Atpazarı Çarşısı ve yol ile sınırları belirlenmiş olan kırkiki aded dükkân ve bir muhtab karhanesi kaydedilmiştir [646]. Vakfiyelere göre Atpazarı Çarşısı ticaret yapılarının yoğunlaştığı ve burada elde edilen gelirin Kayseri kenti dışına gönderilen örnekleri de sık görülmektedir. Örneğin Es-Seyyid Mehmed Ağa ibni's-Seyyid Mustafa Efendi Vakfı Atpazarı Çarşısındaki akarını İstanbul'a aktarmaktadır. Bunun yanı sıra yine İstanbul'da kayıtlı olan Halil Efendi ibni el-Hac Ali Vakfı’nın 1748 tarihli vakfiyesinde Kayseri’de **Eski Bakkallar Çarşısı** adı geçmektedir [647]. Dolayısıyla 16. yüzyılda Kayseri kentindeki Bakkallar Çarşısı yanısıra yeni bir Bakkallar Çarşısı meydana getirilmiştir.

Ser-mimarını Mehmed Ağa’nın 1735 yılında İstanbul’da kaydedilen vakfiyesinde Atpazarı Kapısı’nda, Meydan Kapısı’nda ve Keçi Kapısı’nda bulunan bazı dükkânlar vakfedilmiştir [648]. Bu kayıta görülüyor ki, Kayseri şehrinde kurulan vakıfların temelde kale kapıları özellikle Atpazarı çevresinde gelişen dükkânları gelir kaynağı biçiminde kullanmaları yaygın bir uygulama olurken, 18. yüzyılın ilk yarısında özellikle Atpazarı yakınındaki dükkânlar tercih edilmiş görünmektedir.

19. yüzyılın başında Kayseri kent merkezinde yeralan ticaret yapıları ve çarşıları hakkında en geniş bilgi çok sayıda dükkân ve arazi vakfeden Güpgüpzadelere ait vakfiyelerde bulunmaktadır. 1802 tarihli Güpgüpzade Seyyid Hacı Ebubekir Ağa bini Hacı Mustafa Ağa'nın vakfiyesinde [649] kayıtlı olan pekçok dükkânın (Bkz. Ek-B) bulunduğu çarşılar arasında **Penbe Meydanı**, mahkeme yakınındaki **Çilingirler Çarşısı**, **Vezirhanı kapısı karşısındaki** Sasık mahallesi'nin iç tarafında olan **çarşı**, **Şapcılar Çarşısı**, **Pasdırma Pazarı** ile 1806/7 tarihli vakfiyesinde [650] adı geçen **Kürkçüler Çarşısı**, **Yeni Çarşı** öne çıkmaktadır. 1806 tarihinde kaydedilen vakfiyeye göre **Börekçiler Çarşısı**'nda, **Kürtüncüler Çarşısı**'nda, **Suk-i Taviil (Uzun Çarşı)** üzerinde, **Unpazarı Kapısı** girişinde, **Eskiciler Çarşısı** başında, **Hacı Hanif Çarşısı**'nda, **Börekçilere giden mağaza Çarşısında**, **Attarlar** yakınında, **Tekke önünde**, **Giçi Kapu (Keçi Kapısı) Çarşısı**'nda, **Araba Pazarında**, **Çakmalı Mağaza'da**, **Sebzeciler (Sebzeciler) Çarşısı**'nda, kale önünde **Katrancılar Çarşısı**'nda, **Dört Dükkân Önü (Düvenönü) Çarşısı**'nda, **Kazgancılar Çarşısı**'nda, **Kıflamaz zade Mağazası**'nda, **Bitpazarı Çarşısı**'nda **Oturakçılar Çarşısı**'nda, **Dökmeciler Çarşısı**'nda, **Sasık mahallesinde bulunan çarşıda**, **Yeni Çarşı'da** yeralan dükkânlar vakfedilmiştir [651]. Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı'na ait 1814 tarihli iki vakfiyede de pekçok dükkânın (Bkz. Ek-B) vakfedildiği kayıtlıdır [652]. Bunun yanısıra Esseyid Elhac Ebubekir Ağa ibni Mehmet bini Elhac Musa bini Elhac Ömer vakfının 1814 tarihli vakfiyesinde [653] adı geçen **Sacılar Çarşısı**, **Çerçiler Çarşısı**, **Kıflamaz Hanı**, **Karakuyu Çarşısı** ile Ebubekir ve Şerife Emine Vakfı'na ait 1824 tarihli vakfiyede [654] belirtilen **Pareciler (Parçacılar) Çarşısı** önemlidir.

18. yüzyılın sonlarında ve 19. yüzyılın başlarında Kayseri Şeriyeye sicillerinde adı geçen ticaret yapıları arasında Bedesten, **Halil Efendi Hanı**, Vezir Hanı, Kapan Hanı, Pamuk Hanı, Kağılmaz Hanı, **Atanazade Hanı**, **Han- Cedid**, **Semer Hanı** ile At Pazarı, Odun Pazarı, Un Pazarı ve Araba Pazarı yer almaktadır. Çayırdağ'ın ifade ettiğinin aksine sicil kayıtları göstermektedir ki Kapan Hanı ile Pamuk Hanı birbirinden farklı iki han yapısıdır. Bunlardan At Pazarında bulunan Halil Efendi Hanı'nı Bağdat, Halep, Şam, Mardin, Diyarbakır gibi yerleşmelerden gelen tüccarlarca kullanılmaktadır [655]. Burada adı geçen han yapılarının yanı sıra 19. yüzyılda inşa edilen diğer han yapıları **Körükçü Hanı** ve **Mahkeme Hanı**'dır.

Kayseri’de Gavramzade Abdülkadir Ağa Vakfı’na ait 1918 tarihli üç vakfiyenin Vakıflar Genel Müdürlüğü’nde bulunan örneğinde **Eski Penbeciler (Pamukçular) Çarşısı’nda, Kebabcılar Çarşısı’nda, Kazzazlar Çarşısı’nda, Uncular Çarşısı’nda, Tekke Pazarındaki Meydan yerinde kapı dışında ve kapıya bitişik mevkide, Dökmeciler Çarşısı’nda Haffaflar başında, Kışlamaz Hanı yakınında, Mumcular Çarşısı’nda, Boyacı Kapısı’ndaki Eskiciler Çarşısı’nda, Araba Pazarında, Gön Hanı karşısında, Katrancılar Çarşısı’nda, Saraçlar Çarşısı’nda, Basdırmacılar Çarşısı’nda, Kürkcüler Çarşısı’nda, Muhtablar Çarşısı’nda Eskiciler başında, Keçeciler Çarşısı’nda bulunan dükkânların vakfedildiği kayıtlıdır [656].**

Kayseri’de bulunan çarşı ve dükkânların mevkilerini tasvir eden vakfiyelerin yanısıra Kayseri merkez kazası için düzenlenen 19. yüzyıl vergi kayıt defterlerinde çarşı başlığı altında dükkân adı, dükkân sahibinin adı ve dükkânın bulunduğu sokağın adı ile ilgili bilgiler mevcuttur. Bu bilgiler vakfiyede adı geçen ve yukarıda belirtilen çarşılar ile benzerlik göstermektedir. 1872 yılına ait vergi kayıt defterine göre Kayseri şehrinde 2749 adet işyeri bulunmaktadır [102].

Kentin ticaret ile ilgili yapılarının bulunduğu sokaklar şunlardır: Hükümet Konağı Caddesi, Hükümet Konağı Bahçesi, Hacı Efendi Çarşısı, Uzun Çarşı, Sipahipazarı Çarşısı, Terziler Çarşısı, Damgahane Çarşısı, Börekçiler Çarşısı, Katrancılar Çarşısı, Kürkcüler Çarşısı, Setenönü Meydanı, Gön Pazarı, Debbağ Pazarı, Kürkcüler Çarşısı, Debbağ Pazarı, Börekçiler Arkası, Gazzazlar Çarşısı, Postacılar, Yeni Saraçhane, Haffafhane, Eski Tol Çarşı, Gönhanı Kokanis, Gön Hanı, Yeni Tol Çarşı, Eskiciler Başı, Pamuk Hanı Sokağı, Busticoğlu Çarşısı, Atpazarı Meydanı, Halilefendi Hanı, Kale Önü, Paşa Hamamı Sokağı, Tutlu Mağaza Çıkmazı, Yeni Mağaza Çıkmazı, Meydan Kapısı, Bedri Pazarı, Keçeciler Çarşısı, Ot Pazarı, Meydan Kapısı Çarşısı, Küçük Kuyumcular, Bedesten İçi, Znnecizade Çarşısı, Pamukhanı Meydanı, Tahtalı Büyük Han, Kokanis, Kışılmaz Hanı Nete Canibi, Kokanis, Tahmishane Önü, Boyacı Kapısı Sokağı, Kürtüncüler Çarşısı, Müftühanı Caddesi, Vezirhanı Sokağı, Yenihan, Kazancılar Caddesi, Medrese, Okçuoğlu Kuzey Köşesi, Araba Pazarı, Pamukçular Çarşısı, Sultanhamamı Sokağı, Sakabaşı Sokağı, Arabapazarı Meydanı, Kaleönü Sokağı, Mesciler Mağazası Aralığı, Sarıçeşme Sokağı, Gavremzade Sokağı, Kışkapı Çarşısı, Ataneş Çarşısı, Sebzeciler Çarşısı, Söğütlüçeşme

Sokağı, Protestan Kilisesi, Büyük Teyeönü Caddesi, Dörtükkanönü Caddesi, Hendek Kenarı Çarşısı, Vezir Hanı.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde Kayseri kent merkezinde 15. yüzyılın sonlarından itibaren başlayan bir inşa sürecinde ticaret yapıları ve bu yapıların ortaya çıkardığı sabit ve sabit olmayan satış birimlerinden oluşan ticaret merkezi oluşmuştur¹. Kent merkezine her dönem ticaret yapıları ilâve olmakla birlikte en fazla 16. yüzyılda yoğunlaşmıştır. 19. yüzyılın sonunda Kayseri kent merkezi yaygın bir biçimde dışkale kapıları arasında genişlemiş bir biçimdedir. Kentin ticaret yapıları kuzeyde Meydan Kapısı (Odun Pazarı) ve Atpazarı Kapısı, güneyde Boyacı Kapısı ve doğuda Yeni Kapı üçgeninde uzanan bir doku oluşturmuştur. Kentin bu merkezi iş alanının yanı sıra yine Dışkale kapılarından Kiçi Kapı çevresinde bir alt merkez teşekkülü söz konusudur. Dolayısıyla kent merkezi üç temel aks üzerinde gelişmiş ve bu akslar üzerinde dükkânlar, mağazalar ve han yapıları inşa edilmiştir. Ulu caminin yakınında kuzey köşede yapılan Bedesten ve onun yakın çevresindeki Kuyumcular Çarşısı, Pamuk Han, Gön Hanı ve Vezir Han'ın en kıymetli ticaret mallarının satışının yapıldığı bir bölgedir. Burada Tüccar Çarşısı adı ile anılan bir çarşının mevcut olması ve Kayseri'li tüccarların alacak ve verecek ilişkilerinin kentin yakın ve uzak hinterlandına uzanan bir nitelikte olması nedeniyle bu bölgeyi aynı zamanda bir finans merkezi olarak yorumlamayı mümkün kılar.

5.6.1.1 Tahrir Defterleri ve Salnamelere Göre Kayseri'de Ticaret Yapıları

1523 yılında yapılan tahrir kayıtlarında Kayseri'de 3 cami, 20 mescit, 10 medrese, 17 zaviye, 3 hamam, 4 han ve 107 dükkânın varlığından bahsedilmektedir. Ayrıca kentin mahalleri arasında "Eski Bezzazistan" ve "Eski Kapalı Pazar" isimleri ile kayıtlı mahalle adları dikkat çekicidir. Zira Osmanlı yönetimi altında kentin geçirdiği yaklaşık 50 yıllık bir süre içerisinde bu mahalle adları dolayısıyla bahsi geçen eski ticaret yapılarının yenilerinin inşa edildiğine dair bir kanıt göstermektedir.

¹ Kayseri kentinde merkez bölgesinde inşa edilen ticaret yapılarının bir bölümü günümüze kadar gelebilmişken, bir bölümü yok olmuştur (bkz. Ek-A).

1550 – 1600 tarihleri arasında 1-2 bedesten, 4 han ve en az 43 vakıf dükkânının mevcut olduğu belirtilen Kayseri kent merkezi 1900 tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde 3722 dükkân ve mağaza ve 30 han yapısını barındıran bir merkeze dönüşmüştür [119].

5.6.1.2 Seyahatnamelerde Kayseri Kentinde Ticaret Yapıları ve Çarşılar

Seyahatnamelerde Kayseri kentinin çarşı ve pazar alanlarının tasviri merkezin genel niteliklerini ortaya koyabilmektedir. Bu anlamda yazılan ilk eser Evliya Çelebi Seyahatnamesidir. Evliya Çelebi'nin 17. yüzyılda Kayseri Çarşısı tasviri şöyledir [617]:

“Kayseri'nin de Bursa ve Edirne gibi iki yerde kâgir kapalı çarşısı vardır. Biri kuyumcular ki her türlü kıymetli eşya ve mücevherler bulunur... Büyük bedestende zengin tüccarlar alış veriş edip nice çeşitli kumaşlar satın alırlar. Büyük çarşılarından Uzun Çarşı gayet süslüdür. At Pazarının yanında olup sadece Kapamacılar çarşısıdır. Bunun sağ tarafında Un Kapanı vardır. Beyaz Un burada satılır... İç kale kapısından çıkınca, Attarlar çarşısı vardır ki, ...Attarlardan aşağı temiz ve güzel berber dükkânları vardır... Birden aşağı “Pine duran” yani eski pabuç ve çizme yamayıcı dükkânlar vardır. Oradan yine caddenin iki tarafı Kara Keçili dükkânına varınca bütün kapama ve zubun yapan terzi dükkânları bulunur. Sonra temiz bakkal dükkânları vardır. Muhtesib dükkânı buradadır ki bütün sarraflar devlet ayarında bir dirhem noksan vermezler. Buradan aşağı hep kasap dükkânlarıdır... Bunların alt tarafında has ve beyaz börekçiler ile çörekçiler vardır.... Muhtesip ağa dükkânını geçince Arpacılar çarşısı, Kazancılar pazarı, Samurcular çarşısı gelir. Buradan iç kale önüne varılır. Sol tarafı Mevlevihane bahçe kapısıdır. Bahçe Uzun çarşı başında son bulur. Saraçhane ile Haffafhane Pazarı aydınlık, düzenli ve çok kalabalık pazarlardır. Debbağlar pazarı da çok temizdir. Odun pazarı kale kapısında olup o kale kapısına da Odun Kapısı derler. At Pazarı kapısı, Paşa Sarayı yakınındadır. Koyun pazarı da o civardadır.”

19. yüzyılın ilk yarısında Kayseri'ye gelen Leake yüzyılın başında Kayseri'ye ulaşan ticaret yolunun ne denli yoğun olduğunu vurgulamak üzere şu sözleri kullanmaktadır [519, 657]:

“Kayseri ve Talas'ta ülkenin dört bir yanında ticari eşya taşıyan deve kervanlarının gidip gelişinden yollar görünmez olur, adeta karınca katarı gibi gidip gelirlerdi. Hanlar düzenli ve ritmik bir yükleme ve boşaltmaya sahne olmaktadır. Bütün bunlar yapılırken insanlar hiç ses çıkarmazlar. Kayseri tüccarları kervanlarını İzmir'e, Tahran'a, Şam'a hızlı bir şekilde emniyet içinde getirip götürürler.”

19. yüzyılın ilk yarısında Kayseriye gelen bir başka seyyah Ainsworth'dür. Kayseri'nin ticaret merkezini tasvir etmekle birlikte kentin İzmir ile ticari işbirliğinin devam ettiğini belirtir. Ona göre Kayseri çarşılarının görünümü şöyledir [588, 658]:

“Kayseri şimdilerde açıkça görülen harabeleriyle Anadolu'nun diğer şehirlerine benzer. Kentin merkezi bölümünü yüksek duvarlı ve etrafı hendeklerle çevrili bir kale işgal eder. Kentin ticaret alanı geniştir. Çarşı bu ülkede istenilen olağan mallarla doludur. Bunların arasında İngiliz ürünleri de vardır. Burasıyla İzmir arasındaki ticari iletişimin sürekliliği korunmaktadır. Bizim ticari ilişkimiz, konsolosluk acentasıyla aynı göreve sahip kuruluş tarafından yerine getirilmektedir.”.....

5.7 Bölüm Sonucu

Bu bölümde 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda bir akışlar mekânı olarak Kayseri kentinin uluslararası ve bölgelerarası ticaret etkileşimi, tarımsal üretim ve imalât sanayi faaliyetlerinin niteliği, nüfusun yoğunlaşma ve çözülme nedenleri ile kentin ticaret bağlantı kanalları üzerindeki konumu, mekânsal biçimi ve ticaret merkezinin gelişimi üzerinde durulmuştur.

19. yüzyılda İmparatorluğun önemli ticaret ve liman yerleşmelerinde kurulan yabancı ticaret evlerinden biri Kayseri'dedir. Bu iç Anadolu'daki yegâne yabancı ticaret evi olması bakımından önemlidir. Kayserili tüccarlar aralarında İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Hollanda, Romanya, İran, Aden ve Mısır'ın yer aldığı uluslararası ticari ilişkiler ağına dâhildir. Yabancı tüccarlar kimi zaman Kayseri'de ikamet etse de kent ile geliştirilen ticari ilişkilerde Kayserili tüccarları kendilerine vekil olarak tayin ettikleri görülmektedir. Ayrıca Kayserili tüccarların kendi kurdukları ticari şirketler, acenteler, kurumlar vasıtasıyla Avrupa ülkeleri ile doğrudan ticari etkileşimleri mevcuttur. Bunun yanı sıra tüccarlar Kayseri dışında Anadolu'nun ve İmparatorluğun başka bölgelerinde ticaret amacıyla (özellikle hanlarda) ikamet etmeleri ve ticari ortaklıklar geliştirmeleri sayesinde Adana, Amasya, Ankara, Arapkir, Bafra, Bağdad, Bor, Bursa, Danişmend, Darende, Diyarbakır, Eğin, Erzurum, Gürün, Halep, Harput, İstanbul, İzmir, Karahisar-ı Şarki, Karaman, Kastamonu, Kırkağaç, Kilis, Konya, Malatya, Maraş, Mersin, Merzifon, Musul, Nevşehir, Samsun, Saruhan, Sivas, Tarsus, Tokat, Tosya, Trabzon, Uluborlu, Urfa, Yozgat, Zile'nin yer aldığı bölgelerarası ticari ilişkiler ağına dâhildir.

Kayseri'nin ticari etkinliklerinin giderek azaldığı ve bu çöküşün buharlı gemilerin kullanımının iletişim olanaklarında yarattığı yeniklere bağlı pek çok nedenden ötürü 1845'lerden itibaren daha da hızlandığı konsolos raporlarında ifade edilmesine rağmen, bölgelerarası ticaret etkileşimlerini açıklayan kayıtların büyük oranda ortadan kaybolmasına dayanarak sözkonusu ticaret ağının 1865'den itibaren çözüldüğü söylenebilir.

Kayseri sancağında yapılan önemli imalât faaliyetleri arasında boya, barut, deri, yünlü–pamuklu, halı–kilim ve sucuk–pastırma imalâtı yeralır. Kayseri’nin uluslararası ticaret ilişkilerinde talep edilen ve belgelerde adı geçen en mühim ticari emtia güherçile ile halı, pastırma, kitre ve cehri bitkisidir. Verimi düşük toprak yapısı, tarım yapılan alanların azlığı bakımından önemli bir tarım bölgesi olmayan Kayseri’de 19. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar doğal boya maddesi olan “cehri” (sarı cehri, alacehri vb.) başat bir tarımsal üründür. Bölgelerarası ticaret ilişkilerinde ise ham pamuk ve işlenmiş deri öncelikli sıradadır. Kayseri kentinde yünlü ve pamuklu imalâtı yapılmasının yanısıra Anadolu kentleri arasında üretim miktarları bakımından karşılaştırıldığında öncelikli bir dokuma merkezi statüsünde değildir. Ancak çoğunlukla pamuklu mallar, biraz ipekli ve daha az yünlü kumaşlar olmak üzere ev–üretimi yapan dokuma merkezleri ve pamuk hammaddesi üretim merkezleri ile etkileşim halindedir. Özellikle Adana pamuğunun Orta ve Kuzey Anadolu’daki iplik üretim merkezlerine dağıtımında ana bölgedir.

Selçuklu döneminde Anadolu’nun Sivas kentinden sonra en büyük pazar ve ticaret yeri olan Kayseri kentinde uluslararası ve bölgelerarası ticaret etkileşimlerinin mekânsal izlerini yansıtan ticaret yapıları ve bu yapıların bir araya gelişiyle meydana gelen kentin ticaret merkezi dışkalenin güneyinde ve pazar alanı dışkalenin kuzeyinde (Meydan Kapısı civarında) bulunur. 15. yüzyılın sonlarından itibaren sayıları artan ve kentsel mekânda kimi yerde bütünleşen kimi yerde saçaklanan çarşılar Kayseri kentinin ticaret merkezini meydana getirmiştir. Meydan Kapısı, Boyacı Kapısı ve Yeni Kapının tanımladığı üçlü eksen çevresine sarılan ve kentin içerisine giren kervanyollarına doğru uzanan Kayseri kent merkezine her dönem ticaret yapıları ilâve olmakla birlikte sayıca en fazla 16. yüzyılda ve 19. yüzyılda yoğunlaşmıştır. 19. yüzyılın sonunda Kayseri kent merkezi üç temel aks üzerinde saçaklandığı gibi bir alt merkez de gelişmiştir.

