

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI
(KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ)**

**OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN SÖMÜRGELEŞME SÜRECİNDE
LEVANTEN BİR KENT: İZMİR**

DOKTORA TEZİ

TURGUT TATAR

ANKARA-2012

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI
(KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ)**

**OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN SÖMÜRGELEŞME SÜRECİNDE
LEVANTEN BİR KENT: İZMİR**

DOKTORA TEZİ

TURGUT TATAR

TEZ DANIŞMANI:

PROF. DR. AYŞEGÜL MENGİ

ANKARA-2012

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
TABLolar LİSTESİ.....	iii
GRAFİKLER LİSTESİ	iv
KISALTMALAR	v

GİRİŞ	1
1. Çalışmanın Konusu ve Önemi.....	1
2. Çalışmanın Amacı	1
3. Çalışmanın Varsayımları	3
4. Çalışmanın Yöntemi	7
5. Çalışmanın Kapsam ve Sınırlılıkları	8

I. BÖLÜM

YÖNTEMBİLİMSEL YAKLAŞIMLAR

1. Kavramsal Çerçeve.....	10
2. Modernleşme Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler	11
3. Bağımlılık Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler	14
4. Modern Dünya Sistemi Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler	18

II. BÖLÜM

MODERN DÜNYA SİSTEMİ TEORİSİ VE OSMANLI İMPARATORLUĞU

1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Modern Dünya Sistemindeki Yeri.....	39
2. Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisi ile İlişkisi	40
3. Bütünleşme ve Politik Yapı	69

III. BÖLÜM

LEVANTEN BİR OSMANLI KENTİ OLARAK İZMİR

1. Levanten Bir Kent Olarak İzmir	85
2. İmparatorluğun Sömürgeleşme Sürecinde Bir Liman Kenti Olarak İzmir .	90

3. Tarih ve Coğrafya	94
4. Yerleşim ve Nüfus	102
5. İzmir'in Osmanlı Taşra İdaresindeki Yeri	107
6. Uluslararası Ticaret	109
7. İhracat ve İthalat	136
8. Deniz Taşımacılığı	159
SONUÇ	182
KAYNAKÇA	188
EKLER	201
EK 1: OSMANLI İHRACATININ VE İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI: 1839-1913 (%)	201
EK 2: İZMİR LİMAN TİCARETİ	202
EK 3: İZMİR TİCARETİ (CARİ PAUND STERLİN) 1839-1912	204
ÖZET	206
SUMMARY	208

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1: Osmanlı Dış Ticaretinin Yıllık Büyüme Hızları (1840-1913) (Birleşik Hızlar, Yüzde Olarak).....	42
Tablo 2: İzmir Kent Nüfusunun Dinsel ve Etnik Dağılımı.....	105
Tablo 3: İzmir'de Kırmızı Kök Boya Cari Fiyatları ve İhracatı (1845- 1876)	112
Tablo 4: İzmir'de Kuru Üzüm Cari Fiyatları ve İhracatı (1845-1876)	113
Tablo 5: İzmir'de Afyon Cari Fiyatları ve İhracatı (1840-1876)	114
Tablo 6: Kırmızı Kök Boya, Kuru Üzüm ve Afyon Cari Fiyatı ve İhracatına İlişkin Özet İstatistikler	115
Tablo 7: 19. Yüzyılda İzmir İhracatının Yıllara Göre Dağılımı (Seçilmiş Ürünler, % Olarak)	137
Tablo 8: İhraç Ürünleri	140
Tablo 9: Çeşitli Ürünlerin İhracat Değerlerine İlişkin Özet İstatistikler.....	141
Tablo 10: Ürünlerin Toplam İhracat İçindeki Paylarına İlişkin Özet İstatistikler	141
Tablo 11: İthal Ürünleri.....	142
Tablo 12: Çeşitli Ürünlerin İthalat Değerlerine İlişkin Özet İstatistikler	143
Tablo 13: Ürünlerin Toplam İthalat İçindeki Paylarına İlişkin Özet İstatistikler	144
Tablo 14: İzmir'den Yapılan İhracat.....	147
Tablo 15: İzmir'den Yapılan İhracat İçin Özet İstatistikler	149
Tablo 16: Ükelere Yapılan İhracat Değerleri Arasındaki Korelasyonlar.....	149
Tablo 17: İzmir'den Yapılan İthalat (1868-1908)	151
Tablo 18: İzmir'den Yapılan İthalat İçin Özet İstatistikler.....	153
Tablo 19: Ükelere Yapılan İthalat Değerleri Arasındaki Korelasyonlar.....	153
Tablo 20- İzmir'in Dış Ticareti (1863-1912)	154
Tablo 21- İzmir'in Dış Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler	155
Tablo 22: İzmir'in İngiltere, Fransa ve Avusturya İle Ticareti (milyon frank) (1789-1899)	157
Tablo 23: İzmir'in Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler (Milyon Frank)	158
Tablo 24: İzmir'in Ticaretinin Beş Büyük Ülkeye Dağılımı (1901-1903)	159
Tablo 25: Osmanlı Ticaret Filosu (1874-1900).....	160
Tablo 26: İzmir Liman Trafığı (1863-1895)	167
Tablo 27: İzmir Liman Trafığı İçin Özet İstatistikler.....	168
Tablo 28: İzmir Ticareti (cari pound sterlin) 1839-1912.....	170
Tablo 29: İzmir'in Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler.....	171

GRAFİKLER LİSTESİ

<u>Grafik 1: Bazı Ülkelere İzmir'den Yapılan İhracat (1868-1908)</u>	148
Grafik 2: Bazı ülkelere İzmir'den Yapılan İthalat (1868-1908).....	152
Grafik 3: İzmir'in Dış Ticareti (1863-1912)	156
Grafik 4: İzmir Liman Trafiki (Sayı Cinsinden) (1863-1895).....	169
Grafik 5: İzmir Liman Trafiki (Ton Cinsinden) (1863-1895)	169
Grafik 6: İzmir Liman Trafiki (Ton/Sayı Cinsinden) (1863-1895).....	169
Grafik 7: İzmir Ticareti (1839-1909)	172

KISALTMALAR

Age. : Adı geçen eser.

Agm. : Adı geçen makale.

Ak. : Aynı kitap.

Akt. : Aktaran.

Bkz. : Bakınız.

C. : Cilt

ev. : Çeviren.

Der. : Derleyen

Dn. : Dipnot.

Ed. : Editör.

Haz. : Hazırlayan.

Krş. : Karşılaştırmız.

S. : Sayfa.

Yay. : Yayınları

GİRİŞ

1. Çalışmanın Konusu ve Önemi

“Osmanlı İmparatorluğu’nun Sömürgeleşme Sürecinde Levanten Bir Kent: İzmir” başlıklı çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, konuyla ilgili literatür incelenerek, bir kavramsal çerçeve oluşturuldu: Büyük güçler, Osmanlı’yı ekonomik alanda boyunduruk altına alırken, bunun temel yöntemi olarak politik kontrolü de sağladı. Çalışmada, bu sürecin karşılıklı ilişkileri üzerine odaklanılmaktadır. İlk olarak kuramsal düzeyde periferileşme, sömürgeleşme, modernleşme sürecine ilişkin tartışmalara katkıda bulunmak, ikinci olarak da bunun ampirik kayıtları ile analizi çalışmada güdülen amaçlardır. Öte yandan, “sömürgeleşme”, “emperyalizm”, “bütünleşme” ve “modernleşme” kavramları iç içe geçmiş bir şekilde ele alınmakta ve uygulamada bu sürecin İzmir örneğindeki etkisi belirlenmeye çalışılmaktadır. İnceleme alanı bu çerçevede değerlendirilmektedir.

Sömürge kavramı tarihten güncele değin kuramsal tartışmalarda önemli bir yer tutmaktadır. Bu alana ilişkin birçok çalışma yapılmıştır. “Sömürgeleşme” kavramı; tarihsel bir boyutta, iktisadi bir süreç ile bu sürecin politik boyutları arasındaki ilişki üzerine odaklanılarak yürütülmekte ve yer yer “eklemlenme/bağımlılık” ve “modernleşme” kavramlarının sınıfsal yapı ile olan ilişkisi ele alınmaktadır.

2. Çalışmanın Amacı

19. yüzyılda ticaretin kendi iç çatışmalarını da tanıyan oluşumun arkasında ulusal ve etnik farklılaşmalara dayanan kademeli bir örgütlenme olduğu söylenebilir. İzmir’in içinde yer aldığı bölgenin dış bağlantıları

genellikle yabancı sermaye tarafından kuruluyordu. Bölge içinde üst düzey aracılık işleri Rum ve Ermenilerce denetlenirken Türklere de daha alt kademedeki ticaret uğraşları kalıyordu.¹ Bu çerçevede 1849 yılında İzmir'de 202 olan İngiliz tüccarların sayısı 1855'de 919'a ve 1856'da 1.061'e yükseldi. Hemen hemen tümü ihracat ve ithalatla uğraşan İngiliz tüccarları bütün mallarını İngiltere'den getiriyorlar ve kendi ticaret evleri aracılığıyla Rum ve Ermeni komisyonculara devrediyorlar ve yine bu komisyoncular aracılığıyla da ihraç edecekleri tarımsal ürünleri satın alıp ülkelerine gönderiyorlardı.² İngiliz konsolosluklarına, 1849 yılında kendi bölgelerinde yer alan İngiliz, Fransız ve Amerikan kökenli ticari kuruluşlar hakkında detaylı bilgi istenen iki genelge gönderilmiştir. Amerikan kökenli sadece üç kuruluş bulunmakla birlikte bunlardan ikisi İzmir'de diğeri ise İskenderiye'de yer almaktaydı. 1842 yılında Haiti'de 14, Meksika'da 34, Şili'de 44, Buenos Aires'de 40, Montevideo'da 25, Rio de Janeiro'da 46, Livorno'da 33 ve Trieste'de 15 İngiliz kökenli ticari kuruluş bulunmaktaydı. Dolayısıyla değerler incelendiğinde Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki İngiliz ve Fransız kuruluş sayılarının düşük olduğu görülmektedir. Diğer dönemlerdeki eğilimi görmek amacıyla karşılaştırılabilir grafiklerin oluşturulması oldukça zor görülmektedir. Fransız kökenli kuruluşlara bakıldığında 1825 yılında İzmir'de Fransız doğumlu 26 tüccar bulunmaktaydı. 1837'de İzmir'de yer alan 44 ileri gelenden 17'si tüccardı. Daha sonraki yıllarda tüccarlarla ilgili başka bir bilgiye ulaşılamamakla birlikte sonraki 20 yıl boyunca Fransız ileri gelen sayısının pek fazla değişmediği

¹ İlhan Tekeli, "Ege Bölgesi'nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Ege Mimarlık*, III/4, İzmir, 1992, s. 80.

² Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997, s. 362-363.

söylenbilir. Thobie, 1895 yılında İstanbul'da bulunan Fransızlardan seçilen 203 kişilik bir örnekte %15'lik kısmı tüccar olarak nitelemekte; 1907/8'deki 431 kişilik bir örnekte bu değer %23 olarak kaydedildiğini belirtmektedir. 1900 yılında İzmir'deki İtalyan kökenli ticaret kuruluşlarının sayısı ise 48 olarak kaydedilmiştir.³

İzmir bu bakımdan zengin veriler sunan bir örnek görünümündedir. Tezin amacı, bir bütün olarak Marksist sömürgeleşme ve emperyalizm ya da Wallersteinci Dünya sistemi teorisini incelemek ve analiz etmek değildir. Kaldı ki gerçekte bu tür bir amaç tezin boyutlarını aşacak niteliktedir. Ancak iç içe ele alınacak olan bu teoriler, “uzmanlaşma” ve “tek ürün”e yönelme-bağlanma boyutları bakımından, İzmir örneğinde sınanmaktadır.

Bu bağlamda değerlendirildiğinde, çalışmanın amacı, Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleşme sürecini levanten bir Osmanlı kenti olan İzmir örneği üzerinden izlemektir.

