

19. YÜZYIL LİMAN KENTİ İZMİR'İN MORFOLOJİK DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Nil Nadire Gelişkan

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

19. yüzyıl Akdeniz liman kentleri arasında hatırı sayılır bir yere sahip İzmir, ticaret dinamikleri sebebiyle öteki Akdeniz liman kentleriyle benzeştiği kadar ticaret üzerinde söz sahibi aktörlerin çeşitliliği ve politik gelişimi ile de ayrışır.

Endüstri devrimi sonrası dünya ticaretindeki hiyerarşik yapı, ticaretin pazar alanının da genişlemesiyle beraber yeniden şekillenir. Piramidin en tepesinde Avrupa ve ABD bulunurken ekonomisi tarıma dayalı 'çevre' ülkeler daha aşağı basamaklarda yer alır. Pamuk (2005), çevre ülkeleri sınıflandırırken Osmanlı İmparatorluğu'nu merkezi yönetimde siyasi bağımsızlığını emperyalist ülkelerle yarış esnasında korumaya çalışan ülkelerin yanına koyar.¹ Bu ülkelerin arasında Çin ve İran da bulunur. Osmanlı'yı ötekilerden ayıran pozisyonu ise özellikle 18. yüzyıl sonundan başlayıp 21. yüzyıla değin devam edecek endüstrileşmiş Avrupa ülkeleri ile arasındaki sonu gelmeyen rekabete sahne olmasıdır. İzmir bu rekabetin platolarından biridir. Özellikle 19. yüzyılda İstanbul'un ardından imparatorluğun ikinci kapital merkezi sayılan kent, en önemli limanlardan biri olma özelliğini de sürdürür. Tüm bu özellikleri İzmir kentini dönemin cazibe merkezi yapar. Bu dönemde İzmir'e mimari ve kentsel tasarım ölçeğinde düzenlemeler ve yenilikler Osmanlı hükümeti aracılığıyla ve yerel ölçekte yapılmakla beraber özellikle batılı ülkelerin inisiyatiflerinin de kent morfolojisi üzerinde önemli etkisi olmuştur. Liman kentine ve hinterlantına yönelik Avrupa ülkelerinin önyak olduğu ya da üstlendiği bu yatırımlar Bilsel'in (2008)de altını çizdiği üzere, İzmir'in batılı imajını vurgulamak üzere yapılmış olup kent dokusunu da mimari tipolojiyi de etkileyecektir.²

Bu bağlamda 19. yüzyıl İzmir kentinin morfolojik dönüşümü, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı arşiv kayıtlarından ulaşılan özellikle 1850 sonrasına tarihlenen demiryolu ve ulaşım ile alakalı yeni harita, çizim ve belgeler aracılığıyla İzmir'in yerel, bölgesel ve küresel ağlar içerisindeki yeri ve ilişkilerinin hangi kentsel müdahalelerle değişim ve dönüşüme uğradığı değerlendirilecektir. Bu çalışmada önceki İzmir anlatılarına ek olarak, özellikle endüstri kanallarına hizmet edecek Kordon bölgesi ve mega ulaşım projeleri için kullanılacak parsellerin dönüşümü ve yapılması daha alt ölçekte çalışılacaktır. Global ve lokal ölçekte yaşanan sosyal değişimler de bu tartışmalara eklenecek ve Braudel'in Akdeniz kentlerine bakış açısından faydalanarak imparatorluğun bu dönemde yaşadığı tarihi ve ekonomik kırılmalar ışığında İzmir kent dokusunun ve İzmir hinterlantının nasıl dönüştüğüne de üst ölçekte odaklanılacaktır.

Anahtar Kelimeler: 19. yüzyılda İzmir, İzmir'in morfolojik dönüşümü, Akdeniz limanı İzmir, liman kent morfolojisi

Giriş

İzmir 19. yüzyıl Akdeniz liman kentleri arasında önemli bir yere sahip ve fakat ticaret dinamikleri sebebiyle çağdaşı Osmanlı liman şehirleri İstanbul, Selanik, Mersin ve Halep ile benzeştiği kadar ticaret üzerinde söz sahibi aktörlerin çeşitliliği ve politik gelişimi ile ötekilerden ayrılan bir kenttir.