Kayseri kenti 14.-15. yüzyıllarda ana kervanyolu güzergâhında yeralırken, klasik dönem Osmanlı menzil teşkilatı içerisinde ikinci derecede önemli olan yollar üzerinde kalmıştır. Ancak 17.-18. yüzyılda Kayseri ve İzmir kentinin İstanbul–Halep bağlantı koridoruna eklemlendiği görülür. Kayseri 19. yüzyılda İmparatorluğun yine önemli karayolu bağlantıları üzerinde konumlanmaya devam ederken, tasarı projelerin varlığına rağmen demiryolu ulaşımından yararlanamamıştır. 19. yüzyılda İmparatorluğun bir liman ile

doğrudan bağlantılı demiryolu güzergâhlarına mal nakliyatı yapan kervanyollarının ikincil ulaşım bağlantısına dönüşümü Kayseri kenti gibi Anadolu'nun iç kesimlerindeki düğüm noktalarında gerçekleşmez. Söz konusu kervanyolları demiryollarını beslemek yerine limanlar üzerinden bağlantılar kurar. Dolayısıyla liman kentlerindeki kervanyolu–demiryolu birlikteliği, liman ve demiryolu odaklarına eş mesafeli iç kara kentlerinde kervanyolu–liman birlikteliği biçiminde olup, kervanyolları ve demiryolları arasındaki rekabet Kayseri kenti üzerinde kervanyolları lehinedir. Tanzimat dönemi sonrasında bir limandan kaynaklanarak Anadolu içlerindeki hinterlanda uzanan alan boyunca yeni teknoloji ile düzenlenmiş karayolu güzergâhları (kervanyolları) birbirinden kopuk bir ulaştırma tanımlarken, Kayseri bu sistem içinde sürekliliği olan şose yollar ile hem Karadeniz hem Akdeniz limanlarına, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu kentlerine ve başkent İstanbul'a bağlanmaktadır.

Sonuç itibarıyla;

- 2 Kayseri doğu–batı ve kuzey–güney yönde ilerleyen Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan karayolları vasıtasıyla ulaşımın her yönden kolaylıkla sağlanabildiği kritik yollar üzerinde bir düğüm noktasıdır.
- 3 Kayseri kenti 1860 yılında sentetik boya maddeleri üretilinceye kadar boya sanayisinin hammaddesi olan ürünler üzerinden tüccarların geliştirmiş olduğu ticari ilişkiler aracılığıyla 19. yüzyıl Avrupa-Akdeniz Kent Ağı'na bağlanmıştır.
- 4 Kayseri'li tüccarlar sahip oldukları girişimcilik ruhu sayesinde uluslararası ticaret ve bölgelerarası ticari bağlantılar ve akışlar içinde yer almışlardır.
- 5 19. yüzyılın başlarında borç, kredi ve alacak–verecek konulu davalara ilişkin kayıtların çokluğu Kayseri kenti ile diğer kentler arasında gelişen bölgelerarası ticaretin yoğunluğuna, ticari akışların ve etkileşimlerin varlığına ve Kayserili tüccarların risk alma niteliklerine işaret eder. Önemli bir aracı kanal durumunda olan Kayserili tüccarların bölgelerarası ticaret akışları üzerine kurdukları pazarlama ve pamuk ticareti üzerine imalat organizasyonu 1865 yılına kadar çok geniş bir üretim ağına sahiptir. Kayseri kenti yakın ya da uzak çevresindeki bölgelere; uç

noktaları Erzurum, Tarsus, İstanbul ve İzmir'e ulaşan önemli miktardaki ticaret eylemlerinin merkezi biçiminde işlev görmektedir.

- 6 Kayseri imalât sanayii değerde yüksek olan lüks tüketim mallarının, savunma sanayii hammaddesi olan stratejik malların ve boya sanayisinin önemli bir hammaddesinin üretimi üzerinde yoğunlaşmıştır. Avrupalı ve Beratlı tüccarlar ile Kayserili tüccarlar arasında kurulan etkileşimde maddesel bir ürünün varlığı ve bu ürünün organizasyonu işlevleri ile birlikte kent üstü tüccar ağlarına bağlanabilirlik kazanılmıştır.
- 7 Kayseri kenti Selçuklu döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de Doğu seferlerine çıkış noktası ve ordunun toplanma merkezi olarak stratejik bir merkez, askeri bir üs ve lojistik destek birimi olarak işlev görmüştür. Kentin dokuma sanayisinde kullanılan hammadde ve mamul maddeleri için dağıtımın ana bölgesi olarak işlemesindeki kritik konumunu yaratan ticarete kullanılan ulaşım bağlantıları, kritik kanallar olmuştur.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu tezde 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nın evrimini ve ağdaki kentlerin sıra-büyükölük dağılımı incelenmiş, orta kademedede uzun mesafe (kervanyolu) ticaret merkezlerinden Kayseri'nin iç içe geçmiş ölçekler (makro, mezo ve mikro coğrafi ölçekler) kümesi ve akışlar mekânı içinde yapısal konumu; ağa bağlanabilirliği ve kentin uzun mesafe ticaret ve imalât etkinliklerinden kaynaklanan hinterlandının uzanımı araştırılmıştır.

Bu araştırmada 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda düğüm noktalarının, düğüm noktalarının karakteristiklerinin, büyümeyi yaratan araçların, düğüm noktaları arasındaki etkileşimin, düğüm noktalarında ortaya çıkan mekânsal biçimin belirlenmesi amaçlamıştır. Bunun yanı sıra orta kademedeki kentlerin sıra-büyükölük dağılımının ve hiyerarşisinin, ulaşım ve iletişim sistemleri yapısının, kentsel sistemin aynı ya da benzer büyükölük kademesinde yeralan kentler arasındaki ticari ilişkilerin ve yerel aktörler arasındaki bağlantıların tespiti tasarlanmıştır. Bu bağlamda çalışma; orta kademedeki kentler arasında bölgelerarası ticaretin ve üretim etkinliklerinin niteliğini, stratejik önemde maddi ürünün varlığını ve Kayseri kentinin ekonomik etki alanını değerlendirmek üzere ele alınmıştır.

Araştırmanın başlangıcında belirtilen en temel varsayımı; 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nda orta kademedeki kentlerin kendi etki bölgelerini kendilerinin yaratması, kendi yakın çevreleri, yakın (komşu) bölgesel çevreleri ve uzak (komşu) bölgesel çevrelerindeki kentlerle karşılıklı etkileşimlerden bir bağımlılık ilişkisini tanımlayan ağların alt sistemleri oluşturmasıdır. Bunun yanı sıra ağdaki göreceli önemin ve merkez büyükölüğünün, kentin ekonomik hinterlandının büyükölüğüne ve hinterlandına

ulaşılabilirliğine bağlı olduğu, ulaşım kanallarının değişiminin ağdaki dđđüm noktalarının bağlanabilirliğini etkilediği, üretim etkinliklerinin yapısı çöken orta kademedeki kentlerin küresel ağlara bağlanabilmesi araştırmanın diğer varsayımları olarak belirlenmiştir.

Araştırmanın kuramsal çerçevede ortaya koyduğu temel kavramlardan biri olan hinterland ticaret bağlantı noktaları olarak iş gören bir ekonomik etkileme (ve etkilenme) bölgesidir. Kentin karşılıklı değişim ve ticaret ağları üzerinde ona diğer kentlerin eşlik etmesiyle bir kentler sistemi ortaya çıkar. Kentler sistemi kentlerden oluşan bir elemanlar setinden ve bu elemanlararası etkileşimlerden kurulan (bölgesel) ekonomik ve sosyal mekânsal organizasyonunun bir ifadesidir. Dolayısıyla kentler sistemi bütünüleşmiş ve birlikte işleyen kentlerin hiyerarşık sınıflandırılması anlamını içerir.

Araştırmanın kuramsal yargılarından (sonuçlarından) biri; yakın pazar alanında, geniş pazar alanında ve uzun mesafe ticaret alanında yeralan kentler arasında kurulan karşılıklı etkileşimlerden bağımlılık ilişkilerini tanımlayan ağların ve ağa bağlanabilirlik durumunun gelişmesiyle kentlerin içerisine yerleştirildikleri şehirsel ağların belirlediğidir. Bu durumda şehirsel ağlar birbirinden tamamen ayrılmış ancak birbirini etkileyen kentlerin mekânsal dağılımını ortaya koyar.

Araştırmanın bulgularından bir diğeri; bir kentin kentsel sistem içindeki yerinin iç içe geçmiş makro, mezo ve mikro coğrafi ölçekte incelenmesi ile anlaşılabildiğidir. Ağda dđđüm noktaları arasındaki ilişkide hiyerarşı yerine birbirini tamamlayıcılık faktörü öne çıkar. Ağa bağlanabilir olma niteliği ticaret bağlantı yolları ya da lojistik koridorlar aracılığıyla tesis edilebilir. Araştırmada 19. yüzyılda küreselleşmenin; kentler arasında uzun mesafe ekonomik bağlantılar, etkileşimler olduğu, hem merkezi bir yer hem bir dđđüm noktası olarak işlev gören küresel kentin; dünya için stratejik önemde maddesel bir ürünün varlığı ve bu ürünlerin organizasyonu ve paketlenmesi işlevleri ile şehirsel ağlara dâhil olan kent olduğu ortaya konulmuştur.

Osmanlı İmparatorluğunun üretim, dağıtım ve denetim üzerindeki tekeli Avrupa dünya sisteminin bir parçası olması ile kırılmıştır. 1826 yılından itibaren tekellerin kaldırılması, loncalar sisteminin giderek küçülmesi ve uluslararası ticaret anlaşmaları ile değişen vergilendirme usulleri liberalizm politikalarının geçerliliğinin sağlanabilmesi için kullanılmıştır. 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı ülkesinde hammadde fiyatları artmış ve yerli üreticinin eldeki hammaddeye kolayca ulaşılabilirliği azalmıştır. Böyle bir ortamda gerçekleştirilen hammadde ihracatı üreticiler için kârlı bir sektör olarak belirmiştir. 1830 – 1870 yılları arasında hammadde fiyatlarındaki artış sonucunda dokuma imalâtı yapılan merkezlerde üretim dış piyasada rekabet gücünü yitirmiş ve kentler büyük oranda hammadde satışına yönelirken azalan oranda iç piyasaya yönelik imalâta devam edilmiştir. 1870’li yıllarda hammadde fiyatlarındaki düşmeye bağlı olarak Kuzey ve Güneydoğu Anadolu dokuma merkezlerinde imalât etkinlikleri canlanmış ve Avrupa malları ile rekabet gücü geliştirerek ithal mamul malların satışları azalmıştır.

Araştırma bulguları ile 1830-1900 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya sistemine belirli ekonomik bölgeler aracılığıyla eklenmiş ve farklı bölgelerde özgül dönüşüm örüntüleri ile sisteme bağlanabilmiş olduğu açıkça desteklenmektedir. Bu çalışma ile özgül dönüşüm örüntülerinin ticaret bağlantı kanalları boyunca dolaşan ve küresel ekonomide aranılan, ekonomik sektörün görece önemli ve stratejik bir maddesel ürünün çevresinde geliştiği gösterilmiştir. Aynı zamanda uzmanlaşılacak temel imalât ürünlerinin üretiminin bölgelere göre farklı gelişme seyirleri izlediği ve bazı bölgelerin Avrupa rekabetine karşı koyacak kararlılık ve fırsatları yaratamadığı, ancak diğer bölgelerin direnmeyi denediği bulunmuştur.

Araştırmanın temel bulgularından bir diğeri; bölgelerarası ticaretin uluslararası ticaretin önüne geçen bir ekonomik etkinlik olduğu, Anadolu’nun Batı bölgesi yerine kuzey ve güney bölgelerinin uzmanlık alanı olarak öne çıktığıdır. Uluslararası ticaret eylemlerinin Batı Anadolu bölgesinde ağırlık kazandığı fikri bu çalışma bulguları ile de desteklenmiştir. Araştırma bulgularına göre Avrupalı ticaret şirketlerinin öncelikli yerleşim eğilimleri kıyı (liman) kentlerinden yana olurken, ikinci sırada Anadolu kervanyolu üzerinde konumlanan ve Tokat, Urfa, Antep gibi kara gümrükleri uygulanan kentler yerine Bursa, Kayseri ve Erzurum gibi kara ticareti kentleri tercih edilmiştir.

19. yüzyıl öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa ve Asya arasındaki ticarete kullanılan en önemli bağlantılar karayolu (kervanyolu) ulaştırma organizasyonunun daha çok hâkim olduğu Nil-Kızıl Deniz koridoru, Suriye-Mezopotamya-Basra Körfezi koridoru ve Ege-Karadeniz-Orta Asya koridorudur. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren imparatorluk toprakları üzerinden geçen eski kara ve deniz ticaret yolları Avrupa ile Hindistan ve Uzakdoğu ticareti arasındaki ana ticaret bağlantısı olmaktan çıkmıştır. Buna rağmen 1830–1860 yılları arasında Trabzon–Tebriz kervanyolu ile 1869 yılından itibaren Kızıldeniz koridoru uzun mesafe taşımada en canlı lojistik bağlantı koridoru olarak yeniden canlanmıştır. 19. yüzyılda kervanyollarına rakip yeni bir ulaştırma teknolojisinin gelişmesine karşın bütünüyle kervanyollarının kullanımından vazgeçilmemiş, nakledilen bütün malların yarısının taşınmasında kervanyoları tercih edilmiştir. Bununla birlikte demiryollarının geçtiği yere ekonomik avantaj sağlaması bölgelere göre farklılık göstermektedir.

Bu araştırmadan çıkarılabilecek en önemli bulgulardan biri; 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı'nın Akdeniz-Avrupa Kent Ağı'nın önemli bir alt sistemini meydana getirdiğidir. Anadolu kentleri İstanbul–İzmir ve Halep'in tanımladığı bütünleşik ekonomik bölge çevresinde gelişmiştir. Bununla birlikte araştırmada; 19. yüzyılda Anadolu Şehirsel Ağı'nın mekânsal organizasyonunda önemli bir değişimin gerçekleştiği ve sistemin önemli kentsel büyüklüklerinin -kervanyollarının tanımladığı kara ticaret kentleri yerine- kıyı/liman kentlerinin artı ürün dolaşım kanalları veya ticaret bağlantıları üzerinde yeralan düğüm noktaları olarak doğduğu kanaati oluşturulmuştur. Sıra-büyüklük dağılımı 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağı'nın en üst kademesinde bir kıyı kenti olarak İzmir'in yer aldığını göstermiştir. Yakın ya da uzak hinterlanda yer alan yerleşmelerin analizi ağda varolan pek çok sayıda orta büyüklükteki kentler arasında Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa'nın öne çıktığını ortaya koymuştur. Kentlerin merkantilist etkinlikleri dokuma imalatı çevresinde gelişmiştir. Dolayısıyla bu etkinliğin devam etmesine bağlı olarak kentlerin ticari performansları farklılaşmıştır.

Araştırma bulgularına göre; 1870'li yıllarda pamuklu dokuma imalatı Antep, Tokat ve Maraş kentinde, ipekli ve pamuklu dokuma imalatı Diyarbakır ve Amasya kentinde

yüzyılın sonunda tekrar canlanırken, Urfa kenti 1890'lardan ve Ankara kenti 1815'li yıllardan itibaren kumaş dokuma imalâtında gerileme sürecine girmiştir. Benzer bir biçimde 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağ'ında Bursa kenti ipekli dokuma imalâtı gerileyen ve yalnızca ihracata dayalı ham ipek üretimi yapılan bir merkezdir.

Araştırmanın en dikkat çekici diğer sonuçları şunlardır: 19. yüzyılın sonunda nüfusa göre sıra-büyükölük dağılımında Bursa ve Urfa kenti yerini korumuş, Kayseri ve Maraş kenti sıralamasını yükseltmiş ve Diyarbakır, Ankara, Tokat, Sivas kentleri gerilemiştir. Kayseri kenti hem merkez bölgesi büyükölüğü hem yerleşik alan büyükölüğü hem de nüfus büyükölüğü bakımından birinci sırada yeralan Bursa kentine yaklaşmıştır. Dolayısıyla merkez büyükölükleri açısından Bursa ve Kayseri kentleri birinci kademededir. Merkez büyükölükleri açısından ikinci kademe Antep, Diyarbakır ve Konya kentleri yer almaktadır. Merkez bölgesinin büyükölüğü bakımından üçüncü kademe yeralan kentler; ekonomik etkinlikleri yükselen Amasya, Tokat ve Maraş kentleri ile ekonomik etkinlikleri gerileyen Sivas, Ankara ve Urfa kentleri olarak iki kategoridedir. 19. yüzyıl Anadolu Şehirsel Ağ'ında önemli nüfus yığılma bölgeleri olan Amasya, Ankara, Antep, Bursa, Diyarbakır, Konya, Maraş, Sivas, Tokat ve Urfa kentleri Kayseri kentinin yakın ya da uzak çevresinde yoğunlaşmaktadır.

Araştırma; Kayserili tüccarların aralarında İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Hollanda, Romanya, İran, Aden ve Mısır'ın yer aldığı uluslararası ticari ilişkiler ağına dâhil olduğunu göstermiştir. 19. yüzyılda İç Anadolu'daki yabancı ticaret evlerinden biri Kayseri'dedir. Yabancı tüccarlar bazen Kayseri'de ikâmet etmiş bazen de ticari ilişkilerde Kayserili tüccarları kendilerine vekil olarak tayin etmiştir. Ayrıca Kayseri'li tüccarlar kendi ticari şirketleri vasıtasıyla Avrupa ülkeleri ile doğrudan ticari etkileşimler kurmuşlardır. Bunun yanı sıra tüccarların İmparatorluğun başka bölgelerinde ticaret amacıyla ikâmet etmeleri ve ticari ortaklıklar geliştirmeleri sayesinde bölgelerarası ticaret ağı oluşmuştur. Araştırma; Kayseri'li tüccarların sahip oldukları girişimcilik ruhu sayesinde uluslararası ticaret ve bölgelerarası ticari bağlantılar ve akışlar içinde yer aldıklarını ve tüccarların risk alma niteliklerinin yüksek olduğunu göstermiştir. Konsolos raporlarında 1845'lerden itibaren Kayseri'nin ticari etkinliklerinin giderek azaldığı ifade edilmesine rağmen, araştırmada -bölgelerarası ticaret etkileşimlerini

açıklayan Osmanlı arşiv kayıtlarına dayalı olarak- sözkonusu ticaret ağının 1865'den itibaren kırıldığı yönünde deliller ortaya konulmuştur.

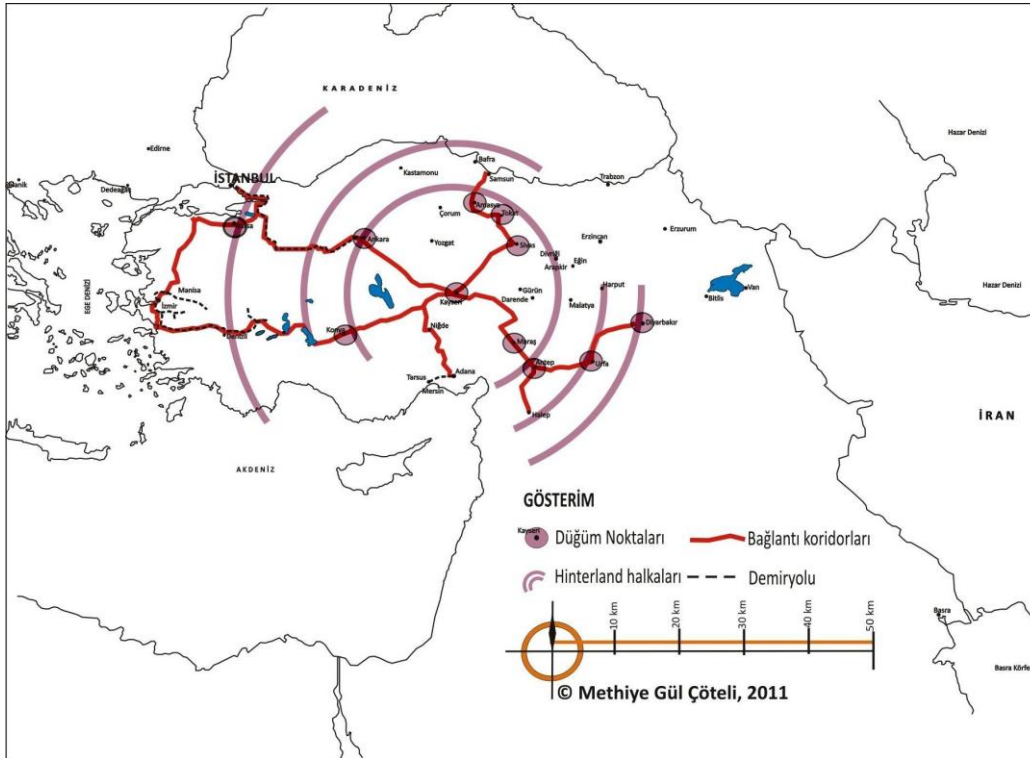
Araştırmada; Kayseri kenti'nin -1860 yılında sentetik boya maddeleri üretilinceye kadar- boya sanayisinin hammaddesi olan ürünler üzerinden tüccarların geliştirmiş olduğu ticari ilişkiler aracılığıyla 19. yüzyıl Avrupa-Akdeniz Kent Ağı'na bağlandığı belirlenmiştir. Kayseri'nin uluslararası ticaret ilişkilerindeki en mühim ticari emtia güherçile, kitre ve cehri bitkisi dir. Bölgelerarası ticaret ilişkilerinde ise ham pamuk ve işlenmiş deri öncelikli sıradadır. Bu çalışmadan çıkarılabilecek açık bulgulardan biri; Kayseri kentinin yünlü ve pamuklu imalâtı bakımından Anadolu'nun öncelikli merkezi statüsünde olmadığıdır. Ancak Kayseri Adana pamuğunun Orta ve Kuzey Anadolu'daki iplik üretim merkezlerine dağıtımında ana bölgedir.

Bu inceleme Kayseri'nin doğu-batı ve kuzey-güney yönde ilerleyen Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan karayolları vasıtasıyla ulaşımın her yönden kolaylıkla sağlanabildiği kritik yollar arasında yeralan bir düğüm noktası olarak öne çıktığını ortaya koymuştur. Kayseri kenti 14.-15. yüzyıllarda ana kervanyolu güzergâhında yeralırken, klâsik dönemde ikinci derecede önemli olan yollar üzerinde kalmıştır. 17.-18. yüzyıl askeri yol şemasında Kayseri kentinin İstanbul-Halep bağlantı koridoruna eklemelendiği görülmektedir. Kayseri 19. yüzyılda ise demiryolu ulaşımının gelişmesi sonucunda Trabzon-Tebriz yolu dışında karayollarının kademelenmesi ve önemi kalmamıştır. Kayseri için kervanyollarının ikincil yol olarak demiryolları yerine limanlara ulaşımı geçerlidir. Araştırmamızın temel bulgularından bir diğeri; Tanzimat dönemi sonrasında yeni teknoloji ile düzenlenmiş bir limandan kaynaklanarak Anadolu içlerindeki hinterlanda uzanan birbirinden kopuk karayolu güzergâhları içinde Kayseri'nin sürekliliği olan şose yollar ile hem Karadeniz hem Akdeniz limanlarına, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu kentlerine ve başkent İstanbul'a bağlanmış olduğudur.

