



19. Yüzyıl İzmir Mega Formunda Eklemlenmeler, Frenk Caddesi

Nil Nadire GELİŞKAN

İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü
nilgeliskan@iyte.edu.tr

Özet: İzmir Doğu Akdeniz’in en önemli liman kentlerinden biridir ve bu özelliğini neredeyse 3000 yılı aşkın süredir sürdürür. Özellikle 18.yy sonrasında Osmanlı’nın Avrupa ile olan deniz ticaretinde hayati rol oynamaya başlar. 1750’li yıllardan sonra İzmir transit liman olarak hizmet vermektten öte hinterlandından taze ve kuru meyvenin yanı sıra yün ve ipek hammaddesi ihraç eden ve aynı zamanda Avrupa’dan gelen ürünleri devletin her bölgesine ve özellikle Anadolu’ya dağıtan bir ithalat merkezi olarak tarihte yerini alır. Dönemin İzmir ticaret aktörlerini baskın olarak Fransız ve İngilizler, onlara oranla daha az sayıda Venedik ve Hollandalı tüccarlar, kentin önde gelen aileleri ve Batı Anadolu çiftçileri ile bağlantı sağlayan Rum, Yahudi ve Müslüman komisyoncular olarak sıralamak mümkündür. Bu milletler aynı kentte birlikte çalışmalarına rağmen geleneksel Osmanlı iskan anlayışına göre cami, sinagog ve kilise çevresine konumlanan ayrı mahallelerde yaşarlar. Yüzyıllar içinde değişen ticari ve endüstriyel etkileşim kentin demografik yapısını ve morfolojisini de etkiler. 19. yy seyyah anlatılarında ticaret bölgesi, Türk, Rum, Frenk, Musevi ve Ermeni mahalleleri açıkça ayrıştığı gözlemlenir. Bu bağlamda kente eklemlenen Levantenlerin özellikle liman bölgesi kıyısında tek koldan uzanan alan üzerinde hakim olmaları ve denizin sürekli doldurulması sebebiyle ortaya çıkan yeni parseller ve bu alanların yine Levant tarafından kullanımı ticaretle uğraşan Avrupalıları ve onlara servis sağlayan İzmir halkının kent içerisindeki konumlarını belirgin şekilde ayırmıştır. Kentin mega formunda değişiklik meydana getiren ticarete eşlikçi gelişmeler ise demiryolu inşaatı ve limanın modernizasyonudur. Özellikle bu yeniliklerin yer aldığı bölgeye yakın konumlanan Frenk Caddesi kentin kozmopolit yapısına paralel bir vitrin olacak şekilde mekansallaşmıştır.

Bu çalışmada birçok etnik kimliğe ev sahipliği yapan İzmir liman bölgesi, kozmopolit yapısının mekansal karşılığı açısından değerlendirilerek özellikle sigorta haritaları üzerinden incelenecektir. 1905 yılında Charles Edouard Goad’ın sigorta amaçlı hazırladığı bu haritalarda özellikle Frenk bölgesini detaylı olarak gözlemek mümkündür. Bu bağlamda kentin yerel öğeleri dışında konsantre olunacak kısım kente alternatif bir kanal oluşturan ve özellikle çizgisel paternde ilerleyen Frenk mahallesi olacaktır. Ticaret temsilcilerinin yaşam alanları (özellikle Amsterdam, Londra, Marsilya ve Venedik’ten gelen tüccarlar ve temsilciler) ve onlara servis sağlayan çoğunlukla gayrimüslim İzmir halkının kent mega formunda kapsadıkları alanlar ve değişimleri özellikle işyerleri, işkolları ve hatta hastane ve dini yapılar ışığında değerlendirilecektir. Buna ek olarak dönemin kartpostalları ve fotoğrafları üzerinden kentin başkalaşımını yüzyıl boyunca gözlemek de mümkün olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Frenk Caddesi, İzmir Kent Formu, 19. Yüzyılda İzmir



Giriş

Ege Bölgesi kara ve deniz ilişkisinin girift olduğu özel bir bölgedir. Coğrafi olarak dağlar denize dik uzanmakta, bu durum da birçok kara girintisine yol açmaktadır. Bölgede bulunan nehir ovaları verimli toprakları sebebiyle kent devletlerinin kuruluş alanlarıydı ve denize dik yönelen dağlar bu kent vadilere tek yönden giriş çıkış sağlıyordu. Bu kara girintilerin potansiyel sahibi olanları geçmişten bugüne liman olarak kullanılagelir. İzmir öteki adıyla Smyrna kenti bu klasik şehir-devlet formasyonlarından biridir.

