



Kıyı Yerleşimlerinde Tarihsel Merkezin Dönüşümü: Meriç Nehri Örneği

Arif Mısırlı¹, H. Burcu Özgüven²

Özet

Antik dönemlerden itibaren birçok kent nehir kıyısı veya çevresi ile doğrudan ilişkilendirilmiştir. Bu durum Sanayi Devrimi'ne kadar tarımsal ve endüstriyel üretim işlevlerinin su kaynağına bağlı olması ile açıklanmaktadır. Balkanlarda başta Tuna olmak üzere nehir çevresinde fiziki gelişme kaydeden çok sayıda kıyı kenti bulunmaktadır. Bu çalışmada Balkan coğrafyası içerisinde olup günümüzde farklı ülke ve kültürleri buluşturan Meriç Nehri kıyısındaki kentler ele alınmaktadır. Meriç ve kolları ilkçağdan itibaren doğu-batı aksındaki karayollarına güzergâh oluşturmuştur. Roma'da Via Militaris, Osmanlı Dönemi'nde Orta Kol, Meriç vadisini izleyerek başkent İstanbul'u Edirne üzerinden Belgrad'a, buradan Avrupa'nın önemli merkezlerine bağlamıştır. Nehir, 19. yüzyıla kadar bir ulaşım yolu olarak kullanılmış, böylece İstanbul'u Edirne yoluyla Akdeniz'e bağlayan stratejik bir geçit haline gelmiştir. Meriç havzası tarih boyunca önemli bir nüfus barındırmış, nehrin kıyı şeridinde kurulan, Bulgaristan'da Pazarlık ve Filibe gibi şehirlerin yanı sıra Edirne de Meriç sayesinde ekonomik işlevler bakımından gelişmiştir. Çalışmanın amacı nehrin kentsel alan biçimlendirmedeki etkisinin sorgulanmasıdır. Araştırma kapsamında ilgili kentlere dair birincil kaynaklardan ve fiziki dönüşümü incelemek amacıyla tarihsel haritalardan yararlanılmıştır. Bildiride Pazarlık, Filibe ve Edirne'nin Meriç ile ilişkisi kapsamında merkez alanların morfolojik biçimlenmesi üzerinden, söz konusu yerleşimlerin tarihsel süreçteki dönüşümü incelenmektedir. İlk yerleşimlere sahne olduğu dönemlerde nehrin tek bir yakasına yerleşen Pazarlık, Filibe ve Edirne zaman içinde fiziki dönüşüme uğramış, günümüzde ise kıyı ile farklı ilişkiler kurulmuştur. Meriç, Edirne için coğrafi ve siyasi bir sınır haline gelirken, Filibe'nin fiziki genişlemesinde tetikleyici rol oynamakta; Pazarlık'ta ise kenti ikiye bölerek kentsel işlevlerin ayrılmasını sağlamaktadır. Demiryolunun gelişmesiyle birlikte yerleşim merkezlerinin konumu ve işlevi bakımından, aynı nehrin kıyısındaki bu üç kentte farklı morfolojik sonuçlara rastlanmaktadır. Kentlerin kıyılarında oluşan baskı azalmış, gelişen alanlar iç bölgelere kaymıştır. Meriç kıyı kentlerindeki fiziki dönüşümler, coğrafyanın meydana getirdiği ekonomik ve kültürel işlevlere göre şekillenmiştir. Tarih boyunca ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü bir su yolu olarak kullanılan Meriç, kentlerin konumlanmasında ve biçimlenmesinde etkili olurken, endüstrileşme sonrasında kentsel gelişime katkısı azalmıştır.

Anahtar Kelimeler: Edirne, Filibe, Meriç Nehri, Nehir kıyısı yerleşim, Pazarlık

1. Giriş

Nehir kıyısı ya da çevresinde kurulan kentlerin gelişimi, su kaynağına bağlı tarımsal ve endüstriyel üretim işlevleri ile ilişkilendirilmektedir. Balkanlarda başta Tuna olmak üzere nehir çevresinde fiziki gelişme kaydeden Belgrad (Sırbistan), Budapeşte (Macaristan), Bratislava (Slovakya), Viyana (Avusturya) gibi çok sayıda kıyı kenti bulunmaktadır (Özgüven, 2001, 22-23). Doğu Avrupa suyollarına, Sava, Drava, Dinyeper gibi taşımacılık nedeniyle arter konumunda bulunan nehirler de katılabilir. Çalışmanın amacı, kentsel alan biçimlendirmede belirli bir etkisi bulunan nehir havzası ile nehir kıyısında kurulan kentlerde merkez alanların morfolojik biçimlenmesi üzerinden, yerleşimlerin tarihsel süreçteki dönüşümü perspektifinde incelemektir.

Bu çalışmada Balkan coğrafyası içerisinde olup günümüzde farklı ülke ve kültürleri buluşturan Meriç Nehri ve Meriç üzerinde bulunan Pazarlık, Filibe ve Edirne kentleri incelenmiştir. Meriç havzası üzerinde, Cisri Mustafa Paşa, Dimetoka, Enez gibi kentler bulunmakla birlikte, belirlenen

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Trakya Üniversitesi/Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü/arifmisirli@gmail.com

² Prof. Dr., Trakya Üniversitesi/Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü/bozguven@hotmail.com



kentlerin tarihsel kaynaklara dayalı fiziki dönüşümleri sayesinde, morfolojik analiz için veri elde etmek mümkün olmuştur.

2. Yöntem ve Kaynaklar

Bu bölüm, incelenen kentlerin özellikle 20. yüzyıl başı ve günümüzdeki nehir-kent ilişkisinin fiziki değişim üzerinden morfolojik tespitlerinin yapılmasını amaçlamaktadır.

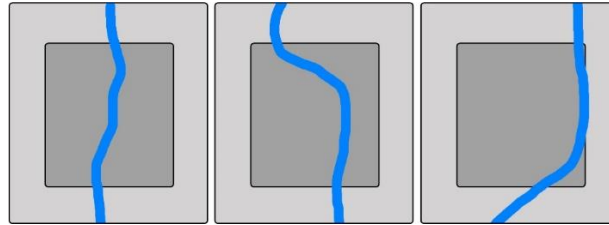
Kentlerin, nüfusu yoğun bölgeleri ile nehir arasındaki temasın (kıyı) uzunluğu ve bunun kentin toplam kentsel alanına oranı, kent ve nehir arasındaki yakınlığın bir göstergesi olarak belirtilmiştir. Daha uzun bir kıyı şeridinin, nehir kıyısı alanlarının daha yüksek düzeyde bütünleşmesine ve nehir kıyıları boyunca daha fazla arazi kullanım çeşitliliğine imkân vermesi beklenmektedir (Silva, Serdoura, & Pinto, 2006, s. 5).

Silva, Serdoura & Pinto (2006, s. 8) nehrin kente göre konumunu üç ana türe ayırmıştır (Şekil 1):

Merkezi: Kentin içinden geçen nehrin böldüğü kentsel alanlar eşit ya da yakın büyüklüktedir. Bu kentlerde nehrin iki yakasında yer alan yerleşimlerin birbiri ile oranı 0.50 ya da 0.70 arasında bir değere sahiptir.

Dış Merkezli: Kentin içinden geçen nehrin böldüğü kentsel alanlardan bir yakası açıkça daha fazla gelişmiş ancak karşı yakada da küçük çekirdekler bulunmaktadır. Bu kentlerde nehrin iki yakasında yer alan yerleşimlerin birbiri ile oranı 0.7 ya da 0.95 arasında bir değere sahiptir.

Teğetsel: Nehir kentin hemen dışından geçmektedir ve kenti bir veya daha fazla kenarda sınırlamaktadır. Bu durumda nehrin karşı yakasında herhangi bir kentsel yerleşim bulunmamaktadır veya bu kentsel alanların kentin toplam alanı oranı çok küçüktür. Bu kentlerde nehrin iki yakasında yer alan yerleşimlerin birbiri ile oranı 0.95 ya da 1'dir (Silva, Serdoura, & Pinto, 2006, s. 8).