Araştırma bulgularına göre; Kayseri imalât sanayii değerde yüksek olan lüks tüketim mallarının, savunma sanayinin hammaddesi olan stratejik malların ve boya sanayisinin önemli bir hammaddesinin üretimi üzerinde yoğunlaşmıştır. Avrupalı ve Beratlı tüccarlar ile Kayserili tüccarlar arasında kurulan etkileşimde maddesel bir ürünün

varlığı ve bu ürünün organizasyonu işlevleri ile birlikte kent üstü tüccar ağlarına bağlanabilirlik kazanılmıştır.

Araştırmada; Kayseri kenti'nin Selçuklu döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de Doğu seferlerine çıkış noktası ve ordunun toplanma merkezi olarak stratejik bir merkez, askeri bir üs ve lojistik destek birimi olarak işlev gördüğü ortaya konulmuştur. Bunun yanısıra çalışmada; kentin dokuma sanayisinde kullanılan hammadde ve mamul maddeleri için dağıtımın ana bölgesi olarak işlemindeki kritik konumunu yaratan faktörün ticarete kullanılan ulaşım bağlantılarının yerine, lojistik koridorların ve kritik kanalların olduğu gösterilmiştir.



Şekil 6.1 Kayseri kenti yakın çevresinde bağlantı koridorları ve düğüm noktaları

Araştırmanın en çarpıcı bulguları şunlardır: Kayseri kenti yakın ya da uzak çevresindeki bölgelere (Şekil 6.1); uç noktaları Erzurum, Tarsus, İstanbul ve İzmir'e ulaşan önemli miktardaki ticaret eylemlerinin merkezi biçiminde işlev görmektedir. Kayseri hinterlandında yeralan kentler ve kasabalar arasında "aracı kanal"dır. Kayseri kentinin yakın ya da uzak çevre yerleşmeleri ile arasındaki mesafelere bakılmaksızın ticari ilişkiler üzerinden gerçekleşen etkileşimler, lojistik koridorlar ve kritik yollar boyunca

uzanan uzun mesafe ticaret eylemlerinin tanımladığı geniş bir alan tanımlamıştır. Yakın ya da uzak hinterland ile kurulan etkileşimden oluşan bir bağımlılık ve tamamlayıcılık ilişkisi Kayseri kentini geniş bir ağlar kümesi ve akışlar mekânı içine yerleştirmiştir. Sözkonusu bu mekân içinde Kayseri tek başına değil hinterlandında yeralan bir grup kent ile birlikte işlemektedir (işlevini yerine getirmektedir).

Bu araştırmanın bulguları birlikte değerlendirildiğinde; bir kentin içerisinde bulunduğu şehrsel ağdaki işlevsel konumunun işlevsel tamamlayıcılık ilkeleri doğrultusunda kente bağlı veya bağımlı olan diğer yerleşmeler ile birlikte ele alınarak değerlendirilebilmesi sonucu destek bulmaktadır. Bunun yanısıra araştırmanın bulguları; bir şehrsel ağ içerisinde maddi bir ürünün ticaretine dayalı olarak gelişen uzun mesafe ticaret etkinlikleri ile birbirine bağlanan kentlerin alt-bölgesel kent ağlarını ortaya çıkardığını önermektedir. Bu çalışmada ortaya konulan kanıtlar; alt-bölgelerin ekonomik bütünleşmesinin ulaşım sisteminde aracı kanal olarak işlev gören ve geniş bir hinterlanda erişim gücü olan bölgesel ticaret merkezleri tarafından kontrol edildiğini belirtmektedir. Bu nedenle bölgesel ticaret merkezlerinin merkantil aktivitelerinin bir göstergesi olan merkez bölgesinin gelişmiş olduğu görünür.

Bu çalışma ile Anadolu Şehrsel Ağı, hinterland ve Kayseri ile ilgili konularda dikkate değer bazı katkılarda bulunmaktadır. Araştırma Akdeniz-Avrupa kent Ağı bağlamında Anadolu Şehrsel Ağı üzerindeki literatüre ve “kentler kentler sistemi içindeki kentlerdir” anlayışına bir ilâvede bulunur: Anadolu Şehrsel Ağı’nda kentlerin karşılaştırmalı üstünlüklerini ve hiyerarşisini belirlemede ortaya konulan karşılaştırma yöntemi başka şehrsel ağlara uygulanabilir. Deneysel bulgular daha çok liman kentleri ile bağlantılı olarak kullanılan hinterland kavramının anlamını genişletmekle birlikte liman gibi işlevler yüklenen kara kentlerinin yakın ve uzak çevresindeki kentlerle geliştirdiği bağlantılar için kullanılmasını sağlar. Kayseri örnek alanı bir şehrsel ağda yeralan lojistik koridorlar ve kritik yollar arasında kalan bir kentin aracı kanal işlevinin anlaşılmasına yardım eder. Bu çalışma ile Kayseri kentinin merkantil etkinlikleri konusundaki önceki bulgular doğrulanmakta ve kentin merkez bölgesinin gelişimi ve büyüklüğü konusunda yeni bilgiler sunulmaktadır. Bu bilgiler Kayseri merkez bölgesini elen alacak çalışmalara bir temel oluşturarak hizmet edecektir. Araştırmada;

konsolosluk raporlarının “1845 yılına gelindiğinde Kayserili tüccarların imalât ve pazarlama imparatorluğunun çöktüğü” yönündeki ifadeleri doğrulanmazken, bunun 1865 yılından itibaren kırıldığını kanıtlanmıştır.

Gelecekte yapılacak araştırmalar arasında Osmanlı İmparatorluğunun bütünleşik ekonomik bölgeleri dikkate alındığında Selanik ve Edirne’nin önemli kentler arasında yer aldığı Rumeli (Balkanlar) Şehisel Ağı’nın ve Halep ve Bağdad’ın öne çıktığı Ortadoğu Şehinsel Ağı’nın Anadolu Şehinsel Ağı ile karşılaştırılmasını ele alan bir çalışma merak uyandıracaktır. Bütünleşmiş ekonomik bölgelerdeki iç rekabetin, her biri önemli bir dokuma merkezi olan Halep, Antep, Urfa ve Maraş kentlerinin bütünleşmesinin değerlendirilmesi gerekir. Daha geniş bir biçimde bütünleşmiş ekonomik bölgelerde işlevsel tamamlayıcılık ve rekabet edebilirlik faktörleri konusunun gelecek araştırmalarda incelenmesi ilginç olacaktır. Bunun yanısıra Diyarbakır kentinin ağıdaki yükseliş ve çöküş dönemlerinde merkez bölgesinin evrimi araştırılabilir.

KAYNAKLAR

-
- [1] Barkan, Ö. L., (1942). "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler", Vakıflar Dergisi, 2:279-386.
- [2] Barkan, Ö. L., (1949-50). "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler", IFM, 11(1-4):524-569.
- [3] Barkan, Ö. L., (1951-52). "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler", IFM, 13(1-4):56-78.
- [4] Barkan, Ö. L., (1953-54). "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler", IFM, 15(1-4):209-237.
- [5] Barkan, Ö. L., (1962-63). "Şehirlerin Teşekkül ve İnkişafı Tarihi Bakımından Osmanlı İmparatorluğunda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar", IFM, 23(1-2):239-296.
- [6] Barkan, Ö. L., (1966). "Edirne Kassamına Ait Tereke Defterleri (1545 – 1659)", Belgeler, 3(5-6):1-479.
- [7] İnalçık, H., (1960). "Bursa and the Commerce of Levant", JESHO, 3(2):131-47.
- [8] İnalçık, H., (1960). "Bursa XVI. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", Belleten, 24(93):45-99.
- [9] İnalçık, H., (1979). "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", Archeion Pontou, 35:74-110.
- [10] İnalçık, H., (1993). "A Case Study of the Village Microeconomy: Villages in the Bursa Sancak, 1520 – 1593", The Middle East and the Balkans Under the Ottoman Empire Essays on Economy and Society, İlhan Başgöz (edit.). Indiana University Turkish Studies and Turkish Ministry of Culture Joint Series, 9, Bloomington, 161-176.
- [11] Göyünç, N., (1967). "Onaltıncı Yüzyılda Ankara", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 1:71-75.
- [12] Göyünç, N., (1969). XVI. Yüzyılda Mardin Sancağı, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- [13] Faroqhi, S., (1979). Sixteenth Century Periodic Markets in Various Anatolian Sancaks, İçel, Hamid, Karahisar-ı Sahib, Kütahya, Aydın and Menteşe", JESHO, 22 (1):32-80.

- [14] Faroqhi, S., (1987). Men of Modest Substance, the House Owners and House Property in 17th Century Ankara and Kayseri, Cambridge University Press, Cambridge.
- [15] Faroqhi, S., (1994). Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [16] Arıkan, Z., (1988). XV.-XVI. Yüzyıllarda Hamit Sancağı, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- [17] Yediyıldız, B., (1985). Ordu Kazası Sosyal Tarihi (1455-1613). Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- [18] Emecen, F., (1989). XVI. Asırda Manisa Kazası, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [19] Ünal, M. A., (1989). XVI. Yüzyılda Harput Sancağı (1518-1566), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [20] Kurmuş, O., (1974). Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Bilim Yayınları, İstanbul.
- [21] Doğru, H., (1992). XVI. Yüzyılda Eskişehir ve Sultanönü Sancağı, AFA Yayınları, İstanbul.
- [22] Gürbüz, A., (1993). Toprak-Vakıf İlişkileri Çerçevesinde XVI. Yüzyılda Amasya Sancağı, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [23] Ergenç, Ö., (1995). Osmanlı Klasik Dönem Kent Tarihçiliğine Katkı: 16. Yüzyılda Ankara ve Konya, Ankara Enstitüsü Vakfı Yayınları, Ankara.
- [24] Adıyeke, N., (1994). XIX. Yüzyılda Milas'ın Sosyal, Demografik, Ekonomik ve Kültürel Değişimi, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- [25] Adıyeke, N., (2002). "Osmanlı Döneminde İçel'in Merkez Kaymaları, Etki alanı Değişimleri ve Mersin Kentinin Doğuşu", 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası Kolokiyumu, 18-20 Nisan 2002, Mersin Üniversitesi Yayınları, 7, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, 1, Mersin, 81-85.
- [26] Öz, M., (1999). XV.-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [27] Gögebakan, G., (2002). XVI. Yüzyılda Malatya Kazası (1516 – 1560), Malatya Belediyesi Kültür Yayınları, Malatya.
- [28] Karaca, B., (2002). XV. ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı, Fakülte Kitabevi, Isparta.
- [29] Çakar, E., (2003). XVI. Yüzyılda Halep Sancağı, (1516-1566), Fırat Üniversitesi Yayını, Elazığ.
- [30] Gümüşçü, O., (2003). XVI. Yüzyıl Larende (Karaman) Kazasında Yerleşme ve Nüfus, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [31] Gündüz, A., (2003). Osmanlı İdaresinde Musul (1523-1639), Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Elazığ.

- [32] Bayraktar, H., (2004). XIX. Yüzyılda Halep Eyaletinin İktisadi Vaziyeti, Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, 8, Tarih Şubesi Yayınları, 7, Elazığ.
- [33] Bayraktar, H., (2007). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Urfa Sancağı (İdari, Sosyal ve Ekonomik Yapı), Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ.
- [34] Tekeli, İ., (1998). Tarihyazımı Üzerine Düşünmek, Dost Kitabevi, Ankara.
- [35] Jennings, R. C., (1973). "Loans and Credit in Early 17th Century Ottoman Judicial Records: The Sharia Court of Anatolian Kayseri", JESHO, 16:168-216.
- [36] Jennings, R. C., (1975). "Women in Early 17th Century Ottoman Judicial Records: The Sharia Court of Anatolian Kayseri", JESHO, 18/1:53-114.
- [37] Jennings, R. C., (1976). "Urban Population in Anatolia in the Sixteenth Century: A Study of Kayseri, Karaman, Amasya, Trabzon, and Erzurum", IJMES, 7/1:21-57.
- [38] Jennings, R. C., (1978). "Zimmis (Non-Muslims) in Early 17th Century Ottoman Judicial Records: The Sharia Court of Anatolian Kayseri", JESHO, 21/3:225-293.
- [39] Jennings, R. C., (1999). Studies On Ottoman Social History In The Sixteenth And Seventeenth Centuries: Women, Zimmis And Sharia Courts In Kayseri, Cyprus And Trabzon, The Isis Press, İstanbul.
- [40] Ergenç, Ö., (1979). XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa: Yerleşimi, Yönetimi, Ekonomik ve Sosyal Durumu Üzerine Bir Araştırma, Doçentlik Tezi, Ankara.
- [41] Goffman, D., (1985). İzmir as a Commercial Center: The Impact of Western Trade on an Ottoman Port, 1570-1650, Doktora Tezi, University of Chicago, Chicago, Illinois.
- [42] Gerber, H., (1988). Economy and Society in an Otoman City: Bursa 1600-1700, The Hebrew University, Kudüs.
- [43] Ülker, N., (1994). XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri ve Tarihi: Ticaret Tarihi Araştırmaları, Akademi Kitabevi, İzmir.
- [44] Erim, N., (1984). Onsekizinci Yüzyılda Erzurum Gümrüğü, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [45] Erim, N., (1991). "Trade, Traders and the State in Eighteenth Century Erzurum", New Perspectives on Turkey, Ottoman Trade özel sayısı, Hazırlayan: Faroqhi, S., 5-6:123-49.
- [46] İnbaşı, M., (1992). XVI. Yüzyıl Başlarında Kayseri, İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Kayseri.
- [47] Özdemir, R., (1986). XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Ankara (Fiziki, Demografik, İdari ve Sosyal – Ekonomik Yapısı 1785 – 1840). Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 694, Kültür Eserleri Dizisi, 59, Ankara.
- [48] Yılmazçelik, İ., (1995). 19. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır:1790-1840 Fiziki, İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

- [49] Frangakis-Syrett, E., (1998). "Commerce in the Eastern Mediterranean from the Eighteenth to the Early Twentieth Centuries: The City-Port of İzmir and Its Hinterland", *International Journal of Maritime History*, 10(2):125-154.
- [50] Canbakal H., (1999). *Ayıntab at the End of the Seventeenth Century: A Study of Notables and Urban Politics*, Doktora Tezi, Harvard Üniversitesi.
- [51] Çınar, H., (2000). XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Ayıntab Şehrinin Sosyal ve Ekonomik Durumu, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- [52] Özel, O., (1993). *Changes in Settlement Patterns, Population and Society in Rural Anatolia : a Case Study of Amasya (1576-1642)*, University of Manchester: Manchester.
- [53] Özel, O., (2004). "Population Changes In Ottoman Anatolia During The 16th And 17th Centuries: The "Demographic Crisis" Reconsidered", *IJMES*, 36:183–205.
- [54] Çadırcı, M., (1991). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [55] Neumann, C. K., (2002). "Ottoman Provincial Towns From The Eighteenth to the Nineteenth Century", *The Empire In The City Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Hazırlayan: Hanssen, J., Philipp, T. ve Weber, S., Würzburg: Ergon in Kommission, Beirut, 131-144.
- [56] Acun, F., (2002). "A Portrait of the Ottoman Cities" *The Muslim World*, 92(3-4): 255-285.
- [57] Aktüre, S., (1978). 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, O.D.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- [58] Yenen, Z., (1988). *Vakıf Kurumu – İmarat Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [59] Cezar, M., (1985). *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, Milli Eğitim Yayınevi, İstanbul.
- [60] Aru, K. A., (1998). *Türk Kenti*, YEM Yayınları, İstanbul.
- [61] Cerasi, M., (1999). *Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [62] Uysal, M., (2004). *Tarihi Merkezlerde Ticaret Mekânlarının Değişim/Dönüşüm Analiz Yaklaşımı; Konya, Kayseri, Sivas Örneği*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [63] Kuzucular, K., (1994). *Amasya Kenti'nin Fiziksel Yapısı'nın Tarihsel Gelişimi*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [64] Demirel, Ö., (1991). *Sivas Şehir Hayatında Vakıfların Rolü (1700 – 1850)*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [65] Parla, C., (1990). *Türk İslam Şehri Olarak Diyarbakır*, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- [66] Özme, A., (2000). Urfa (Merkez) Hanları, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [67] Eravşar, O., (2004). "Gaziantep Maarif Hanı (Tuz Hanı)", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Konya, 11:647-671.
- [68] Küçükdağ, Y., (2004). "Osmanlı Devrinde Konya Esnafı", Konya Şehri'nin Fizikî ve Sosyo-Ekonomik Yapısı: Makaleler, Selçuklu Belediyesi, Konya, 481-488.
- [69] Ergenç, Ö., (2010). "Osmanlı Şehrinde Çarşı kavramı 'Suk-ı Sultani' Bursa Örneği", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [70] Dostoğlu, N., (2010). "19. yy'da Bursa Çarşısının Fiziksel Değişimi ve Gelişimi", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa. '
- [71] Yavaş, D., (2010). "19.yy'a Kadar Bursa Çarşılarının Mekânsal Gelişimi", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [72] Gündoğdu, H., (2010). "Güney Doğu Anadolu Şehirlerinde Çarşılar", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [73] Karpuz, H., (2010). "Konya ve Akşehir Çarşıları", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [74] Eravşar, O., (2010). "Kayseri Çarşıları", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [75] Ersoy, B., (2010). "Batı Anadolu Şehirlerinde Çarşılar", Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü ve Çarşılar, Hazırlayan: Elbas, A. ve Sevim, S., Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa.
- [76] Faroqhi, S., (2006). Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı, Doğubatı Yayınları, Ankara.
- [77] Tekeli, İ., (1972). "On Institutionalized External Relations of Cities in the Ottoman Empire – A Settlement Models Approach", Etudes Blaquianque, 8/2:46-72.
- [78] Tekeli, İ., (1973). "Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire and Turkish Republic", From Madina To Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City, Hazırlayan: Brown, L. C., The Darwin Press, Princeton, New Jersey, 244-273.
- [79] Toksöz, M., (2000). The Çukurova From Nomadic Life to Commercial Agriculture, 1800 – 1908, Doktora Tezi, Binghamton State University of New York.
- [80] Uçan, L., (2002). Ottoman Kırklareli and Its Hinterland in the 19th Century, Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- [81] İslamoğlu-İnan, H., (1991). Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Köylü, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [82] İslamoğlu-İnan, H., (1994). State and Peasant in the Ottoman Empire: Agrarian Power Relations and Regional Economic Development in Ottoman Anatolia During the Sixteenth Century, E.J. Brill, Leiden.
- [83] Taş, H., (2006). XVI. Yüzyılda Ankara: Ankara'nın Bütüncül Tarihine Katkı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [84] Barkey, K. ve Van Rossem R., (1997). "Networks of Contention: Villages and Regional Struture in the Seventeenth Century Ottoman Empire", AJS, 102(5):1345 – 1382.
- [85] Bölen, F., (1978). Anadolu'da Yerleşme Sisteminin Evrim Analizi ve Çağdaş Mekân Düzenleme Politikalarına Etkilerinin İncelenmesinde Bir Yöntem Denemesi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- [86] Erder L. ve Faroqhi, S., (1980). "The Development of the Anatolian Urban Network During the Sixteenth Century", Journal of the Economic and Social History of the Orient, 23/3:265-303.
- [87] Erder, L., (1976). The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City 1835-1975, Doktora Tezi, Princeton University, Princeton.
- [88] Tekeli, İ. ve Erder, L., (1978). Yerleşme Yapısının Uyum Süreci Olarak İç Göçler, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 26, Ankara.
- [89] Prienne, H., (1925). Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade, Princeton University Press, Princeton N.J.
- [90] Mumford, L., (1961). The City in History: Its Origins, Its Transformation and its Prospects, Harcourt, Brace ve World, New York.
- [91] Barton, B., (1978). "The Creation of Centrality", Annals of the Association of American Geographers, 68: 34-44.
- [92] Vance, J. E., (1970). The Merchant's World: The Geography of Wholesaling, Prentice-Hall Foundations of Economic Geography Series, Englewood Cliffs, N.J.
- [93] Conzen, M. P., (1975). "A Transport Interpretation of the Growth of Urban Regions: an American Example", Journal of Historical Geography, 1:365-81.
- [94] Müller, E. K., (1972). The Development of Urban Settlement in a Newly Settled Region: The Middle Ohio Valley, Doktora Tezi, University of Wisconsin.
- [95] Müller, E. K., (1976). "Selective Urban Growth in the Middle Ohio Valley 1800 – 1860", The Geographical Review, 66:178-99.
- [96] Smith, W. R., (1978). Transport Improvements and Urban Network Evolution: Southern Ontario 1851 – 1921, Doktora Tezi, York University, Toronto.
- [97] Balstad-Miller (1979). City and Hinterland: A Case Study of Urban Growth and Regional Development, Greenwood Press, Westport, Conn.