Daniel Goffman Osmanlılar'ın Avrupa ile aktif ve girift ticaret ilişkisinin özellikle 17. yüzyılda ivme kazandığını söyler (Goffmann, 2006, 289). Kasaba ise Batı Anadolu'yu global ağa entegre olan ilk Osmanlı sahası olarak tanımlar. (Kasaba, 1988, 6). Bu kolay entegrasyonun sebeplerinden biri ve belki de en önemlisi bölgenin art alan dağıtım ve toplama noktası oluşudur. Bu bağlamda Osmanlı'nın endüstri devrimi sonrası yeniden şekillenen dünya ticaretindeki yerini almasını 1750-1800'lere, yarı-çevre bir ekonomi ile piramitte yerini bulmasını 1850-1900lere tarihlemek yanlış olmaz. Endüstri devrimi sonrası dünya ticaretindeki hiyerarşik yapı, ticaretin pazar alanının da genişlemesiyle beraber yeniden şekillenir. Wallerstein bu yeni dünya ekonomisinde ticaretin eşitler arasında gerçekleşmediğini bazı merkez ülkelerin ekonomik olarak öteki (çevre) ülkelerden güçlü olduğunu söyler. (Wallerstein, 2011, 39). Piramidin en tepesinde Avrupa ve ABD bulunurken ekonomisi tarıma dayalı 'çevre' ülkeler daha aşağı basamaklarda yer alır. Yani dünya ekonomisi merkez-çevre teorisine göre gelişmiş merkez ve daha az gelişmiş (ekonomik, politik, askeri manada) çevre arasında kurulan ekonomik ilişkidir. (Wallerstein, 2011, 109). Pamuk, çevre ülkeleri sınıflandırırken Osmanlı İmparatorluğu'nu merkezi yönetimde siyasi bağımsızlığını emperyalist ülkelerle yarış esnasında korumaya çalışan ülkelerin yanına koyar. (Şevket, 2005, 195). Bu ülkelerin arasında Çin ve İran da bulunur. Osmanlı'yı ötekilerden ayıran pozisyonu ise özellikle 18. yüzyıl sonundan başlayıp 21. yüzyıla değin devam edecek endüstrileşmiş Avrupa ülkeleri ile arasındaki sonu gelmeyen rekabete sahne olmasıdır. İzmir bu rekabetin platolarından biridir. Özellikle 19. yüzyılda İstanbul'un ardından imparatorluğun ikinci kapital merkezi sayılan kent, en önemli limanlardan biri olma özelliğini de sürdürür. Tüm bu özellikleri İzmir kentini dönemin cazibe merkezi yapar. Bu dönemde İzmir'e mimari ve kentsel tasarım ölçeğinde düzenlemeler ve yenilikler Osmanlı hükümeti aracılığıyla ve yerel ölçekte yapılmakla beraber özellikle batılı ülkelerin inisiyatiflerinin de kent morfolojisi üzerinde önemli etkisi olmuştur. Liman kentine ve hinterlantına yönelik Avrupa ülkelerinin önyak olduğu ya da üstlendiği bu yatırımlar Bilsel'in de altını çizdiği üzere, İzmir'in batılı imajını vurgulamak üzere yapılmış olup kent dokusunu da mimari tipolojiyi de etkileyecektir. (Bilsel, 2008, 146).

Bu çalışma ile 19. yüzyıl İzmir kentinin morfolojik dönüşümü, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı arşiv kayıtlarından ulaşılan özellikle 1850 sonrasına tarihlenen demiryolu ve ulaşım ile alakalı yeni harita, çizim ve belgeler aracılığıyla İzmir'in yerel, bölgesel ve küresel ağlar içerisindeki yeri ve ilişkilerinin hangi kentsel müdahalelerle değişim ve dönüşüme uğradığı değerlendirile-

cektir. Buna ek olarak 18. ve 19. yüzyıla tarihlenen haritalar aracılığı ile tarihi ve ekonomik kırılmalar ışığında İzmir kent dokusunun ve İzmir hinterlandının nasıl dönüştüğüne üst ölçekte özellikle kent ve kır bağlamında bakılacaktır.

Yöntem

Bu çalışma tekil mekan izi sürmek yerine, kent morfolojisini mekansal bağlamda bir bütün olarak değerlendirmeyi amaçlar. Birik'e göre kentsel mekanı çalışmak; yapılı çevre, sosyo-ekonomik ve kültürel tüm bileşenlerin anlaşılabilir kentin lokal, bölgesel ve global ağlar içerisinde yerini kavramakla mümkündür. (Birik, 2015, 534). Bu yaklaşıma paralel olarak 19. yüzyıl İzmir'i, eldeki bilgi kümesi bütüncül bir morfolojik yaklaşım ışığında yani kenti şekillendiren (değişim ve dönüşüme uğratan) dinamikler ve yapısal müdahaleler, kırılma noktaları ve süreklilikler açısından sorgulayarak değerlendirilecektir.