3. Çalışmanın Varsayımları

Bir liman kenti olarak İzmir Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleşmesinde ya da dünya ekonomisine eklemlenmesinde önemli bir role sahiptir. İzmir kentinin bu süreçteki etkinliğinin temel unsurlarını;

- Liman kenti olması,
- Doğu Akdeniz ticaret yolu üzerinde olması,
- Levantenlerin yoğun bir şekilde yerleşmiş olması,

³ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980, s. 100.

- Dünya siyasetinde etkin olan devletlerin konsolosluklarının ve ticaret evlerinin yoğun olması,
- Tarımsal hammadde kaynağı olmasına müsait bir altyapıya sahip olması,
- İç bölgeleri limana bağlayan demiryolu ve kervan ticaret yolu ağına sahip olması,

şeklinde özetlemek mümkündür. Bunların mevcudiyeti ışığında, ilk demiryolunun, akabinde en erken denilebilecek telgraf hattının, posta teşkilatının, sağlık ve karantina hizmetlerinin sunumuna bu bölgede başlanmıştır.

Ondokuzuncu yüzyıl açısından değerlendirildiğinde Osmanlı Devleti dış ticaretini başlıca beş önemli “liman kenti” aracılığı ile yürütüyordu. Bunlar:⁴

- 1- İstanbul: Osmanlı devletinin başkenti olan bu şehir Osmanlı devletinin en büyük ithalat limanıydı,
- 2- Trabzon, Rusya ile İran’a olan transit ticaretiyle uğraşıyordu,
- 3- Beyrut, daha çok ihracata dönük bir görünüm sergiliyordu.
- 4- Selanik, hem ithalat hem de ihracat ile uğraşan gelişmiş bir dış ticaret merkeziydi.

⁴ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul: Yordam Yayınları, 2008, s. 87-88. Ayrıca krş., Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Çev. Gül Çağlalı Güven), (Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, içindeki makaleler: Reşat Kasaba, İzmir; Elena Frangakis-Syrett, Patras; Trabzon, A. Üner Turgay; Y. Eyüp Özveren, Beyrut; Basil C. Gounaris, Selanik.

5- Örnek vaka olarak seçtiğimiz “Levanten kent İzmir”, liman kenti yukarıdaki diğer örneklerle karşılaştırıldığında, “hem ithalat hem de ihracat ile uğraşan gelişmiş bir dış ticaret merkezi” olması bakımından konuyla ilgili olarak ayrı bir önem taşımaktadır.

İzmir uygun bir limana sahiptir ve çok zengin kaynaklara sahip hinterlandının tek çıkış özelliği taşımaktadır. Bu bakımdan, Osmanlı dış ticaretinde çok önemli bir konuma sahiptir.

Bu bilgilerle ilişkili olarak varsayımlarımız şunlardır:

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinde ortaya çıkan dönüşümler de liman kentlerinin yükselişine yansımıştı. Bu açıdan, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Sömürgeleşme Sürecinde Levanten Bir Kent: İzmir” tez başlığıyla ilgili olarak şu sorular akla gelebilir: Neden Levanten bir kent, İzmir? ve Neden sömürgeleşme süreci? Aslında bu iki sorunun cevabı tez başlığının içinde gizlidir: Osmanlı İmparatorluğu’nun sömürgeleşme sürecinde, emperyalizmin bölgesel düzeyde ilk ilişki kurduğu bölge Batı Anadolu’dur. Örnek vakamız İzmir, korunaklı limanı, ürün ve maden çeşitliliği açısından zengin toprakları ve demiryolları ile ulaşılabilir hinterlandı, bu hinterlandın limanlarla bütünleşebileceği (ayrıca ecnebi nüfusun yoğunluğu ile İngiliz emperyalizminin -mesela kapalı içbölgelerle kıyaslandığında- daha kolay sızabileceği) bir yerleşim yeri özelliği taşıyordu.

Emperyalizmin girdiği ülkelerde üretimin yönünü belirler. Şöyle ki, emperyalist ülkelerin çıkarı neyi gerektiriyorsa, sömürgeleştirmekte olduğu sömürgeleştirdiği ülkeyi bir ya da birkaç ürün ihracatında uzmanlaştırır.⁵

⁵ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 257 Krş. Rosa Lüksemburg, “Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu’na Girişi”, *Az gelişmişlik ve Emperyalizm*, (Der. Atilla Aksoy), İstanbul:

Emperyalizmin Osmanlı İmparatorluğu'nda da yaptığı budur: İzmir örneğinde bu varsayımımızı aşağıdaki sorular üzerinden yürütecek ve sorgulayacağız: Osmanlı İmparatorluğunun sömürgeleşme süreci İzmir'e ne şekilde yansıdı? İthalat veya ihracattaki artış birbirini anlamlı olarak etkiledi mi? Yoksa dünya ekonomisi ile "tek ürüne" dayalı bir bütünleşme sürecinde bir-birkaç ürün ihracatına dayalı "uzmanlaşma" mı söz konusudur? İncelenen dönemde Dünya ekonomisine İngiliz emperyalizminin egemen olduğu düşünülürse, bu etkinin İzmir limanında da kendisini göstermesini bekleriz. Böyle bir etki var ise, bu etkinin izlerini İzmir limanı ile İngiltere arasında yapılan ticari ilişkilerde takip etmemiz gerekir. Mesela İzmir ticaretinde, İngiltere ve diğer dört büyük ülkeye dağılım yüzdelerini karşılaştırarak, bu etkiyi takip edebiliyor muyuz? İzmir'in ihracatının büyük kısmın hangi ülke oluşturmaktadır? (ki beklentimiz İngiltere'dir) Bunu hangi ülkeler izlemektedir?

Bununla ilişkili olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatındaki en önemli kalem ve kalemler hangileridir? (ki beklentimiz bir-birkaç ürün ihracatına dayalı "uzmanlaşma"dır). Bunu belirleyen emperyalizmin talepleri olsa gerektir.

Tezde ileri sürülen varsayımlara ve bunları sınamaya yönelik sorulara cevap-cevaplar aranacaktır. Bununla ilgili kaynaklar; ilgili literatür ve örnek

Gözlem Yayınları, 1975, s. 75-95), Reşat Kasaba, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Batı Anadolu'da Komprador Burjuvazi var mıydı?", *Dünya, İmparatorluk ve Toplum*, (Çev. Banu Büyükkal), İstanbul: Kitap Yayınları, 2005, s. 12-23. (Krş. Reşat Kasaba "Batı Anadolu'da Göçer İşçiler", *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, (Haz. Ayşen Anadol), (Çev. Büyükkal), İstanbul: Kitap Yayınları, 2005, s. 24-32.) İkinci görüşe yakın bir derlemede İzmir, Osmanlı'nın iki önemli kenti ile ilişkilendirilerek incelenir: Daniel Goffman, "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s. 88-121.

olarak seçilen Aydın vilayet salnameleri üzerine yapılmış araştırmalardaki verilerdir.

4. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada, öncelikle konu ile ilgili literatür taranarak analiz edilmekte, daha sonra konuyla ilgili belgelerden, yapılan bu analiz sınanmaktadır.

Çalışmada bu çok genel konu sadece belli boyutlarıyla tartışılırken, bütünleşme sürecinin bir parçası olarak İzmir; (Modern Dünya Sistemi'nin kavramsallaştırmasıyla ifade edilirse, Batı Anadolu liman kenti) üzerinde çalışılacak olan kent olarak belirlenmiştir. İzmir'in, Modern Dünya Sistemi ile bütünleşme dönemi ele alınarak bu kent ile ilgili derinlemesine ve yakın plan araştırması ve tespitleri yapılmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda, dünyanın diğerk bölgelerindeki bütünleşme süreçlerine ilişkin sonuçlardan da yararlanılarak, konuya ilişkin modellerin savunucuları arasındaki teorik tartışmalara değinilmektedir.

İncelemede, Marksist çözümlemedeki "sömürgeleşme" ve "emperyalizm" kavramları ile Wallersteinci "dünya sistemi teorisi"ndeki "bütünleşme" ve "periferileşme" kavramları iç içe geçmiş bir şekilde ele alınmaktadır.⁶ Esasen her iki yaklaşım da Osmanlı İmparatorluğu'nun 19.

⁶ Bkz. Immanuel Wallerstein; *Modern Dünya Sistemi*, (Çev. Latif Boyacı), C. I, İstanbul: Bakış Yayınları, 2004; C. II, İstanbul, 2005. Krş. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: Yurt Yayınları, 1987, s. 13. Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi: Birinci Küreselleşmeden İkinci Küreselleşmeye*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006, s. 14-15.

yüzyılına karşılık gelmekte ve birbirleri ile paralel Osmanlı-Avrupa ilişkileri kurmaktadır.⁷ Bunun izlerini Reşat Kasaba'da bulabiliriz⁸:

Merkantilist engellerin kaldırılması, yeni altın yataklarının keşfi, iletişim ve ulaşım ağının genişlemesi, yaygın bir savaş çıkmaması, ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında mal, insan ve sermaye akışının gelişmesi ve dünya ekonomisinin derinleşip büyümesi için elverişli bir ortamın ortaya çıkmasında etkili oldu. Bir yandan dünya ekonomisinin iç bağları bu biçimde sağlamlaşırken, bir yandan da bu sistemin sınırları büyüyor ve yeni bir işbölümü biçimleniyordu. Bu yeni düzenlemede tarımsal ve hammadde üretimi İngiltere ve Avrupa'nın bazı bölgelerinin dışına çıkıyor, Avrupa'nın çevre bölgesine, Amerika'nın kuzeyine ve nihayet Afrika'ya doğru kayıyordu. Tarihi, coğrafi ve siyasal koşullara bağlı olarak Batı Avrupa'nın bir bölümü, özellikle Fransa'nın kuzeyi, Belçika ve Almanya'nın kuzey batısı ile İngiltere ekonomik önceliklerini ayarlayabilecek durumdaydılar. Bu bölgeler, kaynaklarını zamanın en kârlı üretim dalları olan yeni kömür yataklarının işletilmesi, demir işleme ve pamuklu dokuma ve daha sonraki yıllarda elektrik ve kimya üretimine kaydırmayı başardılar. Bu tip ihtisaslaşmaya bakarak, ondokuzuncu yüzyıl ortalarında dünya ekonomisinde iki ekonomik bölge tanımlayabiliriz: Bunların birincisi yeni ve kârlı üretimin yapıldığı ve finans işlemlerinin merkezi olan bölgeydi. İngiltere bu bölgenin hem kalbi hem beyni durumundaydı. En fazla sanayi malı üreten, en büyük miktarda ticaret yapan, parası dünyanın hemen her yerinde kabul gören ülke İngiltere'ydi. Avrupa'nın diğer bölgelerinde sanayi ve finans değişik seyirler takip ediyordu ama sonuçta Avrupa dünya sanayi üretiminin beşte dördünün gerçekleştirildiği kıta haline gelmişti.

Sömürgecilik-emperyalizm kavramındaki "emperyal-koloni" ilişkisi dünya sistemi teorisinde "merkez-çevre" ilişkisi olarak tanımlanır. Bu bakımdan, çalışmada bu kavramların Osmanlı imparatorluğu'nun İzmir örneğindeki izdüşümleri belirlenmeye çalışılmaktadır. İnceleme alanı bu çerçevede değerlendirilmelidir.

5. Çalışmanın Kapsam ve Sınırlılıkları

Üç bölümünden oluşan çalışmada şu sorulara cevap arandı: Büyük güçler (düvel-i muazzama), Osmanlı'yı ekonomik alanda boyunduruk altına alırken, bunun temel yöntemi olarak politik kontrolü de oluşturdu. İncelemede bu

⁷ Nitekim Wallerstein'in tezinde Lenin'den ödünç alınmış "kavramlar" vardır. Charles Ragin – Daniel Chirot, "Immanuel Wallerstein'in Dünya Sistemi: Tarih Olarak Siyaset ve Sosyoloji", *Tarihsel Sosyoloji: Bloch'tan Wallerstein'a Görüşler ve Yöntemler*, (Ed. Theda Skocpol), (Çev. Ahmet Fethi), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 290.