Doğu Akdeniz’in önemli liman kentlerinden İzmir değişen medeniyet ve fatihlerine rağmen yıllar boyunca büyüdü ve gelişti. Fakat kent bu gelişimini tek bir katman üzerinde yinelemek yerine kendi hinterlandında gelişerek sürdürmüştür. Kısacası, İzmir 3000 yıllık tarihinde liman kenti özelliğini kaybetmemiş bir şehirdir.

Özellikle 18. yy’dan itibaren Osmanlı’nın Avrupa ile denizaşırı ticaretinde İzmir hayati rol oynamaya başlamıştır. Kentin bulunduğu bu önemli pozisyon, ticaret yollarının daha hızlı dağıtım ve daha fazla kar için yenilenmesini kaçınılmaz kılmıştı. Bu sebeple, Avrupalılar modern rıhtım inşaatı ve tren hatlarının kurulması için istekli olmuşlardır. Bu dönemde kentin aktörlerini baskın olarak İngiliz ve Fransızlar, kentin ileri gelen aileleri, Batı Anadolu çiftçileri ve bu ticaret ağları arasında entegrasyonu sağlayan Ermeni, Rum, Yahudi ve Müslüman komisyoner olarak sıralamak mümkündür. Bu milletler aynı kentte birlikte çalışmalarına rağmen geleneksel Osmanlı iskan anlayışına göre cami, sinagog ve kilise çevresine konumlanan ayrı mahallelerde yaşarlar. Yüzyıllar içinde değişen ticari ve endüstriyel etkileşim kentin demografik yapısını ve morfolojisini de etkiler. 19. yy seyyah anlatılarında ticaret bölgesi, Türk, Rum, Frenk, Musevi ve Ermeni mahallelerini açıkça ayırdığı gözlemlenir. Bu bağlamda kente eklenen Levantenlerin özellikle liman bölgesi kıyısında tek koldan uzanan alan üzerinde hakim olmaları ve denizin sürekli doldurulması sebebiyle ortaya çıkan yeni parseller ve bu alanların yine Levant tarafından kullanımı ticaretle uğraşan Avrupalıları ve onlara servis sağlayan İzmir halkının kent içerisindeki konumlarını belirgin şekilde ayırmıştır. Kentin mega formunda değişiklik meydana getiren ticarete eşlikçi gelişmeler ise demiryolu inşaatı ve limanın modernizasyonudur. Özellikle bu yeniliklerin yer aldığı bölgeye yakın konumlanan Frenk Caddesi kentin kozmopolit yapısına paralel bir vitrin olacak şekilde mekansallaşmıştır.

Yöntem

Bu çalışmada kentin mega formunun nasıl değiştiği özellikle rıhtım ve demiryolu inşaatı öncesi ve esnasında kent gravür ve haritalarıyla incelenecektir. Çalışmanın odak noktası liman çevresi ve Frenk caddesidir. Conzenian düşünce ışığında, yani tarihsel süreklilik içinde sokak sistemi, parsel ve yapı örüntüsü değişimi ile kent tarihi ve toplumun değişen sosyo-kültürel yapısının şehir morfolojisine eklenmesi durumu Frenk caddesi üzerinden detaylandırılacaktır (Whitehand, 2001, 105). Birçok etnik kimliğe ev sahipliği yapan İzmir liman bölgesi, kozmopolit yapısının mekansal karşılığı açısından değerlendirilerek özellikle sigorta haritaları üzerinden incelenecektir. 1905 yılında Charles Edouard Goad’ın sigorta amaçlı hazırladığı bu haritalarda özellikle Frenk bölgesini detaylı olarak gözlemek mümkündür. Bu bağlamda kentin yerel öğeleri dışında konsantre olunacak kısım kente alternatif bir kanal oluşturan ve özellikle çizgisel paternde ilerleyen Frenk mahallesi olacaktır. Ticaret temsilcilerinin yaşam alanları (özellikle Amsterdam, Londra, Marsilya ve Venedik’ten gelen tüccarlar ve temsilciler) ve onlara servis sağlayan çoğunlukla gayrimüslim İzmir halkının kent mega formunda kapsadıkları alanlar ve değişimleri



özellikle işyerleri, işkolları ve hatta hastane ve dini yapılar ışığında değerlendirilecektir. Buna ek olarak dönemin kartpostalları ve fotoğrafları üzerinden kentin başkalaşımını yüzyıl boyunca gözlemlemek de mümkün olacaktır.