19. yüzyılda özellikle merkez ülkelere öykünen modernleşme hareketleri tüm çevre ülkelerde olduğu gibi bir yarı-çevre imparatorluğu olan Osmanlı Devleti'nde de gözlemlenir. Gençler'e göre dünyada söz sahibi olmak adına yapılan özellikle Tanzimat'tan bu yana tüm reformist hareketler hayati Akdeniz liman şehirlerini yani İstanbul, Selanik, Beyrut, İskenderiye ve İzmir'i özellikle etkilemiştir. (Gençer, 2012, 139). Bu dönemde devlet müdahaleleri belediye düzenlemeleri ve bazı bölgelerin ıslahı (yangın sonrası Ermeni mahallesi örneği) gibi kentin güncel problemlerini çözmek adına olsa da, yabancı yatırımcıların mega projelerine verilen destekler kent morfolojisinde dramatik yol oynar. Bu prestijli yatırımlar ekonomik döngünün sorunsuz işlemesi adına yapılan, toplama ve transferin hızlı ve sorunsuz halledilmesi için planlanan liman ve demiryolu inşalarıdır. İzmir kentinin özellikle liman ve ticaret bölgesini yeniden şekillendiren bu projeler detaylı incelenecektir.

Bir Liman Kenti Olarak İzmir

Özel bir coğrafyada konumlanan şehir, korunaklı limanı ve verimli art alanı sayesinde kurulduğu günden bu yana önemli ve yoğun bir ticaret noktası olmuştur. Bununla beraber, özellikle 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında İzmir, yapılan uluslararası ticaret antlaşmalarının da bir sonucu olarak, yabancı yatırımcı girişimleri ile bir ticaret patlamasına sahne olmuş ve Akdeniz liman kentleri arasında önemini perçinlemiştir. 19. yüzyılda imparatorluğun yükselen öteki liman kentleri gibi İzmir küresel ticaret için üretim-tüketim döngüsüne uygun alternatif bir tüketim modeli sunuyordu (Frangakis-Syrett, 1998, 138). Nihayetinde, refahı yükselen İzmir, İstanbul'dan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük ikinci şehri olmuştur (Zandi-Sayek, 2012, 35). İmparatorluğun Müslüman, Rum, Ermeni ve Yahudi tebaasıyla birlikte, Fransız, Hollandalı ve İngiliz tüccarların sömürge toplulukları, 19. yüzyılda şehrin sosyo kültürel ve ekonomik yapısını yavaş yavaş değiştirdiler. Bu dönüşümle Tekeli, İzmir ve Ege Bölgesi'nin tarım ürünleri ve madenleriyle dünya ekonomisinin merkez-çevre sisteminin bir parçası haline geldiğini iddia ediyor. (Tekeli, 1992, 79).



Şekil 1. İzmir Limanının genel görünümü, 1889 (Plk.p. 0009-0001-0005, Cumhurbaşkanlığı Arşivi, ölçek 1/500, belgeye 18.09.2019'da erişilmiştir)



Şekil 2. Üstteki haritanın lejantı

19. yüzyılda dünya ekonomisine entegrasyon ve İzmir'in küresel bir liman olarak yükselişi, kentin ticaret ve sanayiye dayalı sosyal yapısını değiştirmiştir. Martal'a göre bu bütünleşmeden sonra İzmir'de hâkim üç sınıfı vardır; ticarete gayrimüslim yabancı sermaye sahipleri, ticarete sermayesi olan küçük bürokratlar ve Müslüman ileri gelenler ve son olarak zanaatkârlar ve diğerleri. (Martal, 1993, 125). 1838 Baltalimanı Antlaşması, 1839 tarihli Gülhane (Tanzimat Fermanı) Fermanı, 1858 'Toprak Yasası' ve 'Maden Yönetmeliği', yabancılara toprak sahibi olma hakkı veren 1867 kararnamele İzmir ve İzmir'deki değişikliklere katkı sağlamıştır. 19. yüzyılda ticaret girişimlerinin çoğunluğunu gerçekleştiren yabancılar Batı Anadolu'dan Batı'ya mal akışını daha verimli organize etme amacıyla ticaret, ulaşım ve altyapı, tarım, madencilik ve sanayiye organize etmişlerdir.