⁸ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s. 42-43.

sürecin karşılıklı ilişkileri üzerine odaklanılmaktadır. Bu aşamada iki görüş karşılaştırılmalıdır: Osmanlı ile Avrupa arasındaki iktisadi ilişki, Orhan Kurmuş'un ifade ettiği gibi "Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi" midir? Yoksa Reşat Kasaba'nın ileri sürdüğü gibi "Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya sistemine eklemelenmesi" midir? Sorular çoğaltılabilir. Çalışmanın kavramsal çerçevesi açısından, yukarıda da belirtildiği gibi, her iki yaklaşım da birbiri ile paralel yaklaşımlar olarak kabul edilmektedir

Bu bağlamda:

Birinci bölümde, bir liman kenti söz konusu olduğunda, genellikle ağırlık kazanan modernleşme, bağımlılık ve modern dünya sistemi teorileri incelenmektedir. Ağırlıklı olarak liman kenti incelemelerinin büyük bir yoğunluğunu oluşturan "modern dünya sistemi teorisi" esas alınmaktadır.

İkinci bölümde, modern dünya sistemi teorisinin Osmanlı araştırmalarına yansımaları incelenmektedir. Modern dünya sisteminin örnek olarak seçilmesinin sebebi, zaman ve mekân ilişkisini 19. yüzyılın liman kenti olan İzmir kenti üzerinde uygulanabilirliğinin sınanmasıdır. Zira konu ile ilgili araştırmalarda modern dünya sistemi teorisinin baskın bir ağırlığı vardır.

Üçüncü bölümde, Bir Levanten Kent olarak İzmir'in 19. yüzyıldaki yapısı ele alınmaktadır. İzmir Limanı'na dair literatürden yararlanılarak, önceki bölümlerdeki varsayımlar sınanmaktadır.

I. BÖLÜM:

YÖNTEMBİLİMSEL YAKLAŞIMLAR

1. Kavramsal Çerçeve

Türkiye’de kent tarihi yazıcılığında üzerinde durulması gereken sorunlardan birisi, tarihi yazılan kentin üst mekânsal yapı içindeki yerine oturtulmasıdır. Kent tarihi yazılırken, genellikle kentler tek başına bir inceleme nesnesi olarak ele alınmaktadır. Oysa kent, daha üst düzeydeki sistemin bir parçasıdır. Bu üst düzey sistem bir imparatorluk, bir ulus-devlet, bölgesel bir ekonomik bütünlük veya küreselleşen bir dünya olabilir. Kentin işlevleri de, bu içinde yer aldığı sisteme göre belirlenebilir.⁹ Nasıl ki, Selçuklu kenti kendini, en iyi biçimde duvarla çevrili ovalara kurulmuş kentlerde (Sivas, Kayseri) ifade etmişse (veya en iyi biçimde korumuşsa), Osmanlı kenti de, gerek dağılım gerekse mimari açıdan dağlık bölgeden ovaya geçişten fevkalade bir biçimde yararlanmış bir dağ eşiği kentidir: Bursa, Saraybosna,

⁹ İlhan Tekeli, *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Ankara: Dost Yayınları, 1998, s. 157–158. Kent tarihi üzerine temel araştırma konularından olan “Osmanlı Kenti”, “İslam Kenti”, “Doğu Kenti” vb. gibi tartışmalar konumuzun dışındadır. Bununla ilgili bir derleme için bkz. Ethem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters, “Giriş: Bir Osmanlı Kenti Var mıydı?”, *Doğu ile Batı Arasında İslam Kenti*, (Çev. Sermet Yalçın), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 1-18. Çalışma açısından bu tartışmaların Weber’in kentsel topluluğun yalnızca Avrupa’da ortaya çıkmış olduğu tezine karşı geliştirilen cevaplardan temellendiğini belirtmek yeterlidir. Nitekim Weber’in “Avrupa kenti” tasvirine karşı çıkışlar ve onu düzeltme çabaları hemen gündeme gelir. Krş. Ethem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters, *A.g.e.*, s. 2. Fakat bu karşı çıkışlar Edward Said’in 1978’de “Orientalism” adlı eseri yayınlanana kadar önemsenmiyordu. Ethem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters, *A.g.e.*, s. 2. dn. 2.

Ayrıca, kent tarihi araştırmaları üzerine tartışmalardan oluşan bir atölye çalışması için bkz. Ferzan Bayramoğlu Yıldırım (Haz.) *Kent Tarihçiliği: Kent Tarihleri Atölyesi (5-6 Mart 1994)*, İstanbul: Toplu Konut İdaresi ile Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Amasya, İzmir ve on kadar başka kent özellikle ticari merkezlerini geliştirdikleri ovaların kenarlarına tutunmuş gibidir. Adli sistemlerinde yapılanma, kent morfolojisinde mutlaka yararlanılacak bir akarsuyun varlığını aşağı yukarı her kentte zorunlu kılar. Arazinin alçak kısmında bulunan ticaret merkezi bu suya yüzünü döner; zanaatın suya bazen motor çekici gücü olarak, çoğunlukla da atıklar için ihtiyacı vardır. Köprüler bu yerleşmelerin hassas bölgelerini oluştururken iki başları da önemli kent alanları haline gelir.¹⁰

İzmir gibi bir liman kenti üzerine yürütülen çalışmalarda genellikle üç yaklaşım birbiri ile paralel yürür: Modernleşme, bağımlılık ve dünya sistemi teorileri.¹¹

2. Modernleşme Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler

Bu teori, Avrupa ve Asya kentlerinin kökenlerinin farklılığına vurgu yapar: Asya kentleri, idari otoriteyi ve devlet geleneğinin kültürel egemenliğini temsil eden imparatorluk iktidar merkezinin kopyalarıdır. Varlıklarını ekonomi öncesi siyasal egemenlik ve güç sembolizmi mantığına borçludurlar. Buna karşılık batı kenti varlığını, cisimleştirdiği ekonomik akılcılığa borçluydu. Yapay oluşum halinde kalan doğu kenti hiçbir zaman bir toplumsal farklılaşma

¹⁰ Maurice M. Cerasi, *Osmanlı Kenti: Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, (Çev. Aslı Ataöv), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1999, s. 81-82.

¹¹ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 122 vd. Yazarlar, bizim dünya sistemi teorimizin yerine sınıfsal yaklaşımı koyarlar. Esasen biz bu yaklaşımı da 22. Dipnotumuzda irdledik. Bu konularla ilgili bir literatür sunumu için bkz. Aykut Kansu, *1908 Devrimi*, (Çev. Ayda Erbal), İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s. 1-34. Kansu, anlaşılmayacak şekilde, bu kuramlar üzerinde giriş yaptıktan sonra eserin diğer bölümleri ile bu giriş arasında hiçbir ilişki kurmaz. Başka bir deyişle diğer bölümleri bu girişteki yaklaşımına göre işlemediği içindir ki eseri iki ayrı-alakasız bölüm gibi durur.

meydanına dönüşemedi. Buna karşılık liman kenti, çağdaş düşünce ve uygulamaların gözle görülür ve elle tutulur hale geldiği, geleneksel düşünce ve davranış yollarıyla çelişkilerin en belirgin olduğu yerdir. Modernleşme paradigmasında yayılım süreci, değerler ve kurallar, kültür, tüketim kalıpları ile siyaset düzeyinde işler. Liman kentini ortaya çıkaran birincil ilkeye, yani ekonomik mantığa pek yer verilmez.¹²

Az gelişme teorileri üzerine yaptığı çalışmaların sonucunda; Bülent Bilmez Can'ın,¹³ ulaştığı sonuç şudur: Modernleşme bağlamında konuya yaklaşan (genelde sosyolog) teorisyenlerin bu iktisadiyatçı söylemden (biraz da zaten buna tepki olarak) nispeten uzak olmaları, diğer yandan onları dar anlamıyla Avrupamerkezci yapmaktaydı: Bu teorisyenlere göre, Avrupa'nın insanlığa kazandırdığı birçok (ekonomik veya onlar kadar önemli olmak üzere ekonomi-dışı) değere ve haklara tüm insanlığın kavuşması için mücadele etmek, bir aydın olarak onların görevidir. Daha çok epistemolojik değişime önem veren ve bu değişimin diğer değişimlerin gelişmesi için kaçınılmazlığını savunan bu anlayış, "ulus-devletleşme", "demokrasi", "insan hakları" gibi (Marksizm'in, gelişimini altyapısal gelişmelere bağımlı saydığı) üstyapısal kurumların, gündelik yaşamdaki davranışlara ve alışkanlıklara kadar her konuda Avrupa'nın örnek alınması beklentisi ve bu yöndeki çabaları ile dar anlamda-Avrupamerkezçiliğin öncülüğünü yapmaktaydılar. Ancak bu teorisyenlerin gözlemlerindeki en çarpıcı gerçeklik, çevrenin Avrupamerkezci-modern standardizasyonunun (veya onların deyişiyle modernleşmesinin) motorunun (üretim ilişkileri ve genelde iktisadi gelişmenin önünde giden veya

¹² Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s., 123-124.

¹³ Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 27-31.

en azından onunla paralel olarak gelişen) Batıcı ve/veya Batılı (Avrupamerkezci-modern) episteme olduğu tespitiydi. Öyle ki, çoğu zaman birçok "yapı"nın önce düşünsel olarak ihtiyacı yaratıldı, sonra onun var olması için gerekli altyapının oluşturulması çabaları gündeme geldi. Çoğu zaman bu kurumların, bu davranışların veya bu olguların yerleşmesi için bu altyapı oluşturma çabalarının tamamlanması veya başarıya ulaşması da gerekmedi. Modernist teorilerin bu standardizasyon sürecinde "üst yapı"ya biçtikleri "öncelik" rolü büyük oranda doğrudu. Nitekim bu ülkelerde buna tepki olarak gelişen sol söylemin kendisi de altyapının gelişmişliğinin bir "dayatması" olarak değil; daha çok aydınların (biraz abartarak söyleyecek olursak) "fikir jimnastiği"nin veya genelde entelektüel faaliyetlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktaydı. Nitekim azgelişme ve bağımlılık teorisyenlerinin modelleri, modernistlerin modelleri kadar pratikle iç içe olma niteliği taşımadı; bir başka deyişle, ayakları yere o kadar sağlam basmadı. Ne de olsa tamamen normatif/müdahaleci teoriler olarak bunlar, daha çok, sürecin eleştirisi ve gelecekle ilgili "alternatif" çözüm yöntemleriyle ilgilidiler.

Karaömeralioglu, Brenner'e göndermede bulunarak, modernleşme kuramının düalist yapısal analizlerinin dayanağının olmadığını, çünkü kapitalizmin dünya ölçeğinde gelişen bir üretim tarzı olduğunu ve dünya ekonomisinin parçası herhangi bir yapı için artık kapitalist midir, feodal midir tartışmasının anlamsızlaştığını; dünya ekonomisinin parçası olan tüm yapıların kapitalist olarak addedilmesi gerektiğini belirtir. Yazar, Frank'a da gönderme yapar ve şöyle devam eder: "Dünya ölçeğindeki bu gelişim bir yanda metropol, diğer yanda onlara bağlı uydu (ya da çevre) ülkeler arasındaki eşitsiz ilişkiyi üretir ve yeniden üretir. Frank'a göre, tarihsel

deneyimin de gösterdiği gibi, az gelişmişlerin gelişmesi ancak görece olarak gelişmiş ülkelerle girdikleri ilişkilerin azaldığı dönemlerde mümkün olabilmektedir.¹⁴

Modernleşmeciler, bu “reformların” yerine getirilmesinde, Batılı tarzda eğitim almış bürokratik-askeri elitlerin merkeziliğini vurgulamaktadırlar. Daha önemli olan ise, bu teori, modernleşmenin “son bir faydası” adıyla elitlerin güç kullanmasını meşrulaştırma zemini hazırlamıştır. Son olarak, üst tabakalardan gelen bu dönüşüm modeli, burjuvası olmayan, alt tabakadan herhangi bir siyasi yeniden düzenlemeye veya devrime gitmemiş ve bu yüzden ne yerli milliyetçiliği, ne de parlamenter demokrasiyi meydana getirememiş olan İslam toplumunun tarihine (aslında tarihi olmayan) göre doğrulanmıştır.¹⁵

3. Bağımlılık Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler

Bu teori, modernleşme yaklaşımındaki yukarıda belirlenen eksikliklerden yola çıkar ve çözümlemenin köşe taşları olarak, yapılanma ve sömürü olgularını kullanır. Keyder ve diğerlerinin bu konuda yapmış oldukları saptama dikkate değerdir. Buna göre bağımlılık yaklaşımının temel ilkelerinden biri emperyalist ilişkinin metropollerini uydulara bağlayan ağlar aracılığıyla yaygınlık kazanmış olduğu gerçeğidir. Ancak sömürge düzeninin bu etkisinin yabancı varlığının bulunduğu yerle ya da liman kentinin surlarıyla sınırlı olmadığını, kapitalist ekonominin kılcal uzantılarının çevre ülkenin tüm köşelerine kadar ulaşmış olduğunu, sonuçta kapitalist ekonominin bir kez nüfuz edince damgasını basmamış olduğu toplumsal bir güç bulmanın da zor

¹⁴ M. Asım Karaömerlioğlu, "Bağımlılık, Dünya Sistemi ve Osmanlı/Türkiye Çalışmaları", *Toplum ve Bilim*, Kış, 2001-2002, sayı 91, s. 85.