Şekil 1 Merkezi, dış merkezli ve teğetsel şemalar (Silva, Serdoura, & Pinto, 2006, s. 8)

Bu çalışmada da incelenen kentlerin yukarıdaki sınıflamadan yararlanılarak Meriç Nehri ile ilişkileri belirlenmiştir. Kentlerin hem 20. yüzyıl başlarındaki hem de günümüzdeki nehir kenarı kullanım alanları ve kıyı uzunlukları hesaplanarak oranları ortaya konulmuştur. Bununla birlikte kentlerin antik dönemden günümüze gelişimi, dönemsel tanıklıklara ve tarihsel haritalara dayalı yürütülmüştür. 19. yüzyıla kadar kentlerin gelişimine etkisi olan Meriç Nehri üzerinden okumalar yapılırken, ardından demiryolu inşasına bağlı gelişmelerden söz edilmiştir. Bu kapsamda ele alınan kentsel alanların gelişimi tarihsel süreç boyunca analiz edilerek morfolojik değişim, bilgisayar destekli çizim aracılığıyla, harita ve uydu görüntüleri üzerinden hazırlanan grafikler ile sunulmuştur.

3. Meriç Nehri

Bulgaristan'da Rila Dağı'ndan doğan Meriç 490 km. uzunluğu ile Balkan yarımadasının en büyük nehirlerinden biridir. Balkan ve Rodop Dağları arasındaki doğu-batı doğrultulu tektonik kırıkları izleyerek ilerleyen nehir Seymen'den (Simeonovgrad) sonra güneydoğuya yönelir ve Cisir-i Mustafa Paşa (Svilengrad) ile Kapikule arasında Yunanistan-Bulgaristan, Edirne civarında Arda ve Tunca ile birleşip kuzey-güney yönünde ilerleyerek Türkiye-Yunanistan sınırını teşkil eder. Meriç havzasının batısında, Lozan Antlaşması uyarınca sadece Karaağaç bölgesi Türkiye sınırları içinde kalmıştır (Tuncel, 2004, s. 188).



Meriç Nehri'nin ve kollarının ana yollara güzergâh teşkil etmesi tarih boyunca önemli bir rol üstlendiğinin göstergesidir. Osmanlı Dönemi'nin Rumeli'deki "Orta Kol"u Edirne'den sonra Meriç vadisini izlemiş ve İstanbul'u Avrupa'nın önemli merkezlerine bağlamıştır. Karayolları vadinin doğal koridorlarını takip ederken nehir de özellikle Edirne'nin güneyinde kalan bölümüyle Antik Çağ'da Ege denizi kıyısında kurulan Enez'e (Ainos) kadar yoğun bir nehir taşımacılığına sahne olmuştur (Tuncel, 2004, s. 188-189).

Antik Çağ'da Karadeniz'i Ege'ye bağlamak için tercih edilen Meriç suyunun 19. yüzyıla kadar kullanıldığına dair bazı bilgiler bulunmaktadır. Meriç çevresi Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra ise nehir üzerinde gemi taşımacılığı teşvik edilmiştir. Evliya Çelebi'den 17. (Evliya Çelebi, 2012, s. 546) ve Şemseddin Sami'den (Şemsettin Sami, 1996, s. 4270) 19. yüzyıla kadar Meriç'in su yolu olarak kullanılmaya devam ettiği öğrenilmektedir. Osmanlı belgeleri de 19. yüzyıla kadar Meriç Nehri üzerinde özellikle Filibe'den başlayarak Edirne üzerinden Enez'e kadar nehir taşımacılığının olduğunu ve ulaşım ile nakliye işlevlerini 19. yüzyıl sonlarında Rumeli demiryolunun inşasına kadar büyük ölçüde devam ettirdiğini göstermektedir (Kanitz, 1879, s. 16; Gümüşsoy, 2015, s. 647).

Antik dönemden günümüze Meriç havzası yoğun bir nüfus barındırmış ve nehrin kıyılarında ya da çok yakınında kurulan Pazarcık, Filibe, Edirne gibi şehirler Meriç su yolu ticari faaliyeti sayesinde gelişmiştir. Meriç havzasını izleyen Via Militaris üzerinde konumlanan üç şehir arasındaki mesafe yürüyüş mesafesi olarak Edirne Filibe arası 31 saat, Filibe-Pazarcık arası 7 saat olarak tanımlanmıştır (İreçek, 1990). Günümüzde karayolu ile karşılığı Pazarcık-Filibe yaklaşık 40 km, Filibe-Edirne yaklaşık 180 km'dir. Demiryolu üzerinden Edirne-Sarımbey (Septemvri) arası 243 km olarak verilmektedir. Sarımbey-Pazarcık arası yaklaşık 16 km olduğundan Edirne-Pazarcık arası yaklaşık 227 km olarak belirlenmektedir (Engin, 1992, s. 112). Demiryolu da Meriç Nehri'ni izlemektedir. Dolayısıyla Meriç, hem karayolu hem de demiryolu hatlarında belirleyici olmuş, kentlerin kurulmasında ve büyümesinde de rol oynamıştır.

4. Meriç Nehri Üzerindeki Kentlerin Tarihçeleri ve Fiziki Gelişimleri

4.1. Pazarcık (Tatar Pazarcık)

Kent, kuzeyde Balkan Dağları'ndan çıkan Topolnitsa suyunun Meriç'e kavuştuğu düz ovada kurulmuştur. Burası aynı zamanda İstanbul'dan Belgrad'a ve Filibe'den Sofya'ya giden Via Militaris (Orta Kol) üzerindedir. Kent 1485'te Akkirman'ın fethinden sonra II. Bayezid tarafından kurulmuştur (İreçek, 1990, s. 122). Ancak kentin 1485'ten önce kurulduğu ve kent hakkındaki en eski kayıtların 1472 yılına kadar indiği, hatta daha da erken 15. yüzyılın ortalarında bir yerleşimin var olduğu ifade edilmektedir (Boykov, 2005, s. 254). 1472'den önce inşa edilen Cuma Cami ve yakındaki hamam, kentin ticari çekirdeğini oluşturmuştur. 16. yüzyıl başlarında, İshak Çelebi tarafından yaptırılan yeni bir cuma camisinin inşası ile birlikte kent merkezinin kuzeyinde ikinci bir mahallenin oluştuğu görülmektedir. İlk Hristiyan mahalleleri de bu yüzyılın başlarında oluşmuştur (Boykov, 2013, s. 200-204). Osmanlı Dönemi'ne ait erken eserler incelendiğinde, kentin hızla gelişmeye başladığı anlaşılır.³

15. yüzyıl ortalarından itibaren Meriç üzerinden Osmanlı'nın Trakya topraklarıyla yapılan ticaret, Pazarcık'ın gelişmesini sağlar. Değerli maden merkezi Samokov ve Rodop dağlarından sağlanan tomruk ticareti, Pazarcık'tan başlayarak Meriç üzerinden Filibe, Cisir-i Mustafa Paşa yoluyla Edirne'ye ve Ege denizi kıyısındaki Enez Limanı'na taşınır. Ticaretin gelişmesinde Osmanlı Dönemi'nde Orta Kol olarak adlandırılan tarihi Roma Askeri Yolu'nun da rolü vardır (İreçek, 1990).

16. yüzyılın ortalarında çok sayıda cami inşası ile birlikte ilk kent merkezini saracak şekilde mahalleler gelişmiştir (Boykov, 2013, s. 222). 16. yüzyılın sonlarında ise üçüncü cuma camisi olan Hacı Salih Bey Cami ve Osmanlıların Balkanlar'da üstlendiği en büyük inşaat projelerinden biri olarak nitelendirdiği, kentin en önemli simgesi olan İbrahim Paşa Kervansarayı inşa edilmiştir (Boykov,

³ Bu dönemde Câmî-i Kebîr ve Kadî İshak Çelebi Cami olmak üzere iki cami, bir mescid, iki hamam ve 1492 yılından az önce Evrenosoğlu Şemseddin Ahmed Bey tarafından inşa ettirilen bir imaret mevcuttur (Boykov, 2005, s. 256).