İzmir Kent Tarihi ve Ekonomik Gelişimi

1425 yılında Osmanlı Devleti topraklarına katılan İzmir, 16. yy’a kadar devlet imgeleminde ideolojik, politik ya da ticari olarak yer bulamamıştır. Hatta Batı Anadolu başkent İstanbul’un ihtiyaçlarını gideren bir antrepo görevi görmüştür. Frangakis Syrett’e göre İzmir uluslararası liman statüsüne Akdeniz’de Alman, İngiliz ve Fransızların yeni liman arayışları ile ulaşmıştır (Frangakis-Strett, 2006, 20). 16. Yy başlarından itibaren İstanbul’un dışında örgütlenen bu alternatif ticaret ağı, daha önce kasabadan farksız bir görüntüye sahip İzmir’in nüfusunun 40000’lere ulaşmasına sebep olur (Goffman, 2012, 96). Kentin gelir kaynağı ithalat ve ihracattan elde edilen gelirlerdir.

Bu bağlamda, 16. yüzyılda, Avrupa ekonomisinin sınırları dünya çapında genişlemeye başlar. Portekiz ve İspanya’nın denizaşırı keşiflerdeki başarıları ve okyanus navigasyonunda elde edilen önemli gelişmeler (Amerika kıtasının keşfi, Hint yolunun bulunması vb.) tüm Atlantik kıyası ülkelerini etkiler. Bu önemli coğrafi gelişmeler özellikle Hollanda, Büyük Britanya ve diğerleri için yeni olasılıklar yaratır. Nüfus ve üretim Avrupa’nın kuzeydoğusundan güneyine hermen her bölgesinde 15. yy’ın ikinci yarısından neredeyse 17. yy başına kadar artar. Bu dönem ekonomi tarihçileri tarafından *Uzun 16. Yüzyıl* olarak adlandırılır. Yeniden canlandırılan uzun mesafe ticaretinin desteği ile para yaygınlaşır. Fransız tarihçi Braudel’e göre tüm Akdeniz doğu ve batı havzalarıyla bu uzun soluklu trendten etkilenmiştir (Braudel, 1994, 13).

Tüm bu gelişmelere ek olarak İzmir ekonomisini tetikleyen durumlar da olmuştur. Frangakis Syrett’in altını çizdiği üzere devletin 17. yy politikaları kentin gelişmesinde etkili rol oynamıştır (Frangakis Syrett, 2016,21). 17. yy ortasından başlayarak devlet İzmir’i uluslararası pazarın Batı Anadolu’daki tek limanı yapmayı hedefler. Bu doğrultuda Ülker yapısal dönüşümleri şöyle sıralar: Sancak Kalesi’nin güvenlik amacıyla inşası, han, kervansaray, gümrük daireleri, depolar, rıhtımların ve gerekli altyapının düzenlenmesi (Ülker, 1975,91). Bunlara ek olarak han, bedesten, gümrük dairesi ve rıhtım yapıları Dr. Covell’in gravüründe açıkça görülmektedir (Şekil 1). Beyru’nun harflendirmesine göre A-B-C-D Alman, İngiliz, Fransız ve Ceneviz konsolosluk yapılarını gösterirken, G Fransız gümrük deposunu, H ise büyük rıhtımı gösterir. I bedesten, K Köprülü Hanı, L ise Ok kalesini gösterir.



Şekil 1: 17. yy İzmir’inin denizden görünümü (Beyru, 2011, 13).



Batı Avrupa’da büyüyen tekstil endüstrisinin ham madde için pazar arayışı ve final ürün için market arayışı aynı döneme denk gelir. İzmir her ikisini de karşılayacak potansiyeldedir (Frangakis Syrett; 2019, 329). 1750lerden sonra, İzmir bu ticaret zincirindeki aracı rolünü yitirir. Diğer bir değişle İzmir artık sadece İran ipeğini ve Anadolu’nun pamuk ve yünü transfer eden transit liman olmaktan çıkar. Kuru üzüm, incir, zeytinyağı, sabun gibi geniş hinterlandının yöresel ürünlerinin ihracatını yapan ve aynı zamanda Avrupa’dan gelen ürünleri yine bu hinterlanda dağıtan ithalat limanı olmaya başlamıştır. 18. yy’da İzmir’in bu büyümesi İzmir ticaret hacminin de Osmanlı Devleti ve Avrupa’da büyümesine yol açar.

18. ve 19. yüzyılda Avrupa’da değişen ekonomik büyüme, Avrupa ülkelerini olduğu gibi İzmir ticaretini de etkilemiştir. Sultan’ın otoritesinin zayıflaması beraberinde ticari kapütülasyonların sadece Avrupalıların faydasına çalışmasına sebep olmuştur. 18. yy’a kadar, en önemli ayrıcalık, emperyal sınırlar içinde seyahat ve ticaretin liberalleşmesiydi. Öte yandan imparatorluk, ticari anlaşmazlıkları çözmek için kendi mahkemelerini kurma hakkını da yabancılara vermeye başladı. Şevket Pamuk, bu koşulların imparatorun egemenliği ile tutarsız olduğunu belirtiyor (Pamuk, 2014, 57). Ayrıca Avrupalı tüccarlar tarafından ödenen gümrük vergileri en düşük seviyede tutulmuş, ve çoğu durumda yabancılar yerel tüccarlardan daha az vergi ödemeye başladı. Sonraki yüzyıllarda bu uygulamalar Osmanlı tüccarlarını Avrupalılara karşı zor bir duruma soktu ve bu rekabetten olumsuz etkilendiler.