- [98] Özdoğan, K., (1948). Kayseri Tarihi Kültür Ve Sanat Eserleri, Alimler-Şairler-Sanatkarlar, Erciyes Matbaası, Kayseri.
- [99] Ahmet Nazif, (1987). Kayseri Tarihi, Kayseri Özel İdare ve Kayseri Belediyesi Birliği Yayınları, Kayseri.
- [100] Önsoy, R., (1987). “19. Yüzyıl Sonunda Kayseri’nin İktisadi ve Ticari Durumu”, I. Kayseri Kültür ve Sanat Haftası Konuşmaları ve Tebliğleri (7-13 Nisan 1986), Kayseri Belediyesi ve İl Özel İdaresi Yayınları, 3, Kayseri, 41-43.
- [101] Cömert, H., (1993). Kayseri’de İlk Nüfus Sayımı 1831, Kayseri İl Özel İdaresi Yayınları, Kayseri.
- [102] Cömert, H., (2007). 19. Yüzyılda Kayseri, Mazaka Yayıncılık, Kayseri.
- [103] Hıfzı Nuri, (1995). Kayseri Sancağı 1922/1338, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- [104] Erkiletlioğlu, H., (1996). Osmanlılar Zamanında Kayseri, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri.
- [105] Erkiletlioğlu, H., (1998). Kayseri Yakın Tarihinden Notlar, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- [106] Erkiletlioğlu, H., (2006). Geniş Kayseri Tarihi, Can Matbaası, Kayseri.
- [107] Karpat, K., (1998). “1880’de Kayseri Sancağı’nın Sosyal, Ekonomik Ve İdari Durumu: İngiltere’nin Anadolu Konsolos Yardımcısı Lieutenant Ferdinand Bennet’in Raporu (Ekim 1880)”, Belleten, 56(235): ayrı basım.
- [108] Kocabaşoğlu, U. ve Uluğtekin, M., (1998). Salnamelerde Kayseri: Osmanlı ve Cumhuriyet Döneminin Eski Harfli Yıllıkları, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- [109] Keskin, M., (1998). “1244 – 1277 Tarihli (Kayseri) Müfredat Defterine göre Kayseri ve Tabi Yerleşim Yerlerinde Nüfus Dağılımı (1831 – 1860)”, II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 3, Kayseri, 289-298.
- [110] Keskin, M., (2000). Kayseri Nüfus Müfredat Defteri 1831-1860, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri.
- [111] Keskin, M., (2000). “Vakıf ve Kayseri’de Paşa Vakıfları”, III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-7 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun, R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Kayseri, 315-323.
- [112] Gökhan, İ., (1994). 191 Numaralı Kayseri Şer’iyye Sicili, (H.1236/M.1820-1822), Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [113] Gürler, N., (2001). 212 Numaralı Kayseri Şer’iyye Sicilinin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.

- [114] Kılıç, M., (2002). 197/1 Numaralı Şer'iye Sicili (H.1246-1248/ M.1831/1832) Transkripsiyon ve Değerlendirme, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.
- [115] Şekeroğlu, E., (1999). 183 No'lu Kayseri Şer'iyye Sicil Defteri H.1224-1225/M.1809-1810, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.
- [116] Özırmak, Y., (1992). Tahrir ve Evkaf Defterlerine Göre Kayseri Vakıfları, Kayseri Vakıflar Bölge Müdürlüğü Yayınları, Kayseri.
- [117] Peşter, Z., (2001). Vakfiyelerine göre Kayseri Vakıfları (1500 – 1700), Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [118] Çayırdağ, M., (2000). Kadı Mahmut Vakfı, Kayseri Tarihi Araştırmaları Yayını, Kayseri.
- [119] Çayırdağ, M., (2001). Kayseri Tarihi Araştırmaları, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Kayseri.
- [120] Çayırdağ, M., (2002). Kayseri'de Güpgüpzade Hacı Mustafa Ağa Vakıfları (1806-1814), Mira Ofset, Kayseri.
- [121] Gürzumar, F., (1957). "Kayseri Mahalleleri", Erciyes: Aylık Fikir ve Sanat Dergisi, Nevzat Türkten, Kayseri, 16:11-12.
- [122] Karagöz, M., (1998). "XVI-XVII. yy'larda Kayseri Şehrinin Fiziki Görünümü ve Mahallelerin Durumu", II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 3, Kayseri, 245-257.
- [123] Akok, M., (1976). "Kayseri Şehri, Tarihi İç Kalesi", Türk Arkeoloji Dergisi, 23(1-2):5-38.
- [124] Baş, A., (1996). Kayseri Ticaret Yapıları Üzerine Bir Araştırma, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri.
- [125] Çakıroğlu, N., (1952). Kayseri Evleri, Pulhan Matbaası, İstanbul.
- [126] Gabriel, A., (1931). Monuments Turcs d'Anatolie: Kayseri - Niğde, 1, E. de Boccard, Paris.
- [127] İmamoğlu, V., (1992). Geleneksel Kayseri Evleri, Türkiye Halk Bankası Yayınları, Ankara.
- [128] Kızılkaya, E., (2005). Tarihsel Süreç İçinde Kayseri Ticaret Yapıları Ve Kayseri Kale Çarşısının Değerlendirilmesi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- [129] Öncel, F., (2007). Geleneksel Ticaret Dokusu İçinde Kayseri Hançerli Sultan Vakfı Bedesteninin Koruma Sorunları ve Değerlendirmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- [130] Yeğen, A., (1993). Kayseride Tarihi Eserler, Kayseri Valiliği İl Özel İdaresi Yayınları, 5, Kayseri.

- [131] Çayırdağ, M., (1988). "Kayseri'de Tarihi Binalar", IX. Türk Tarih Kongresi (21-25 Eylül 1981), 2, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, 9, 9a, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [132] Bourne, L. S., (1997). "Polarities of Structure and Change in Urban Systems: a Canadian Example", *Geojournal*, 43(4):339-349.
- [133] Pompili, T., (2006). "Networks Within Cities and Among Cities: A Paradigm for Urban Development and Governance," ERS conference papers ersa06p923, European Regional Science Association, <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/923.pdf>, 18 Temmuz 2008.
- [134] Davies, W. K. D., (1998). "Urban Systems Research Unfulfilled Promises?", *Canadian Journal of Regional Science*, 21:349-356.
- [135] İnalçık H. ve Quataert, D. (1994). *Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, New York.
- [136] Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", *Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Derleyen: İnalçık H. ve Quataert, D., Cambridge University Press, New York, 761-932.
- [137] Deleuze G. ve Guattari F., (1985). "City/State", *Zone*, 1/2:195-99.
- [138] Braudel, F., (1981). *Civilization and Capitalism 15th-18th Century: The Structures of Everyday Life, The Limits of the Possible*, c.I, Harper & Row, New York.
- [139] Jacobs, J., (1969). *The Economy Of Cities*, Random House, New York.
- [140] Harvey, D., (2006). *Sosyal Adalet ve Şehir*, Metis Yayınları, İkinci Basım, İstanbul.
- [141] Amin A. ve Thrift, N., (2002). *Cities:Reimagining the Urban*, Polity Press, Malden, MA.
- [142] Castells, M., (1996). "The Rise of the Network Society", *The Information Age: Economy, Society and Culture The Information Age: Economy, Society and Culture*, Blackwell, Cambridge, MA.
- [143] Smith, R. G., (2003). "Actant Cities", *GaWC Research Bulletin* 117, www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb117.html, (06.12.2008).
- [144] Kostoff, S., (1992). *The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History*, Thomas and Hadson, Londra.
- [145] Knox, P. ve Taylor, P. J., (1995). *World Cities in a World System*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [146] Stanley, B., (2005). "Middle East City Networks and the New Urbanism", *Cities*, 22(3):189-99.
- [147] Smith, M. P., (2001). *Transnational Urbanism*, Blackwell, Oxford.
- [148] Jefferson, M., (1931). "Distribution of the World's City Folks", *The Geographical Review*, 21(3):446-465.

- [149] Khan, Z. T., (1994). Bilaspur, a Study in Urban Geography, Northern Book Centre, New Delhi.
- [150] Chaudhuri, J. R., (2001). An Introduction to Development and Regional Planning, Orient Longman, Hyderabad; London.
- [151] Pons Online Dictionary, Hinterland, <http://en.pons.eu/english-german/hinterland>, 3 Şubat 2010.
- [152] Encyclopædia Britannica Online, Hinterland, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/266517/hinterland>, 3 Şubat 2010.
- [153] Chisholm, G. G., (1908). Handbook of Commercial Geography, Longmans, Green & Co., Londra, <http://www.archive.org/details/handbookcommerc00chisgoog>, 2 Şubat 2010.
- [154] Smailes, A.E., (1947). "The Analysis And Delimitation Of Urban Fields", Geography, 32(4): 151-161.
- [155] Dickinson, R.E., (1964). City and Region, Routledge and K. Paul, London.
- [156] Wittlessey, D., (1937). "Kano: A Sudanese Metropolis". Geographical Review, 27(2): 177-199.
- [157] Allix, A., (1922). "The Geography of Fairs: Illustrated by Old-World Examples". Geographical Review, 1922. 12(4): 532-569.
- [158] van Cleef, E., (1941). "Hinterland and Umland", Geographical Review, 31(2):308-311.
- [159] Green, F.H.W., (1950). Urban Hinterlands in England and Wales: An Analysis of Bus Services. Geographical Journal, 116(1/3): 64-81.
- [160] Taylor, G., (1951). Urban Geography, Methuen, London.
- [161] Singh, U., (1966). Allahabad; a Study in Urban Geography, Varanasi, Banaras Hindu University.
- [162] Spelt, J., (1958). "Towns and Umlands: A Review Article". Economic Geography, 34(4): 362-369.
- [163] Van Cleef, E., (1931). "Trade Centers and Trade Routes" H.L. Hedrick, Columbus, Ohio.
- [164] Ammann, H., (1963). "Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt", Berichte zur Deutschen Landeskunde, 31:290–293.
- [165] Ammann, H., (1970). Die Wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter, Verein f. Geschichte d. Stadt Nürnberg, Edelmann [in Komm.], Nuremberg.
- [166] Irsigler, F., (1983). "Stadt und Umland in der Historischen Forschung: Theorien und Konzepte", Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft: Stadt-Land-Beziehungen in Deutschland und Frankreich 14. – 19. Jahrhundert, Hazırlayan: Bulst, N., Hoock, J. ve Irsigler F., Auenthal, Trier, 13-38.

- [167] Scott T. ve Scribner, B., (1996). "Urban Networks", Germany: A New Social and Economic History 1450–1630, Hazırlayan: Scribner, B., Arnold, London, 1: 113–43.
- [168] Eiden, H. ve Irsigler, F., (2000). Trade, Urban Hinterlands and Market Integration C.1300 – 1600, Hazırlayan: Galloway, J. A., Center for Metropolitan History Working Paper Series, 3, London, 43-57.
- [169] Schulze, H. K., (1985). "Einführung", Städtisches Um- und Hinterland in Vorindustrieller Zeit, Hazırlayan: Schulze, H.K., Böhlau, Cologne.
- [170] Morgan, F. W., (1951). "Observations on the Study of Hinterlands in Europe", Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 42: 366-373.
- [171] Weigend, G. G., (1958). "Some Element in the Study of Port Geography", Geographical Review, 48:192-193.
- [172] Mikolajski, J., (1964). "Polish Seaports, Their Hinterlands and Foreland", Geografia Polonica, 2:221-229.
- [173] Hoyle, B. S., (1967). The Seaports of East Africa: a Geographical Study, East African Publishing House, Nairobi.
- [174] Bird, J.H., (1981). Seaport development in the European Communities, London: Social Science Research Council.
- [175] Hayuth, Y., (1982). "The Port-Urban Interface: An Area in Transition". Area, 14(3): p. 219-224.
- [176] Lee, R., (2007). "Ports: Characteristics of Cities", The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Navies, Great Powers: Portugal-Shipyards, Hazırlayan: Hattendorf, J. B., Oxford University Press, 3:329-339.
- [177] Dyer, C., (2000). Trade, Urban Hinterlands and Market Integration C.1300 – 1600: a Summing up, Hazırlayan: Galloway, J. A., Center for Metropolitan History Working Paper Series, 3, London, 103-109.
- [178] Amoyaw, B. K. B., (1999). The Hinterland Concept and Port Development in Ghana, Yüksek Lisans Tezi, University of Manitoba, Canada.
- [179] von Bertalanffy, L., (1976). General System Theory: Foundations, Development, Applications, geliştirilmiş baskı, George Braziller, New York.
- [180] Simutis, L. J., (1973). Working Within The System: a Review of Systems Approaches in Urban Studies, American Studies, 14 (1):109-20.
- [181] Berry, B., (1964). "Cities as Systems Within Systems of Cities", Papers in Regional Science, 13(1):146-163.
- [182] Dökmeci, V., (2005). Planlamada Sayısal Yöntemler, İTÜ Yayınevi, Başvuru Kaynakları Dizisi, 2, İstanbul.
- [183] Özveren, Y. E., (1990). The Making and Unmaking of an Ottoman Port City: Nineteenth Century Beirut, its Hinterland and The World Economy, Doktora Tezi, State University of New York, Binghamton.

- [184] Barnhouse Walters, P., (1985). "Systems of Cities and Urban Primacy: Problems of Definition and Measurement", *Urbanization in the World-Economy*, Hazırlayan: Timberlake, M., Academic Press, New York, 63-85.
- [185] Özcan, K., (2005). *Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [186] Coffey, W. J., (1998). "Urban Systems Research: an Overview", *Canadian Journal of Regional Science*, 21:327-334.
- [187] Bretagnolle, A., Daudé E. ve Pumain, D., (2006). "From Theory to Modelling: Urban Systems as Complex Systems", *Cybergeo: European Journal of Geography*, 13th European Colloquium on Quantitative and Theoretical Geography, 8-11 Eylül 2003, Lucca, Italy, 8(335):1-26, <http://cybergeo.revues.org/index2420.html>, 18 Ağustos 2009.
- [188] Bourne, L. S., (1998). "Whither Urban Systems? A Commentary on Research Needs and the Marketing of Ideas", *Canadian Journal of Regional Science*, 21:335-39.
- [189] Davies, W. K. D., (1998). "Urban Systems Research Unfulfilled Promises?", (from the 1998 CJRS Conference), *Canadian Journal of Regional Science*, 21:349-356.
- [190] Friedmann, J., (2002). *The Prospect of Cities*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- [191] Pumain, D., (2006). "Alternative Explanations of Hierarchical Differentiation in Urban Systems", *Hierarchy in Natural and Social Sciences*, Hazırlayan: Pumain, D., Springer, Methodos series, 3, 169-222.
- [192] Bretagnolle A. ve Pumain D., (2009). "Simulating Urban Networks through Multiscalar Space-Time Dynamics: Europe and the United States, 17th-20th Centuries", *Urban Studies*, 47(13): 2819-2839.
- [193] Sanders, L., Pumain, D., Mathian, H., Guérin-Pace, F. ve Bura, S., (1997). "SIMPOP, a Multi-Agents System for the Study of Urbanism", *Environment and Planning B*, 24:287-305.
- [194] Pumain D., Bretagnolle A. ve Glisse B., (2006). "Modelling the future of cities", ECCS'06, European Conference of Complex Systems, 25-29 September, University of Oxford, France, <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00145925/en/>, 2 Ağustos 2010.
- [195] Braudel, F., (1977). *Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- [196] Fields, G., (1999). "City Systems, Urban History and Economic Modernity: Urbanization and the Transition from Agrarian to Industrial Society" *Berkeley Planning Journal*, 13:102-128.
- [197] de Vries, J., (1984). *European Urbanization 1500-1800*, Harvard University Press, Cambridge.
- [198] de Vries, J., (1982). *The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600 – 1750*, Cambridge University Press, Cambridge.

- [199] Hohenberg P. M. ve Lees, L. H., (1995). *The Making of Urban Europe 1000-1994*, Harvard University Press, Cambridge.
- [200] Saey, P., (2008). "The Study of Cities: Historical and Structural Approaches", GaWC Research Bulletin 276, www.lboro.ac.uk, (02.11.2008).
- [201] Christaller, W., (1966). *Central Places in Southern Germany*, Prentice – Hall, New Jersey.
- [202] Lösch, A., (1954). *The Economics of Location*, Yale University Press, New Haven.
- [203] Gould, P., (1985). *The Geographer at Work*, Routledge ve Kegan Paul, London.
- [204] Meijers, E. J., (2007a). "From Central Place to Network Model: Theory and Evidence of a Paradigm Change", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98(2):245-259.
- [205] Kılınçaslan, İ., (2002). *Kentleşmenin Ekonomik Yönleri*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- [206] Pumain, D., (1992). "Urban Networks versus Urban Hierarchies?", *Environment and Planning A*, 24:1377–80.
- [207] Camagni, R. P. (1993). "From City Hierarchy to City Network: Reflections About an Emerging Paradigm," *Structure and Change in the Space Economy: Festschrift in Honor of Martin J. Backmann*, Hazırlayan: Lakshmanan, T. R. ve Nijkamp, P., Springer-Verlag, New York, 66–87.
- [208] Batten, D. F., (1995). *Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century*, *Urban Studies*, 32(2):313–327.
- [209] Capello, R., (2000). "The City Network Paradigm: Measuring Urban Network Externalities", *Urban Studies*, 37(11):1925-1945.
- [210] van der Knaap, G.A. (2002). *Stedelijke Bewegingsruimte: over Veranderingen in Stad en Land*, Sdu Uitgevers, Den Haag.
- [211] Taylor, P. J., (2001). "Specification of the World City Network", *Geographical Analysis*, 33(2):181-194.
- [212] Meijers, E., (2005). "Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?", *Urban Studies*, 42(4):765–781.
- [213] Meijers, E. J., (2007b). *Synergy in Polycentric Urban Regions: Complementarity, Organizing Capacity, and Critical Mass*, IOS Press, Haveka, Amsterdam.
- [214] Hague ve Kirk, (2003). *Polycentricity Scoping Study*, Office of the Deputy Prime Minister, London.
- [215] Ullman, E.L., (1956). "The Role of Transportation and the Bases for Interaction", *International Symposium on Man's Role in Changing the Face of the Earth*, Hazırlayan: Thomas, W. L., University of Chicago Press, Chicago.
- [216] Friedmann, J., (1986). *The World City Hypothesis, Development and Change*, 17(1): 69-83.

- [217] Sassen, S., (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
- [218] Sassen, S., (1995). "On Concentration and Centrality in the Global City", *World Cities in a World System*, Hazırlayan: Knox, P. ve Taylor, P. J., Cambridge University Press, Cambridge.
- [219] Van der Laan, L., (1998). "Changing Urban Systems: An Empirical Analysis At Two Spatial Levels", *Regional Studies*, 32(3):235-247.
- [220] Short, J. R., (2004). *Global Metropolitan*, Routledge, London.
- [221] Abu-Lughod, J., (1989). *Before European Hegemony - The World System A. D. 1250-1350*, Oxford University Press, New York.
- [222] Abu-Lughod, J., (1991). *Changing Cities: Urban Sociology*, Harper Collins, New York.
- [223] Abu-Lughod, J., (2004). "Cairo: too Many People, not Enough Land, too Few Resources", *World Cities Beyond the West: Globalization, Development, and Inequality*, Hazırlayan: Gugler, J., Cambridge University Press, Cambridge.
- [224] Algaze, G., (1993). *The Uruk World System: the Dynamics of Expansion of Early Mesopotamian Civilization*, The University of Chicago Press, Chicago.
- [225] Conzen, M. P., (1979). *The Maturing Urban System in the United States, 1840-1910, Geographic Perspectives on America's Past: Readings on the Historical Geography of the United States*, Hazırlayan: Ward, D., Oxford University Press, New York, 253-274.
- [226] El-Babour, M. M., (1980). "Systems of Cities: An Alternative Approach to Medieval Middle Eastern Urbanism," *The Association of American Geographers toplantısında sunulan basılmamış bildiri*, 13-16 Nisan, Louisville, Kentucky.
- [227] El-Babour, M. M., (1981). *Urban Networks in Eastern Abbasid Lands: An Historical Geography of Settlement in Mesopotamia and Persia, Ninth- and Tenth-Century A.D.*, Doktora Tezi, The University of Arizona.
- [228] Lapidus, I., (1967). *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
- [229] Lepetit, B., (1994). *The Pre-Industrial Urban System: France, 1740 – 1840*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [230] Pred, A., (1973). *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*, Harvard University Press, Cambridge.
- [231] Raymond, A., (2002). "Urban Networks and Popular Movements: in Cairo and Aleppo", *Arab Cities in the Ottoman Period: Cairo, Syria and the Maghreb*, Hazırlayan: Raymond, A., Ashgate/Varioum, Burlington.
- [232] Verbruggen, R., (2007). *The World City Network in Europe Between 1250 and 1640: From Christaller to Braudel*, First International Conference of Young Urban Researchers (FICYUrb), ISCTE'de sunulan basılmamış bildiri, 11-12

Haziran 2007, Lisbon,
<http://conferencias.iscte.pt/viewabstract.php?id=138&cf=3>, 6 Eylül 2008.

- [233] Verbruggen, R., (2008). "Globalisation and city Networks in the Late Medieval and Early Modern Europe", Urban History Group Annual Conference "Urban Boundaries and Margins" University of Nottingham http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/uhg/past-conferences/2008/Verbruggen_UHG2008paper.pdf, 7 Eylül 2008.
- [234] Kasaba, R., (1993). Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: 19. Yüzyıl, Belge Yayınları, İstanbul.
- [235] Quataert, D., (2002). Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [236] Goffman, D., (1986). "A Europaen Commercial Network in Seventeenth Century Western Anatolia", American Historical Association toplantısında sunulan basılmamış bildiri, 1986.
- [237] Goffman, D., (2003). "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", Hazırlayan: Eldem, E., Goffman, D. ve Masters, B., Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 88-151.
- [238] Issawi, C., (1969). "Economic Change and Urbanization in The Middle East", Middle Eastern Cities: a Symposium on Ancient, Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism, Hazırlayan: Lapidus, I., University of California Press, California, 102-121.
- [239] Yerasimos, S., (1975). Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Gözlem Yayınları, İstanbul.
- [240] Sencer, M., (1973). Osmanlı Toplum Yapısı, Yöntem Yayınları, İstanbul.
- [241] Jefferson, M., (1939). "The Law of The Primate City", The Geographical Review, 29(2):226-232.
- [242] Smailes, A.E., (1966). The Geography of Towns, Hutchinson University Library, London.
- [243] [Kayseri Şer'iyye Sicili], H.1103/M.1691-1692. KŞS., No.98, 22.
- [244] Weber, A. F., (1965). The Growth of Cities in the Nineteenth Century, Cornell University Press, New York.
- [245] Auerbach, F. (1913). "Das Gesetz der Bevölkerungskonzentration", Petermanns Geographische Mitteilungen, 59:74-76.
- [246] Axtell, R. L. ve R. Florida (2000). Emergent Cities: A Microeconomic Explanation of Zipf's Law, Mimeo, The Brookings Institution.
- [247] Cordoba, J. C. (2000). Zipf's Law: A Case Against Scale Economies, Mimeo, University of Rochester.
- [248] Cowell, F. A. (1995). Measuring Inequality, Prentice Hall, London.