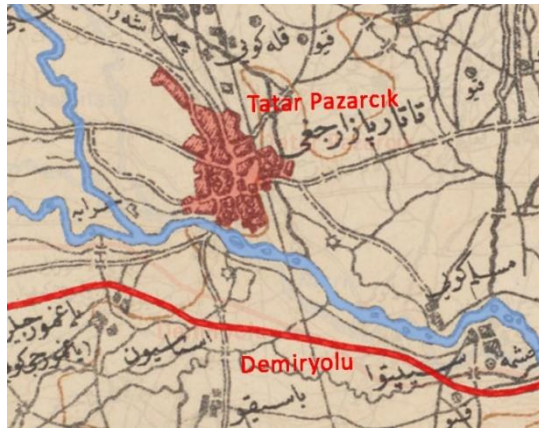
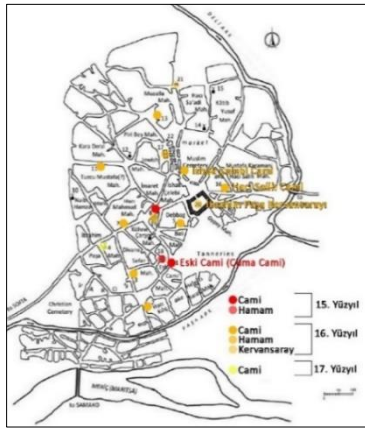
2013, s. 233). 1596 tarihli Tahrir Defteri'ne göre on beş mahallede üç cami ve beş mescid mevcut olduğu ve kentin gelişmesini sürdürdüğü okunmaktadır (Boykov & Kiel, 2011, s. 171).

Evliya Çelebi'ye dayanarak 17. yüzyılda Pazarcık'ta nüfusta hissedilir bir gelişme olduğu anlaşılmaktadır. Yaklaşık 150 yıllık sürede mahalle sayısı artmış olup Evliya Çelebi 1652'de burada 870 hâne içeren on altı mahalle olduğunu aktarmaktadır.⁴ Evliya, kentte başlıca ticari ulaşımı sağlayan Meriç Nehri'nin kanal ve arklarından söz etmekte, onları kale hendeklerine benzetmektedir (Evliya Çelebi, 2012, s. 504-505). Osmanlı Dönemi boyunca kentte tek taraflı bir yerleşim söz konusu olmuştur. Bu dönemde kentte Meriç Nehri bir sınır olarak dikkat çekmektedir. Hatta Meriç Nehri'nin kuzeyinden geçen bir sulama kanalı olan Paşa Ark ile kentin doğu sınırını oluşturan Deli Ark Osmanlı Pazarcık'ının sınırını oluşturmuştur (Şekil 2).

Evliya'dan yaklaşık 180 yıl sonra, 1819'da Papa Konstantin, Pazarcık'ın 4000-5000 hânedan oluştuğunu aktarır. 19. yüzyılın başlarında on altı cami, birkaç Ortodoks kilisesiyle bir Ermeni kilisesi mevcuttur. Şehirde ayrıca içerisinde pek çok esnafın çalıştığı 734'ten fazla dükkân bulunmaktadır (Boykov & Kiel, 2011, s. 171-172).

1870'lerde, Osmanlı-Rus Savaşı öncesi Pazarcık oldukça gelişmiş bir Balkan kentidir. Kanitz, şehrin dışında, Mecidiye'ye uzanan yolda yer alan, ufak sokaklardan oluşan panayır meydanından ve alanı çevreleyen kalın duvarlardan söz ederek, panayırda pazar emini makamının, bazı ticari yapılar ile bir caminin bulunduğu işaret eder (Kanitz, 1879, s. 230). Kanitz'e göre Pazarcık, Balkanların iç tarafında, Tuna bölgesi ile deniz kıyısı arasında işinsal yollara, uygun konuma sahip bir ticaret kentidir. Bu durum, 19. yüzyıl sonlarında demiryolunun inşasıyla pekişir. 1870'de Baron Maurice de Hirsch'e ait Oriental Demiryolu adlı şirket İstanbul-Belovo demiryolu hattının inşaatına başlayarak resmi olarak 1873 yılında açmıştır (Riedler, 2021, s. 118). Demiryolu hattı Meriç'in ve kentin güneyinden geçmiştir (Şekil 3). 20. yüzyılın başlarında istasyon ve çevresindeki diğer yapılar inşa edilmiştir.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Rus ordusu Pazarcık'ı şiddetli bir yıkımdan sonra ele geçirmiştir. Rus işgali ve ardından kurulan Bulgar Devleti sonrasında şehirde önemli değişiklikler meydana gelmiştir. 20. yüzyılda şehir yeni bir plan çerçevesinde tekrar kurulmuştur (Boykov & Kiel, 2011, s. 172). Pazarcık 20. yüzyılın başlarında yaklaşık 136 hektarlık bir alanda yerleşime sahip olup kentte teğetsel bir nehir-kent ilişkisi bulunmaktadır. Kent tamamen Meriç'in kuzeyinde gelişmiştir.



Şekil 2 Pazarcık'ın Osmanlı Dönemi yapıları ve tarihsel-kentsel dağılımları (Boykov, 2013, s. 364-367) üzerinden hazırlanmıştır. Şekil.3 Rumeli-i Şahane Haritası'nda Pazarcık (Rumeli-i Şahane Haritası, 1901 üzerinden hazırlanmıştır)

Günümüzde ise kentin Meriç Nehri ilişkisi incelendiğinde değişme gerçekleştiği; Pazarcık kentinin yerleşim alanının 20. yüzyıl başına göre yaklaşık 7 kat geliştiği görülmektedir. Bu döneme kadar kent

⁴ Bu dönemde şehirde yirmi cami, yedi sıbyan mektebi, üç hamam, 200 dükkân ve yedi derviş tekkesine, bir aşevi ve yedi tüccar hanı bulunmaktadır.



tek taraflı bir kullanıma sahipken 1940'lardan sonra gelişmeye başlayan ve Meriç Nehri'nin güney yakasında bulunan endüstri bölgesi ile iki taraflı bir kullanıma sahip olmuştur. 21. yüzyılın başında Pazarcık orta ölçekli, 70.000 dolayında nüfusa sahip bir sanayi (dokuma, kauçuk, mobilya, gıda) kenti durumundadır.

4.2. Filibe

Antik Philippopolis, MÖ 342'de Makedon Kralı II. Filip tarafından kurulmuş, Romalılar ise kenti dağların güney kısmında olan ovaya doğru genişletmişlerdir. Philippopolis, bir kent için son derece uygun bir konuma sahiptir. Meriç Nehri'nin düz sahilinde, geniş ovanın düzlüğünde kurulan kent, bir birinden ayrı üç tepeye (Taksim Tepe, Nöbet Tepe ve Cambaz Tepe) sahiptir. Bu üç tepe kentin akropolisini oluşturmakta olup bu tepelerin altındaki kent surlarla çevrilidir (İreçek, 1990, s. 37-39; Linkov&Pizhev, 1998, s. 11). Antik Filibe'de yerleşim Meriç Nehri'nin tek tarafında görülmekte olup nehir kentin kuzeyinden geçmektedir (Şekil 4).

Ortaçağ'da kent, yüksek surlar ve derin hendeklerle çevrili üç tepeler üzerindeki varlığını sürdürmüştür (İreçek, 1990, s. 89). Kent, 11. yüzyıl ile 13. yüzyılın başları arasında, sur içini tamamen kaplamış durumdadır (Stanev, 2022, s. 176). 15. yüzyıl başlarında Osmanlı fethi sonrasında kentlerin iç-ilde kalması nedeniyle sura ihtiyaç kalmamış, sur sistemi işlevini yitirmiş olup (Özgülven, 2001, s. 165), aynı şekilde Filibe'de de sur, inşaat malzemesi olarak kullanılmış veya arazileri yeni inşaatlara açmak amacıyla sistemli bir şekilde yıkılmıştır (Stanev, 2022, s. 175-176).

Filibe, 1360-61 yıllarında Osmanlılar tarafından fethedilmiş (Kiel, 1996, s. 79), 15. yüzyılın ilk yarısında imar edilmeye başlanmıştır. Filibe, Pazarcık'tan başlayan ve Ege kıyılarında sona eren Meriç ticaret yolunun önemli bir durağıdır. Orta Kol gibi önemli bir arterin üzerinde bulunmasıyla kent yüzyıllar içinde gelişme kaydetmiştir.