Artan bu ticaret hacmi ve sermaye akışı birçok modernizasyon girişimine hız verir. Rıhtım inşası ve limanları düzenlemek hem devletin hem de yabancı sermayenin motivasyonlarından biridir. Şekil 1'deki haritada görebileceğimiz gibi ticarete bağlı bu girift ilişkiyi parsel ilişkileri üzerinden de okumak mümkündür. Aşağıdaki haritanın lejantına bakıldığında Vakıf ve Mülk'e ait çok sayıda arazinin yanı sıra Sultan-ı Valide gibi tekil otorite sahipleri ve yabancı şahıslara tescilli arazi-



Şekil 3. Liman yenilemesinden önce İzmir kıyı şeridi

lerin olduğunu görmek mümkündür. Arazi sahipleri herhangi bir Akdeniz şehrinde rastlayacağımız gibi Fransız'dan Yahudi'ye geniş bir yelpazede çeşitlilik gösterir. Bununla beraber lejanttan anlaşılacağı üzere koyu siyah çizgilerle limanın doldurulmadan önceki kıyı şeridi konturlanmıştır. Benzer izi Cumhurbaşkanlığı Arşivi'nde ulaşılan ve Osmanlıca hazırlanmış haritada takip etmek mümkündür. (Şekil 3).

Her iki haritadan da gözlemlenebileceği üzere özellikle sahil doldurulmadan evvel parseller oldukça doğrusal ve dardır. Yeni parseller ise öncekilere kıyasla daha dengeli ve dikdörtgene benzer bir şekle sahiptir. Bu bağlamda Ünlü, modern projelerin birbirinden kopuk doğası doğrultusunda sadece ticari ihtiyaçlar gözetilerek üretilen yeni mekanların, geçmişin dokusuna ya da izine saygı göstermek yerine yeni bir mekansal düzeni hedeflediğini belirtir. (Ünlü, 2019, 61).

Limanın Yenilenmesi ve Demiryolu İnşası

Avrupalı yatırımcılar, hızlı teslimat ve kazanç sağlamak için ticaret yollarını iyileştirmek için Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları inşa etmeye ve işletme haklarını almaya istekliydi. İlk olarak, dört İngiliz girişimci 23 Eylül 1956'da İzmir ile Aydın arasında bir demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz aldı. (Bilsel, 2008, 148). 1858'de Punta'da merkez tren garı kuruldu. 1859 yılına geldiğinde bu kez Avrupalı iki girişimci ikinci bir demiryolu inşaatı için Osmanlı İmparatorluğu'ndan bir imtiyaz aldı. Bu inşaat 1863 yılında Smyrna-Cassaba Demiryolu Şirketi adlı İngiliz firmasının kurulmasıyla başlamıştır. İzmir'i Batı Anadolu'nun bereketli topraklarına bağlayan bu ulaşım sisteminin geliştirilmesi, şehri ve bölgeyi tüm ürünleri ile beraber cazibe merkezi haline getirmiştir. Demiryolları ile kervan sistemi tamamen durmuştur. Demiryolu ve beraberinde getirdiği yapılaşma aynı zamanda hanların şemasını da değiştirdi çünkü konaklamanın yerini malların depolandığı birimler aldı. Büyük konaklar, bugün de tesislerini koruyan Basmane civarında otellere dönüştü. Ayrıca demiryolu inşaatları ile şehrin mega formu da değişti. Bir başka deyişle ulaşım sistemi sayesinde Basmane'den gelen hat Buca'yı geliştirirken, Alsancak hattı Bornova ve Karşıyaka'yı geliştirmiştir.