¹⁵ Huricihan İslamoğlu-İnan, *A.g.e.*, s. 6.

olduğunu belirtmektedirler.¹⁶ Devamında ise görüşlerini şöyle dile getirmektedirler:

Bu tür seçkinlerin bağımlılığa tepki olarak gerçekleştirdikleri "yukarıdan aşağıya devrimler" Çin ve Osmanlı imparatorlukları örneğinde tartışmalı bir başarıya ulaşmışlardır. Beklenebileceği gibi, bu devrimler emperyalist gücün varlığıyla özdeşleşmiş olan eski sömürge kentlerinin değersizleşmesiyle sonuçlanmıştır. Eski ya da yeni (genellikle iç bölgelerde olan) başkentlerin siyasal mantığı, liman kentlerinde tecessüm eden ekonomik mantığın yerini bir kez daha almıştır.¹⁷

Bağımlılık Okulu popülerleşmesiyle beraber doğal olarak eleştiriler de aldı. Bunların en önemlilerinden birisi kapitalizmi tanımlayış biçimleriyle ilgiliydi. Bu teze göre, kapitalizm ticaret düzeyinde tanımlanmıştı, hâlbuki üretim düzeyinde tanımlanmalıydı. Bağımlılık Kuramcılarının merkantil kapitalizmin gelişmesine vurguları ve az gelişmiş ülkelerin de onunla ilişkiye girmeleriyle aynı etkinin oluşması, Sanayi Devrimi öncesi Avrupa için dahi sorgulanabilir. Braudel'in Akdeniz dünyası bağlamında söylediği gibi, dönemin Avrupası aslında asıl olarak çok büyük ölçüde köylülüğün damgasını vurduğu bir yerdi. Yani, bırakalım çevre/uydu ülkeleri, Avrupa söz konusu olduğunda bile kapitalizmin etkisi Sanayi Devrimi öncesi aslında son derece sınırlıydı.¹⁸

Ersoy'u izleyerek, bu polemige karşı çıkışta akla gelen örnekler olarak şunları sıralayabiliriz: Modernleşme Okulu'na göre çevre formasyonlardan

¹⁶ Bu sürecin kentsel boyutunu "bağımlı kentleşme" olarak kavramsallaştırmak mümkündür. Buna göre, üçüncü dünya ülkelerinin bağımlılığı kentleşme biçimlerini de etkiler. Bağımlılık, ülkeleri olduğu kadar kent nüfusunu da egemen ve bağımlı olmak üzere iki gruba ayırır. Ruşen Keleş, *100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut ve Gecekondu*, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1978, s. 19. Bunun doğal sonucu kent nüfusu içinde periferik ve marjinal nüfus gruplarının oluşmasıdır.

¹⁷ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s., 125.

¹⁸ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, 86

birisi “modern”, diğeri “geleneksel” olmak üzere birbirinden tümüyle farklı iki yapı yan yana varlıklarını sürdürürler. Bu okulun doğrusal evrimci modeline göre, az gelişmişlik, anılan formasyonların modernleşme süreci içinde aşacakları özgün bir durumdur. Bağımlılık Okulu ise bu ikili yapı tezlerine karşı, anılan formasyonlarda görünürdeki ikililiğin tek ve aynı bir tarihsel sürecin ürünü olduğunu ileri sürmüşlerdir. Ancak Bağımlılık Okulu bir yandan bu monist görüşü savunurken, diğeri yandan da kapitalizmin merkezde gelişmeye, çevrede ise az gelişmişliğe neden olduğunu söylemektedir. Kısaca, aynı üretim tarzı farklı mekânlarda, farklı mantıklarla işlemektedir.

Bernstein ve Leys gibi yazarlar, Bağımlılık Okulu’nun tarihsel materyalizmin temel kavramları ile toplumbilim kategorilerini, hiçbir ayırım yapmadan veya aralarındaki temel ayrımı anlamadan, iç içe kullandıklarını belirtmekte ve bu nedenle de mevcut paradigmadan kopamadıklarını savunmaktadırlar. Örneğin, sınıf tanımlamalarını tümüyle gelir, statü ve iş güvencesi gibi sosyolojik kategorilerle yapmışlardır.¹⁹

Ancak bu konuda Arif Dirlik’in Avrupa-merkezciliği kapitalizm ile değil kültürellikle ilişkilendirilmesine yönelik eleştirisine de değinmek gerekecektir. Dirlik, dünya tarihi taraftarlarının epistemolojik kaygılarına, yani tarihin yazılmasında ulusal birimlerin kısıtlamalarından kurtulmaya büyük bir sempatisinin olduğuna özellikle dikkat çeker ve şöyle devam eder: “Öte yandan, modern kapitalizmin üzerindeki baskıyı avrupamerkezcilik olarak sunmak sadece modern tarihin ayırt edici özelliğini yok etmeyi vaat etmiyor, aynı zamanda, kendi üretim ve tüketim, baskı ve sömürü ve ideoloji biçimleri

¹⁹ Sckopol ve Bernsteine’e göre, yaklaşımın teleolojik olduğuna dair eleştiri için bkz. Melih Ersoy, “Bağımlılık Okulu Eleştirisine Giriş”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine*, (Der. Melih Ersoy), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s. 18-19

olan farklı bir tarz olarak kapitalist üretim tarzını da yok etmeyi vaat ediyor. Andre Gunder Frank'ın '2 bin yıllık dünya-sistemi'nde söz konusu olan durum budur."²⁰

Osmanlı tarihi ve toplum yapısıyla ilgili yaygın düşüncelere karşı geniş yankı uyandıran tepkilerden biri de, Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Batı'nın tarihi gelişimleri süresince var olduğu iddia edilen temel karşıtlığı reddetmek olmuştur. Bunun yerine eleştirmenler, Batı'nın tarihi deneyimlerinin genelde tüm dünyaya, özelde ise Osmanlı İmparatorluğu'na genellenip genellenmeyeceğini tartışmışlardır. Bu tartışma birkaç farklı şekilde olmuştur. Birincisi, Osmanlı İmparatorluğu'nun sosyal yapısını tanımlarken evrensel feodalizm benzeri bir duruş benimseyen Ortodoks Marksist görüştür. Bu görüş, feodalizm-kapitalizm-sosyalizm evrelerinden oluşan, her toplumun kendi gidişatında mutlaka alacağı, önceden belirlenmiş bir gidişat olarak görülen, tek çizgili bir tarihsel gelişim modeli benimsedi. Dünyanın farklı yerlerindeki gelişim süreçlerinin özelliklerini, feodalizmin farklılaşmayan başlığı altında gizleyen bu görüş, modernleşmecilerin başına bela olan "anti-tarihselcilik" tuzağına düşmüş, "ideal evreler" Weber'in "ideal türlerinin" yerini almıştır. Geleneksel görüşe karşı ortaya çıkan ikinci bir eleştiri ise, kapitalizmin gelişmesinin Osmanlı (İslam) toplumuna genellenmesidir. Maxime Rodinson'un çalışmasından ilham almış olan bu görüş, kapitalist sektörün (ticari ve finansal sermayenin oluşuna göre tanımlanmıştır) tarih boyunca İslam toplumlarının bütünleşmiş bir parçası olduğunu ve İslam'ın bir kültür sistemi olarak, kapitalist gelişmeye karşı olmadığını göstermeye

²⁰ Arif Dirlik, *Kriz, Kimlik ve Siyaset: Küreselleşme Yazıları*, (Çev. Sami Oğuz), İstanbul: İletişim Yayınları, 2009, s. 79.

çalışmıştır. Rodinsoncu bu görüş, Weberci-modernleşmeci değerler sistemine ve Avrupa merkezli “İslam” tarihi düşüncelerine tepki emareleri taşımaktadır. Bu karşı duruş daha sonra, Weberci bilimin öne sürdüğü engellenen kapitalist gelişimin yerine, kapitalist özelliklerin arayışına girecektir. Başlangıç olarak, kapitalizmi sadece sermayenin (ticari ve finansal) varlığı ile açıklayan bu yaklaşım, kapitalizmi, nerdeyse tüm toplumlarda görülen tarihi olmayan bir yapı haline getirmiştir. İkinci olarak, bu görüş, “İslam medeniyeti”nin tarihî olmayan bölümünün analiz birimi olarak geçerliliğini sorgulamamıştır. Şöyle ki, Rodinson, ideolojik fonksiyonlarını sorgulamadan, kavramsal zeminlerini bırakmadan, kendi terimlerine göre, “İslam” tarihi ve toplumu ile ilgili yaygın olan düşünceleri çürütmeye çalışmıştır.²¹

4. Modern Dünya Sistemi Teorisi ve Teoriye Yönelik Eleştiriler

Neo-Marxist bir kapitalizm analizi olarak görülebilecek ve Bağımlılık Teorisi'nin daha geliştirilmiş bir şekli de denebilecek olan Modern Dünya

²¹ Huricihan İslamoğlu-İnan, “Introduction: ‘Oriental Despotism’ in World-System Perspective” *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 6. Ayrıca sınıfsal yaklaşım için krş. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 124-125. Bu yaklaşım, yerli-yabancı ayırımını gözetmeyip, yabancılar ya da yerliler tarafından girişilen yatırım ya da ekonomik etkinliğin yerlilerinkinden farklı olmadığını ileri sürer. Sermayenin ya da teşebbüs becerisinin kökeni ne olursa olsun, ekonomik etkinliğin doğasını ve yönünü belirleyecek olan şey, yapısal zorunluluklardır. Günümüzün bilimsel eğilimi komprador ile yerli burjuvazi arasında temelli bir çatışmanın var olduğu iddiasının yanıltıcı olduğunu göstererek, bu iddiayı reddediyor. Bu nedenle, sürecin birleşik bir burjuvazinin gelişmesi olarak görülmesi gerekir. Sınıf yaklaşımının daha önce var olan toplumsal oluşuma ilişkin perspektifi, aynı zamanda bürokrat seçkinlerin sınıfsal konumlarını anlamayı da getirir. Milliyetçiler ya da çağdaşlaşma öncüleri yerine, yeni oluşan burjuvazinin başkaldırısıyla yüz yüze gelen eski düzenin savunucuları bürokrat seçkinler ortaya çıkmaktadır:

Sistemi Teorisi 1970'lerde Immanuel Wallerstein tarafından geliştirilmiştir.²² Modern Dünya Sistemi Teorisi, Batı'da kapitalizmin gelişmesini orada olduğu farz edilen içsel ve özsel birtakım özelliklerinin varlığıyla değil, tarihsel birtakım koşulların orada ortaya çıkmasına bağlamaktadır. Teori, bu anlamda, Bağımlılık Okulu ile iç içedir.²³ Bu yaklaşım, Modernleşme Teorisi'nin analizlerinin karşısında yeni seçenekler ve yeni bir yöntem oluşturmaya çalışmaktadır. Dolayısıyla, bu teori çevre ülkelerin durağanlık, köylü ekonomileri, sömürülen kırsal emek, gelenekselcilik ve otoriter devlet yapısı gibi az gelişmişlik niteliklerinin sanıldığı gibi bu ülkelerin içsel özellikleri olmadığını öne sürer. Bu teze göre, sayılan özellikler Batı'nın etkisi ile önemli yapısal değişikliklere uğrayan bir toplumun dönüşmüş yapılarıdır.²⁴

Cenk Reyhan, Neo-Marksist geleneği temsil eden ve çözümlemesinin merkezinde ticari ilişkilerin önemini vurgulayan Wallerstein'ın Modern Dünya Sistemi Teorisi'nin, tek bir işbölümü ve çok sayıda kültürel sistemden oluşan bir birim olarak ele alındığını ve bu sistemin, ,tek bir siyasi egemenlik tarafından yönetilen dünya imparatorluklarından ve içinde çok sayıda hükümler devlet barındıran dünya ekonomilerinden oluştuğunu belirtmektedir. Wallersteinci yaklaşımın temel problemi ile ilgili olarak Reyhan'ın açıklaması yol göstericidir. Reyhan'a göre, bu modelin temel yaklaşımı, Avrupa-merkezli dünya ekonomisinin tarihsel gelişiminde

²² Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Avrupa Dünya-Ekonomisinin Pekişmesi ve Merkantilizm, 1600-1750*, (Çev. Latif Boyacı), c. II, İstanbul: Bakış Yayınları, 2005. Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Kapitalist Tarım ve 16. Yüzyıl'da Avrupa Dünya-Ekonomisinin Kökenleri*, (Çev. Latif Boyacı), c. I, İstanbul: Bakış Yayınları, 2002.