Filibe'yi fetheden ilk Rumeli Beylerbeyi Lala Şahin, Meriç üzerine bir köprü yaptırmış (Boykov, 2013, s. 44) ve nehrin kuzeyinin tarım alanı olarak kullanılmasını sağlamıştır (Kiel, 1996, s. 79). Filibe'nin Osmanlı Dönemi merkezini ise II. Murad Dönemi'nde inşa edilen Muradiye Cami (1433-1436 arası) oluşturmaktadır. Ayrıca 15. yüzyıl boyunca bu bölgede bir bedesten, bir hamam ve diğer kubbeli camiler inşa edilerek fiziki bakımdan kent büyümeye başlamıştır. Yerleşimin ikinci merkezi, 1444-45 yılında tamamlanan Rumeli Beylerbeyi Gazi Şihabeddin Paşa'nın büyük külliyesi etrafındadır (Kiel, 1996, s. 80). Böylece kentte nehir kenarı ile ilişkinin sağladığı ilk yapı Şihabeddin Paşa Külliyesi olmuştur. Kent bu yıllarda tek taraflı gelişim göstermiş ancak kentsel gelişim alanı büyümüştür. Şehrin merkezindeki Muradiye Cami ile kuzey ucunda Meriç Nehri kıyısında kurulmuş olan Şihabeddin Paşa Külliyesi, Filibe'nin mekânsal gelişiminin ana eksenine dönüşen ve önemli dinsel ve kamusal Osmanlı yapılarını barındıran geniş bir caddeyle (Uzun Çarşı) birbirine bağlanmıştır (Linkov&Pizhev, 1998, s. 35).

1470'lerde nehrin kuzeyinde oldukça büyük bir Tatar Mahallesi kurulmuştur (Boykov, 2013, s. 92). Böylece kentin nehri boyunca iki kenarlı kullanımı başlamış; daha sonra Karşıyaka olarak bilinen Filibe banliyösünü oluşturmuştur (Boykov, 2013, s. 109). 15. yüzyıl sonları-16. yüzyıl başlarında kentin ana eksenine ile birlikte yapılaşma Nebet Tepe'nin doğusunda (Hacı Hasan Mahallesi) gelişmiştir.

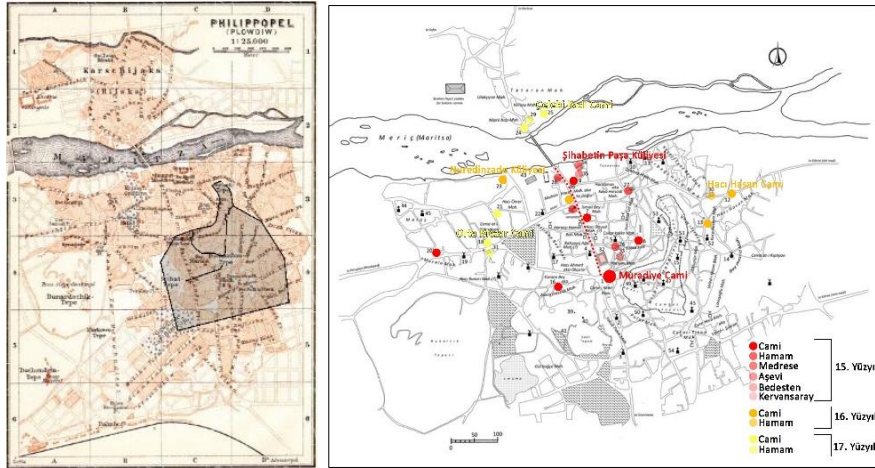
16. yüzyılın ortalarında kentin kuzeybatı ucunda, ticari kesiminden oldukça uzak ve izole bir yerde nehrin kıyısında Nureddinzade Külliyesi inşa edilmiştir (Boykov, 2013, s. 132). Böylece kentin nehir ile ilişkisi batı yönde de sağlanmıştır.



17. yüzyıl ortalarında Filibe'yi ilk defa ziyaret eden Evliya Çelebi, kentte 8060 hane olduğunu ve çok sayıda yapı bulunduğunu ifade etmektedir.⁵ Köprü'nün karşı tarafında deve ahırları bulunduğunu, içinde çok sayıda hane, mutfak ve hamam yer aldığını aktarmakta, Karşıyaka'nın kullanımına ilişkin bilgi vermektedir (Evliya Çelebi, 2012, s. 500-503).

Meriç nehrinin kuzey yakasında yerleşim 15. yüzyılın ikinci yarısında olsa da 17. yüzyılda Çelebi Kadı Cami ve hamamı Filibe'nin kuzey banliyösünde Meriç Nehri kıyısında inşa edilerek Evliya Çelebi'nin de bahsettiği üzere nehir kenarı kullanımı yoğunlaşmıştır. 17. yüzyılın başlarında, Meriç Nehri'nin kuzeyindeki banliyö, Batı Balkanlar ile Orta Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan yoğun ticaret yolu üzerindeki sürekli trafiğe bağlı olarak büyümüştür.

17. yüzyılda kentin gelişen bir diğer bölgesi nehir kıyısında yer alan Nureddinzade Külliyesi'nin güneyindeki bölümdür. Bu bölüm Orta Mezar Cami, hamamı ve mezarlık alanı ile dikkat çekmektedir. 17. yüzyılın başlarında kentin batısındaki bu yoğun yapılaşma, bu yönde önemli bir mekânsal büyümeye tanıklık etmektedir (Şekil 5).

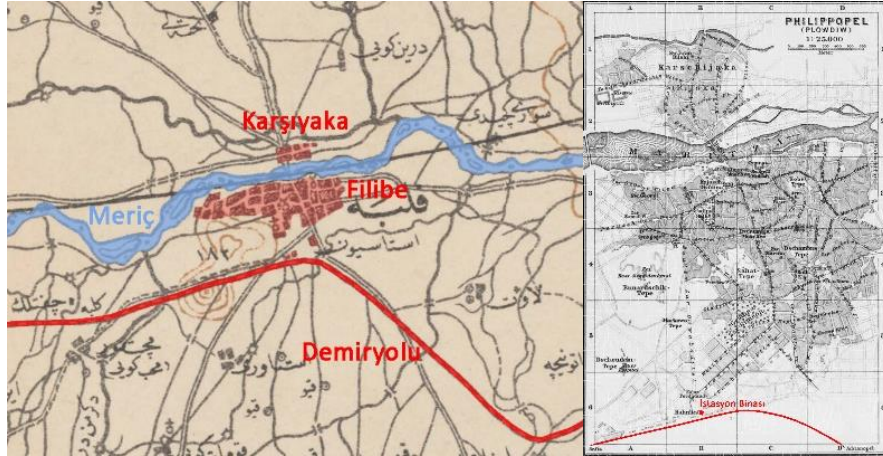


Şekil 4 Filibe'nin Antik Dönem yerleşimi (Baedeker, 1905, s. 29) Şekil 5 Filibe'nin Osmanlı Dönemi yapıları ve tarihsel-kentsel dağılımları (Boykov, 2013, s. 364) üzerinden hazırlanmıştır

18. yüzyıl Filibe'si 40-50.000 nüfuslu canlı bir ticaret merkezi durumundadır. 1846'da çıkan bir yangın şehre büyük zarar vermesine rağmen gelişmeyi durduramamıştır. 1876'da kentin nüfusu 120.000'in üzerinde iken 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında 33.000'lere kadar düşmüştür (Kiel, 2000, s. 16). 19. yüzyılın sonlarında demiryolunun inşası kent için güney yönde bir sınır oluşturmuştur (Şekil 6, 7). Filibe'deki ilk istasyon binası 1871-72'de Hirsch'in şirketi tarafından inşa edilmiş, ardından 30 yıl sonra 1905-08 yıllarında yeni gar binası yapılmıştır (Stoyanova, 2018, s. 1255).