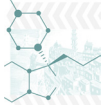
Frenk Caddesi

Konumu nedeniyle İzmir, şehri hem eski hem de aktif bir kentsel yerleşim alanı yapan birçok etnik kimliğe ev sahipliği yapmıştır. Örneğin Atay, 20. yüzyılın başlarında İzmir’de 16 ülkenin resmi temsilcisinin bulunduğunu belirtmektedir (Atay, 1998, 36). Ayrıca, Frenk caddesi 16. yüzyıldan başlayarak İzmir’in tarihi boyunca kentin önemli bir parçasıydı. Bu sokak, İzmir limanına paralel olarak yerleşti. Özellikle yabancı tüccarlar Batı Avrupa’ya özgü bahçe sıraları olan villalarda kalıyorlardı. Goffman’ın açıklamasına göre, bu bulvar, iki katlı dükkânlardan oluşuyordu. İkinci katın yaşam alanı ve düzinelerce taverna ve kafe, farklı mezheplere, gezilere ve tiyatrolara ait kiliseler vardı (Goffman, 2012, 125). Sibel Zandi-Sayek, gezginlerin bu caddeyi daha çok konuştuklarını ve 19. yüzyıla ait Frenk caddesini farklı perspektiften anlattıklarının altını çizdi. Bu cadde İzmir’in mevcut inancının, dilinin ve milliyetinin simgesiydi. Yunanca, Fransızca ve İtalyanca günün her saatinde duyulabilirdi. Ticari olarak, bu caddedeki ürünler sadece İzmir’in hinterlandından değil, tüm dünyadan geliyordu. Her sınıftan insanlar ve inanç bu caddede her geçen gün iç içe geçmiştir (Şekil 2).

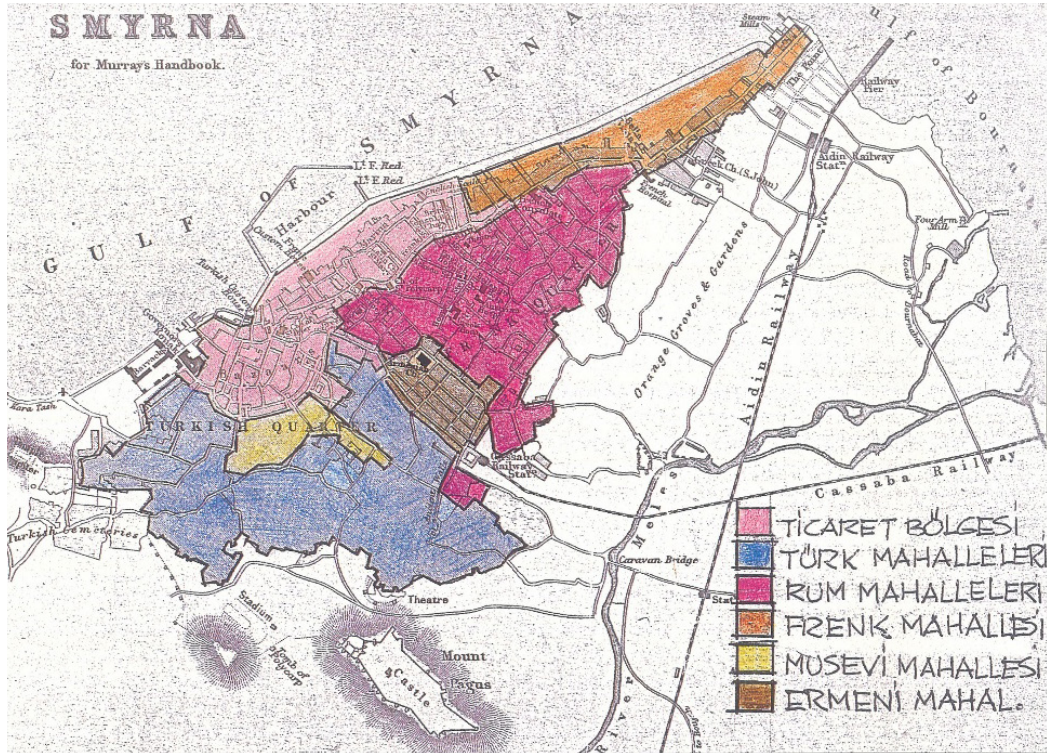


Şekil 2: Frenk Caddesi'nden Görünüm, Aksoy Arşivi.