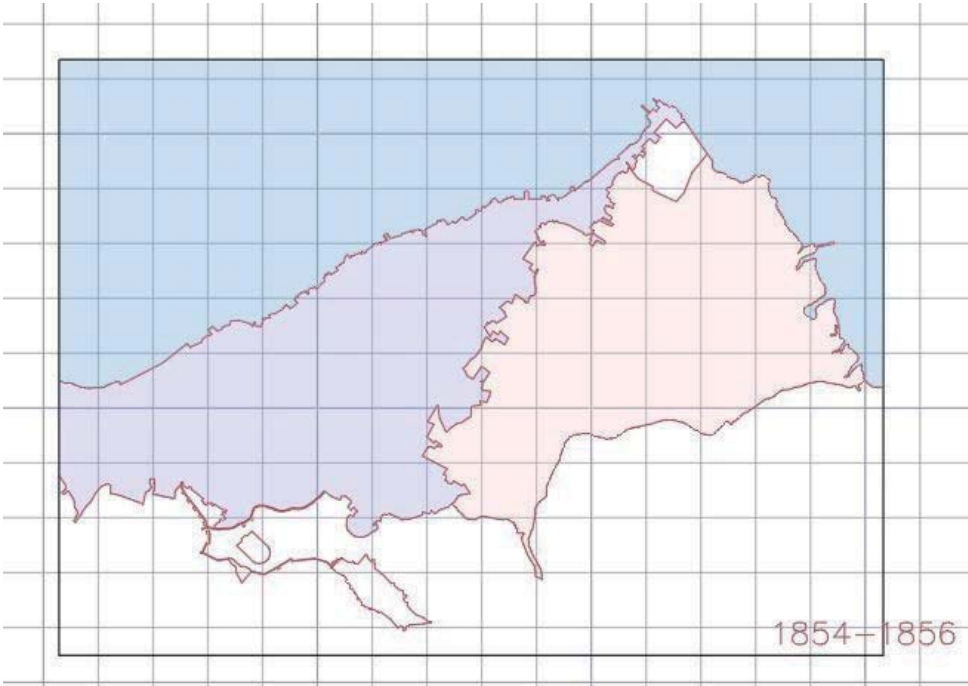
İskele imtiyazı ve belediye teşebbüsü aynı yıla 1867'ye denk gelir. Serçe, başta İngiliz tüccarlar olmak üzere kentin önde gelenlerinin baskıları ve tüm Avrupalı tüccarların ısrarı ile Babıali'nin Kasım 1867'de şehrin büyüklüğüne göre belediye teşkilatı kurmayı uygun bulduğunu belirtiyor. (Serçe, 1998, 54). Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında başlayan kentsel dönüşüm ile sadece kentin ekonomik işleyişi değil çehresi de değişmektedir. Sonuçta İzmir bugüne dek limanı ile var olmuş bir ticaret noktasıdır. Öte yandan, Bilsel'in de belirttiği üzere liman faaliyetleri tekil bir limandan değil çok sayıda Avrupalı ticari firma ve temsilciye ait dağılmış rıhtımlarda gerçekleşiyordu. Avrupalı ticaret gemileri açığa demirliyor ve iskeleler ile gemiler arasında malların taşınması hala 17. yüzyılda olduğu gibi teknelerle tahliye halinde gerçekleşiyordu. Bu sebeple aslında liman ve rıhtımın yenilenmesi 1860'lardan itibaren gündemde idi. (Bilsel, 2008. 144). Cevat Korkut 1992'de basılan *İzmir Rıhtım İmtiyazı* isimli kitabında arşiv belgeleri ile detaylandırarak tüm aşamaları anlatmıştır.

Tüm bu bilgilerin ışığında, İzmir kenti ile alakalı 1854 ve 1885 yılları arasında çizilmiş haritalar hem liman hem demiryolu inşa esnasındaki durumu ve sonrasını görmek adına bir izlek oluşturması amacıyla sırasıyla aşağıdaki gibi listelenecektir. İlk harita (Şekil 4) Sultan Abdülmecit'in emriyle İstanbul'a davet edilen Luigi Storari'nin 1854-56 yılları arasında 2 yıllık bir çalışma sonucunda hazırlamış olduğu bir haritadır. Lejantın pembe kısmı kentsel dokuyu gösterirken yeşil kısım gelişmekte olan yeşil alan baskın görece kıyı göstermektedir. Burada en önemli kısım Punta bölgesi için Storari'nin önerisinin de haritaya işlenmiş olmasıdır.

Kronolojik olarak ikinci harita Lamec Saad'ın İzmir haritasıdır. Tarihi itibarıyla iki mega projenin de il nüvelerinin atılmış olduğunu görüyoruz. Tamamlanan dalga kıran ve Aydın İzmir demiryolu haritaya işlenmiştir. Kırmızı ile belirtilen kentsel doku özellikle bugünkü Göztepe bölgesine doğru genişlemiştir. Doldurulmuş ve doldurulması planlanan kıyı şeridini de gri rengi ile izleyebiliyoruz. Yeşilin tonlarıyla işlenen banliyö bölgesi de 20 yıl öncekine göre fiziksel olarak genişlemiş olarak görünmektedir. Tren hattı çevresinin de hala kentleşmiş dokuya dahil olmadığını okuyabiliyoruz.