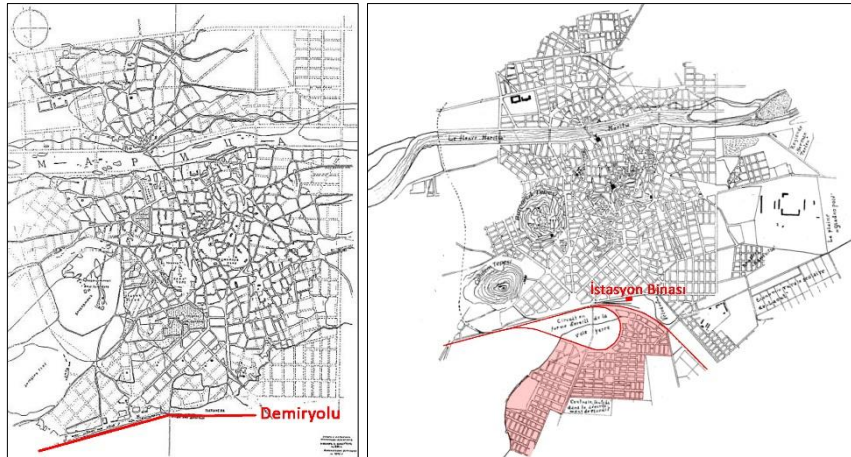
Joseph Schnitter tarafından hazırlanan 1891 planına göre, kentin orta kesiminde sokaklar iyileştirilirken, hızla gelişen bu üretim, ticaret ve kültür merkezinde, kenar mahallelerde yaşayanların barınması için yeni mahalleler ortaya çıkmıştır (Şekil 8). 1920'lerde plan uygulanmış ve kentin nüfusu 72.000 kişiye ulaşmıştır (Yerolympoş, 1996, s. 45-46).

⁵ Filibe'de elli üç cami, birkaç medrese, yedi darülkurra, yetmiş mektep, on bir tekke, birkaç han-kervansaray, sekiz hamam ve 880 dükkân bulunduğu; ayrıca Meriç Nehri üzerinde ahşap bir köprü'nün varlığından söz etmiştir (Evliya Çelebi, 2012, s. 500-503). Ancak hane sayının ihtiyatla karşılanması gerektiği belirtilmiştir (Kiel, 1996, s. 81).



Şekil 6 Rumeli-i Şahane Haritası'nda Filibe (Rumeli-i Şahane Haritası, 1901 üzerinden hazırlanmıştır) Şekil 7 Baedeker haritasında istasyonun konumu (Baedeker, 1905, s. 29).

1926 Shikov planında (Yerolympoş, 1996, s. 47) istasyon çevresinde ızgara plan yerleşim olduğu görülmektedir (Şekil 9). Dolayısıyla 20. yüzyıl ilk çeyreğinin ardından bu bölgenin gelişmeye başladığı okunmaktadır. 20. yüzyılın başlarında Filibe yaklaşık 250 hektar kent merkezi, 50 hektar Karşıyaka olmak üzere 300 hektarlık bir yerleşim alanına sahiptir. Kent bu dönemde dış merkezli bir nehir-kent ilişkisine sahiptir.



Şekil 8 1891, Joseph Schnitter planı (Yerolympoş, 1996, s. 46) Şekil 9 Shikov planında istasyon ve çevresi (Yerolympoş, 1996, s. 47 üzerinden hazırlanmıştır.)

21. yüzyılın başında Filibe 350.000 nüfusluyla Bulgaristan'ın Sofya'dan sonra ikinci büyük kenti olup, ülkenin önemli ekonomi, ulaşım, kültür ve eğitim merkezlerinden biridir.

4.3. Edirne

Antik Hadrianopolis İstanbul'dan Belgrad'a uzanan Antik Roma yolunun üzerinde, nehirlerle çevrili benzersiz bir konumda kurulmuştur. Nehirlerin kavşağında bulunan Kaleiçi, Yanbol'dan uzanan Tunca ile Meriç'in kavuşmadan önce meydana getirdiği kavis içinde yer almaktadır (İreçek, 1990, s. 43).

Kentin tarihi MÖ 7. yüzyıla kadar uzansa da Edirne'nin çekirdeğinin oluşması Roma İmparatoru Hadrian Dönemi'ne (MS 117-138) rastlamaktadır. Hadrian'ın kente kazandırdığı en önemli yapı Tunca Nehri kıyısında kurulan kale olmuştur (Mansel, 1993, s. 24-25). Antik dönemde kentin nehir ile ilişkisi incelendiğinde Meriç'ten ayrılan Tunca Nehri'nin kavis içinde nehrin doğusunda, tek taraflı bir yerleşim söz konusu olduğu görülür (Şekil 10). Orta Çağ'da ise Edirne'de yerleşim kale dışına taşmamış (Eyice, 1993, s. 75), sadece Tunca'nın karşı yakasında Aina varoşu bulunmaktadır (Darkot,



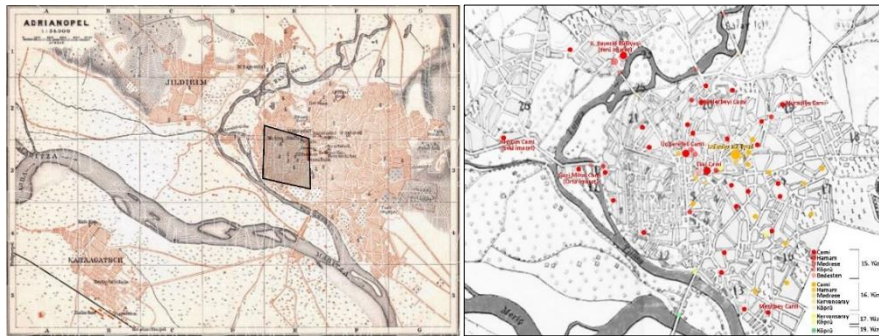
1993, s. 8). Orta Çağ'da Tunca nehrinin batı sahilinde "Tsarevi livadi" (Basilike libada-Hünkar çayırları), 14. yüzyıldan itibaren "Komnenoslar Parkı", Latin İmparatorluğu zamanında Frankların karargâh kurdukları "les plus beaux pres du monde" (dünyanın en güzel çayırları) adlarıyla bilinen fundalıklı yeşil çayırlar bulunmaktadır. Bu durum nehir kenarının o dönemki işlevi hakkında bilgi vermektedir (İrecek, 1990, s. 93-94). Osmanlı Dönemi'nde de aynı bölge saray bahçeleri olarak kullanılmıştır.

1361'de Edirne'nin Osmanlılar tarafından fethi ardından 1365'te kentin başkent olması (Eyice, 1993, s. 62) sonrasında yerleşim kale dışında gelişmeye başlamıştır (Darkot, 1993, s. 7). Kaleiçi dışındaki en erken yerleşim, 14. yüzyıl sonlarına tarihlenen Yıldırım (Eski İmaret) bölgesi olmuştur (Gökbilgin, 1994, s. 428). Çelebi Sultan Mehmet Dönemi'nde Osmanlı anıtsal mimarisinin ilk örneği olan Eski Cami (1414) ile Bedesten'in yapımı tamamlanmış; bu yapılar kentin merkezini oluşturmuştur. Kentin büyük ve bayındır bir şehir olması ise II. Murad döneminde gerçekleşmiştir. Yeni sarayın yanı sıra kentin ileri gelenleri tarafından da birçok cami, imaret, köprü, hamam ve kervansaray inşa ettirilmiştir (Peremeci, 2011, s. 13-14). Kent böylece 15. yüzyılın başlarında gelişmeye başlamıştır. 15. yüzyılın ilk yarısında inşa edilen imaretlerden Gazi Mihal batıda, Muradiye kuzeyde, Mezit Bey güneyde ve Beylerbeyi kuzeybatıda tarihsel kent merkezinin sınırlarını oluşturmuştur. 15. yüzyılda diğer camiler ve oluşturdukları mahalleler bu sınırlar içinde gelişmiştir. Fatih Dönemi'nde ise Tunca Nehri kavisinde yeni sarayın yapımı hızlanmış, bundan sonra Tunca kıyıları hızla gelişmiştir. 15. yüzyılın sonlarına doğru 1484-88 yıllarında Tunca Nehri'nin batısında inşa edilen II. Bayezid Külliyesi (Yeni İmaret) ise aynı isimli mahallenin oluşumunu sağlamıştır (Gökbilgin, 1994, s. 428). Böylece 15. yüzyılda kent merkezi ile birlikte Yıldırım-Yeni İmaret yerleşimleri Tunca Nehri boyunca gelişmiştir.

16. yüzyıl boyunca Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman ve II. Selim kentin bayındırlığına büyük önem vermişlerdir (Peremeci, 2011, s. 18-19). 16. yüzyıl süresince inşa edilen diğer yapılar büyük ölçüde kentin 15. yüzyılda oluşmuş yerleşme bölgesi içinde kalmış, daha çok güney-doğu bölgede yayılım göstermiştir (Şekil 11).