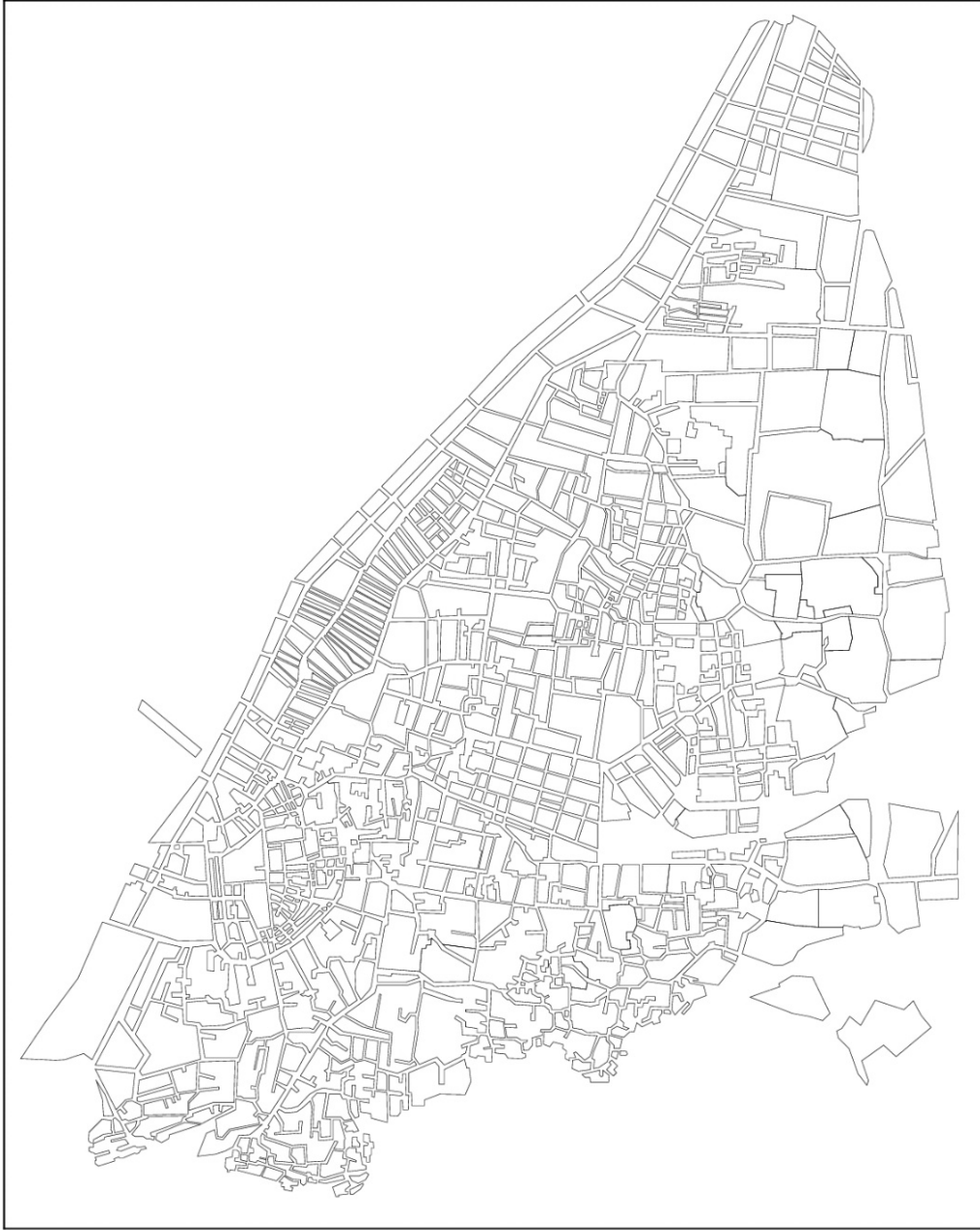
19. yüzyılın ikinci yarısında başlayan kentleşme dönüşümü ile sadece kentin görünüşündeki değişimler değil, ekonomik işlevi de kökten değişti. İzmir şehri limanı sayesinde gelişimini sağlıyordu. Öte yandan, Bilsel liman faaliyetlerinin, Avrupa'ya ait çok sayıda ticari firmanın, çoğunlukla limandaki dağınık rihtimşarda bir şekilde gerçekleştirildiğini belirtiyor. Başka bir deyişle, Avrupa tüccarı Avrupa mahallelerinin açık denizinde demir atıyor ve 19. yüzyılda olduğu gibi iskeleler ile 19. yüzyılda olduğu gibi gemiler arasındaki malların transferi de teknelerle sağlanıyordu (Bilsel, 2009, 144). Ayrıca, sigorta ve bankacılık faaliyetlerinden beslenerek, demiryolları ve rihtimlerin inşası bir kent altyapısı yatırımdır. Üstelik bu demiryolları kentin kurumsallaşmasını çok daha kolaylaştırmıştır (Kaya, 2010, 60). 19. ve 20. yüzyılın başlarında İzmir, Batı ile ticaretin en önemli Osmanlı limanı ve İstanbul'dan sonra imparatorluğun ikinci merkez bankası olmaya devam etmektedir (Frangakis Syrett, 2006, 44).