Georgiades'in 1885 tarihli haritasında ise bir önceki haritada gördüğümüz dalga kırana eşlik eden tamamlanmış liman çalışmaları ve birbirini neredeyse dik kesen iki demiryolunun tamamlanmış olduğunu görüyoruz. Daha önceden tamamlanan İzmir-Aydın demiryoluna bu kez İzmir-Kasaba hattı da eşlik ediyor. Kentsel dokunun bir önceki haritalarla kıyaslandığında, Meles çayını ve stadyumu röper noktası aldığımızda en geniş ve doğal sınırlara ulaşmış olduğunu görüyoruz. Tüm bunlara ek olarak özellikle Storari'nin önermiş olduğu Punta bölgesine yakın olarak haritaya işlenen havagazı fabrikası ve fabrika gibi lejantlarla sermayenin sanayiye de kente soktuğunu öğreniyoruz. Kırsal dokuya işlenen siyah doluluklar ile banliyö bölgesinde artmış olan inşa faaliyetlerinin de bir şekilde altı çizilmiştir. Bu haritada etnik kökene bağlı mahalleleşme kültürünün de bölgeler bağlamında

19. Yüzyıl Liman Kenti İzmir'in Morfolojik Dönüşümü Üzerine Bir Değerlendirme

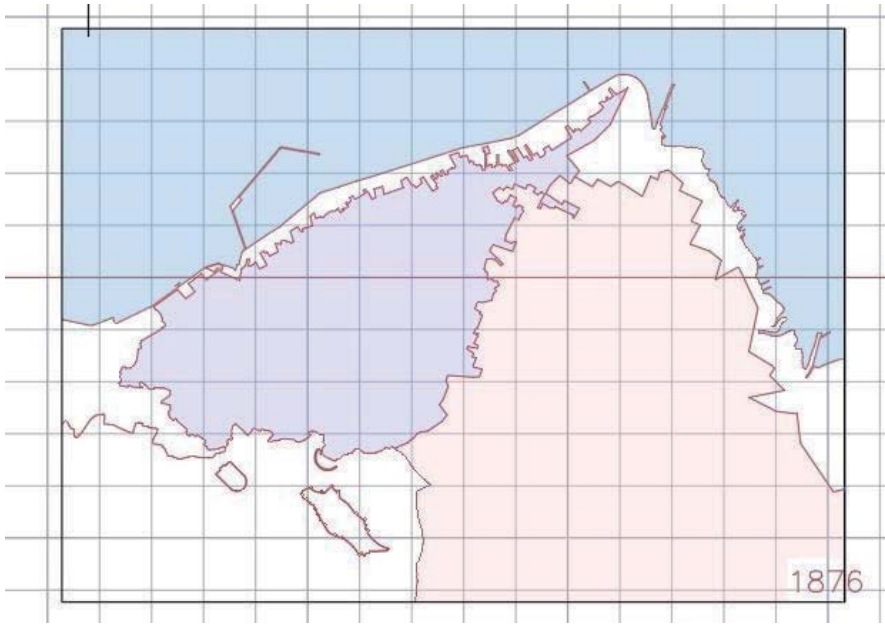
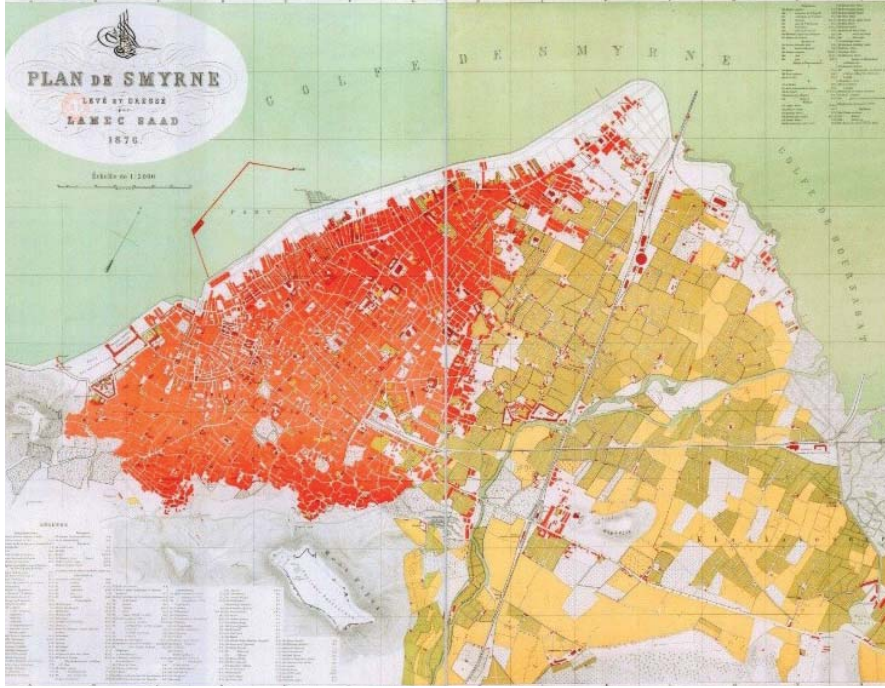


Şekil 4. Luigi Storari, İzmir Haritası 1854-1856

işlendiğini görmekteyiz. 18 ülkenin konsolosluları da numaralandıran binalarla detaylı şekilde işaretlenmiştir.