²³ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s., 89.

²⁴ Huricihan İnan, "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi", *Toplum ve Bilim*, Sayı: 23, Güz 1983, s., 19-21.

kapitalizmin bir kere Avrupa'da gelişmesinden sonra dünyadaki diğer bölgeleri nasıl etkilediğidir. Bu çözümlemede kapitalizmin ve ticaretin gelişimi ve para ilişkilerine vurgu vardır. Devamında ise Reyhan, bu teoriye göre, dünya imparatorluklarının birleştirici olduğunu, genişleyerek dünya ekonomilerini ve mini-sistemleri kendi içlerinde birleştirdiklerini fakat genişleme potansiyellerinin sonuna ulaştıklarında gerilediklerini ve bu yapıları ile sistem çapında yeniden bölüşüme maruz kaldıklarını ifade etmektedir.²⁵ Wallerstein'ın bakışı ile sınıflar, etnik gruplar, statü grupları ve etno-uluslar da esasen dünya ekonomisinin birer görüngüsüdür.²⁶

Nurgün Oktik ve Füsun Kökalan'ı izleyerek teorinin temel kavramlarını üç başlıkta toplamak mümkündür.²⁷

²⁵ Cenk Reyhan, esasen, kapitalizmin ortaya çıkışının temel sebebinin ticaretin doğması, para ilişkilerinin ve değişimin yaygınlaşmasıyla bağlantılı olduğuna dair görüşü irdeleyen isimlere örnekler sunar. Mesela, Adam Smith, *Milletlerin Zenginliği*, (çev. Haldun Devlin), İstanbul, 1948, Max Weber, *Protestan Ahlak*, Henri Pirenne, *Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, (Çev. Şadan Karadeniz), İstanbul, 1991.) ve Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul, 1990. Aynı yazarın, *Maddi Uygarlık ve Kapitalizm: XV. ve XVIII. Yüzyıllar*, (Çev. Mehmet A. Kılıçbay), Ankara, 1993 kadar uzanan anti-Marksist ya da Paul Sweezy; "Geçiş Tartışmaları: Kökenler," *Kapitalizmin Gelişimi Üzerine İncelemeler*, (ed). M. Dobb, s. 436-444. ve Andre Gunder Frank, *Capitalism and Underdevelopment in Latin America*, New York, 1967;) gibi Neo-Marksist gelenekte de görebiliriz. Neo-Marksistlerin metodolojik olarak ticarete verdikleri bu öncelik, Maurice Dobb (Maurice Dobb (ed.), *A.g.e.*, özellikle bkz. s. 31-199. gibi klasik Marksistlerce eleştirilir. Cenk Reyhan, *Osmanlı'da Kapitalizmin Kökenleri: Kent-Kapitalizm İlişkisi Üzerine Tarihsel-Sosyolojik Bir Çözümleme*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2008, s. 54.

²⁶ Immanuel Wallerstein, "Kapitalist Dünya Sisteminin Yükselişi ve Geleceği: Karşılaştırmalı Analiz İçin Temel Kavramlar, (Çev. Orhan Esen), *Dünya Ekonomisi, Bunalım ve Siyasal Yapılar*, (Der. Belge Yayınları), İstanbul: Belge yayınları, 1993, s. 94.

²⁷ Nurgün Oktik-Füsun Kökalan, "Immanuel Wallerstein; Tarihsel Kapitalizmin Analizi ve Dünya Sistemi", *Doğu-Batı*, Yıl:4, Sayı: 17, 2001-2002, s. 122-125.

1- “Dünya sistemi” görece diğer gruplardan farklılıklar gösteren, özerk ve birbirlerine bağlı birçok toplum takımlarından oluşan bir bütünlüktür. Bu bütünlük yaşamsal olarak çatışmacı güçlere dayalı olup her bir grup kendi çıkarları doğrultusunda, sistemi yeniden şekillendirebilmek için kendi tarafına çekme mücadelesi vermektedir. Bu sistem, sınırları ve yapıları olan, üye gruplardan oluşmuş, yasalara sahip, tutarlı bir sosyal sistemdir. Sosyal sistem ise, diğer sistemlerden koptuğunda gelişme dinamiği büyük çapta içeriden olan ve kendi kendine yeten bir sistemdir.

2- Dünya sistemi içerisinde, dünya imparatorlukları ve dünya ekonomisi olmak üzere iki farklı sosyal sistem vardır. “Dünya imparatorluğu”, dünyanın birçok ülkesinde tek bir sistem olarak görülen ve güçlü devletlerin birbirine bağlanmasıyla oluşmuş, diğer ülkelerin ekonomilerinin bağımlı olduğu politik sistemdir. Bu sistemlere örnek olarak, Osmanlı ve Rus İmparatorlukları gösterilir.

3- “Dünya ekonomisi” ise, savaş ve ekonomik mübadele ile birbirine bağlanmış çeşitli politik sistemlerden oluşur.

Çevreselleşme kuramında, batı kapitalizminin oldukça yoğun bir belirleyiciliği vardır. Osmanlı'nın kendi kendine yeten kapalı ekonomisinin yerini XIX. yüzyılda, kapitalizme katılmaya başlayan açık ekonomi almıştır. Yani güçsüz Osmanlı ekonomisi, Avrupa bağımlısı ve aynı zamanda Avrupa'nın çevresi oldu. Bu çağ Avrupa'da yayılcılığının yerini, daha geniş bir coğrafyada sömürge ve yarı sömürge elde etme arayışlarına bırakmıştır. Bu bağlamda XIX. yüzyıl Osmanlısı da, Avrupa ekonomileri için aranan mekân halini almıştır. Bu çerçevede, öncelikle liman kentlerinde başlayan kapitalizmin Osmanlı'ya girişi, Osmanlı'nın çevreselleşmesi ile paralel olmuştur Nuri Adıyeye, “Anadolu Osmanlı Ölçeğinde Yerel Tarih Yazımında Kuramların Değişimi, Merkez Çevreden Çevreselleşmeye, Çevreselleşmeden Globalleşmeye”, *Tarih Yazımında Yeni Yaklaşımlar, Küreselleşme ve Yerelleşme*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 266.

Yazarlara göre, Wallerstein, dünya sistemini tekil kapitalist dünya ekonomisi olarak tanımlar ve bu mekanizmanın öteki dünya ekonomileriyle (sosyalist ekonomiler) karşılaştırılmayacağını ifade eder. O'na göre, zaten tek bir sistem varsa ötekilerin varlığı ya da anlamları yoktur.²⁸

Ragin ve Chirot, Wallerstein'in en temel açıklayıcı kavramının bizzat dünya ekonomisinin bileşenleri olduğunu tespit ederler. Dünya ekonomisi, birçok farklı siyasal varlığı barındıran, tekil bir ekonomisi olan sistemdir. Onlara göre, öteki açıklayıcı kavram ve mekanizmaları Lenin'in emperyalizm kuramından ödünç alınmıştır. Bunlar: (1). Merkezdeki güçler arasında çekişme ve rekabet, (2) Yetersiz talep, (3) Ücret baskısı ve (4) Ucuz hammadde arayışıdır.²⁹

Yazarlar daha sonra ödünç alınan bu kavram ve mekanizmaları açıklarlar:³⁰

Wallerstein'in ödünç aldığı ilk açıklayıcı mekanizma jeopolitiktir. Kapitalist dünya ekonomisi yerli yerine oturduktan sonra, ülkeler, ayakta kalmalarını güvenceye almanın bir yolu olarak öteki ülkelere egemen oldular. Çeper

²⁸ Immanuel Wallerstein, "Kapitalist Dünya Sisteminin Yükselişi ve Geleceği", s. 77 vd. Krş. Andre G. Frank, "Dünya Sistemi Bunalımda", (Çev. Ümit Kıvanç), *Dünya Ekonomisi, Bunalım ve Siyasal Yapılar*, İstanbul: Belge Yayınları, 1984, s. 131–151 ve "Üçüncü Dünya'da Ekonomik Bunalım ve Siyasal Yapılar", (Der. Belge Yayınları), (Çev. Erol Özbek), s.234–279.

²⁹ Charles Ragin – Daniel Chirot, "Immanuel Wallerstein'in Dünya Sistemi: Tarih Olarak Siyaset ve Sosyoloji", *Tarihsel Sosyoloji: Bloch'tan Wallerstein'a Görüşler ve Yöntemler*, (Ed). Theda Skocpol, (Çev. Ahmet Fethi), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 290.

³⁰ Charles Ragin – Daniel Chirot, *A.g.e.*, s. 290-291. Yazarlar da, bu açıklayıcı mekanizmaların, Wallerstein'in teorisini kabul etme eğiliminde olmayanlar için, yukarıda bizim de incelediğimiz gibi, bütünüyle doyurucu olmadığını ifade ederler. s. 291.

lkeler, ekirdek ülkelerin hayatta kalması için zorunlu ödüller olarak görüldüler. Zamanla, egemenlik teknolojisi iyileştikçe ve oyundan elde edilen kazanç arttika, bu rekabetçi egemenlik sistemi küresel oranlara ulaştı. İkinci açıklayıcı mekanizma, özellikle çekirdek alanlarda yetersiz talebin tekrarlanan aşırı üretim krizlerine yol açtığını ileri sürer. Talep iki Şekilde yükseltilebilir: sistemi genişletmekle, yani yeni alanları içine alarak ya da sistemi “derinleştirerek”, yani çekirdeğe birleştirilmiş alanlardaki toplumsal örgütlenmenin çekirdekle rekabet eden biçimlerini yerinden etmekle. nc aılayıcı mekanizma, ucuz hammadde talebinin alanlar üzerindeki egemenliğini sürdürmeyi daha da teşvik ettiğini ileri sürer. Ayrıca, ekirdek ülkelerin hammadde ihtiyaçları teknolojideki değişimlerle birlikte değiştiği için, dünya ekonomisinin dinamik yanlarını açıklamak için de bu mekanizma kullanılabilir. Küresel eşitsizliğin bir açıklaması olarak ücret baskısı, çekirdek ülkelerdeki örgütlü emeğin yüksek ücretler elde etme başarısı üzerinde yoğunlaşır. Bu krliliği düşürür ve ücretlerin daha düşük ve işçilerin daha az güçlü olduğu bölgelere -çepere- sermaye akışını teşvik eder. Bu yüzden uluslararası kapitalistler yeryüzündeki eşitsiz gelişimden yararlanıp çeperde, ücretleri düşük ve emeği yumuşak başlı tutmak isteyen siyasi aktörleri desteklerler.