Tüm bunlara ek olarak hızlı teslimat ve kâr ayrıca ticaret yollarını iyileştirmek için Avrupalılar Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolları inşa etme ve işletme haklarını elde etmeye istekliydi. İlk olarak dört İngiliz girişimci, Osmanlı İmparatorluğu’ndan 23 Eylül 1956’da İzmir ile Aydın arasında bir demiryolu inşaatı için bir imtiyaz elde etti. Demiryolunun merkezi istasyonu 1858 yılında şehir merkezinin dışında Punta’da kuruldu (Bilsel, 2009, 148). 1859’da Avrupa’dan iki tüccar, ikinci bir demiryolu inşaatı için Osmanlı İmparatorluğu’ndan bir imtiyaz elde etti. Bu inşaat, 1863 yılında Smyrna-Cassaba Demiryolu Şirketi adını alan İngiliz şirketinin kurulmasıyla başlamıştır. İzmir’i Batı Anadolu’nun bereketli topraklarına bağlayan bu ulaşım sisteminin gelişmesi, kenti bölgedeki tüm ürünlerin cazibe merkezi haline getirmiştir (Bilsel, 2009, 150). Demiryolları ile karavan sistemi tamamen durdu. Bu yapılar aynı zamanda hanların şemasını değiştirdi çünkü ofisler mallarla kalacak yerlerle değiştirildi. Büyük konaklar, Basmane’nin çevresindeki tesislere, bugün hala korunmaya sağlanan otellere dönüştü. Ayrıca demiryolu yapıları ile şehrin mega formu değişmiştir. Diğer bir deyişle ulaşım sistemi şehir yapısını değiştirdi. Örneğin, Buca, Basmane hattından geliştirilerek, Bornova ve Karşıyaka’nın Alsancak çizgisi ile daha da gelişmiş hale getirildi. Anlatıları ve haritaları bir araya getirerek bu gelişmeleri belirlemek oldukça mümkün (Şekil 3).

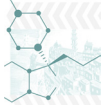


Şekil 3: İzmir’in 18. Yüzyılda mahallelerine göre dağılımı (Atay, 1998, 53).

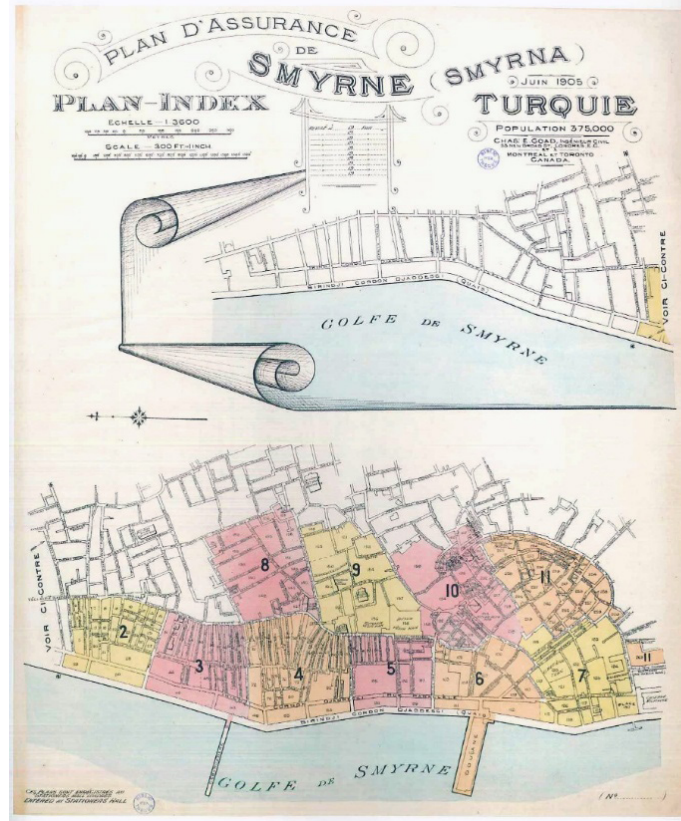


Şekil 4: 1905 Haritası Kent Bloklarının Dijital Çizimi.