17. yüzyıl Edirne'si için Evliya Çelebi önemli bilgiler aktarır (Evliya Çelebi, 2012, s. 560-577). Kent yollarının niteliğinden ve niceliğinden söz eder (Evliya Çelebi, 2012, s. 610). Kentteki mahalle sayısını 414 olarak verir; kale içinde on dört mahallenin varlığını aktarır (Evliya Çelebi, 2012, s. 589-590). Elli üç kervansaray, altı bin yedi yüz dükkân, köprüler ve hamamlardan bahseder (Evliya Çelebi, 2012, s. 591-604).

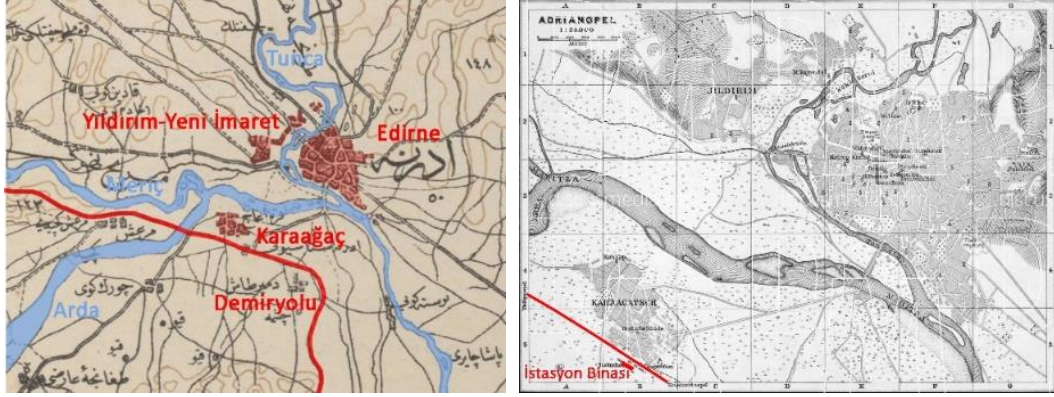
18. yüzyıl ortalarında meydana gelen iki afet kentte büyük hasar meydana getirirken, 19. yüzyılda kentin uğradığı işgaller, demografik yapıda değişimlere neden olmuştur (Gökbilgin, 1994, s. 427). 1903 yangınında kalenin iç mahalleleri tamamen yanmış, sonrasında Edirne'nin ilk yerleşim planını hazırlayan (19. yüzyılın sonları) Yzb. M. Selami'nin planından esinlenen Dilaver Bey planında, çoğunlukla tahrip olan Kaleiçi Bölgesi'nde yeni bir sokak dokusu önerilmiştir.



Şekil 10 Edirne'nin Antik Dönem yerleşimleri (Baedeker, 1905, s. 32) Şekil 11 Edirne'nin Osmanlı Dönemi yapıları ve tarihsel-kentsel dağılımları (Mehmed Selami haritası (Darkot, 1993, s.12 üzerinden hazırlanmıştır.)



Diğer yandan, 19. yüzyıl sonlarında inşa edilen demiryolu Meriç'in batı yakasından geçmiştir (Şekil 12). Edirne istasyonunun buraya yapılması öncelikle ekonomik bir tercih olmuş, böylece Meriç Nehri'nde ikinci bir geçişten kaçınılmış; ayrıca demiryolunun şehrin yapılı çevresine de girmesi engellenmiştir. Bununla birlikte Karaağaç, Edirne'nin kültürel yaşamında çok özel bir rol oynadığı için seçilmiş; demiryolu ile birlikte Karaağaç'ın nüfusu da artmıştır (Riedler, 2020, s. 461-462). 20'li yıllarda tamamlanan Mimar Kemalettin yapısı, Karaağaç İstasyon Binası ile nehir ilişkileri yeniden tanımlanmıştır. İstasyon, yüzyıl başlarından itibaren Meriç Nehri karşı kıyısındaki Karaağaç'ın ticaret, sanayi ve turizm işlevleriyle gelişmesini sağlamıştır (Şekil 13).



Şekil 12 Rumeli-i Şahane Haritası'nda Edirne (Rumeli-i Şahane Haritası, 1901 üzerinden hazırlanmıştır) Şekil 13 Baedeker haritasında istasyonun konumu (Baedeker, 1905, s. 32).

20. yüzyıl başlarında Edirne yaklaşık 450 hektar bir yerleşim alanına sahiptir. Meriç ve Tunca nehirleri dikkate alındığında dış merkezli bir nehir-kent ilişkisi bulunmaktadır. Meriç Nehri'nin batısında yer alan Karaağaç yaklaşık 90 hektar alana sahip olup, mahalle ile Meriç kıyısı arasında tarımsal alanlar ile kent ormanı bulunmaktadır. Edirne tarihsel merkezi asıl sınırlayan nehir Tunca'dır. Tunca nehrinin kuzeybatısında yer alan Yıldırım ve Yeni İmaret Mahalleri ise yaklaşık 85 hektar alana sahip olup Tunca nehri ile de dış merkezli bir nehir-kent ilişkisi bulunmaktadır. 20. yüzyılın ortalarından itibaren hazırlanan imar planları ile kentin gelişmesi lineer doğrultuda İstanbul'a doğru yönelmiş, 20. yüzyılın sonlarında itibaren ise kuzey doğuya doğru çevre yolunun sınırladığı alana kaymıştır. Edirne bugün 180.000 nüfuslu, Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan karayolu üzerinde yer alan bir sınır kentidir.

5. Değerlendirme

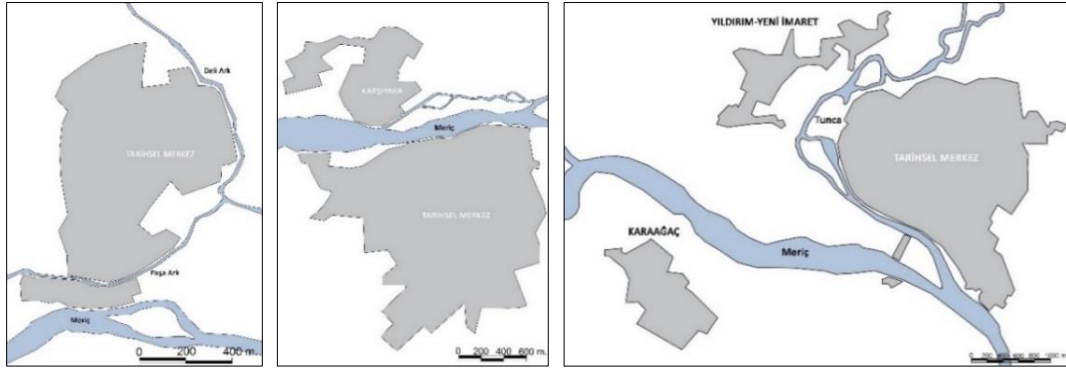
Meriç Nehri ve kolları Antik Çağ'dan itibaren doğu-batı aksındaki karayollarına güzergâh hattı oluşturmuştur. Roma'da Via Militaris, Osmanlı'da "Orta Kol" ana güzergâh hattı, Meriç vadisini izleyerek üzerinde önemli merkezlerin kurulmasına olanak sağlamıştır. Bununla birlikte nehrin Antik dönemden 19. yüzyıla kadar su yolu olarak işlev görmesi Filibe ve Edirne'nin ekonomik işlevler bakımından gelişmesine yardımcı olmuştur. Ayrıca Antik Edirne'nin biçimlenmesinde tarihsel merkezin sınırlarına yakın bir noktada Meriç Nehri'nden ayrılarak bir kol oluşturan Tunca Nehri'nin büyük katkısı bulunmaktadır.

İncelenen kentlerin tarihsel merkezlerinin yoğun gelişimi Osmanlı Dönemi'nde gerçekleşmiştir. Kentlerin nehir ile mekânsal ilişkisinin kurulmaya başlandığı dönem de Osmanlı Dönemi olmuştur. İlk yerleşimlere sahne olduğu dönemlerde nehrin tek bir yakasına yerleşen Filibe ve Edirne, zaman içinde fiziki genişlemeye sahne olmuş, kıyı ile nehir ticareti ilişkisi kurulmuştur. Filibe'nin ve Edirne'nin Osmanlı fethinden kısa bir süre sonra 15. yüzyılda nehrin iki yakasının da kullanımı başlamış, bu dönemde kentler dış merkezli gelişmiş; tek taraf ağırlıklı bir kullanıma sahip olmuştur. Kentsel arazinin yüzölçümü bakımından Filibe'de nehrin güney yakası (kent merkezi) kuzey yakasına (Karşıyaka) göre, Edirne'de ise nehrin doğu yakası (kent merkezi) batı yakasına (Yıldırım-Yeni İmaret)



göre daha fazla gelişmiştir. Pazarcık ise 15. yüzyılda yeni kurulmuş bir kent olarak tek taraflı bir yerleşime sahiptir. Kent, Osmanlı Dönemi boyunca Meriç Nehri'nin kuzey yakasında gelişmiştir.