Wallerstein, kapitalist sistemi 16. yüzyıldan itibaren başlatır ve bu sistemin tarihi sürecine “modern dünya sistemi” adını verir. Dünya sistemine modern kavramını da 1789 Fransız Devrimini dikkate alarak ekler.³¹ Wallerstein’in

³¹ Aslında, Wallerstein kapitalizmin ilerici olduğunu düşünmez; ilerici sözünün yalnızca tarihsel olarak daha sonra gelen ve kökenleri kendisinden önceki bir Őeyle açıklanabilen anlamında kullanılmadığı sürece buna inanmadığını belirtir. Wallerstein’a göre, bu tarihsel sistemin moda ettiği haklılığı kendinden menkul ilerleme ideolojisiyle öyle dolmuşuz ki,

kapitalist sistemde vurgu yaptığı kilit öge sermayedir. Sermaye, birikmiş zenginliğin başka bir adıdır. O'na göre, tarihsel kapitalizm doğal bir sistem olmak şöyle dursun açıkça saçma bir sistemdir. Çünkü kapitalistler, daha fazla sermaye üretmek amacıyla sermaye üretmektedirler.³² Wallerstein'in sisteme modern kavramını eklemesinin temel belirleyicilerinden biri de Fransız Devrimi döneminde bir sermaye devrinin yaşanmasıdır.³³ Modern kavramı, yeryüzünde yaşayan tüm insanlığın bir ilerleme süreci içerisinde bulunduğu ve sürekli olarak yeninin ve iyi olanın arzu edilmesi olarak ifade edilir. Dolayısıyla, "ilerleme" fikrinin bu sistem içinde temel yapı taşı olması bize modern kavramını sunmaktadır. Modern dünya sisteminde merkez, çevre ve yarı çevre biçiminde üçlü bir toplumsal işbölümü oluşmuştur. Bu işbölümünü yönlendiren merkezdeki sermayeyi ve siyasi gücü elinde bulunduran güçlü devletlerdir. Çevre bölgeler, eski sömürge ülkelerini ifade ederken, yarı çevre bölgeler, 16. yüzyılda Venedik ve İspanya, 17. yüzyılda İsveç, 20. yüzyılda ve bugün için Brezilya ve Güney Afrika gibi ülkelerden oluşmaktadır. Bu sıralamada, kilit konumda olanlar yarı çevre bölgelerdir. Wallerstein'a göre yarı çevrelerin dünya sisteminde gerçek anlamda özerk olmaları düşünülemez. Bu ülkeler sanayileşmelerini tamamlayamamış ancak çevre ülkelere nazaran daha iyi durumdadırlar. Yarı-çevre konumundaki ülkeler merkez statüsü için rekabete girerler. Bu durum, doğal olarak dünya sistemini sürekli bir dengesizlik içerisinde tutar. Merkeze girmeye çalışan ya

kapitalizmin olumsuzluklarını kabul etmekte bile zorlanıyoruz (bkz. Immanuel Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm*, (Çev. Necmiye Alpay), İstanbul: Metis Yayınları, 1992, s. 35-36.)

³² Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm*, s. 35.

³³ Nurgün Oktik - Füsün Kökalan, *A.g.e.*, s. 124.

da çevreye kaymamaya çalışan bilinçli aktörler olarak yarı-çevre devletler sürekli mücadele etmek konumundadırlar.³⁴

Wallerstein'in teorisinde toplumsal değişme kavramı da, dünya sistemi bağlamında ele alınır. Wallerstein, dünyanın herhangi bir yerinde, özellikle de Batı Avrupa'da meydana gelebilecek bir toplumsal değişme hareketinin bütün dünyayı etkileyeceğini ve bu değişimin zamanla kendini diğer bölgelerde göstereceğini kabul ederek "dünya kültürü" kavramına ulaşır.³⁵ Modern dünya sistemini kapitalist bir dünya ekonomisi olarak tanımlayan Wallerstein, bu sistemde, siyasal alandaki dünya imparatorluğunun tersine, ekonomik olarak bir birleşmenin var olduğunu kabul eder. Siyasal bütünleşmeden yoksun oldukları halde bir dünya ekonomisinin kucakladığı siyasal varlıklar tekil bir işbölümü getirirler.

Sisteminin işleyişi Wallerstein'a göre, 1500'lerde meydana gelen dönüşüm Avrupa'da ortaya çıkan yeni bir dünya ekonomisinin tarihte ilk kez kendini pekiştirip kapitalist üretim tarzını ve dünya ekonomisinin yapısal özelliği olan devletlerarası sistemi geliştirmesidir. Zamanla, kapitalist üretim tarzı temelli dünya ekonomisi dünya imparatorlukları ve mini sistemleri kendi içine katmıştır. Bu süreç yirminci yüzyılda tüm dünyayı içererek yeni tarihsel durumu yani tekil bir dünya sistemini ortaya çıkarana kadar devam etmiştir.³⁶

Toparlamak gerekirse, dünya sistemi teorisine göre tek işbölümü ve çok sayıda kültürel sistemden oluşan "dünya sistemi", içinde, dünya

³⁴ *ak.*, s. 123-124.

³⁵ *ak.*, s. 128.

³⁶ I. Wallerstein, Hale Decdeli, Reşat Kasaba, "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisiyle Bütünleşme Süreci", *Toplum ve Bilim*, (Çev: Ali Selman), Sayı: 23, Güz 1983, s. 42.

imparatorlukları ve dünya ekonomisi olmak üzere iki farklı sistemi barındırır. Dünya imparatorluğu, dünyanın birçok ülkesinde tek bir sistem olarak görülen ve güçlü devletlerin birbirine bağlanmasıyla oluşmuş, diğer ülkelerin ekonomilerinin bağımlı olduğu politik sistemdir. Örneğin, Osmanlı ve Rus İmparatorlukları. Dünya ekonomisi ise, savaş ve ekonomik mübadele ile birbirine bağlanmış çeşitli politik sistemlerden oluşur.

Dünya sistemi yaklaşımına göre, on altıncı yüzyıl Avrupası'nda modern dünya ekonomisinin ticaret aracılığı ile yayılması ve uluslararası işbölümünün genişlemesi sonucunda; bu sistem, dünyadaki çeşitli bölgelere belli bir rol biçti: Merkez, çevre ve yarı-çevre. Buna paralel olarak, her bir alanda bölgeler belli tarımsal ürünler üzerinde uzmanlaşmaya, merkezdeki devletlerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik tek ürüne yönelmeye başladılar. Bu sistem, her bölgeye belli bir sınıfsal yapı (merkezde lord, emekçi, köylü, zanaatkâr, tüccar, çevrede lord, serf ya da Kuzey Amerika'daki gibi efendi, köle) ve emek-denetim ilişkisi (merkezde ücretli, çevrede zora dayalı), devletin iktidar yapısı (merkezde güçlü, çevrede zayıf) verdi. Bu sistemde yarı-çevre bölgeler ise merkez ile çevre arasındaki geçişken bölgedir. Merkezden uzaklaşan devletler veya çevreden kopup merkeze yaklaşan devletleri temsil ederler. Feodal dönem sonrası ve sanayi devrimi öncesi Portekiz, İspanya, Güney Almanya ve Güney Fransa bu bölgeye örnek teşkil ederler.³⁷

³⁷ Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Kapitalist Tarım ve 16. Yü: Bakış Yayınları, z yılda Avrupa-Dünya Ekonomisinin Kökenleri*, (Çev. Latif Boyacı), İstanbul, 2004, c. I, s. 81-143, Immanuel Wallerstein, "Kapitalist Dünya Sisteminin Yükselişi ve Geleceği: Karşılaştırmalı Analiz İçin Temel Kavramlar", *Dünya Ekonomisi: Bunalım ve Siyasi Yapılar*, (Haz. Komisyon, Belge Yayınları), (Makaleyi çeviren, Orhan Esen), İstanbul: Belge Yayınları, 1984, s. 71-113. Bu kavram üzerine tartışmalardan oluşan bir

Modern kapitalist sistem diğer tarihsel sistemlerden farklı olarak yeni piyasalar keşfetmenin yanında yeni kâr alanları da icat edebilmektedir. Eğer böyle olmasaydı tarihsel kapitalizm bugün geldiği noktaya 500 yıl dayanıp (ömrünü uzatıp) ulaşamazdı. İktisadi bunalımlar ve düşen kar marjlarına rağmen sistem dağılmadan bugünlere ulaşabildi. Bu ivmeyi sistem teorisyenleri iki şekilde tanımlarlar: “genişleme” ve “derinleşme”.³⁸ Genişleme, kapitalist ekonomik faaliyetlerin yeni coğrafi alanlar bulabilmesidir. Kapitalist sistem başlangıçta yerkürenin çok küçük bir bölgesine ulaşmışken; 1450-1520, 1620-1660, 1750-1815 ve 1880-1900 arasında hızlı bir ivme ile merkezin yanında çevre iktisadi bölgeyi oluşturmuştur. Derinleşme ise genişleme ile yakalanan ivmenin nihayetinde tüm sosyal yapıyı değiştiren bir yapıya bürünmesi halidir. Yani kapitalist tüketimin bir amaç haline gelmesidir. Derinleşme toplumlarda zengin/fakir

kitap için bkz., Andre Gunder Frank, Barry K. Gills (Der.), *Dünya Sistemi: Beş Yüzyıllık mı, Beş Bin Yıllık mı?*, Alâeddin Şenel, Yavuz Alagon (Haz.), (Çev. Esin Soğancılar), Ankara: İmge Yayınları, 2003. Bir çözümlene için bkz. Charles Ragin, Daniel Chirot, “Immanuel Wallerstein’in Dünya sistem: Tarih Olarak Siyaset ve Sosyoloji”, *Tarihsel Sosyoloji: Block’tan Wallerstein’a Görüşler ve Yöntemler*, (Ed. Theda Skocpol), (Çev. Ahmet Fethi), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 276-312. Immanuel Wallerstein “Patterns and Prospectives of The Capitalist World Economy” *Contemporary Marxism*, 1984, 9:59-70. Immanuel Wallerstein, “World-System Analysis: Theoretical and Interpretative Crisis”, by S.Amin, G.Arrighi, A.G Frank, and I.Wallerstein, New York, Monthly Review Press. 1982. Bir diğer husus sistemdeki “diğer/harici alanlar”dır. Bu bölgeye dünya iktisadi sisteminden kopuk, kendi içinde bir iktisadi faaliyet gösteren devletler düşmektedir. Rusya, son dönemleri hariç tutulmak üzere, bu alan için gösterilebilecek en güzel örnektir. Immanuel Wallerstein “Patterns and Prospectives of The Capitalist World Economy.” *Contemporary Marxism*, 1984, 9: S. 62.

³⁸ Immanuel Wallerstein, “Patterns and Prospectives of The Capitalist World Economy.” *Contemporary Marxism*, 1984, 9:59-70. Terence Hopkins, ‘The Study of The Capitalist World-Economy: Some Introductory Considerations.’ Pg. 9-38 in *World-System Analysis: Theory and Methodology*, by T.Hopkins, I. Wallerstein, R.Bach, Chase-Dunn and R..Mukherjee. Beverly Hills, CA: Sage., 1982.

uçurumunu oluştururken, devletlerarası sistemde merkez-çevre uçurumuna sebep olmuş, dış alanların ise tamamen kopmasını sağlamıştır.³⁹

Wallerstein'in Bağımlılık Teorisi çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. Sistem artık ticaret yoluyla birbirine eklemlenmiş durumdadır. Rekabet koşullarının yaratılmasıyla da sistemde birikimin en üst düzeye çıkarılması hedeflenmiştir. Daha çok meta alıcısı bulunmasıyla çevre ülkelere doğru bir yönelim ve alıcı kültürünün hızla yayılması sağlanmıştır. 15. yüzyılın sonlarında başlayan bu yayılma 19. yüzyılın sonlarında tüm dünyayı kaplar.⁴⁰

Yine bu teoriye göre, dünya ekonomisinde merkezle çevre arasında eşitsiz bir mübadele söz konusudur. Çevre ülkelerde üretilen toplam kârın (ya da artığın) bir kısmı merkeze aktarılmaktadır. Wallerstein'a göre merkez-çevre kavramları gerçekte iktisadi akışların coğrafi yapısını yansıtmaktadır.⁴¹

Wallerstein, hiyerarşik yapılanan dünya sisteminin tek merkezli olduğunu vurgular. Dünya sisteminin tek merkezli olması, sistemin çeşitli bölgelerinin yükselişlerini aynı zamanda diğerlerinin düşüşü ile ilişkilendirir ve buna

³⁹ Wallersteinci teorideki "dünya ekonomisi"nin dönemlendirilmesine ilişkindir. Dünya ekonomisini 1815-1876 yılları arasını iki alt bölümde incelemek mümkündür: 1-) Daralma: 1815-1840, 2-) Genişleme: 1840-1876.