- [249] Gabaix, X. (1999). "Zipf's Law for Cities: An Explanation", Quarterly Journal of Economics, 114:739-767.
- [250] Gabaix, X. ve Ioannides, Y. M., (2002). "The Evolution of City Size Distributions", Derleyen: Henderson, J. V. ve Thisse J. F., Handbook of Regional and Urban Economics, 4, North-Holland Publishing Company, Amsterdam.
- [251] Krugman, P. (1996). "Confronting the Mystery of Urban Hierarchy", Journal of the Japanese and International Economies, 10:399-418.
- [252] Reed, W. J. (2001). "The Pareto, Zipf and Other Power Laws", Economics Letters, 74: 15-19.
- [253] Zipf, G. K. (1949). Human Behaviour and the Principle of Least Effort, Cambridge, Mass., Addison-Wesley Press.
- [254] Fonseca, J. W. (1988). Urban Rank-Size Hierarchy : a Mathematical Interpretation, Michigan Document Services, [Ann Arbor], Michigan.
- [255] Karpas, K., (1978). "Ottoman Population Records and the Census of 1881/82-1893", International Journal of Middle East Studies, 9(3):237-274.
- [256] Karpas, K., (1985). Ottoman Population, 1830-1914, University Of Wisconsin Press, Madison.
- [257] Issawi, C., (1980). The Economic History of Turkey 1800-1914, University of Chicago Press, Chicago.
- [258] Issawi, C., (1982). "The Transformation of the Economic Position of the Millets in the Nineteenth Century", Christians and Jews in the Ottoman Empire: The Functioning of a Plural Society, Hazırlayan: Braude, B. ve Lewis, B., c.I, New York, 261-285.
- [259] Wallerstein, I., (2004). Modern Dünya-Sistemi: Kapitalist Tarım ve 16.Yüzyıl'da Avrupa Dünya Ekonomisinin Kökenleri, Bakış Yayınları, İstanbul.
- [260] Wallerstein, I., (2004). Modern Dünya-Sistemi: Avrupa Dünya Ekonomisinin Pekiştirilmesi ve Merkantilizm, 1600-1750, Bakış Yayınları, İstanbul.
- [261] Gills, B. K. ve Frank, A. G., (2003). "Kümülatif Birikim", Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?, Hazırlayan: Frank, A. G. ve Gills, B. K. İmge Kitabevi, Ankara.
- [262] Wallerstein, I., (2005). Dünya Sistemleri Analizi, Aram Yayınları, İstanbul.
- [263] Frank, A. G. ve Gills, B. K., (2003). Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?, İmge Kitabevi, Ankara.
- [264] Amin, S., (1999). Küreselleşme Çağında Kapitalizm, Sarmal Yayınevi, İstanbul.
- [265] Tural-Cheviron, N., (2006). "Küreselleşme Söylemleri ve İletişimin Mitleştirilmesi", www.ilet.gazi.edu.tr/iletisim/dergi/19/tural-cheviron.pdf, (13.11.2006).
- [266] Harvey, D., (2001). "The Search for Spatial Fix: Hegel, Von Thünen and Marx", Spaces of Capital: Towards a Critical Geography, Routledge, New York, 284-311.

- [267] Marx, K., (1993). Ekonomi-Politiğin Eleştirisine Katkı, Sol Yayınları, Ankara.
- [268] Bergesen, A., (1990). "Turning World-System Theory on its Head", Theory, Culture and Society, 7(2):67-81.
- [269] Frank, A. G., (1998). Re-orient: Global Economy in the Asian Age, University of California Press, Berkeley.
- [270] Gülalp, H., (1986). "Bağımlılık ve Dünya Sistemi Teorileri: Frank ile Wallerstein'in Eleştirisi", Onbirinci Tez Kitap Dizisi, 3:28-48.
- [271] Pieterse, J. N., (1988). "A Critique of World System Theory", International Sociology, 3(3):251-66.
- [272] Wallerstein, I., (1974). The Modern World-System, I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century, c.I, Academic Press, New York/London.
- [273] Wallerstein, I., (1980). The Modern World-System, II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750, c.II, Academic Press, New York.
- [274] Wallerstein, I., (1989). The Modern World-System, III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-System, 1730-1840s, c.III, Academic Press, San Diego.
- [275] Polanyi, K., (1957). The Great Transformation, Beacon Press, Boston.
- [276] Wallerstein, I., (1979). The Capitalist World-Economy, Cambridge University Press, Cambridge.
- [277] Hopkins, T., (1982). "The Study of the Capitalist World-Economy: Some Introductory Considerations", World-System Analysis: Theory and Methodology, Hazırlayan: Hopkins, T., Wallerstein, I., Bach, R., Chase-Dunn C. ve Mukherjee, R., Sage, Beverly Hills - CA, 9-38.
- [278] Köse, A. H. ve Öncü, A., (2003). "İktisadın Piyasası, Kapitalizmin Ekonomisi", İktisadi Kalkınma, Kriz ve İstikrar: Korkut Boratav ve Oktar Türel'e Armağan, Hazırlayan: Köse, A. H., Yeldan, E. ve Şenses, F., İletişim Yayınları, İstanbul.
- [279] Arrighi, G., (2000). Uzun Yirminci Yüzyıl: Para, Güç ve Çağımızın Kökenleri, İmge Kitapevi, Ankara.
- [280] Özhan, T., Dünya Sisteminin Dinamikleri, <http://www.yarindergisi.com>, 4 Aralık 2006.
- [281] Wallerstein, I., Decdeli, H. ve Kasaba, R., (1983). "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci", Toplum ve Bilim, 23:41-54.
- [282] İslamoğlu-İnan, H. ve Faroqhi, S., (1979). "Crop Patterns and Agricultural Production Trends in Sixteenth Century Anatolia", Review, 2(3):401-436.
- [283] İslamoğlu-İnan, H., (1983). "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", Toplum ve Bilim, 23:9-39.

- [284] Çızakça, M., (1985). "Incorporation of the Middle East into the European World-Economy", *Review*, 8(3):353-377.
- [285] Owen, R. ve Pamuk, Ş., (1998). *A History of Middle East Economies in the 20th Century*, I.B. Tauris & Co. Ltd. Publishers, London.
- [286] Owen, R., (1993). *The Middle East in the World Economy: 1800-1914*, I.B. Tauris & Co. Ltd. Publishers, London & New York.
- [287] Kaynak, M., (1984). "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, 5:66-85.
- [288] Mentzel, P., (2000). "Railroads in the Ottoman Empire Imperialism, Capitalism and the Ottoman State", *Arkeoloji ve Sanat*, 22(95):41-45.
- [289] Şen, L., (2001). "Merkez-çevre ilişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğunda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç*, 11:95-124.
- [290] McGowan, B., (1981). *Economic Life in Ottoman Europe: Taxation, Trade and the Struggle for Land 1600-1800*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [291] McGowan, B., (1981). "The Study of Land Tenure and Agriculture in the Ottoman Provinces Within the Context of an Expanding World Economy in the 17th and 18th Centuries" *International Journal of Turkish Studies*, 2(1):57-63.
- [292] Richards, A., (1979). "The Political Economy of Gutswirtschaft: A Comparative Analysis of East Elbian Germany, Egypt and Chile", *Comparative Studies in Society and History*, 21(4):483-518.
- [293] Keyder, Ç., (1998). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Büyük Ölçekli Ticari Tarım Var mıydı?", *Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, Hazırlayan: Keyder Ç. ve Tabak F., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1-15.
- [294] İnalçık, H., (1998). "Çiftliklerin Doğuşu: Devlet, Toprak Sahipleri ve Kiracılar", *Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, Hazırlayan: Keyder Ç. ve Tabak F., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 17-35.
- [295] Veinstein, G., (1984). "Les "çiftlik" de Colonisation dans les steppes du nord de la mer Noire au XVIe sicle", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası (Ömer Lütfü Barkan'a Armağan)*, 41(1-4), 177-210.
- [296] Gramsci, A., (1980). *Selections from the Prison Notebooks*, Hazırlayan: Keyder Ç. ve Tabak F., Hoare Q. ve Smith, G. N., International Publishers, New York, 206-269.
- [297] Richards, A., (1977). "Primitive Accumulation in Egypt, 1798-1882", *Review*, 1(2):3-49.
- [298] Bağış, A. İ., (1983). *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler, Kapitülasyonlar-Beratlı Tüccarlar, Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750 – 1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- [299] Özkaya, Y., (1978). *Osmanlı İmparatorluğunda Âyânlık*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi, Ankara.

- [300] McGowan, B., (1994). "The Age of Ayans, 1699-1812", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Cambridge, 2:658-678.
- [301] Prienne, H., (1937). *Economic and Social History of the Medieval Europe*, Harcourt, Brace and Co., New York.
- [302] Brenner, R., (1976). "Agrarian Class Structures and Economic Development in Pre-Industrial Europe", *Past and Present*, 70: 30-35.
- [303] Brenner, R., (1977). "The Modern World System by Immanuel Wallerstein", *Peasant Studies*, 6:2-42.
- [304] Spufford, P., (1988). *Money and Its Use in Medieval Europe*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [305] Braudel, F., (1993). II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz dünyası, *İmge Kitabevi*, Ankara.
- [306] İnalçık, H., (2008). *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- [307] Barkan, Ö. L., (1970b). "XVI. Asrın İkinci Yarısında Türkiye'de Fiyat Hareketleri", *Belleten*, 34:557-607.
- [308] McCarthy, J., (1975). "The Price Revolution of the Sixteenth Century", *IJMES*, 6(1):3-28.
- [309] Pamuk, Ş., (1999). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [310] İnalçık, H., (1951). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi ve İçtimaî Tarihi Üzerinde Bir Tetkik Münasebetiyle", *Belleten*, 15:629-690.
- [311] Berkes, N., (1975). *Türkiye İktisat Tarihi (100 Soruda)*, c.I, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- [312] Cezar, Y., (1977). "Bir Ayanın Muhallefatı: Havza ve Köprü Kazaları Ayanı Kör İsmailoğlu Hüseyin (Müsadere Olayı ve Terekenin İncelenmesi)", *Belleten*, 41(161):41-78.
- [313] Ortaylı, İ., (2004). "Osmanlı Bürokrasisinin Özelliklerine Karşılaştırmalı Bir Yaklaşım Denemesi", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 19-35.
- [314] Özvar, E., (2003). *Osmanlı Maliyesinde Malikâne Uygulaması*, Kitabevi, İstanbul.
- [315] Kazgan, H., (1995). *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali, Yapı Kredi Yayınları*, İstanbul.
- [316] İnalçık, H., (1980). "Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700", *Archivum Ottomanicum*, 6:283-337.

- [317] Puryear, V. J., (1969). International Economics and Diplomacy in the Near East: a Study of British Commercial Policy in the Levant, 1834-1853, Archon Books, California.
- [318] Gallagher, J. ve Robinson, R., (1953). "The Imperyalism of Free Trade", The Economic History Review, Second Series, 6(1):1-15, <http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/ipe/gallagher.htm>, 16 Mayıs 2009
- [319] Bailey, F. E., (1942). British Policy and the Turkish Reform Movement, A Study in Anglo – Turkish Relations, 1826 – 1853, Harvard University Press, Cambridge.
- [320] Pamuk, Ş., (1987). The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820-1913: Trade, Investment, and Production, Cambridge University Press, Cambridge.
- [321] Shaw, S. J. ve Shaw, E. K., (1977). History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, Reform, Revolution and Republic: The Rise of Modern Turkey, 2, Cambridge University Press, Cambridge.
- [322] Kütükoğlu, M. S., (1969). "Ahidname" Diyanet İslam Ansiklopedisi, İstanbul, 1:536-537.
- [323] İnalçık, H., (1971). "İmtiyazat", Encyclopedia of Islam, II. Baskı, E.J. Brill, Leiden, 3:1179-1189.
- [324] Türkmen, Z., (1995). "Osmanlı Devletinde Kapitülasyonların Uygulanışına Toplu bir Bakış", OTAM, Ankara, 6:325-341, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/1152/13555.pdf>, 9 Nisan 2011.
- [325] Kütükoğlu, M. S., (1976). Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri, 1838-1850, 2, Türk Kültürünü Arastırma Enstitüsü, Ankara.
- [326] Tengirşek, Y. K., (1940). "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti'nin Harici Ticaret Siyaseti", Tanzimat, 1, İstanbul Maarif Matbaası, İstanbul, 289-320.
- [327] Kütükoğlu, M., (1974). Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri, 1580 - 1838, 1, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü, Ankara.
- [328] Geyikdağı, N., (2008). Osmanlı Devletinde Yabancı Sermaye: 1854-1914, Hil Yayın, İstanbul.
- [329] Açba, S., (1995). Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması, 1854-1914, Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Afyon.
- [330] Toprak, Z., (1982). Türkiye'de "Milli İktisat", 1908-1918, Yurt Yayınları, Ankara.
- [331] Davison, R., (1963). Reform in the Ottoman Empire, 1856-1876, Princeton University Press, Princeton.
- [332] Kurdakul, N., (1985). "Ticaret Andlaşmaları", Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, 3:666-67.
- [333] Gills, B. K., (2003). "Dünya Sisteminde Hegemonik Geçişler", Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?, Hazırlayan: Frank A. G., ve Gills, B. K., İmge Kitabevi, Ankara.

- [334] Robinson, F. (Cartographer). (1982). "Map of long-distance trade routes, ca. 1500", Atlas of the Islamic World since 1500, Facts On File, New York, N.Y., <http://www.unc.edu/~cernst/courses/2004/026/001/trade.jpg>, 11 Nisan 2011.
- [335] Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004). "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken, c.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 73, Siyaset Bilimi, 14, İstanbul, 63-122.
- [336] İnalçık, H., (1983). "Arab Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century", *Revue d'Histoire Maghrebine*, 10:247-270.
- [337] Bulliet, R. W., (1975). *The Camel and the Wheel*, Harvard University Press, Cambridge.
- [338] Ortaylı, İ., (2004). "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleleri I, Hazırlayan: Ortaylı, İ., Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 95-108.
- [339] Erdmann, K., (1961). *Das Anatolische Karvansaray des XIII. Jahrhunderts*, I-II, Verlag Gebr. Mann., Berlin.
- [340] Lybyer, A. H., (1915). "The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade", *The English Historical Review*, 30(120):577-588.
- [341] Curtin, P. D., (1984). *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [342] İnalçık, H., (1970). "The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy", *Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day*, Hazırlayan: Cook, M. A., Oxford University Press, London; New York, 207-218.
- [343] Heyd, W., (1975). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [344] Casale, G., (2010). *The Ottoman Age of Exploration*, Oxford University Press, New York.
- [345] McNeill, W., (1987). "The Eccentricity of Wheels or Eurasian Transportation in Historical Perspective", *American Historical Review*, 92(5):1111-1126.
- [346] Steensgaard, N., (1975). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, University of Chicago Press, Chicago.
- [347] İnalçık, H., (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, 1, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- [348] Chaudhuri, K. N., (1978). *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*, Cambridge University Press, Cambridge.
- [349] Goffman, D., (1990). *İzmir and the Levantine World, 1550-1650*, University of Washington Press, Seattle.

- [350] Taeschner, F., (1959). "Die Entwicklung des Wegenetzes und das Verkehres im Turkischen Anatolian", Anadolu Araştırmaları, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1-2:169-193.
- [351] Kasaba, R., (1985). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Çözülmesi ve Dünya Ekonomisi", Yapıt Dergisi, 10:37-50.
- [352] İnalçık, H., (1994). "Bursa and the Silk Trade" An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914, Hazırlayan: İnalçık H. ve Quataert D., 1, Cambridge University Press, Cambridge, 218-255.
- [353] Ma, D., (1996). "The Modern Silk Road: The Global Raw-Silk Market, 1850-1930", Journal of Economic History, 56(2):330-355.
- [354] Issawi, C., (1970). "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: Rise and Decline of a Route", International Journal of Middle East Studies, 1(1):18-27.
- [355] Ma, D., (1999). "The Great Silk Exchange: How the World was Connected and Developed" Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim History Since the 16th Century, Hazırlayan: Flynn, D., Frost L. ve Latham, A.J.H., Routledge Explorations in Economic History, Routledge, New York, 38-70.
- [356] Bediz, D., (1951). "Süveyş Kanalı'nın Önemi", Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, 9(3):328-347.
- [357] Özbaran, S., (1977). "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan yolu: XVI. Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekâbet ve İlişkileri", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, 31:65-146.
- [358] Bozkurt, R., (1966). Osmanlı İmparatorluğunda Yollar, Ulak ve İaşe Menzilleri, Genelkurmay Başkanlığı Harp Dairesi, Ankara.
- [359] Crouzet, F., (2001). A History of the European Economy, 1000-2000, The University Press of Virginia, Charlottesville.
- [360] Onur, A., (1953). Türkiye Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), Kara Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul.
- [361] Güner, K., (2003). Demiryollarının Gelişimi ve Kentleşme Oldusuna Etkisi, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fenbilimleri Enstitüsü.
- [362] Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004). "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nafia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine", Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, c.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 73, Siyaset Bilimi, 14, İstanbul, 123-174.
- [363] Dinçer, C., (1968-71). "Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", Belgeler, 5-8:153-233.
- [364] Berkman, E., (1947). Demiryollar, Demiryol Arabaları-Etüd Ve Güzergah, 1, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, İstanbul.
- [365] Eldem, V., (1970). Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

- [366] Tekeli, İ. ve İlkin, S., (2004). "1908 Tarihli Umur-u Nafia Programının Anlamı Üzerine", Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken, c.3, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 73, Siyaset Bilimi, 14, İstanbul, 175-215.
- [367] Cunningham, A. B., (1983). "The Journal of Christophe Aubin: A Report on the Levant Trade in 1812," Archivum Ottomanicum, 8:5-131.
- [368] Berkes, N., (1975). 100 Soruda Türkiye İktisad Tarihi, 2, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- [369] Blaisdell, D. C., (1966). European Financial Control in the Ottoman Empire: a Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt, AMS Press, New York.
- [370] Feis, H., (1930). Europe: The World's Banker 1870 – 1914, Yale University Press, New Haven.
- [371] Van den Reek, M., (2001). Osmanlı Başkentinde Belçika, İlk Adımlardan Güzel Çağa Kadar: Belçika Sarayının Yüzüncü Yıldönümü, 1900-2000, Belçika Başkonsolosluğu Yayını, İstanbul.
- [372] De Novo, J. A., (1963). American Interests and Policies in the Middle East 1900-1930, The University of Minnesota Press, Minneapolis.
- [373] Kocabaşoğlu, U., (1989). Anadolu'daki Amerika, İmge Yayınları, Ankara.
- [374] Morawits, C., (1902). Les Finances de la Turquie, Guillaumin et Cie, Paris.
- [375] Imbert, (1909). La Rénovation de l'Empire Ottoman: Affaires de Turquie, Perrin, Paris.
- [376] Kazgan, H., Soyak, A. ve Koraltürk, M., (1998). Cumhuriyetin 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz, Koç Allianz Sigorta A.Ş., İstanbul.
- [377] Güçer, L., (1964). XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1075, İktisat Fakültesi Yayınları, 152, İstanbul.
- [378] [Anatolia]. 1920. Great Britain, Foreign Office, Historical Section, H.M. Stationery Off, London (Aktaran: Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914, Hazırlayan: İncik H. ve Quataert, D., Cambridge University Press, New York, 954-55).
- [379] [Report on the condition of Industrial Classes in Turkey], 1870-1871. Accounts and Papers, c.66 (Aktaran: Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914, Hazırlayan: İncik H. ve Quataert, D., Cambridge University Press, New York, 954-55).
- [380] [Diyarbakır Vilayet Salnamesi], H.1321/M.1903, Matbaa-yı Vilâyet, Diyarbakır (Aktaran: Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914, Hazırlayan: İncik H. ve Quataert, D., Cambridge University Press, New York, 952-53)

- [381] Shields, S. D., (1991). "Regional Trade and 19th Century Mosul: Revising the Role of Europe in the Middle East Economy", *International Journal of Middle East Studies*, 23(1):19-37.
- [382] Shields, S. D., (1986). *An Economic History of Nineteenth Century Mosul*, Doktora Tezi, University of Chicago, Chicago (Aktaran Quataert, D., (1994). "The Age of Reforms, 1812-1914", *Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Hazırlayan: İnalcık H. ve Quataert, D., Cambridge University Press, New York, 955).
- [383] Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*.
- [384] Twomey, M. J., (1983). "Employment in Nineteenth Century Indian Textiles", *Explorations in Economic history*, 20(1):37-57.
- [385] [Maliye defteri], H.1238/M.1822. BOA. C. ML. 442, 8, 15. (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 62)
- [386] Urquhart, D., (1833). *Turkey and Its Resources: Its Municipal Organization and Free Trade; The State and Prospects of English Commerce in the East, the New Administration of Greece, Its Revenue and National Possessions*, Saunders and Otley, Londra.
- [387] [Tarsus], 31/12/1845. PRO, FO. 195/253 (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 69).
- [388] [Kayseri], 26/2/1852. PRO, FO. 195/205 (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 69).
- [389] [Nuri Efendi], 22/6/1836. PRO, FO. 78/298 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 77).
- [390] [Trabzon], 11/5/1836. PRO, FO. 78/298 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 152).
- [391] [Trabzon], 8/11/1836. PRO, FO. 78/298 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 152).
- [392] [Erzurum], 1899. PRO, Accounts and Papers, 95, 6241 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 1999: 152).
- [393] [Adana], 1897. PRO, Accounts and Papers, 94, 6016 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 1999: 152).
- [394] [Adana], 1900. PRO, Accounts and Papers, 96, 6353 (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 1999: 152).
- [395] [Adana], 1898. PRO, Accounts and Papers, 94, 6195 (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul*, 1999: 152).