20. yüzyılın başlarında ise Pazarcık tek taraflı bir yerleşime sahipken, Filibe ve Edirne dış merkezli bir nehir-kent ilişkisine sahiptir (Şekil 14). Filibe'nin tarihsel merkezi ve kuzeyinde bulunan Karşıyaka arasında yerleşme oranı 0,82 iken, Edirne'de Meriç dikkate alındığında tarihsel merkez ve Karaağaç arasında oran 0,84; Tunca dikkate alındığında tarihsel merkez ve Yıldırım-Yeni İmaret arasında oran 0,84'tür. Bu dönemde kıyı uzunluğu ve kentsel çeper arasındaki oranlar incelendiğinde Pazarcık'ta 0,12 (0,7 km kıyı uzunluğu, 5,8 km kentsel çeper), Filibe'de 0,19 (2,8 km kıyı uzunluğu, 14,5 km kentsel çeper), Edirne'de⁶ 0,27 (5,6 kıyı uzunluğu, 20,5 km kentsel çeper) olduğu görülür. Dolayısıyla 20. yüzyılın başlarında nehir ile en kuvvetli ilişki Edirne ve Filibe'de görülürken Pazarcık'ta nehir ile ilişki tek taraflı yerleşimden kaynaklı olarak daha zayıftır.



Şekil 14 Pazarcık, Filibe ve Edirne'nin 20. yüzyıl başlarındaki kentsel yerleşim alanları.⁷

İncelenen kentlerin yerleşim alanları günümüzde gelişmiş ve nehrin karşılıklı yakalarının kullanım oranları değişmiştir. Meriç Nehri Pazarcık'ı ikiye bölerek kentsel işlevlerin organizasyonu açısından bölümlenmesini sağlamış (Şekil 15); nehrin güneyi 20. yüzyılın ortalarından başlayarak endüstriyel bölge olarak işlevlendirilmiştir. Kent dış merkezli bir nehir-kent ilişkisine sahip olmuş; kent ile güney endüstri bölgesi arasında yerleşme oranı 0,74 olarak belirlenmiştir (Tablo 1).

Filibe'de kentsel arazinin 20. yüzyıl başına göre yaklaşık 16 kat geliştiği görülmektedir. Filibe günümüzde de 20. yüzyıl başında olduğu gibi dış merkezli bir nehir-kent ilişkisine sahiptir (Şekil 15). Gelişim nehrin kuzey ve güney yakalarında yaklaşık oranlarda gerçekleşmiştir. Kent ve Karşıyaka arasında yerleşme yüzeyi oranı 0,79 olarak belirlenmiştir (Tablo 1).

Tablo.1 Nehir kıyısı kullanımı ve oranları

| | Antik Dönem | Osmanlı Dönemi | 20. Yüzyıl Başı | Günümüz |
|-----------------|--------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Pazarcık | - | Tek Taraflı | Tek Taraflı 1.00 | Tek Taraf Ağırlıklı 0.74 |
| Filibe | Tek Taraflı | Tek Taraf Ağırlıklı | Tek Taraf Ağırlıklı 0.82 | Tek Taraf Ağırlıklı 0.79 |
| Edirne | Meriç | Tek Taraflı | Tek Taraf Ağırlıklı 0.84 | Tek Taraf Ağırlıklı 0.94 |
| | Tunca | Tek Taraflı | Tek Taraf Ağırlıklı 0.84 | Tek Taraf Ağırlıklı 0.88 |

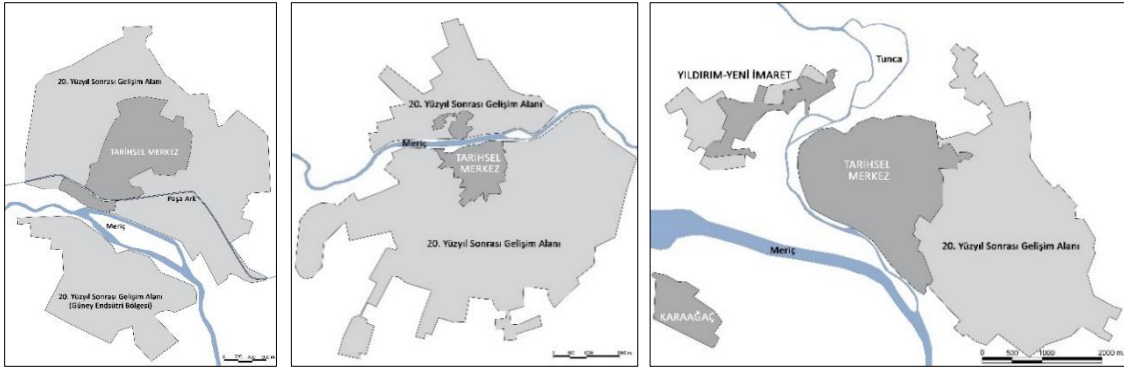
Edirne ise günümüzde de 20. yüzyıl başında olduğu gibi dış merkezli bir nehir-kent ilişkisine sahiptir. Ancak kent ile Karaağaç arasındaki oran teğetsel düzeye kadar yaklaşmış; oran 0,94 olarak belirlenmiştir. Çünkü Karaağaç'ta herhangi bir değişim olmamış ancak kent yaklaşık üç kat büyümüştür. Tunca Nehri'ni referans olarak kent merkezi ile Yıldırım-Yeni İmaret Mahalleri

⁶ Bu oran Edirne'de Tunca Nehri kıyı uzunluğu için verilmiştir.

⁷ Filibe ve Edirne'nin 20. yüzyıl başlarında kentlerin gelişimini gösteren grafiklerin altlığını Baedeker haritası oluşturmaktadır.



incelendiğinde ise yerleşme oranı 0,88 olarak belirlenmiştir (Tablo 1). Yıldırım ve Yeni İmaret mahallelerin de iki kat büyümesi yüzyıl başındaki yerleşme oranına kıyasla küçük bir değişime neden olmuştur (Şekil 15). Bu dönemde kıyı uzunluğu ve kentsel çeper arasındaki oranlar incelendiğinde Pazarcık'ta 0,25 (6,2 km kıyı uzunluğu, 24,3 km kentsel çeper), Filibe'de 0,22 (14,1 km kıyı uzunluğu, 64,8 km kentsel çeper), Edirne'de 0,22 (5,7 km kıyı uzunluğu, 25,5 km kentsel çeper) olduğu görülür. Dolayısıyla günümüzde durumun 20. yüzyılın başlarına göre değiştiği görülmekte olup Pazarcık'ta ve Filibe'de oran artarken, Edirne'de azalmıştır. Pazarcık'ta oranın artması nehrin iki yakasının da kullanıma açılmasına, Filibe'de artması karşılıklı yaka kullanımının genişlemesine bağlanabilirken, Edirne'de azalması ise kentin nehrin doğu yakasında İstanbul yönüne doğru büyümesine dayandırılabilir.



Şekil 15 Pazarcık, Filibe ve Edirne'nin 21. yüzyıl başında kentsel yerleşim alanları

6. Sonuç

Nehrin kentsel alan biçimlendirmedeki etkisinin sorgulanmasının amaçlandığı bu çalışmada Meriç Nehri'nin üç kent için benzer ve farklı işlevlerinin olduğu görülmektedir. Filibe için antik dönemde bir sınır oluştururken günümüzde kenti ikiye ayıran doğal bir eşiktir. Filibe'nin diğer iki kente göre kıyı şeridinin uzunluğu, nehir kıyısı alanlarının kullanımına olanak sağlamış ve nehir kıyıları boyunca daha fazla arazi kullanım çeşitliliği oluşturmuşsa da kentin 19. yüzyıl sonrasında demiryolu çevresine doğru gelişmesi Meriç ile ilişkinin zayıflamasına neden olmuştur. Meriç, Edirne için coğrafi ve siyasi bir sınır haline geldiği gibi, kentsel işlevleri de ayıran bir sınır durumundadır. Meriç'in batı yakasında Karaağaç bulursa da, yerleşim dokusu nehir kıyısı ile doğrudan ilişkili bir konumda değildir. Nehrin batı yakası tarım ve rekreasyon alanı olarak kullanılmaktadır. Pazarcık için ise kurulduğu dönemden 20. yüzyıl ortalarına kadar kentsel bir sınır oluştururken, sonrasında işlevlerin ayrılmasını sağlayan doğal bir sınır olarak görülmektedir.