Kasaba'ya göre, bu unsurlar birbirlerinden bağımsız olarak dünya ekonomisinin ondokuzuncu yüzyılın ilk yansındaki koşullarından kaynaklanır.

⁴⁰ Nurgün Oktik - Füsün Kökalan, *A.g.e.*, s. 124.

⁴¹ Immanuel Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm*, s., 27-28. Burada Wallerstein, bir ekonomideki üretim, dağıtım, bölüşüm ve mübadele süreçleri içerisinde vurguyu mübadeleye (tüketim veya ticaret) yapar ve mübadelenin diğer süreçler üzerindeki etki gücüne dem vurur. Böylece Modern Dünya Sisteminde, Marks'ın üretime dayalı "sermayedar-emekçi çatışması", sınırları aşarak sermayeye sahip "merkezle" emek-yoğun bir ekonomiye sahip "çevre" arasındaki çatışmaya döner ki bu tip coğrafyaya dayanan bir analizde mübadele ekonomisinin öne çıkarılması da doğaldır.

Londra ve Amsterdam şehirlerini örnek gösterir. Buna karşılık kendisi de Modern Dünya Sistemi Teorisi bağlamında eserler veren J. Abu-Lughod, Wallerstein'inkinden üç asır önce oluşan bir dünya sisteminin (Avrupa-Ortadoğu-Çin) birden çok merkezi olduğunu ve hegemonik güçlerin yükselmesinin diğer parçaların zararına olması gerekmediğini savunmuştur. O'na göre, sistemin bir parçasının gelişmesi diğer parçasına da olumlu etkilerde bulunmaktadır.⁴²

Modern dünya sisteminde, siyasal alandaki dünya imparatorluğunun tersine ekonomik olarak bir birleşme söz konusudur. Siyasal birlik yoksunluğu dinamik bir toplumsal sistem olan dünya ekonomisinin (kapitalist ekonomi) güçlü yanlarından biridir. Merkezi denetim yoksunluğundan dolayı ekonomik aktörler daha fazla özgürlüğe sahiptir. Bu hareket özgürlüğü de onların servet biriktirme ve küresel ölçekte servetlerini geliştirme fırsatlarını güçlendirir. Sonuçta dünya ekonomisinin bu özellikleri, servet dağılımında eşitsizliği artırarak dünya çapında bir kaosa sebep olmaktadır.⁴³

Wallerstein'a göre dünya sisteminin getirmiş olduğu uluslar ve iktisadi yapıların, yarı-çevre, çevre ve merkez olarak, konumlarıyla birlikte devletlerarası sisteme katılan ve bu sistem tarafından kısıtlanan zayıf devletlerin yaratılması ülkelerin kültür düzeyleri bağlamında bazı sorunlar doğurmuştur. Bu süreçte, merkez, çevre ve yarı-çevre bölgelere Avrupa dilini dayatmakta, belli teknoloji ve törelere göre eğitim yaptırmakta ve yasalarla ilgili çeşitli değişiklikleri zorlamaktadır. Bu uygulamalar, ya askeri bir otorite tarafından ya da eğitimlerce gerçekleştirilmektedir. İzlenen bu yolla

⁴² M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s. 91.

⁴³ Nurgün Oktik-Fusun Kökalan, *A.g.e.*, s. 127-128.

verimlilik adı altında sınıflandırılan bir işçi sınıfı ve batılılaştırma ile oluşturulan bir burjuva sınıfı ortaya çıkmakta ve dünya genelinde yeni bir tabakalaşma sisteminin oluşmasına sebep olmaktadır.⁴⁴ Wallerstein, bugün içinde bulunduğumuz koşulların bir dünya düzeni değil dünya düzensizliğinin yarattığı kaos ortamı olduğunu vurgular. İlerleme temelli olan modern sistem 20. yüzyılın başından itibaren bu anlayıştan uzak bir karışıklık süreci yaşamaktadır. Wallerstein'a göre şimdi yeni bir düzene girmekle beraber dünya ekonomisinin parçalanma sürecini yaşamaktayız. Bu yüzden "yeni bir dünya düzeni" yaratılmalıdır. Bu oluşum için özne olarak "grupları" önerir. Yeni sistemin yaratılabilmesi için öz bilinçli, iç içe geçmişliklerinin farkında olan gruplara ihtiyaç olduğunu vurgular. Bu gruplar, birleşmiş bir biçimde daha üst düzeylerde gruplaştırılabilirler. Gruplar, siyasi açıdan egemen güçlerin sebep olduğu statüko ve ekonomik eşitsiz örgütlenişe karşı bir silah konumundadırlar. Önümüzdeki yıllarda bugünden farklı olarak, dünya pazarının işleyişinden çok dünya siyasi ve kültürel yapılarının işleyişi söz konusu olacaktır.⁴⁵

Reşat Kasaba da merkantilist engellerin kaldırılmasının, yeni altın yataklarının keşfi, iletişim ve ulaşım ağının genişlemesi, yaygın bir savaş çıkmaması, ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında mal, insan ve sermaye akışının gelişmesi ve dünya ekonomisinin derinleşip büyümesi için elverişli bir ortamın ortaya çıkmasında etkili olduğunu belirtir.⁴⁶

⁴⁴ *ak.*, s. 127-128.

⁴⁵ *ak.*, s. 129.

⁴⁶ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Belge Yayınları, 1994, s. 42-44.

Kuşkusuz bu teoriye de çeşitli eleştiriler yöneltilmiştir. Bunlardan biri olan Gerstein'a göre,⁴⁷ üzerinde durulması gereken birçok nokta vardır. İlk önce, Wallerstein'ın kavramlarında tarihsel olmama hatası bulunduğu öne sürülebilir. Bu da, onun, tarihsel öncelik ile çözümsel önceliği özdeşleştirmesinden kaynaklanmaktadır. Wallerstein, kapitalist dünya ekonomisinin bir dünya sistemi olduğu sonucuna varır. Bu yaklaşımdaki sorun, niteliksel değişmelere olanak tanımamasıdır. Buna, yeni ortaya çıkmakta olan dünya düzeyi gerçeği örnek olarak verilebilir. Wallerstein, önemli, tarihsel değişiklikleri, ortaya attığı modele uygulamakta epey zorluk çekmektedir.

Vurgulanması gereken bir diğer konu, toplumsal bütünlüğün varoluşunda belirleyici durumda olduğu sürece, işbölümünün, Wallerstein'ın çalışmalarının tam merkezine oturduğudur. Buradaki işbölümü kavramı, en basit biçimi ile Adam Smith'den bildiğimiz teknik işbölümüdür. Yine, belli ölçüde tarihe karşı bir tavır açıkça ortadadır (tarih doğrusal ve tek yönlü ele alınmaktadır). Wallerstein, işbölümünü çeşitli somut faaliyetler olarak ele alır; daha sonra da onu, sistemde ve sistemin dönemlere ayrılmasında kullanır.

Son olarak, Wallerstein, politika olgusunu, kapitalist dünya sistemi tanımı ile bütünleştirir. Bunu, dünya sisteminin çok sayıda politik ünitelerden oluştuğu nosyonuna dayanarak yapar. Bu yaklaşımın ilk sorunu çok formel ya da katı olmasıdır. Ayrıca, Wallerstein'ın bu politik ünitelere verdiği rol oldukça karmaşık ve belirsizdir.

⁴⁷ Ira Genstein, "Dünya Ekonomisi ve Emperyalizm Kuramları", *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine*, (Der. Melih Ersoy) (Makaleyi çev. Melih Ersoy-İnci Ataç), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s. 96-101'den özet.

Wallerstein, kapitalizmi bir pazar sistemi olarak dolaşım görüşü açısından ele alır. Kapitalizm bir üretim tarzıdır ve bu üretim, pazarda kâr sağlamak amacıyla yapılır. “Üretim tarzı” teriminin kullanılmasına karşın burada üzerinde durulan konu pazardır. Bu, kârın kaynağının tümüyle belirsiz bırakılmasından, kolaylıkla anlaşılabilir.⁴⁸ Gerstein aşağıda görüşlerine yer verilecek olan, Brenner ve Wolff gibi Modern Dünya Sistemi Teorisi’nde kapitalizmin dolaşım açısından ele alınmasını ve sınıf mücadelesinin kaynağına inilmemesini eleştirmiştir.⁴⁹

Sınıf ilişkilerine vurgu yapan eleştirilerden biri de, Klasik Marxist argümanlarıyla Robert Brenner ve Eric Wolff’tan gelmiştir. Brenner, teorinin nitelik değil nicelik üzerine inşa edildiğini iddia eder. Sınıf mücadelelerinin sonucu ortaya çıkan bir kapitalizm yerine, işbölümü ve niceliksel gelişmenin – dolaşım ve mübadelenin- bir sonucu olarak sınıf mücadelelerine varılır. Wolff, kapitalizmin kapitalizm olabilmesi için üretim düzeyinde tanımlanması gerektiğini öne sürer. Dünya sistemi teorisine yöneltilen önemli eleştirilerden bir diğeri de "dışsal" faktörlerin ülkelerin gelişmesinde oynadığı rolün abartıldığına ilişkindir. Sistemik güç her gelişmeyi o denli belirlemektedir ki

⁴⁸ Ira Gerstein, *A.g.e.*, s. 97

⁴⁹ *ak.*, s. 98. Wallerstein’in cevabı için bkz. Immanuel Wallerstein, “Sınıf Mücadelesini Gördüğümüz Zaman Nasıl Tanıyoruz: Ira Gerstein’a Yanıt”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine* (Der: Melih Ersoy) (Makaleyi çev. Melih Ersoy), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s., 126-128. Andre G. Frank’ın eleştirisi için bkz. Ernesto Laclau, “Latin Amerika’da Feodalizm ve Kapitalizm”, (Çev. Erol Tulpar), *Birikim*, c.1, sy 1, 1975, s. 16–29. Laclau, dönemin en tanınmış siması olması dolayısı ile Frank’ı ve temsil ettiği ekolü, Frank’ın eserini temel alarak incelemektedir. Ulaştığı sonuçlara göre bu ekol, kapitalizmi üretim ilişkileri ile değil de meta değişimi merkezli algılamakta ve Marksist teoriden sapmaktadır. (Akt., Cenk Reyhan, *A.g.e.*, s. 61.)

sistem karşıtı bir direnişin tahayyül edilebilmesi bile imkânsızlaşmaktadır.⁵⁰ Ancak, bu sistemin bütün olarak ele alındığı anlaşılır. Dolayısıyla, sistem içerisindeki merkez ve çevre ülkeler zaten sistemin içindedir. Sistem açısından bakılırsa, bu sisteme ancak dışsal bölgelerden bir etki olduğu zaman içsel-dışsal ayrımından bahsedilebilir. Yani, Wallerstein'in kullandığı yöntem ve kavramlar -yöntemi veri alan- bu içsel-dışsal ayrımına dayalı eleştirilere pek de izin vermemektedir. Onun yerine, belki ilk başta kullanılan yöntem ve tanımlamalar eleştirilmelidir. Wallerstein'in merkez-çevre ayrımına da eleştiriler yapılmıştır. S. Stern, 16. ve 17. yüzyıllarda Latin Amerika'da nitelikli, niteliksiz ve ortakçı emek biçimlerini üçünün de bir arada yaşayabildiğinden bahseder. Yani, merkezde nitelikli, çevrede ise niteliksiz emek varsayımı teorisinin yumuşak karınlarından birisidir. Teorinin dünya ekonomisinin oluşmasında tarihsel olarak askeri gücün aslında serbest ticaretten çok daha önemli ve merkezi bir yeri olduğunu ve teorinin bunu göz ardı ettiğini öne sürerler. Onlara göre, dünyanın çeşitli bölgelerinin dünya sistemi içerisinde çekilmesinde itici gücü -ticaretteki eşitsiz mübadeleden çok- Avrupalıların çevre ülkelerdeki acımasız askeri ve daha sonraki siyasi güçleri oynamıştır.⁵¹ Ancak, teorisinin çevredeki dinamiği - yapısı gereği- dikkate alması zordur.⁵²

Dünya sistemi perspektifi, çevreleşme dönüşümüne tek yanlı ekonomist bir yaklaşım getirdiği için de eleştirilmektedir. Bu eleştirilere göre, Avrupa'nın

⁵⁰ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s., 92.