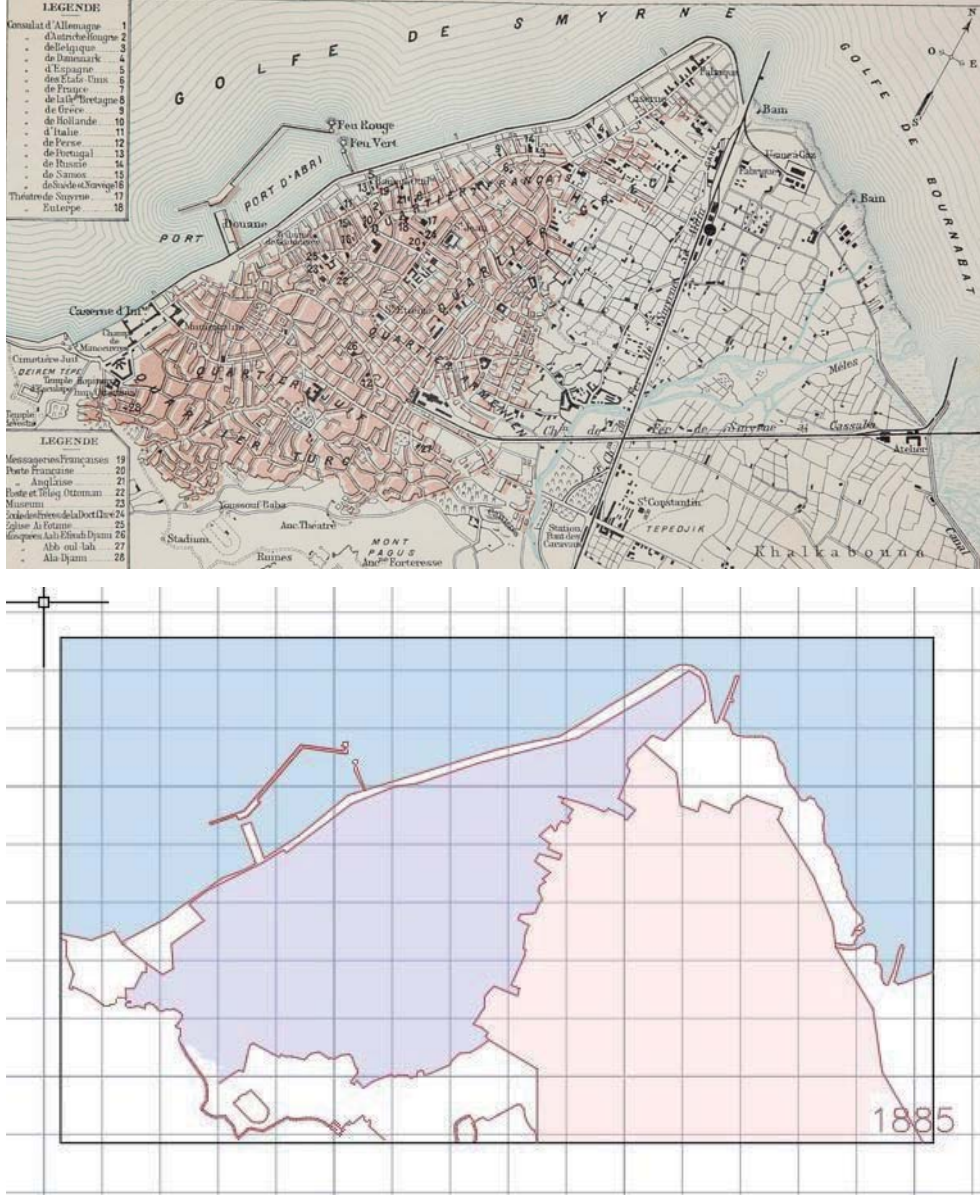
Sonuç

Braudel'in tarih anlayışına göre dünya ekonomisini kent devletlerinden sonra domine etmeye başlayan kara devletleri içinde Osmanlı İmparatorluğu Akdeniz ticaretinde dominasyonunu kaybederken, İzmir limanı ticaretinde söz sahibi aktörleri



Şekil 5. Lamec Saad, İzmir Haritası, 1876

sebebiyle yarı-çevre pozisyonunu ve önemini korur. (Braudel, 2019, 14). Liman tarihinin önemli bir yüzyılına izleği aşağıdaki gibi çakıştırıldığında 30 yıllık bu hızlı inşa döneminde dönüşüm dramatiktir. Kentin neredeyse art alanına taşmaya başlayan banliyö bölgesi ve sürekli genişleyen kent dokusu gözlemlenmektedir. Bu çerçevede İzmir'in liman, altyapı, demiryolları, istasyonlar, fabrikalar, demiryolları için yan tesisler (depo, lojman, tamirhane gibi), doğrudan yükleme ve boşaltma tesislerinin inşası, kent içi tramvay hatları inşası sebebiyle yaşanan yapı çevrenin dönüşümü özellikle kent dokusunda izlenebilir.