Meriç üzerinden nehir taşımacılığı yapılırken, kentler kıyıları üzerinden gelişmiştir. Nitekim, söz konusu dönemlerde taşımacılık işlevi kapsamında kıyılardan kent içine yönelen sokaklar, kıyı depoları ve üretim alanları mevcuttur. Ancak demiryolunun gelişmesiyle kıyılarda oluşan baskı azalmış, gelişen alanlar iç bölgelere kaymıştır. İstasyon çevresindeki alanlar gelişme kaydetmiş olup; bu durum sokak dokusu ve istasyon çevresindeki yeni kent dokusu üzerinden okunabilmektedir.

Pazarcık'ta 20. yüzyıl başlarından itibaren demiryolunun kentin gelişimine katkısı net olarak okunabilmektedir. Tablo 1'de görüldüğü üzere kentin tek taraflı kullanımı demiryolunun inşası sonrasında değişmiş, istasyon çevresinde endüstriyel bir bölge oluşmuş ve kentin sınırı güney yönde demiryolu olmuştur.

Filibe'de kentin güneyinde yer alan istasyon binası çevresinde izgara planlı yeni bir sokak dokusunun olduğu görülmektedir. Baedeker haritasında Meriç kıyısına dik uzanan sokaklar eski konumunu sürdürürken, istasyon alternatif gelişme alanı sunmaktadır. Ayrıca tıpkı Pazarcık'ta olduğu gibi 20. yüzyıl sonlarına doğru demiryoluna bağlı güneyde endüstriyel bir bölge oluşmuştur.



Edirne’de ise Karaağaç istasyonu ile gelişmeye başlayan yeni sokak dokusu alternatif yeni yerleşim bölgesine işaret etmektedir. Izgara plan ile bölgede konut alanı oluşturmaktan çok kentin yeni endüstriyel alanının geliştirilmesi amaçlanmış, ancak araya giren Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı bu projenin ilerlemesine engel olmuştur. Dolayısıyla kent nehrin doğu yakasında gelişmeye devam ettiğinden Tablo 1’de görüldüğü üzere Meriç Nehri’nin batı yakası kullanım oranı düşmüştür. Meriç, 19. yüzyıla kadar üç kentin de gelişimine katkı sağlarken, demiryolu Pazarcık ve Filibe’nin gelişimini desteklemiştir.

Meriç kıyı kentlerindeki fiziki dönüşümler, coğrafyanın meydana getirdiği ekonomik ve kültürel işlevlere göre şekillenmiştir. Antik dönemden itibaren, ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü bir su yolu olarak kullanılan Meriç, kentlerin konumlanmasında ve biçimlenmesinde başat rol oynamış, ancak endüstrileşme sonrasında, karayollarının geliştirilmesi, özellikle demiryolunun işlerlik kazanmasıyla, Meriç’in kentsel arazi üzerindeki belirleyici etkisi geri planda kalmıştır.

Kaynaklar

- Baedeker, K. (1905). *Konstantinopel und das Westliche Kleinasien: Handbuch Für Reisende*. Leipzig: Verlag von Karl Baedeker. <https://archive.org/details/konstantinopelu00baedgoog/page/n75/mode/2up> Erişim Tarihi: 24.03.2023
- Boikov, G. (2005). Who Established the Town of Tatar Pazarcık in Middle Upper Thrace. *Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk Bulgar İlişkileri Sempozyumu* (s. 253-259). Eskişehir.
- Boikov, G. (2013). *Mastering the Conquered Space: Resurrection of Urban Life in Ottoman Upper Thrace (14th-17th c.)*. (Doktora tezi). İhsan Doğramacı Bilkent University, Ankara. <http://repository.bilkent.edu.tr/handle/11693/15822>
- Boikov, G., & Kiel, M. (2011). Tatarpazarcığı. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 40, 170-172.
- Darkot, B. (1993). Edirne Coğrafi Giriş. *EDİRNE - Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı* (s. 1-12). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Engin, V. (1992). *Rumeli Demiryolları*. (Doktora tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul. <https://www.scribd.com/document/501325531/rumeli-demiryolları-vahdettin-engin-tez#>
- Evliya Çelebi. (2012). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi* (3. bs.), (3. Cilt, 1. Kitap). S. A. Kahraman, & Y. Dağlı (Der.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Eyice, S. (1993). Bizans Devri’nde Edirne ve Bu Devre Ait Eserler. *EDİRNE - Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Gökbilgin, T. (1994). Edirne. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 10, 425-431.
- Gümüşsoy, E. (2015). 19. Yüzyıl Osmanlı Belgelerinde Meriç. *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller* (s. 631-650). Kayseri: Kardeşler Ofset Matbaacılık.
- İreçek, K. Y. (1990). *Belgrad İstanbul Roma Askeri Yolu*. (A. K. Balkanlı, Çev.) Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Kanitz, F. (1879). *Donau- Bulgarien und der Balkan. III. Band*, Leipzig: Verlagsbuchhandlung von Hermann Fries.
- Kiel, M. (1996). Filibe. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 13, 79-82.
- Kiel, M. (2000). *Bulgaristan’da Osmanlı Dönemi Kentsel Gelişimi ve Mimari Anıtlar*. (İ. Kolay, Çev.). Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Linkov, K., & Pizhev, A. (1998). *The Old Plovdiv*. Plovdiv: Lettera Publishers.
- Mansel, A. M. (1993). İlkçağda Edirne. *EDİRNE - Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı* (s. 21-38). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Özgülven, B. (2001). *Osmanlı Macaristan’ında Kentler Kaleler*. İstanbul: Ege Yayınları.
- Peremeci, O. N. (2011). *Edirne Tarihi*. İstanbul: Bellek Yayınları. (1939 baskısının tıpkıbasımıdır.)
- Riedler, F. (2020). Building Modern Infrastructures on Ancient Routes. Road and Rail Development in 19th-Century Edirne, Birgit Krawietz and Florian Riedler içinde, *The Heritage of Edirne in Ottoman and Turkish Times* (s. 435-468). Berlin/Boston: Walter de Gruyter GmbH.
- Riedler, F. (2021). The Istanbul–Belgrade Route in the Ottoman Empire: Continuity and Discontinuity of an Imperial Mobility Space. Florian Riedler and Nenad Stefanov içinde, *The Balkan Route: Historical Transformations from Via Militaris to Autoput* (s. 103-120). Berlin/Boston: Walter de Gruyter GmbH.



- Rumeli-i Şahane Haritası, 1901. Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Da'iresi. Beşinci Fen Şubesi Matbaası. <https://curiosity.lib.harvard.edu/scanned-maps/catalog/44-990093169950203941> Erişim Tarihi: 08.04.2023
- Silva, J., Serdoura, F., & Pinto, P. (2006). Urban Rivers as Factors of Urban (Dis)integration. *42nd ISoCaRP Congress* (s. 1-14). İstanbul.
- Stanev, K. (2022). The fortification system of Medieval Philippopolis. *Contributions to the Bulgarian Archeology | Приноси към българската археология, 12*, 147-182.
- Stoyanova, I. (2018). At the Intersection of Foreign Building Know-how: Plovdiv in the Early Twentieth Century. Ine Wouters, Staphanie van de Voorde, Inge Bertels, Bernard Espion, Krista de Jonge, Denis Zastavni içinde, *Building Knowledge, Constructing Histories (2. Cilt)* (s. 1255-1262). Leiden: CRC Press.
- Şemsettin Sami. (1996). *Kâmûsü'l A'lâm*. Ankara: Kaşgar Neşriyat.
- Tuncel, M. (2004). Meriç. *TDV İslam Ansiklopedisi, 29*, 188-190.
- Yerolympos, A. (1996). *Urban Transformations in the Balkans (1820-1920)*. Thessaloniki: University Studio Press.