Bu doğrultuda, ekonomik kırılmalar ile gelen tüm bu etkiler kenti morfolojik olarak etkilemiştir. Sırasıyla, Gravia d’Ortieres (1685), Joseph Raux (1764), JD Barbie du Bocage (1780), Thomas Graves (1836-37) Luigi Storari (1850), Lamec Saad (1876) ve Charles Edward Goad’ın Smyrna Sigorta Haritası (1905) haritaları aracılığıyla parsellerin, yolların, konut yoğunluğunun ve simgesel yapıların bu değişikliklerini gözlemlemek mümkündür. İlk çalışmalar, kentin sınırlarının yeniden şekillendirildiğini, Boyacı nehrinin sınırlandırdığı yerleşim alanının aşıldığını, denizin doldurulması ile yeni parsellerin ortaya çıktığını, şehrin karasal sınırların ötesinde deniz yoluyla da genişlediğini göstermektedir (Şekil 4). Böylece, yapılı çevre-sokak ve parsel değişimi, gözlenebiliyor. Bölünmüş İzmir kentinin



(Müslümanlar, Yahudi, Ermeni, Levanten, Rum), geleneksel ticaret bölgesinin yeni alanlara nasıl yayıldığını ve biraraya gelişlerini anlamak ise sigorta haritalarının detaylı incelenmesi ile mümkündür.



Şekil 5: 1905 Sigorta Haritası.

Sonuç

Bu bağlamda, kentlerin Tanzimat ile yeniden düzenlenmesi (Gülhane tebliğleri) yönetmeliği kurallara dayanarak, Osmanlı İmparatorluğu'nda hüküm ve kararlar çıkarılmıştır. Bilsel'e göre bu kararlarla İzmir'in batı görüntüsü vurgulanmıştır (Bilsel 2009, 146). Buna mukabil Serçe 1860'ları Tanzimat ile başlayan modernleşmenin hızlandırıldığı ve yaygınlaştığı bir yıl olarak tanımlamaktadır (Serçe, 1998,33).

Sonuç olarak, 19. yüzyılda Osmanlı devletinin Batı ülkeleriyle artan ticaret hacmiyle, İzmir sosyal, yapısal ve ekonomik açıdan büyük bir gelişme ve dönüşüm yönüne girmiştir. İlhan Tekeli'nin çevreleşme olarak tanımladığı bu gelişme ve dönüşüm, 1850'lerden başlayarak yüzyılın ilk yarısında belli bir hızla hareket ederek ivme kazanmıştır. Tekeli'ye göre bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir (Tekeli, 1992, 129). Aynı şekilde, birbiriyle paralel olarak batılılaşma ve bütünleşme süreçleri, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında toplumun ve devletin egemen sektörüne karşı çıkmaya başladı. Masters'a göre, siyasi düzlemde çok aktif bir değişimi içeren vizyonla başlayan bu süreç yavaş yavaş dış dinamiklere itaat ve uyum çabalarına dönüşmüştür (Masters, 2012, 96). Dolayısıyla, sanayileşmiş Avrupa'nın ekonomik ve politik gücünün hızla yayılmasıyla



ilgili olarak Osmanlı İmparatorluğu, Wallerstein’in çevreleşme modeli ile tam uyumlu olan entegrasyon ve sömürü dönemine sürüklendi. Dönüşüm, Batılılaşmayı, ilerleme ve modernleşme gibi diğer anlamlarla birlikte daha da fazla kuvvetlendirdi. Bununla beraber Batı, devlet, ekonomi ve toplum üzerindeki ezici etki ve baskısını meşrulaştırdı.

İzmir kenti tüm bu değişenlere karşı kozmopolit yapısını dünya savaşı sonrasına kadar koruyarak istisnai ticaret bölgesi eklemlenmesiyle de dönemin Akdeniz liman kentleri arasında farklılığını korur. Osmanlı Devleti içerisinde de her zaman farklı pozisyonunu koruyan kent denize doğru büyüyen yeni parselizasyon sistemi ve sosyo ekonomik yapısıyla da öteki Osmanlı şehirlerinden ayrışır.

Kaynaklar

Atay, Ç. (1998) *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İzmir Planları*, İzmir: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları,
Atay, Ç. (2012) *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940*, İzmir: İzmir Ticaret Odası.

Beyru, R (2011). *19. yy’da İzmir Kenti*, İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Beyru, R. (2000) *19. yy’da İzmir’de Yaşam*, İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Bilsel, C. (2009) “Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru” in *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, edited by Marie- Carmen Smyrnelis translated by Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları.

Bilsel, C. (1997) “Ideology and Urbanism during the early republican period: two masterplans for İzmir and scenarios of modernization” *METU Journal of Faculty of Architecture*, v.XVII:13-30, Ankara.

Bozdoğan, S. Kasaba R. (1997) *Rethinking Modernity and National Identity in Turkey*, Washington: University of Washington.