- [396] [Selanik Vilayet Salnamesi], H.1322/M.1904 (Aktaran Quataert, D., 1999, Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 95).
- [397] [Selanik Vilayet Salnamesi], H.1315/M.1897. (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 95).
- [398] [Selanik Vilayet Salnamesi], H.1307/M.1889. (Aktaran Quataert, D., 1999, Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 95).
- [399] [Selanik], 1886. PRO, FO. AS 24. (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 95).
- [400] Hammer-Purgstall, J. von, (1818). Umblick auf einer Reise von Constantinopel nach Brussa und dem Olympos, und von da zurück über Nicäa und Nicomedien, Pesth, Hartleben (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 198)
- [401] İnalçık, H., (1959). “Osmanlılarda Raiyyet Rûsumu” Belleten, 23:575-610.
- [402] İnalçık, H., (1995). “The Çift-Hâne System and Peasant Taxation”, From Empire to Republic: Essays on Ottoman and Turkish Social History, The Isis Press, İstanbul, 61-72.
- [403] Genç, M., (1975). “Osmanlı Maliyesinde Malikâne Sistemi”, Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Metinler/Tartışmalar (8-10 Temmuz 1973), Hazırlayan: Okyar O. ve Nalbantoğlu, Ü., Hacettepe Üniversitesi Yayınları, Ankara, 231-296.
- [404] Güran, T., (2006). “Tanzimat Döneminde Tarım Politikası”, Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu, Hazırlayan: İnalçık H. ve Seyitdanlıoğlu M., Phoenix Yayınevi, Ankara.
- [405] Quataert, D., (2008). Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- [406] İnalçık, H., (1984). “The Emergence of Big Farms, Çiftliks: State, Landlords and Tenants”, Collection Turcica, 3, Contribution á L’Histoire Economique et Sociale de l’Empire Ottoman, Peeters, Leuven, 105-126.
- [407] Erder, L., (1978). “Tarihsel Bakış Açısından Türkiye’nin Demografik ve Mekansal Yapısı”, Yerleşme Yapısının Uyum Süreci Olarak İç Göçler, Hazırlayan: Tekeli, İ. ve Erder, L. Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 26, Ankara.
- [408] Caldwell, J. C., (1976). “Toward a Restatement of Demografic Transition Theory”, Population and Development Review, 2(3/4):321-366.
- [409] Erder, L., (1975), “The Measurement of Preindustrial Population Changes: The Ottoman Empire From 15th to the 17th Century”, Middle Eastern Studies, 11(3):284-301.
- [410] Ataman, B. K., (1992). “Ottoman Demographic History (14th-17th Centuries) Some Considerations”, Journal of the Economic and Social History of the Orient, 35(2): 187-198.
- [411] Barkan, Ö. L. ve Ayverdi, E. H., (1970). İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri: 953 (1546) Tarihli, Baha Matbaası, İstanbul.

- [412] Pamuk, Ş., (1984). Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913): Ticaret, Sermaye ve Üretim İlişkileri, Yurt Yayınevi, Ankara.
- [413] Cook, M. A., (1972). Population Pressure in Rural Anatolia 1450 – 1600, Oxford University Press, London.
- [414] Barkan, Ö. L., (1970). "Fiscal: Research on the Ottoman Fiscal Surveys", Studies in the Economic History of the Middle East, M.A. Cook (edit.), Oxford University Press, London, 163-171.
- [415] Erder L. ve Faroqhi, S., (1979). "Population Rise and Fall in Anatolia 1550-1620", Middle Eastern Studies, 15(3):322-45.
- [416] Faroqhi, S., (1979-80). "Taxation and Urban Activities in Sixteenth Century Anatolia", International Journal of Turkish Studies, 1(1):19-53.
- [417] Barkan, Ö. L., (1943). "XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları", Kanunlar, 1, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul.
- [418] Aktüre, S., ve Şenyapılı, T., (1976). "Safranbolu'da Mekânsal Yapının Gösterdiği Nitelikler ve Koruma Önerilerinin Düşündürdükleri", ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 1(2):65-80.
- [419] Karal, E. Z., (1943). Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı 1831, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara.
- [420] Güler, A., (2000). "Kayseri'de Demografik Durum (1831 – 1914)", III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-7 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun, R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Kayseri, 201-218.
- [421] Karpat, K., (2006). Osmanlıda Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma, İmge Kitabevi, Ankara.
- [422] Mantran, R., (1995). XVI. – XVIII Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu, İmge Kitabevi, Ankara.
- [423] Reyhan, C., (1999-2000). "Taşranın Osmanlı-Türk Siyasal Hayatına Etkisi: Bir Açıklama Modeli" Toplum ve Bilim, 83:267-291.
- [424] Pitcher, D. E., (1999). Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [425] Mcneil, W., (2003). "Önsöz", Dünya Sistemi Beş Yüzyıllık mı, Beş Binyıllık mı?, Hazırlayan: Frank A. G. ve Gills, B. K., İmge Kitabevi, Ankara.
- [426] Karal, E. Z., (1988). Selim III'ün Hat-tı Hümayunları: Nizam-ı Cedit, 1789-1807, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [427] Pamuk, Ş., (2006). "Osmanlı Devletinde İç Borçlanma Kurumlarının Evrimi", Osmanlı Maliyesi, Kurumlar ve Bütçeler, 1, Hazırlayan: Genç M. ve Özvar, E., Osmalı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 27-38.
- [428] Çızakça, M., (1999). İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

- [429] Genç, M., (1987). "A Study of the Feasibility of Using Eighteenth Century Ottoman Financial Records as an Indicator of Economic Activity", *The Ottoman Empire and the World-Economy*, Hazırlayan: İslamoğlu-Inan, H., Cambridge University Press, Cambridge, 345-373.
- [430] Şahiner, A., (1995). *The Sarrafs of Istanbul: Financiers of the Empire*, Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [431] Chase-Dunn, C., Inoue, H., Alvarez, A., Lawrence, K., ve Love, J., (2009). "Synchronous East - West Urban and Empire Upsweeps?", *Social Science History Association Konferansına sunulan bildiri*, 15 Kasım, Long Beach. <http://irows.ucr.edu/papers/irows53/irows53.htm>, IROWS working paper, 53, 6 Aralık 2008.
- [432] Chase-Dunn, C., ve Willard, A., (1993). "Systems of Cities and World-Systems: Settlement Size Hierarchies and Cycles of Political Centralization, 2000 BC-1988AD" *International Studies Association'a sunulan bildiri*, 24-27 Mart, Acapulco. <http://www.irows.ucr.edu/papers/irows5/irows5.htm>, IROWS Working paper, 5, 6 Aralık 2008.
- [433] Wilkinson, D., (1992). "Cities, Civilizations and Oikumenes: I." *Comparative Civilizations Review*, 27:51-87.
- [434] Wilkinson, D., (1993). "Cities, Civilizations and Oikumenes: II" *Comparative Civilizations Review*, 28:41-72.
- [435] Wilkinson, D., (2002). "The Status of the Far Eastern Civilization/World System: Evidence from City Data", *Journal of World-Systems Research*, 8(3): 292-328, <http://irows.ucr.edu/research/citemp/asa01/wilkinson.htm>, 11 Nisan 2011.
- [436] Roberts, A., Genova, J., Love, J., Lawrence, K., Inoue, H., Courtney, E., Elias, E., ve Chase-Dunn, C., (2010). "Semiperipheral Development in the Mediterranean World", IROWS working paper, 59, <http://irows.ucr.edu/papers/irows59/irows59.htm>, 6 Aralık 2008.
- [437] İnalçık, H., (1973). "İstanbul", *Encyclopedia of Islam*, 4, 224-48.
- [438] Barkan, Ö. L., (1951-1953). "Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi", *Türkiyat Mecmuası*, 10:1-27.
- [439] Menke, T., *Map of Osmanisches Reich und Seine Schutzstaaten im XVII'ten Jahrhundert*, *Historischer Atlas des Osmanischen Reiches und des Orients*, Menke, T. Ve Kiepert, R., Reimer, Berlin.
- [440] Çatal, A. C., (2009). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Amasya Şehri'nin Demografik Yapısı ve İskân Siyaseti, Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.
- [441] Özkarcı, M., (1987). *Gaziantep İl Merkezinde Bulunan Hanlar*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- [442] Altınöz, İ., (1999). "Dulkadir Eyaletinin Kuruluşunda Antep Şehri (XVI. Yüzyıl)", *Cumhuriyetin 75. Yılına Armağan*, Hazırlayan: Küçüdağ, Y., Gaziantep Üniversitesi Vakfı Kültür Yayınları, 6, Gaziantep, 89-146.

- [443] Kejanlı, T., (2004). Anadolu'da Kale Kentler ve Koruma Sorunları: Diyarbakır Kale Kenti, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [444] IRCICA, Osmanlı İmparatorluğu Haritası, Historischer Atlas des Osmanischen Reiches und des Orients, Hrt. no: 825, Reimer, Berlin.
- [445] [Report on the condition of Kaissariah], 26/02/1842. PRO, FO 78-29.
- [446] Halaçoğlu, Y., (2002). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), PTT Genel Müdürlüğü, Ankara.
- [447] Bakırer Ö. ve Madran, E., (1984). Tarih İçinde Ankara Eylül 1981 Bildirileri, ODTÜ Yayınları, Ankara.
- [448] Ali Cevat, (1314). "Kayseri", Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügati, 2, Mahmutbey Matbaası, İstanbul.
- [449] Önsoy, R., (1994). "19. Yüzyılda Ankara'nın Sosyal ve Ekonomik Tarihi", Ankara Ankara, Derleyen: Batur, E., Yapı Kredi Yayınları, Ankara, 121-137.
- [450] Baş, A.ve Bozkurt, T., (2003). "Konya Bedesteni", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10:507-529.
- [451] Küçükdağ, Y., (1989). Lâle Devri'nde Konya, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- [452] Baykara, T., (1998). Türkiye Selçukluları Devrinde Konya, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Konya.
- [453] Evliya Çelebi, (1999). Evliya Çelebi Seyahatnamesi, c.3, Hazırlayan: Kahraman S. A. ve Dağlı, Y., Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [454] Ceran, A., (1988). Sultan I. Alâeddin Keykubat Zamanında Konya'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- [455] Arabacı, C., (1999). Geçmişten Günümüze Konya Ticaret Odası 1882 - 1999, Konya Ticaret Odası Eğitim ve Kültür Yayınları, Konya.
- [456] Odabaşı, S., (1998). XX. Yüzyıl Başlarında Konya'nın Görünümü, Konya Valiliği Yayınları, Konya.
- [457] Muşmal, H., (2006). "1640–1650 Yıllarında Konya'da Sosyal ve Ekonomik Hayata Dair Bazı Tespitler", Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 20:201–232.
- [458] Muşmal, H., (2008). "1867 Konya Çarşısı Yangını ve Etkileri Üzerine Bir İnceleme Denemesi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 32(1):97-116.
- [459] Konya Vilayet Salnamesi. H.1286/M.1869-70, Vilayet Matbaası. (Aktaran: Muşmal, 2008. "1867 Konya Çarşısı Yangını ve Etkileri Üzerine Bir İnceleme Denemesi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 32(1):109)
- [460] Sakaoğlu, N., (2007). 20. Yüzyıl Başında Osmanlı Coğrafyası, (1907 – 1908), Deniz Kültür Yayınları, İstanbul.

- [461] Özcan, K., (2007). "Selçuklu Çağında Sivas, Ortaçağda Bir Anadolu Türk Kentinin İşlevsel Kimliği Üzerine Hipotetik Yaklaşımlar", Akademik Araştırmalar Dergisi, 33:100-112.
- [462] Demirel, Ö., (1998). Osmanlı Dönemi Sivas Şehri ve Esnaf Teşkilatı, Sivas Belediyesi Yayınları, Doğan Ofset, Sivas.
- [463] Sönmez, S., (2007). Tahrir Defterlerine Göre XV ve XVI. Yüzyıllarda Sivas Şehir Merkezi, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [464] Demirel, Ö., (2006). Osmanlı Döneminde Sivas Şehri, Makaleler, Sivas Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Sivas.
- [465] Sivas Vilayeti Salnamesi, H.1306/M.1388-89, s.204-205
- [466] Sarıkaya, H., (2008). Temettuat Defterlerine Göre (1844-1845) XIX. Yüzyılın Ortalarında Sivas Kazasının Sosyo- Ekonomik ve Demografik Durumu (18 Mahalle Örneği), Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [467] Sivas Vilayeti Salnamesi, H.1325/M.1907-08, s.359.
- [468] Dölek, D., (2007). Change And Continuity In The Sivas Province, 1908-1918, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Ankara.
- [469] Yavuz, H. A., (1996). 1777-1780 Yılları Arasında Amasya, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- [470] Tuzcu, A., (2007). İlkçağlardan Cumhuriyete Seyahatnamelerde Amasya, Amasya Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri.
- [471] Kuzucular, K., (1996). "Amasya Kentinin 16.-19. Yüzyıllar Arasında Fiziksel Yapısının Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre İrdelenmesi", Doğan Kuban'a Armağan Kitabı, Hazırlayan: Ahunbay, Z., Mazlum, D. ve Eyüpgiller, K., Eren Yayınları, İstanbul.
- [472] Er, F., (2009). XV. – XVI. Yüzyılda Amasya, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [473] Mustafa Vazih, El Belâbilu'r Râsiyye fi Riyazî Mesâilî'l Amasiyye, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, No.2574/11b-25a (Aktaran: Er, F., 2009. XV. – XVI. Yüzyılda Amasya, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 48).
- [474] Sivas Vilayeti Salnamesi, H.1308/M.1890-91, s.212.
- [475] [Erzurum], (15/2/1840). PRO, FO. 195/112 (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 110-111).
- [476] [Trabzon], 12/3/1893. PRO, Accounts and Papers, 97, 5581 (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 174).

- [477] [Trabzon], 1892. PRO, Accounts and Papers, 84, 1059 (Aktaran Quataert, D., (1999). Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim Yayınları, İstanbul, 179).
- [478] Cinlioğlu, H. T., (1973). Osmanlılar Zamanında Tokat, c.4, Barış Matbaası Tokat.
- [479] Sivas Vilayeti Salnamesi, H.1304 – 1305, s.221.
- [480] Genç, M., (1987). “17.-19. Yüzyıllarda Sanayi ve ticaret Merkezi Olarak Tokat”, Türk Tarihinde ve Kültüründe Tokat Sempozyumu, (2-6 Temmuz 1986), Gelişim Matbaası, Ankara.
- [481] Cuinet, V., (1890-92). La Turquie d'Asie Géographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineure, E. Leroux, Paris.
- [482] Eroğlu, C., Babuçoğlu, M. ve Köçer, M., (2007). Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Halep, Global Strateji Enstitüsü, Ankara.
- [483] Ali, C., (1895). Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügatı (1313 /1895). c.1, Mahmudbey Matbaası, Dersaadet.
- [484] Chambre de Commerce Française de, C., (30/3/1904). Lettre de Marache, Revue commerciale du Levant : Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Constantinople., 31/5/1904.
- [485] Küçükdağ, Y., (1999). Cumhuriyetin 75. Yılına Armağan Gaziantep, Gaziantep Üniversitesi Vakfı Kültür Yayınları, Gaziantep.
- [486] [Gaziantep'de Kültür Yolu Üzerindeki Hanlar ve Çarşı], 2010. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu'na sunulan poster, Bursa.
- [487] Fukasawa, K., (1987). Toilerie et Commerce du Levant : d'Alep à Marseille, Editions du Centre national de la recherche scientifique, Diffusion Presses du CNRS, Paris.
- [488] Halep Vilayet Salnamesi. (1303/M.1885-86). 173-212, Vilayet Matbaası.
- [489] Tekeli, İ., (1999). “Bursa'nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi”, Osmanlı Devletinin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi Uluslararası Kongresi (6-8 Mayıs 1999), Mimarlar Odası Bursa Şubesi, Bursa, 7-30.
- [490] Yenen, Z., (2010). “Kurumsal ve Ekonomik Yapılanma Koşutunda Bursa Ticaret Merkezinin Fizik Mekanının Oluşumu”, Çarşının Öyküsü Bursa, Hazırlayan: Dostoğlu, N., Gürsaka, N., Öcalan, H. B. ve Elbas, A., Bursa Belediyesi Bursa Araştırmaları Merkezi Yayını, İstanbul.
- [491] Bağbancı, Ö., (2008). “Formation of the Historical Centre in Bursa, the First Capital of Ottoman Empire”, World Applied Sciences Journal, IDOSI Publication, 4(3):343-348.
- [492] Yıldırım, O., (2006). “Ottoman Guilds (1600-1826): a Survey”, The Return of Guilds (5-7 October 2006), Utrecht University, Utrecht, <http://www.iisg.nl/hpw/papers/guilds-yildirim.pdf>, 6 Aralık 2007.

- [493] Kaygalak, S., (2008). Kapitalizmin Taşrası 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [494] Dalsar, F., (1960). Bursa'da İpekçilik: Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde, Sermet Matbaası, İstanbul.
- [495] İpşirli, M., (2002). "Kayseri", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 25, Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 96-101.
- [496] Ünal, M. A., (1999). "Osmanlı Merkezi Otorite ve Taşra Teşkilatı", Osmanlı, c.6, Yeni Türkiye Yayınları Ankara, 111-122.
- [497] Kiepert, R., (1911). Kaisarije, Reimer, Berlin.
- [498] Durand, A.-J., (1900). Empire Ottoman Turquie d'Europe. Turquie d'Asie Carte Administrative, économique et Consulaire, Garnier frères, Paris.
- [499] Baykara, T., (1988). Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş, 1, Anadolu'nun İdari Taksimatı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 7/A, Ankara.
- [500] Güler, Y., (2007). Ankara Vilayetinde İdari Yapının, Yöredeki Sosyo-Ekonomik Yapıya Olan Etkileri (1880 – 1919), Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- [501] Kayseri Sancağı Haritası, (1910). BOA., hrt. 00496_00001, İstanbul.
- [502] Akdağ, M., (1979). Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [503] Özkaya, Y., (1978). "18. Yüzyılın İlk Yarısında Yerli Ailelerin Âyânlıkları ele Geçirışleri ve Büyük Hanedanlıkların Kuruluşu", Belleten, 168:667-723.
- [504] Ali, C., (1896). Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügatı (1314/1896), c.2, Mahmudbey Matbaası, Dersaadet.
- [505] Mordtmann, A. D. ve Babinger, F., (1925). Anatolien: Skizzen und Reisebriefe aus Kleinasien 1850 – 1859, Orientbuchhandlung H. Lafaie, Hannover.
- [506] [Kayseri Şer'iyye Sicili], H.1236/M.1820-1822. KŞS., No.191 (Aktaran Gökhan, İ., (1994). 191 Numaralı Kayseri Şer'iyye Sicili, H.1236/M.1820-1822, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri).
- [507] Bayrak, Ş., (2003). "18.-19. Yüzyılda Kayseri'nin Ticari Hinterlandı", IV. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (10-11 Nisan 2003), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 6, Kayseri, 73-81.
- [508] [Sadaret Mektubi], 15 Safer 1261 / 23 Şubat 1843. BOA. A.MKT. No.22-51.
- [509] [Ecnebiye Belgeleri], 6 Şevval 1257 / 21 Kasım 1841. BOA. A.DVN.DVE. No.4-4.
- [510] [Hariciye Nezareti], 11 Cemaziyelahir 1260 / 28 Haziran 1844. BOA. HR.MKT. No.5-8.
- [511] [Hariciye Nezareti], 18 Cemaziyelevvel 1276 / 13 Aralık 1859. BOA. HR.MKT. No.318-22.

- [512] [Hariciye Nezareti], 19 Rebiulahir 1276 / 15 Kasım 1859. BOA. HR.MKT. No.313-84.
- [513] [Sadaret Mektubi], 2 Rebiulahir 1265 / 25 Şubat 1849. BOA. A.MKT. No.177-37.
- [514] [Hariciye Nezareti], 19 Zilkade 1265 / 6 Ekim 1849. BOA. HR.MKT. No.27-73.
- [515] [Ecnebiye Belgeleri], 29 Zilhicce 1260 / 9 Ocak 1845. BOA. A.DVN.DVE. No.1A-68.
- [516] [Hariciye Nezareti], 21 Recep 1273 / 17 Mart 1857. BOA. HR.MKT. No.182-17.
- [517] [Hariciye Nezareti], 18 Şevval 1271 / 4 Temmuz 1855. BOA. HR.MKT. No.111-56.
- [518] [Hariciye Nezareti], 22 Şevval 1266/31 Ağustos 1850. BOA. HR.MKT. No.36-23.
- [519] Tuzcu, A., (2000). "19. Yüzyılın Başlarından 20. Yüzyılın İlk Çeyreğine Seyyahların Gözüyle ve Konsolosluk Raporlarında Kayseri'nin İktisadi Yapısı", III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-7 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun, R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Kayseri, 525-552.
- [520] [Ankara], 8/5/1896. PRO, FO. No.1739, Konsolos Richards.
- [521] [Cevdet Askeriye], 25 Recep 1222/28 Eylül 1807. BOA. C.AS. No.94-4309.
- [522] Karakaş, M., (2000). "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Kayseri Mukataaları", III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-7 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun, R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Kayseri, 253-268.
- [523] [Cevdet Askeriye], 14 Rebiülevvel 1219/23 Haziran 1804. BOA. C.AS. No.29-1322.
- [524] [Adana], 16/04/1903. PRO. FO. 2970, Konsolos Massy.
- [525] Kocabaşoğlu, U., (1996). Kayseri Sancağı Hakkında Teğmen Bennet Tarafından Hazırlanan Genel Rapor (1880), Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Kayseri.
- [526] Annuaire Oriental du Commerce de l'industrie, de l'administration et de la Magistrature, (1906).
- [527] United States Bureau of Foreign Commerce Dept. of State, (1897). Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the years 1895 and 1896, 2, Government print office, Washington, D.C.
- [528] [Trade and Commerce of Trabizond], 1904. PRO. FO. 117-390..
- [529] Clay, C., (1994). "The Origins of Modern Banking in the Levant: The Branch Network of the Imperial Ottoman Bank, 1890-1914", JMES, 26(4):589-614.
- [530] [Kayseri Şer'iyye Sicili], H.1103/M.1691-1692. KŞS., No.98 (Aktaran: Faroqhi, S., (1994), Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 360).
- [531] [Vilayet Yazışmaları], 20 Cemaziyelahir 1276/14 Ocak 1860. BOA. A.MKT.UM. No.390-28.