Şekil 6. Demetrius Georgiades, İzmir Haritası, 1885

Şunu da eklemek gerekir ki yerleşim yerlerine müdahale sıralananlar ile kısıtlı kalmamış, hastaneler, okullar, kulüpler Avrupa merkezli kapitalizm için bölgele-
rin siyasi ve sosyal örgütlenme sürecinin bir parçası olmuştur. Yabancı sermaye-
nin sahip olduğu demiryolları, liman ve ek sivil ve sosyal yerleşimler birbirleriyle
kapitalist ekonomiye entegrasyonları sırasında fiziksel bağlantılar da kurdu ve
bunun sonucunda da yapılı çevredeki değişim İzmir özelinde daha yakın ölçekte
de gözlemlenir. Bu bağlamda İzmir, hammadde ve doğal kaynakların dünya ça-
pında bir ulaşım merkezi haline gelirken, merkez ve art alan arasındaki demiryolu
güzergahının dikkatli seçilmesiyle beraber tıpkı kendi gibi hinterlandının yapılı
çevresinde ve morfolojisinde meydana gelen değişiklikler olmuştur.

Notlar

1. Pamuk, Ş. (2005). Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914. İstanbul: İletişim Yayınları
2. Bilsel, C. (2008). *Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru*, İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?. İstanbul: İletişim Yayınları

Kaynaklar

- Bilsel, C. (2008). Modern Bir Akdeniz Metroplüne Doğru, İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanı'ndan Hatıralar, ed. Marie-Carmen Smyrnelis. İstanbul: İletişim Yayınları
- Birik, M. (2015). Kentsel Morfolojiye Bütünsel Yaklaşım" in Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu, Temel Yaklaşım ve Teknikler (Mersin Üniversitesi Yayınları: Bildiriler Kitabı.
- Braudel, F. (2019). II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası. İstanbul: Doğu-Batı Yayınları.
- Gençer, C. İ. (2012). Dualities in the Transformation of The Urban Realm: Smyrna and Salonica 1840-1900, *Mediterranean Historical Review*, 31:2
- Goffman, D. (2006). Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700. İstanbul:Kitap Yayınevi.
- Goffman, D. (2012). İzmir Köyden Kolonyal Liman Kentine, Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir, İstanbul. İstanbul:İş Bankası Kültür Yayınları.
- Frangakis-Syrett, E. (1998). Commerce in the Eastern Mediterrenean from the Eighteenth to the Early Twentieth Centuries: The City Port of İzmir and Its Hinterland' *International Journal of Maritime History*.
- Kasaba, R. (1988). *The Ottoman Empire and The World Economy The Nineteenth Century*. New York: State University of New York Press.
- Korpf, K. (2009). Aspect of Urban Form" in Urban Morphology, International Seminar on Urban Form.
- Martal, A. (1193). XIX. Yüzyılın İlk Yarısında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Yapısında Gerçekleşen Değişmeler, *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 117-131.
- Pamuk, Ş. (2005). Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Serçe, E. (1998). Tanzimattan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye 1868-1945. İzmir: Dokuz Eylül Yayıncılık.
- Tekeli, İ. (1992). Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü. Ege Mimarlık.
- Ünlü, T. S. (2019). Modernleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Planlama Pratikleri: İzmir ve Selanik Örnekleri Üzerinden Bir Değerlendirme. İzmir Belediyesinin

19. Yüzyıl Liman Kenti İzmir'in Morfolojik Dönüşümü Üzerine Bir Değerlendirme

150. Kuruluş Yıldönümünde Uluslararası Yerel Yönetimler Demokrasi ve İzmir Sempozyumu Akdeniz Akademisi Bildiriler Kitabı.40-64.

Wallerstein, I. (2011). Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş, İstanbul: BSGT Yayınları.

Zandi-Sayek, S. (2012). Ottoman İzmir The Rise of a Cosmopolitan Port 1840-1880. Minneapolis: University of Minnesota Press.