Braudel, F. (1194) *II. Felipe Dönemi’nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, translated by Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul:İmge Evi, 1994.

Can, I. (2010) “Urban Design and The Planning System in İzmir”, *Journal of Landscape Studies*, vol.3 p.181-189.

Çıkış, Ş. (1998) “Typological Transformation in Turkish Architecture During the Process of Peripherilisation”, Unpublished PhD Thesis, İzmir: Dokuz Eylül University Department of Architecture.

Denel S. (1981) “Batılılaşma Süresinde Ebniye Nizamnameleri ve Kentsel Mekanların Değişimine Etkileri Üzerine Bir Deneme” *IX. Türk Tarih Kongresi: 1425-1453*

Frangakis-Syrett, E. (2006) *18. yy’da İzmir’de Ticaret (1700-1820)*, translated by Çiğdem Diken, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

Frangakis-Syrett, E. (1999) “The Economic Activities of the Ottoman and Western Communities in eighteenth-century İzmir” *Oriente Moderno* v.XVIII/1.

Frangakis-Syrett, E. (1998) “Commerce in the Eastern Mediterranean from the eighteenth to the early nineteenth centuries: the city-port of İzmir and its hinterland. *International Journal of Maritime History* V.X/2 p:125-154.

Goffman, D. (2012) “İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine” in *Doğu ile Osmanlı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir, İstanbul* by Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters translated by Sermet Yalçın, İş Bankası Kültür Yayınları.



- Goffman, D. (2014) *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700*, translated by Ülkün Tansel, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Goffman, D. and Aksan, V. (2007) *The Early Modern Ottomans / Remapping the Empire*, Cambridge University Press.
- Greene, M. (2007) “Akdeniz’de Osmanlılar” in *The Early Modern Ottomans/Remapping the Empire Erken Modern Osmanlılar* edited by Aksan and Goffman translated by Onur Güneş Ayas Cambridge: Cambridge University Press.
- Jean Luc M. (2013) “Bir Kentin Yansımaları: Yolculuğa Davet ,18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir. Batılı Bir Bakış, Arkas Sanat Merkezi, İzmir.
- Kayın, E. (1998) “Historical Evolution of Hostelry Buildings with Particular Reference to Those Within the Inner-City of İzmir From the 17th to the First Quarter of the 20th Centuries” Unpublished PhD dissertation, İzmir: Dokuz Eylül University.
- Kaya Yücel, A. (2010) “19. yy’dan 21. yy’a İzmir Ekonomisinde Süreklilik ve Kırılmalar”, in *Değişen İzmir’i Anlamak* by Deniz Yıldırım and Evren Haspolat, Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Kasaba, R. (1988) *The Ottoman Empire and The World Economy The Nineteenth Century* New York: State University of New York Press.
- Knox P. and Pinch S. (2010) *Urban Social Geography An Introduction* Kropf, K. S. (1996). An alternative approach to zoning in France: typology, historical character and development control. *European Planning Studies* 4 (2), 717-37.
- Kütükoğlu, M. (1979) “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İmtiyazı”, *Tarih Dergisi*, v.32.
- Masters, B. (2012) “İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente” in *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2015) *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Serçe, E. (1998) *Tanzimat’tan Cumhuriyet eİzmir’de Belediye 1868-1945*, İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.
- Smyrnelis, M. (2009) “Tarihini Arayan Şehir” İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı limanından Hatıralar, translated by Işık Ergüden İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tekeli, İ. (2007) “Toplumsal Tarih Yazımı Metodolojisi Üzerine” in *Birlikte Yazılan ve Öğrenilen Tarihe Doğru*, İstanbul: Tarih vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (1982): “Tarihin Metodolojisi Üzerine.” *Bilim ve Sanat*, p.42-48.
- Tekeli, İ. (1992) “Ege Bölgesi’nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü”, in Üç İzmir ed. by Enis Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Ülker, N. (1974) “The Rise of İzmir 1688-1740”, Unpublished PhD Dissertatio Michigan: The University of Michigan.
- Wallerstein, I. (2011) *Dünya Sistemleri Analizine Bir Giriş*, İstanbul: BGST Yayınları.
- Wallerstein, I. (1999) *Tarihsel Kapitalizm*, translated by Necmiye Alpay, İstanbul: Metis Yayınları.
- Whitehand, J.W.R. (2001) *British Urban Morphology, International Urban Form*, 103-109.
- Zandi-Sayek,S. (2011) *Ottoman İzmir: The Rise of Cosmopolitan Port 1840-1880*, London: University of Minesota Press.
- Zandi-Sayek,S. (2000) “Struggles over the shore: building the quay of İzmir 1867-1875”, *City and Society* V.XII: p.55-78