- [532] [Hariciye Nezareti], 05 Zilhicce 1271/19 Agustos 1855. BOA. HR.MKT. No.117-28.
- [533] [Hariciye Nezareti], 24 Recep 1271/12 Nisan 1855. BOA. HR.MKT. No.105-75.
- [534] [Hariciye Nezareti], 27 Zilhicce 1263/6 Aralık 1847. BOA. HR.MKT. No.18-81.
- [535] [Hariciye Nezareti], 02 Zilkade 1273/24 Haziran 1857. BOA. HR.MKT. No.195-34.
- [536] [Deavi Yazışmaları], 13 Cemaziyelevvel 1273/9 Ocak 1857. BOA. A.MKT.DV. No.104-22.
- [537] [Deavi Yazışmaları], 21 Cemaziyelahir 1276/15 Ocak 1860. BOA. A.MKT.DV. No.150-58.
- [538] [Deavi Yazışmaları], 02 Zilhicce 1272/4 Agustos 1856. BOA. A.MKT.DV. No.96-11.
- [539] [Riyaset Belgeleri], 23 Cemaziyelahir 1282/13 Kasım 1865. BOA. MVL. No.483-50.
- [540] [Vilayet Yazışmaları], 23 Zilhicce 1278/21 Haziran 1862. BOA. A. MKT.UM. No.573-56.
- [541] [Riyaset Belgeleri], 25 Cemaziyelahir 1280/7 Aralık 1863. BOA. MVL. No.431-104.
- [542] [Vilayet Yazışmaları], 18 Şevval 1256/13 Aralık 1840. BOA. A.MKT.UM. No.240-48.
- [543] [Deavi Yazışmaları], 7 Recep 1276/30 Ocak 1860. BOA. A.MKT.DV. No.151-64.
- [544] [Deavi Yazışmaları], 22 Ramazan 1277/3 Nisan 1861. BOA. A.MKT.DV. No.186-39.
- [545] [Deavi Yazışmaları], 17 Şevval 1276/8 Mayıs 1860. BOA. A.MKT.DV. No.157-44.
- [546] [Hariciye Nezareti], 29 Rebiülevvel 1268/22 Ocak 1852. BOA. HR.MKT. No.42-35.
- [547] [Deavi Yazışmaları], 8 Recep 1274/22 Şubat 1858. BOA. A.MKT.DV. No.124-11.
- [548] [Hariciye Nezareti], 11 Safer 1270/13 Kasım 1853. BOA. HR.MKT. No.66-79.
- [549] [Vilayet Yazışmaları], 22 Cemaziyelevvel 1271/10 Şubat 1855. BOA. A.MKT.UM. No.203-97.
- [550] [Vilayet Yazışmaları], 6 Muharrem 1269/20 Ekim 1852. BOA. A.MKT.UM. No.110-57.
- [551] [Vilayet Yazışmaları], 18 Şevval 1275/21 Mayıs 1859. BOA. A.MKT.UM. No.350-21.
- [552] [Deavi Yazışmaları], 14 Safer 1276/12 Eylül 1859. BOA. A.MKT.DV. No.162-96.
- [553] [Deavi Yazışmaları], 14 Şaban 1276/7 Mart 1860. BOA. A.MKT.DV. No.155-3.
- [554] [Nezaret], 15 Şevval 1278/15 Nisan 1862. BOA. A.MKT. NZD. No.412-36.
- [555] [Sadaret Mektubi], 1271/1854-1855. BOA. A.MKT. No.14-35.

- [556] [Sadaret Mektubi], 03 Cemaziyelahir 1260/20 Haziran 1844. BOA. A.MKT. No.13-28.
- [557] [Hariciye Nezareti], 06 Ramazan 1272/11 Mayıs 1856. BOA. HR.MKT. No.145-67.
- [558] [Hariciye Nezareti], 20 Recep 1270/18 Nisan 1854. BOA. HR.MKT., No.74-79.
- [559] [Hariciye Nezareti], 25 Cemaziyelahir 1260/12 Temmuz 1844. BOA. HR.MKT., No.5-40.
- [560] [Hariciye Nezareti], 27 Rebiülevvel 1271/18 Aralık 1854. BOA. HR.MKT., No.96-11.
- [561] [Vilayet Yazışmaları], 12 Zilkade 1276/1 Haziran 1860. BOA. A.MKT.UM., No.408-23.
- [562] [Sadaret Divan], 12 Zilkade 1276/1 Haziran 1860. BOA. A.DVN., No.152-87.
- [563] [Vilayet Yazışmaları], 20 Şaban 1276/13 Mart 1860. BOA. A.MKT.UM., No.400-15.
- [564] Öztürk, S., (2000). "Kayseri ve Çevresinin Sosyo-Ekonomik Tarihi İçin Önemli Bir Kaynak: Karaman Ahkam Defterleri", III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-7 Nisan 2000), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun, R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 4, Kayseri, 401-414.
- [565] [Vilayet Yazışmaları], 04 Muharrem 1276/3 Ağustos 1859. BOA. A.MKT.UM., No.358- 819.
- [566] [Sadaret Divan], 07 Zilkade 1276/27 Mayıs 1860. BOA. A.DVN., No.152- 66.
- [567] [Mühimme], 10 Cemaziyelevvel 1266/24 Mart 1850. BOA. A.MKT.MHM., No.754-14.
- [568] [Mühimme], 11 Cemaziyelahir 1271/1 Mart 1855. BOA. A.MKT.MHM., No.66-33.
- [569] [Hariciye Nezareti], 27 Safer 1270/29 Kasım 1853. BOA. HR.MKT., No.67-74.
- [570] [Deavi Yazışmaları], 5 Ramazan 1277/17 Mart 1861. BOA. A.MKT.DV., No.185-43.
- [571] [Sadaret Mektubi], 08 Cemaziyelevvel 1277/22 Kasım 1860. BOA. A.MKT., No.176-8.
- [572] Chambre de commerce française de, C., Lettre de Marache. Revue commerciale du Levant : Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Constantinople., 14/2/1902.
- [573] Chambre de commerce française de, C., Lettre de Marache. Revue commerciale du Levant : Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Constantinople., 20/8/1907.

- [574] MacGregor, J., (1844). *Commercial Statistics*, c.3 Londra (Aktaran Quataert, D., (1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, İletişim Yayınları, İstanbul, 57).
- [575] [Sivas], 1899. *Rapports Commerciale des Agents Diplomatiques et Consulaires de France*, Reel 33, no.49 (Aktaran Quataert, D., 1999, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, İletişim Yayınları, İstanbul, 57).
- [576] Warburg, O., (1918). “Die Landwirtschaft der Türkei”, *Das Türkische Reich*, Derleyen: Hellauer, J., Böker, G., Junge, R. ve Krahmann, M., E.S. Mittler und Sohn, Berlin (Aktaran: Quataert, D., (2008). *Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul).
- [577] [Sadaret Mektubi], 9 Safer 1262/6 Şubat 1846. BOA. A.MKT., No.35-50.
- [578] [Sadaret Mektubi], 23 Cemaziyelevvel 1262/19 Mayıs 1846. BOA. A.MKT., No.42-44.
- [579] [Riyaset Belgeleri], 5 Cemaziyelahir 1281/5 Kasım 1864. BOA. MVL., No.452-43.
- [580] Özyüksel, M., (1988). *Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul.
- [581] Ortaylı, İ., (2004). “19. Yüzyıl Ankara’sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 109-120.
- [582] Bayraktaroğlu, S., (1995). *Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey*, Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [583] Quataert, D., (1977). “Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of İstanbul, 1890-1908”, *Business History Review*, 51(2):139-160.
- [584] Erkanî Umumiye Dairesi, (1893). *Türkiye Mesafeler Haritası*. Dairei Meskure Matbaası.
- [585] Gabriel, A., (2009). “Hazırlayanın Önsözü”, *Kayseri Türk Anıtları*, F. Yaman, (haz.), Kayseri Enstitüsü Yayınları, Kayseri.
- [586] Kayseri Şehri Haritası, in *Kayseri Türk Anıtları*, F. Yaman, Editor. 1912, Kayseri Enstitüsü Yayınları: Kayseri.
- [587] Eravşar, O., (2000a). “Kayseri’nin Eski Bir Haritası”, *Sanatsal Mozaik*, 48–54.
- [588] Eravşar, O., (2000). *Seyahatnamelerde Kayseri*, Kayseri Ticaret Odası Yayınları, Dergah Ofset, Kayseri.
- [589] Akbayan, N. ve Sakaoğlu, N., (2000). *Osmanlı’da Zenaatten Sanata Esnaf ve Zenaatkârlar*, 1, Körfezbank, İstanbul.
- [590] Raymond, A., (1995). *Osmanlı Dönemi Arap Kentleri*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [591] Göçer, O., (1984). *Şehirlerde Ticaret Alanları*, İTÜ Matbaası, İstanbul.

- [592] Kreiser, K., (1979). "Bedesten – Bauten im Osmanischen Reich", Istanbuler Mitteilungen, Tübingen, 29(1):367-400.
- [593] Say-Özer, Y., (1996). Ticaret Mekânlarının Oluşum ve Gelişim İlkelerinin İncelenerek Tipolojik Açıdan Sınıflandırılması, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [594] Tongur, H., (1940). "Türk Şehirlerinde Bedesten ve Hanlar", Belediyeler Dergisi, Belediye Bankası Yayını, Ankara, 58:17-23.
- [595] Turan, O., (1946). "Selçuklu Kervansarayları", Belleten, 39:475-476.
- [596] Gülenaz, S., (2000). İstanbul'da 19. Yüzyılda Osmanlı Ticaret Hanları, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [597] Özdeş, G., (1998), Türk Çarşıları, Tepe Yayınları, Ankara.
- [598] Tankut, G., (1973). "Osmanlı Şehrinde Ticari Fonksiyonların Mekânsal Dağılımı", VII. Türk Tarih Kongresi, (25–29 Eylül 1970), Ankara Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- [599] Ergin, O. N., (1939). Türk Şehirlerinde İmaret Sistemi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.
- [600] Kuban, D., (1968). "Anadolu Türk Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler", Vakıflar Dergisi, 7:53-73.
- [601] Bildik, S., (1998). Değişen Alışveriş Alışkanlıkları ve Kapalı Çarşı, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- [602] Kessler, G., (1935). "Şehrin Tarihi ve Sosyal Fonksiyonu", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1(4):524-534.
- [603] Doğru, H., (1995). XVIII. Yüzyıla Kadar Osmanlı Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Görüntüsü, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.
- [604] Tongur, H., (1939). Türk Şehirlerinde Pazar ve Panayırlar, Belediyeler Dergisi, Belediye Bankası Yayını, Ankara, 54:26-29.
- [605] İbn-i Bibi, (1996). El-Evamirü'l-Ala'ıye Fi'l-Umuri'l-Alaiye, Kültür Bakanlığı Milli Kütüphane Basımevi, Ankara.
- [606] Turan, O., (1971). Selçuklular Zamanında Türkiye, Turan Neşriyat Yurdu Matbaası, İstanbul.
- [607] Sümer, F., (1985). Yabanlu Pazarı, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul.
- [608] Güler, A., (1998). "Alaaddin Keykubad (1220-1237) Zamanında Kayseri Şehrinin Stratejik Önemi", II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 2000), Hazırlayan: Halaçoğlu, Y., (1991). 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [609] Kaymaz, N., (1967). "Anadolu Selçuklularının İnhitatında İdari Mekanizmasının Rolü II", Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, 2(2-3):23-61.

- [610] Taneri, A., (1966). "Müsameretü'l-Ahbar'ın Türkiye Selçuklu Devlet Teşkilatı Bakımından Değeri", Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, 4(6-7): 127-171.
- [611] Tanyeli, U., (1987). Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11. – 15. yy), Doktora Tezi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- [612] Kadı İbnü Abdüzzahir, (1969). Menakıb-ı Şeyh Evhadüddün-i Kirmani, Nşr. B. Fruzanfer, Tahran.
- [613] Turan, O., (1948). "Selçuk Devri Vakfiyeleri III. Celaleddin Karatay Vakıfları ve Vakfiyeleri", Belleten, 12(45): 17-171.
- [614] Eravşar, O., (1998). Ortaçağda Kayseri Kent Dokusunun Gelişimi, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- [615] Akşit, A., (1996). Türkiye Selçukluları Döneminde Kayseri, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [616] Bayram, M., (1993). Şeyh Evhadü'd-din Hamid El-Kirmani ve Evhadiyye Tarikatı, Ömer Faruk Bayram, Konya.
- [617] Evliya Çelebi, (1970). Seyahatname, c.5, Üç Dal Neşriyat, İstanbul.
- [618] Çayırdağ, M., (2006). "Kayseri Kapalı Çarşısı", Türk Dünyası Araştırmaları, İstanbul.
- [619] Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eski Bedesten, 01/01/1971. K.V.K. Kurulu Envanter No.38. Kayseri.
- [620] Uzunçarşılı, İ. H., (1984). Anadolu Beylikler, Akkoyunlu ve Karakoyunlu Devletleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- [621] İnbaşı, M., (2000). "XVI. Yüzyılda Kayseri'nin İktisadi Yapısı ve Esnaf Teşkilatı", I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996), Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 1, Kayseri, 129-138.
- [622] Ebu Abdullah Muhammed İbn-i Batuta Tancî, (2004). İbn-i Batûta Seyahatnâmesi I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [623] Ahmet bin Abdürrahman Vakfı, VGMA, 608/1 numaralı defter, s.111, sıra 132.
- [624] Çayırdağ, M., (1981). "Kayseri'de Kitabelerinden XV. ve XVI. Yüzyıllarda Yapıldığı Anlaşılan İlk Osmanlı Yapıları", Vakıflar Dergisi, Ankara, 13:531-578..
- [625] Mustafa Bey İbn-i Abdülhayy Vakfı, VGMA, 584 numaralı defter, s.150, sıra 76.
- [626] Kadı Hacı Bedrüddin Mahmud ibni Süleyman Vakfı, VGMA, 582 numaralı defter, s.24, sıra 12.
- [627] Pir Mehmed Paşa İbni Mehmed Cemalüddini Aksarayî Vakfı, VGMA, 747 numaralı defter, s.178, sıra 151.
- [628] Pir Mehmed Paşa İbni Mehmed Cemalüddini Aksarayî Vakfı, VGMA, 779 numaralı defter, s.331, sıra 5.

- [629] Bamyacı zade İbrahim ve Osman ve Yahya Efendilerin Hacı Hamza Vakfı, VGMA, 1759 numaralı defter, s.225, sıra 136.
- [630] Kadı Hacı Bedrüddin Mahmud ibni Süleyman Vakfı, VGMA, 582 numaralı defter, s.37, sıra 13.
- [631] Hacı Mehmed Vakfı, VGMA, 608 numaralı Müecced Anadolu, s.171, sıra 200.
- [632] Mehmed bin Nasrullah Vakfı, VGMA, 582/1 numaralı defter, s.111, sıra 74.
- [633] Mehmed bin Nasrullah Vakfı, VGMA, 582/1 numaralı defter, s.112, sıra 75.
- [634] Mehmet Beyoğlu Hacı Ahmed Paşa Vakfı, VGMA, 503 numaralı defter, s.326, sıra 165.
- [635] Çerkes Bey ibni İsa Bey Vakfı, VGMA, 581 numaralı defter, s.339, sıra 338.
- [636] Hasan Paşa Vakfı, VGMA, 618/1 numaralı defter, s. 61, sıra 45.
- [637] El-hac Ali Efendi ibnül-hac Yusuf Vakfı, VGMA, defter ve sayfa no belirtilmemiştir.
- [638] [Kayseri Şer'iyye Sicili], H.1019/M.1610. KSŞ., No.15-276 (Aktaran: Oğuzoğlu, Y., 1987. "17. Yüzyılda Kayseri", I. Kayseri Kültür ve Sanat Haftası Konuşmaları ve Tebliğleri 7-13 Nisan 1987, Kayseri, 33).
- [639] [Kayseri Şer'iyye Sicili], H.1032-33/M.1622. KSŞ., No.24-44 (Aktaran: Oğuzoğlu, Y., 1987. "17. Yüzyılda Kayseri", I. Kayseri Kültür ve Sanat Haftası Konuşmaları ve Tebliğleri 7-13 Nisan 1987, Kayseri, 33).
- [640] Oğuzoğlu, Y., (1987). "17. Yüzyılda Kayseri", I. Kayseri Kültür ve Sanat Haftası Konuşmaları ve Tebliğleri 7-13 Nisan 1987, Kayseri Belediye ve Özel İdare Birliği Yayınları, 3, Kayseri, 32-35.
- [641] Abdulvahhab Efendi Bin Mustafa Vakfı, VGMA, 734 numaralı defter, s.176, sıra 97.
- [642] Es-Seyyid el-Hac Derviş Ağa bin Hasan Ağa Vakfı, VGMA, 734 numaralı defter, s.283, sıra 143.
- [643] Karagöz, M., (2009). "XVII. ve XVIII. Asırlarda (1650-1750) Kayseri İktisat Tarihi'nde Şehir İktisadiyatı Denemesi", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Elazığ, 19(1): 259-279.
- [644] Şeyh Kasım Efendi Kızı Şerife Emine Hatun Vakfı, 608/2 nolu defter, s.366, sıra 310.
- [645] Es-Seyyid Mehmed Ağa ibni's-Seyyid Mustafa Efendi Vakfı, VGMA, 735 numaralı defterin, s.131, sıra 64.
- [646] Matbah Emiri Hacı Halil Efendi Vakfı, VGMA, 735 numaralı defter s.86, sıra 37.
- [647] Halil Efendi ibni el-Hac Ali Vakfı, VGMA, 735 numaralı defterin s.94. sıra 38.
- [648] Mehmed Ağa ibni Abdullah Vakfı, VGMA, 736/3 numaralı defter, s.229, sıra 104.
- [649] Esseyid Elhac Ebubekir Ağa ibni Mehmet bini Elhac Musa bini Elhac Ömer, VGMA, 594 numaralı defter, s.178, sıra 129.

- [650] Esseyid Elhac Ebubekir Ağa ibni Mehmet bini Elhac Musa bini Elhac Ömer, VGMA, 594 numaralı defter, s.183, sıra 130.
- [651] Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı, VGMA, 608/1 numaralı defter, s.6, sıra5.
- [652] Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı, VGMA, 608/1 numaralı defter, s.11, sıra 6.
- [653] Esseyid Elhac Ebubekir Ağa ibni Mehmet bini Elhac Musa bini Elhac Ömer, VGMA, 594 numaralı defter, s.185, sıra 131.
- [654] Ebubekir ve Şerife Emine Vakfı, VGMA, 556 numaralı defter, s.37.
- [655] Sezer, H., (2003), “Şer’iyye Sicillerine Göre III. Selim Dönemi Kayseri Şehri”, IV. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (10-11 Nisan 2003), Hazırlayan: Aktan, A., Tosun R. ve Öztürk, A., Erciyes Üniversitesi Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, 6, Kayseri, 463-472.
- [656] Gavramzade Abdülkadir Ağa Vakfı, VGMA, 1759 numaralı defter, s.98, 99, 100.
- [657] Leake, W. M., (1824). Journal of a Tour in Asia Minor, with Comparative Remarks on the Ancient and Modern Geography of that Country, J. Murray, Londra.
- [658] Ainsworth, W., (1842). Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia, John W. Parker, London.
- [659] Küçükdağ, Y., (1994). Vezir-i Azam Piri Mehmed Paşa (1463-1532), Literatür, Konya.

KAYSERİ'DE TİCARET YAPILARI

Mevcut Ticaret Yapıları

Bedesten: Ulu Cami'nin kuzeyinde konumlanan bedesten güneyden Vezir Hanı'nın üçüncü avlusuna, kuzeyden Kapalı Çarşı'nın Terziler Çarşısı'na, doğudan yine Kapalı Çarşı'nın Sipahi (Uzun Çarşı) Çarşısı'na bitişiktir. Pamuk Hanı'nın doğusunda olup aralarında bir sokak (Ulu sokak) bağlantısı mevcuttur. Bedesten'in iki farklı yönde kapısı bulunur. Bunlardan doğu kapısı Sipahi Çarşısı'na açılırken batı kapısı Ulu Sokağa bağlanır. Bedesten'in kitabesine göre yapı II. Bayezid döneminde Abdulhay oğlu Emir Mustafa tarafından 1497 senesinde yaptırılmıştır. Bedestenin esas bölümünü teşkil eden dokuz kubbeli mekânın kuzey ve güneyinde birer kapı ile bağlanılan kanatlar yer alır. Esas mekâna kanatlardan birer kapı ile bağlanması, kanatların dışarıya açılan kapılarının varlığı ve yapı kitabesinin kuzey kanattan esas mekâna giriş kapısı üzerinde yer alması bu iki bölümün esas bölüme sonradan ilâve edildiği kanaatini doğurmaktadır. Esas bölümün kuzeyinde bulunan kanat, Cıngıllıoğlu Çarşısı vakfiyesinde "Kuyumcular Çarşısı" olarak adlandırılmaktadır [624].

Han Camii: Kayseri kent merkezinde Talas caddesi üzerinde yer alan ve bugünkü kullanımı cami olması sebebiyle Han Camii olarak adlandırılan yapı, şehir surlarına yaklaşık 150m uzaklıktadır. Sözkonusu mevkide yer alan bir başka han yapısı mevcut değildir. Tahsin Özgüç ve M. Akok ile Kurt Erdmann tarafından 13. yüzyılda Anadolu Selçuklu döneminde inşa edilmiş ve yalnızca kapalı bölümden meydana gelen bir menzil hanı olarak değerlendirilmiştir (Özgüç ve Akok, 1958: 258; Erdmann, 1961: 164). Ancak yapıyı batı cephesinde yer alan Han Kümbeti'ne bağlayan duvarda yapıda

kullanılan teknik ve malzemenin benzerinin görülmesi ve dilatasyon çizgisinin mevcut olmaması menzil hanının kapalı bölümünün güneyinde bir avlu olduğu fikrini uyandırmaktadır [124].

Pamuk Hanı: Dış kale surları içerisinde batı surlarına yakın bir alanda ve bedestenin batısında inşa edilmiştir. Yapının inşa tarihini belirtecek bir kitabenin olmaması nedeniyle kesin bir bilgi mevcut değildir. Ancak Samagarlıların lideri Hızır Bey'in kızı ve Eratna emirlerinden Hacı İbrahim'in eşi olan Şah Hatun'un vakfiyesinde adı geçmektedir. Dolayısıyla yapının 15. yüzyıl başlarında, Eratna Beyliği'nin Kayseri'de egemenlik kurduğu dönemde yapıldığı söylenebilir [116].

Gön (Piri Paşa) Hanı: Vezir Hanı, Kapalı Çarşı'nın Urgancılar Çarşısı ile Bezciler Çarşısı'nın sınırladığı alanda inşa edilen yapı 1521 tarihli Piri Paşa'ya ait olan vakfiyede kayıtlıdır [659]. Osmanlı vezirlerinden Piri Mehmed Paşa tarafından Konya'da bulunan zaviyesine gelir getirmesi maksadıyla vakf edilmiştir. Gön Hanı ismi verilen yapının girişi Urgancılar Çarşısı'nın batı kanadındaki eyvan biçimindeki girişten düzenlenmiştir. Girişin güneyinde Güngörmez Minareli Mescid yer alır.

Vezir Hanı: Yapı Ulu Cami'nin hemen yanında kuzeydoğusunda yer alır. Vezir Hanı'nın girişi yapının doğusunda olmakla birlikte, Urgancılar Çarşısı'nın giriş kapısının batısında ve hemen yakınında bulunur. Hanın güneybatısında Ulu Caminin bulunması sebebiyle aradaki sokağa bakan güneybatı köşede pahlana yapılmıştır. Yapının üzerinde yer alan levhada "Nevşehirli Damat İbrahim Paşa Vakfı 1723" ifadelerine rastlanır. Yapı üç avlulu ve iki katlı olarak programlanmıştır. İstanbul başkent yapılarında görülen üç avlulu plan Anadolu'da inşa edilen taşra ticaret yapıları arasında tekil bir örnek olarak söylenebilir. Hanın odalarında ocaklar bulunması yapının ikametgâh amaçlı olarak da kullanıldığına işarettir.

Mahkeme Hanı: Ulu Cami'nin doğusuna bitişik olarak yer alan Raşit Efendi Kütüphanesi'nin doğu duvarına bitişik bir yapıydı. Tek avlulu, iki katlı ve kare planlı bir yapı olan Mahkeme Hanı 1965 yılında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nca çıkarılan bir karar doğrultusunda yıkılmıştır. Bir dönem adliye binası

biçiminde kullanılması nedeniyle bu adı alan yapının kesin inşa tarihi kayıtlı değildir. Ancak tescil fişlerinde 19. yüzyılın sonlarına tarihlendirilir.

Körükçü Hanı: Çifteönü caddesi ile Karakuş sokağının arasında kalan alanda inşa edilmiş olan yapı yeniden yapılmak amacıyla yıktırılmıştır. Yapıya ait fotoğraf ve rölevellerinden yapı girişinin Çifteönü caddesinde düzenlendiği anlaşılr. İnşa tarihi kesin olarak bilinmeyen hanın 19. yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir [124].

Kapalı Çarşı: Yapının günümüz Urgancılar Çarşısı ile Hacı Efendi Çarşısı girişleri dışında kalan girişler orjinal yapıya ait değildir. Kapalı Çarşı 1840 ve 1870 yıllarında yangın geçirir. Özellikle kapalı çarşının kuzeyinde büyük bir tahribatın olduğu ve bu tahribat sonucunda girişlerin yeniden yapıldığı gözlenir. Ancak orjinalinde Kapalı Çarşı'nın kuzeyinde yeralan çarşıların, dış kale surları üzerinde yeralan Meydan Kapısı'na ve Odun Pazarı Kapısı'na kadar uzandığını eski haritalardan tespit etmek mümkünse de yapının kuzeyi günümüzde değişikliğe uğramış ve Bürüngüz Cami ile Kapalı Çarşı arasında kalan ara bir sokağa değin tamamlanmıştır.

VAKFİYELERDE ADI ve YERİ BELİRTİLEN TİCARET YAPILARI

Kadı Bedrettin Mahmut Vakfı'na ait vakfiyede [626, 630] bu dükkân ve çarşılar arasında "Kayseri'de 1548 senesinde inşa edilerek çarşı haline getirilen ve bezzazistan namı ile meşhur" Tüccar Çarşısı yakınında bulunan birbirine bitişik dükkânlar, Hatuniye Medresesi yakınında 1533 yılına ait bir Han ve Boyacılar Kapısı'ndan şehir içerisine uzanan yol üzerinde 1533 yılında iki taraflı olarak inşa eldilen çarşı bulunmaktadır. Ayrıca hergele yeri adı ile bilinen bir bahçenin yanında yeralan Çukarhan'dan bahsedilmektedir.

Nasrullahzade Hacı Mehmed Vakfı'na ait 1584 ve 1585 tarihli iki vakfiyede Kayseri şehrinde çok sayıda ticaret yapısı kaydedilmiştir. Bunlar; "Habbazlar Çarşısı, Uzun Çarşı, Sur içinde Nalbandlar Çeşmesi yanındaki dükkânlar, Kürtüncüler Çarşısı, Meydan Kapısı yanındaki Keçeciler dükkânı, Hisarönünde Bakkallar Çarşısı, Eskiciler Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı, Bedesten (Bezzazistan) yakınında dükkân, Kazgancılar (Kazancılar) Çarşısı'nda dükkânlar, Pazarbaşı dükkânı yakınında, Meydan Kapısı yanında kürkçüler dükkânı karşısında, Boyacı Kapısında dükkânlar, Boyacı Kapısı dışındaki dükkânlar, At Pazarında sur ve hendek ile sınırlı dükkânlar, At Pazarında yol ve hendek ile sınırlı dükkânlar, Hallaçlar Çarşısı, Uzun Çarşı'da merhum Abdülfettah Efendi Çarşısı, Çilingirler Çarşısı'nda, Suk-ı Kebir'de (Büyük Çarşı) Bezzazlar Çarşısı'nda, Pamukçular Çarşısı (bir yanı Piri Paşa Hanı bir yanı yol ile sınırlı), Bezzazistan kapısı yakınında Takyeciler Çarşısı, Meydan Kapısının iç tarafında ve Meydan Kapısının dış tarafında burc kulesinin yanında, Meydan Kapısı yakınında Demirciler dükkânları, Bahçe Kapısının iç

yüzünde Nalband Çarşısı, Nalband Çarşısı'nın yakınında bulunan Arpacılar Çarşısı, Kürkcüler Çarşısı"dır [632].

1802 tarihli Güpgüpzade Seyyid Hacı Ebubekir Ağa bini Hacı Mustafa Ağa'nın vakfiyesinde Bedesten'in kuzeyine açılan kapının dışında (kuyumcu dükkânları), kuyumculardan Penbe Hanı'na açılan kapının sağ tarafındaki su terazisinin bitişiğinde (kuyumcu dükkânları), çevresi Penbe Meydanı olan sokakta, Bitpazarı Çarşısı'nda (mağazalar), otuz dört oda dikici mağazası, Bitpazarı Çarşısı köşesinden Moytaplar Çarşısı'na giden çarşıda, Moytaplar Çarşısı'ndan Kazazlar Çarşısına geçen Hafaflar Çarşısı'nda, Börekçiler Çarşısı'ndan geçen Dükmeciler Çarşısı'nda, Uzun Çarşı'ya giden çarşıda, Attarlar Çarşısı başında, mahkeme yakınındaki Çilingirler Çarşısı'nda (çilingir dükkânı), Vezirhanı kapısı karşısındaki Sasık mahallesi'nin iç tarafında olan çarşıda, Kazancılar Çarşısı'nda (kalaycı dükkânı), Saraçlar Çarşısı'nda, Hacı Hanif Çarşısı'nda, Meydan Kapısı Çarşısı'nda, Paşa Hamamı karşısında, Tekkeönü Meydanı'na giden Çarşı'da, Şapcılar Çarşısı'nda Pasdırma Pazarına giden köşede yeralan dükkânlar ile Salahiddin Hamamı, bitişiğindeki Birlik Hamamı, debbağlar sahtiyanı imâl edilen yer, Cirid Meydanı'na yolda Bankoğlu Cami'sinin karşısındaki mezarlı bahçe vakfedilen mallar arasında sıralanmaktadır [649]. Aynı vakfın 1806/7 tarihli vakfiyesinde bunlardan farklı olarak Bitpazarı Çarşısı'ndan geçilerek varılan Kürkcüler Çarşısı'nda, Atpazarı köşesinde boş olan arsa üzerine yapılan Yeni Çarşı'daki Araba Pazarı kapısına açılan kapıdan girince sol tarafta yeralan ve her birinin eni 5 boyu 2,5 zira olan dükkânlar, yeni çarşıda kışla tarafında olan orta kapıdan girilince Atpazarı tarafına giden sağ taraftaki dükkân vakfedilmiştir [650].

Güpgüpzade denilen Es-Seyid Elhac Mustafa Efendi ibni Mehmet ibni Elhac Musa ibni elhac Ömer Ağa adına ait Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı'nın 1806 tarihinde kaydedilen vakfiyesine göre Börekçiler Çarşısı'nda, Boyacı Kapısı'nda - Kürtüncüler Çarşısı'nda, Meydan Kapısı Çarşısı'ndan girip Kurşunlu Cami tarafına çıkan Suk-i Tavi (Uzun Çarşı) üzerinde, Kurşunlu Camisi'nin kapısı tarafından gelen (zikrolunan Suk-i Tavi'de) çarşıda, Suk-i Tavi'de uzun yol başında, Meydan Kapısında Kürtüncüler yakınında, Unpazarı Kapısı girişinde, Eskiçiler Çarşısı başında Muypaplar bitişiğinde, Eskiçiler Çarşısı bitişiğinde Hacı Hanif Çarşısı'nda, Börekçiler tarafından gelen çarşının

nihayetindeki Kazazlar Çarşısı'nın köşe başında, Kazazlar Çarşısı'nın ortasından Börekçilere giden mağaza Çarşısında, Uzun Çarşı'da Attarlar yakınında, Haffaflardan Bezazistan kapısına ulaşan Çarşısı'nın başında, Tekke önünde meydana varan Bayır Sokak adı ile tanınan sokakta, Tekke Önünde Rumyan Mahallesi'nde Sipahi Oğlu Sokağı'nda, Giçi Kapu (Keçi Kapısı) Çarşısı'nda, Musağazi Mahallesinde büyük debbağhanenin iç tarafında, Araba Pazarında, kale önünde (magazalar), kale önünde Katrancılara ulaşan dar sokak girişinde (magazalar), kale kapısı hizasında bulunan Çakmalı Mağaza, kale önünde Sebzevatcılar (Sebzeçiler) Çarşısı'nda, kale önünde Katrancılar Çarşısı'nda, Dört Dükkân Önü (Düvenönü) Çarşısı'nda, Bezazistanın (bedesten) kuzeyine açılan kapısının dış tarafında, kuyumculardan Penbe Hanı (Pamuk Hanı) tarafına çıkacak kapının sağ tarafında su terazisi (Asmalı Çeşme) bitişiğinde, kapının (aynı yerde) kible tarafında bulunan etrafı meydan (Pamuk Hanı Meydanı) olan sokakta (berber dükkânı), Kazgancılar Çarşısı'nda, Kuyumculardan Penbe Hanı tarafına çıkacak kapunun kible tarafında Kiflamaz zade Mağazası, Bitpazarı Çarşısı'nın kuzey tarafında olan mağazalar kapısından iç tarafta (iplikçi dükkânı), Bitpazarı Çarşısı kapısından Penbe Hanı karşısında olan sokak duvarına kadar olan beş sokakta (birbirine bitişik otuzdört bap dikici mağazalar), dikici mağazalarının arkasında yeralan Oturakçılar Çarşısı'nda, Kazzazlardan Börekçiler Çarşısı'na varan Dökmeciler Çarşısı'nda, Kazzazlardan Uzun Çarşı'ya girdikte sağ tarafında, Vezir Hanı karşısında olan Sasık mahallesinde bulunan çarşıda, kale kapısı karşısında kuzeyde yeralan çarşıda, Meydan Kapısı Çarşısı'nda bulunan Meydan Kapısı karşısında, Uzunyol başında (keçeci dükkânı), Keçikapu dışında bulunan Salahaddin Hamamı ve Birlik Hamamı ile debbağlar sahtiyani imal edilen yer, Tekkeönü adı verilen mevkinin doğusundaki çarşıda, Atpazarı yakınında olan arsa üzerine inşa edilen Yeni Çarşı'da (Atpazarı kapısından girilince sağ tarafta yeralan boyu beş ve eni ikibuçuk metre büyüklüğünde olan onbir dükkân), Yeni Çarşı'da ada ismi ile bilinen yerin hendek kapısına dönüldüğü sol ve sağ yokuş başında, Yeni Çarşı'nın Arabapazarı tarafında olan kapısından girildiğinde karşıdaki ada tabir olunan mahalde, Atpazarında (etrafı havand - Huvand Gavremzade mahallesi ve bir tarafında Atpazarı meydanı ile sınırlı) yeralan dükkân ve dükkân hisseleri ile Bozatlı Paşa Mahallesi civarında Müftü Debbağhanesine ulaşılan ve şehir kenarında Huccac Yolu üzerinde olan çeşme arkasında bulunan müftü bahçesi vb. bahçe ve tarlalar

vakfedilmiştir. Bunun yanı sıra deri tabakhanesi ve kazalcı (kılıcı) imalâthaneleri de bulunmaktadır. Vakfedilen tüm dükkân, mağaza ve imalâthaneler Kayseri kent merkezinde yerilirken, tarla ve araziler Kayseri'ye bağlı Talas, Gernir, Zincidere, İspile (Başakpınar), Barsama, Karahöyük, gibi yakın çevre yerleşmelerindedir [651]. Ancak vakfedilen eserler arasında Kayseri kent merkezi dışında bulunan yegâne ticari yapı Kermir (Gernir) karyesinin üst tarafında yer alan İneçik mevkiinde eski bezirhane yakınında inşa edilen bezirhane yapısıdır.

Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı'na ait 1814 tarihli vakfiyenin kayıtlarına göre Kayseri şehrinde Araba Pazarında Yenikapı'nın iç tarafında bulunan ve arka tarafı Mevlevihane olan dükkânın, Eskiçiler Çarşısı'nın başında yer alan Büyük Debbâğhaneye bitişik bir göncü (deri) debbağhanesinin, Bitpazarı Çarşısı'nda, Börekçiler Çarşısı'nda, Meydan Kapısı - Keçeciler Çarşısı'nda, Sultan Hamamı yakınındaki eski mahkemenin bitişğinde, Saciler Çarşısı'nda (ki arkasında Hacı Hanefi çarşısı mevcut), hendek kenarında Yeni Çarşı'nın Parmakkapı bitişğinde (dikici mağazası arkasında çerçiler Çarşısı) oldukları belirtilen dükkânların vakfedildiği kayıtlıdır [652]. Mustafa Efendi bin Mehmed Vakfı'nın 1814 tarihinde düzenlenen ikinci vakfiyesinde ilkin ilâve olmak üzere, Büyük Debbâğhanede, Araba Pazarı Yenikapı iç tarafında, Eskiçiler Çarşısı'nda, Bitpazarı Çarşısı'nda, Börekçiler Çarşısı'nda, Gazzazlar Çarşısı'nda, Sultan Hamamı yanındaki Eski Mahkeme Bitişğinde, Saccılar Çarşısı'nda, Hacı Hanefi Çarşısı'nda, Çerçiler Çarşısı'nda, Kantarcılar Çarşısı'nda vakıf dükkân ve işlikleri sayılmaktadır [652].

Esseyid Elhac Ebubekir Ağa ibni Mehmet bini Elhac Musa bini Elhac Ömer Vakfı'nın 1814 tarihli vakfiyesinde ise kale civarında Sacılar Çarşısı'nda yer alan Parmakkapı bitişğinde baş tarafda yer alan dükkânların, Parmakkapı bitişğinde Çerçiler Çarşısı'ndan çıkan küçük kapı tarafında dükkanların, Kıflamaz Hanı yakınındaki dükkanın, Karakuyu Çarşısı'nda Talas'a giden cadde kenarında bulunan dükkanın vakıf eserleri olduğu görölmektedir [653].

Ebubekir ve Şerife Emine Vakfı'na ait 1824 tarihli vakfiyede Eskiçiler Çarşısı'nda dükkân, Debbâğlar başında bir bab kahve dükkânı ve Pareçiler (Parçacılar) Çarşısı'nda dükkânlar vakfedildiği belirtilmektedir [654].

HARİTALARIN YAPIMINDA YARALANILAN KAYNAKLAR

[Anadolu Coğrafyasında Maraş Osmanlı Çarşıları], (2010). Kahramanmaraş Belediyesi, Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu'na sunulan poster, Bursa.

[Bursa Fransız Sigorta Haritası], 1880. Dostoğlu, N., Gürsakal, N., Öcalan, H. B. ve Elbas A., (2010). Çarşının Öyküsü Bursa içinde, Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 544.

[Gaziantep Kültür Yolu], (2010). Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu'na sunulan poster, Bursa.

[Kayseri Şehri Planı], 1882. Kayseri Büyükşehir Belediyesi Arşivi.

[Şanlıurfa Çarşıları], (2010). Şanlıurfa Belediyesi, Osmanlı Coğrafyasında Çarşı Kültürü Uluslararası Sempozyumu'na sunulan poster, Bursa.

Gabriel, A., (1934). Amasya, Tokat, Sivas, c.2, De Boccard, Paris.

Gabriel, A., (1958). Une Capitale Turque Brousse Bursa, E de Boccard, Paris.

Kiepert, H., (1884). Anadolu Haritası, Erkan-ı Harbiye Umumiye Dairesi, İstanbul, IRCICA, hrt. no. 869.

Modelski, G., (1999). "Ancient World Cities 4000–1000 BC: Centre / Hinterland in the World System", Global Society, 13(4):383-392.

Taeschner, F., (1924). Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen, Mayer & Müller, Leipzig.

Taeschner, F., (1960). "Anadolu", The Encyclopedia of Islam, c.1:ek bölüm, E.J. Brill, Leiden.

Taeschner, F., (2010). Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, Bilge Kültür Sanat, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: Methiye Gül ÇÖTELİ

Doğum Tarihi ve Yeri: 1977 Kayseri

Yabancı Dili: İngilizce, Almanca, Osmanlı Türkçesi

E-posta: mgcoteli@erciyes.edu.tr, arctyler@yahoo.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	San'at Tarihi	Erciyes Üniversitesi	2005
Lisans	Şehir ve Bölge Planlama	Gazi Üniversitesi	2001
Lise		Kayseri Eğitim ve Kültür Vakfı Özel Lisesi	1996

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2005	Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü	Öğretim Elemanı
2001	İmaj Şehircilik ve Mimarlık Ltd. Şti.	Şehir Plancısı

YAYINLARI

Makale

1. Çöteli, M.G. (2011). "Cumhuriyet sonrası Türkiye Makro Ekonomik

Politikalarının Kayseri Kenti Mekânsal Gelişimine Yansıması”, Kayseri'nin Yirminci Yüzyılı. (baskı aşamasında)

Bildiri

1. Çöteli, M.G. (2010). “İncesu Yerleşmesinde Sürdürülebilir Kentsel Koruma ve Turizm Geliştirme Stratejileri Üzerine Bir Öneri”, I. Ulusal İncesu Sempozyumu, (22 – 24 Ekim 2010), Kayseri. (baskı aşamasında)
2. Çöteli, M.G. (2010). “Kentsel Çöküntü Bölgelerinin Sorunları Üzerinden Kayseri Şehit Nazım Bey Mahallesi Analizi”, TOL Mimarlık Kültürü Dergisi Dergisi, 7(8), Mimarlar Odası Kayseri Şubesi Yayını, Kayseri, 77-89.
3. Çöteli, M.G., Emür, S. H., (2009). “The Transformation From Heritage Conservation to Heritage Marketing: A Case Study of Göreme Historical National Park”, Traditions and Transformations: Tourism, Heritage and Cultural Change in the Middle East and North Africa Region (4 – 7 Nisan 2009), Centre for Tourism and Cultural Change Leeds Metropolitan University United Kingdom.
4. Çöteli, M.G. (2009). “Selçuklu Çağında Bayburt Kent Sembolleri”. Selçuklu Çağında Mimarlık Sempozyumu ve Sergisi Bildiriler Kitabı (15 – 17 Kasım 2007), Bitur Basım Yayın, İstanbul, 100-116.
5. Kocatürk, F., Asiliskender, B., Çöteli, M.G., (2009). “MIM612 Urban Studies Course”, Architectural Education Forum IV: Flexibility in Architectural Education (26-29 Mayıs 2009), Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Kongre Özetler Kitabı, TMMOB Mimarlar Odası Yayını, Kayseri, 162-163.
6. Zengin, H., Çöteli, M.G., Doğan, U. (2009). “How Can Flexibility Be Interpreted in Design Education?”, Architectural Education Forum IV: Flexibility in Architectural Education (26-29 Mayıs 2009), Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Kongre Özetler Kitabı, TMMOB Mimarlar Odası Yayını, Kayseri, 180-182.
7. Çöteli, M.G. (2006). “Osmanlı Modernleşme Sürecinden Günümüz

Türkiye’si Mimarlığa Bakışın Başkalaşımı”, 18. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi (23-25 Mart 2006). Bursa, Cihan Matbaacılık, 2007, 200-201.

8. Çöteli, M.G. (2007). “Sosyo-Mekânsal Ayrışma ve Kentsel Güven(siz)lik: Kapılı/Kapalı Yerleşmeler Görünmez Kapılı Yerleşmelere Karşı”, Uluslararası Katılımlı II. Kent ve Sağlık Sempozyumu (07-08 Haziran 2007). Bursa, 122-124.
9. Çöteli, M.G. (2007). Kentsel Açık Alan Olarak Tarihi Mezarlıklar ve Sağlıklı Kent Planlama. Uluslararası Katılımlı II. Kent ve Sağlık Sempozyumu (07-08 Haziran 2007). Bursa, 125-127.

Proje

1. Proje Yürütücüsü: Yrd. Doç. Dr. Semih Halil Emür
“Toplu Konut Alanlarında Kullanıcı Memnuyetine Yönelik Kalite Tercih Sorgulaması”, Erciyes Üniversitesi Araştırma Fonu Projesi (Devam ediyor)
2. Proje Yürütücüsü: Yrd. Doç. Dr. Celil Arslan
“Bayburt Kent Dokusunun Gelişimi” ”, Erciyes Üniversitesi Araştırma Fonu Projesi.