⁵¹ Mesela 19. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen demiryolu yapımı büyük ölçüde Osmanlı ekonomisinin dünya sistemine entegrasyonu bağlamında düşünülmüştü.

⁵² M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s., 92-93.

ticaret yapısındaki değişiklikler çevrede sosyo-ekonomik ve siyasal değişiklikleri etkileyen en önemli unsur olarak ele alınmaktadır. Modern Dünya Sistemi Teorisi, özgül yerel-bölgesel- tarihleri ve kapitalizm öncesi toplumlardaki sınıf ilişkilerini açıklamakta başarısız kalmaktadır. Bu sebeple, çevredeki farklılık gösteren gelişme biçimlerini açıklayamamaktadır. Öte yandan, farklı dünya bölgelerindeki gelişmenin spesifik biçimlerinin anlaşılabilmesi için devlet, akrabalık ilişkileri, din ve hukuk gibi ekonomi-dışı toplum yapılarının da göz önüne alınması gerekir. Kapitalizm öncesi toplumlardaki sosyo-ekonomik değişme üzerine yapılan araştırmalar bu ekonomi-dışı toplumsal-kurumsal ilişkilerin sınıf ilişkilerinin yapısını belirlediği ve üretilen artığı çekme olanaklarını sağladığı öne sürülür.⁵³

Johnson, dünya ekonomisi tanımlarının bütün olumsuz çağrışımlarıyla birlikte sonuçta emperyalizm kuramının yerine geçtiğini ifade eder. Kapitalizm, merkez ekonomileri, “dünya kapitalist sistemi” ise merkez ekonomileri ile çevresel olanları anlatmaktadır. Johnson’a göre, bütün bunlar ideolojik tartışma örnekleridir yoksa bilimsel materyalist tartışmanın değil.⁵⁴

Gerek dünya sistemi teorisi, gerekse bağımlılık okulu için çevreyle merkez arasında süregiden eşitsiz mübadele çevresel bölgeleri dünya sistemi içine hiyerarşik bir şekilde katmada çok merkezî bir yer tutar. Dünya sistemi teorisi, çevre bölgelerin dünya sisteminin parçası haline gelmeleriyle kendi iktisadi faaliyetlerini merkezdeki üretim ve dolaşımın mantığı çerçevesinde

⁵³ Huricihan İslamoğlu-İnan, “Introduction: ‘Oriental Despotism’ in World-System Perspective” *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, Cambridge University Press, 2004, s. 25.

⁵⁴ Carlos Johnson, “Emperyalizm ve Bağımlılık Kuramlarında İdeolojiler”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine, Üzerine* (Der: Melih Ersoy) (Makaleyi çev. H. Çağatay Keskinok), Verso Yayınları, Ankara, 1992, s., 165.

düzenlediğini savunur. Çevre bölgeler giderek belirli malların üretiminde ve merkeze ihracında uzmanlaşır, merkezden teknolojik içerikleri yoğun metalar alırlar.⁵⁵

Cenk Reyhan “fakat tarih bu önermeyi ne derece doğrulamaktadır?” sorusunu sorarak Witold Kula’nın eserinden aldığı ampirik örnekle teoriyi eleştirir: Wallerstein’ın iddia ettiği uluslararası pazarın Doğu Avrupa ekonomileri üzerindeki etkisinin ticari üretim açısından dikkate değer olduğunu, fakat genel üretim açısından bu etkinin son derece sınırlı olduğunu, Polonyalı iktisat tarihçisi Witold Kula hem kuramsal tartışma düzeyinde hem de ampirik veriler sunarak Polonya örneğinde kanıtlamıştır.⁵⁶ Uluslararası ticaretin dünya ölçeğinde gelişmesi imajının çağın çalışmalarında egemen bir yer tuttuğunu belirten Kula’ya göre böylesi bir ticaret, yalnızca lüks mallarla ilgilidir ve bunun nüfusun çok küçük bir yüzdesinin yaşam standardı üzerine etkisi vardır.⁵⁷

Huricihan İnan, derlemesinde, kesin bir söyleyişle, dünya sistemi yaklaşımının, ticaret yoluyla genişlediği ve sürekli artan bölgesel uzmanlaşma yoluyla daha etkili bir üretim organizasyonu ortaya çıkardığı için

⁵⁵ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s., 94.

⁵⁶ Kula, eserinde şu sonuca ulaşır; Büyük Polonya’da onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında toplam arazi 32.393 km² iken, ekilebilir arazi 19.127 km² den azdır. Onsekizinci yüzyılın sonuna doğru aynı bölgede ekilebilir arazi 22.437 km²den azdır. Onaltıncı yüzyılın ikinci yarısında işlenen arazi fiilen 19.127 km²den az olduğuna göre, 3.310 km²’lik bir artış iki yüzyıl boyunca yüzde 17’lik bir artışa karşılık gelir. (...) Aynı dönemde Polonya’nın nüfusu yüzde üç artmıştır. (...) Fakat Küçük Polonya’da işlenen arazideki artış açıkça daha fazla olacaktı. (...) Diğer taraftan Küçük Polonya’da işlenen topraktaki artış, Polonya’nın diğer bölgelerinden yapılan göç hareketlerinin sonucunda ortaya çıkan büyük nüfus artışı ile birlikte olmuştur. Cenk Reyhan, *A.g.e.*’den özet. s. 63.

⁵⁷ Cenk Reyhan, *A.g.e.*, s. 63.

dünya ekonomisinde farklı bölgelerdeki dönüşüm biçimlerini betimlemeye çalışmakta olduğunu ifade eder. Bu yaklaşıma göre, merkez, yarı taşra ve taşra olmak üzere üç uzmanlaşma alanı vardır. Bu alanlar arasında ticaretin neden olduğu iş bölümleri daha sonra farklı bölgelerdeki farklı iş organizasyonu şekillerinin gelişimi (merkezde serbest ücretli iş, yarı taşrada hisse kesmek ve taşrada “zorunlu” nakit kesme işi) ve devlet yapılarının diferansiyel gücü (merkezde güçlü, taşrada zayıf) tarafından eşleştirilir. Bunun anlamı, her bölgenin aynı zeminde gelişmemiş ve ilerlememiş olmasıdır. Diğer taraftan ise, üretim sistemlerindeki, iş örgütlenmelerindeki ve devlet yapılarındaki gelişmelerin farklılaşması, üretim fazlasının merkezden taşraya akışını ve sistemdeki kazancın maksimum seviyeye çıkmasını sağlamış, böylece merkezdeki sermaye birikimini ve taşradaki “azgelişmişliği” arttırmıştır. Bu anlamda, dünyadaki hiçbir bölge, dünya tarihinde ne tamamen “aslî” ayrıcalıklıdır ne de tamamen “aslî” ayrıcalıksızdır. Ayrıca, farklı bölgelerde “eşit olmayan” gelişmelerle nitelendirilen dünya-kapitalist gelişiminin kendine özgü doğası açıklandığında, Batı etkisinin (ister ticari olsun ister sömürgeci) Batılı olmayan toplumlar üzerinde olumlu etkileri olduğundan söz edilmez. Bu yüzden, mesela, bütünleşmemiş sosyal yapının ve durgunlaşmış köylü ekonomisi, köleleştirilmiş ve sömürülmüş kırsal iş gücü, imparatorluğa ait ticarete düşüş ve buna bağlı olarak yerli (Müslüman) tüccar sınıfının yokluğu, dini ideolojinin veya gelenekselciliğin kuvvetli tutuculuğu ve “zayıf” otoriteli devlet yapıları geri kalmış ve az gelişmiş özelliklerin Osmanlı veya İslam toplumunun tabiatında olan özellikler olmadığı öne sürülmüştür. Onun yerine, bunların, Batı yayılımının etkisi altında büyük yapısal değişikliklere giden toplumların “dönüştürülmüş” yapıları olduğu tartışılmıştır. Dahası, batılı olmayan toplumların, Batılı

kurumları veya Batılı gelişim modelini kopyalama ihtimalleri vardır. Bu şekilde isimlendirilen “modern” kurumlar, Batı yayılımının etkisiyle ortaya çıkan çevresel yapılardır ve yalnızca o bölgenin “geri kalmışlığını” yeniden oluşturur.⁵⁸

İnan'ın yazdığına göre, sonradan “dünya imparatorluğu”, analizin geçerli bir birimi olmaktan çıkmış, onun yerine dünya kapitalist ekonomisi çalışmaların uygun konusu olmuştur. Bundan dolayı, yeni bir döneme girilmiş, bu vasıta ile Osmanlı'nın on altıncı yüzyıldan sonraki tarihi Batı'nın on dokuzuncu yüzyıldaki ani yayılımıyla sarsılarak sürekli düşüşte olanlardan biri olmamıştır. Osmanlı'nın on altıncı yüzyıldan sonraki tarihi, dünya sistemiyle “birleşme” veya “çevreselleştirme” şeklindedir. Bu çevreselleştirme veya ticaret ve pazarlama yapılarındaki dönüşüm bağlamında, dünya sistemi perspektifi, Osmanlı tarım ekonomisi ve toplumundaki, el sanatları üretiminde ve devlet yapısındaki bu dönüşümleri açıklamaya çalışmıştır. Bu nedenle, Avrupa pazarları için mal üretimi, bağımsız köylü üreticilerin tarımsal ekonomisinde durgunluğa neden olmuş ve ticari üretim köleleştirilmiş köylülerin çalıştığı büyük çiftliklerde veya hisseli sömürücü düzenler altında devam etmiştir. Aynı zamanda, çevreselleştirme, Avrupa fabrikalarında ucuza üretilen malların Osmanlı pazarlarında yayılmasıyla, Osmanlı el sanatları endüstrisinin zarar göreceğini işaret etmiştir. Son olarak, çevreselleştirme, Osmanlı merkezi yönetiminin zayıflaması ve fazla üretimin üretimi, dağıtımı ve tahsisatı üzerinde devlet kontrolünün azalması ve bu mallar için rekabet eden siyasi modüllerin (ayanlar ve derebeyler) artışı anlamına gelmektedir (Feodalite). Bu gelişmenin sonucunda, on dokuzuncu yüzyılda, kurumlarını

⁵⁸ Huricihan İslamoğlu-İnan, *A.g.e.*, s. 8.

Batılı modellere göre yenilemeye çalışan (ayrıca ideolojisini ve kendi görüşlerini) ve böylece dünya devletler arası sistemde yerini almak ve global ekonomik süreçlere yanıt vermek isteyen yeni bir merkezi yönetim (Tanzimat Yönetimi) ortaya çıkmıştır. Özet olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun çevresel yapısında, sistemin iç bütünleşmesi, siyasi rasyonalitesi zarar görmüştür. “Zayıf” devlet ve “yabancı” veya “azınlık” tüccarlar gibi -daha sonradan Avrupa kapitalist ekonomisinin bir parçası olan yapılar- net olmayan yapılarla nitelendirilmiştir.⁵⁹

İnan'a göre, dünya sistemi perspektifi, ne var ki, çevresel dönüşüme tek taraflı ve “iktisadi” yaklaşımı –bölgedeki sosyo-ekonomik ve siyasi değişimlerin nedeni olarak Avrupa ticari yapılarını göstermiştir– nedeniyle eleştirilmiştir.

Yukarıdaki yöntembilimsel tartışmalar doğrultusunda denilebilir ki; çalışma modern dünya sistemi teorisi mekânsal açıdan 19. yüzyılın İzmir kentine uyarlanmıştır. Bunun sebebi, 19. yüzyıl İzmir'inin modern dünya sistemi teorisinin sınanabileceği ideal bir veri tabanı oluşturmasıdır. Bunu yaparken bir hususu tekrar hatırlatmakta fayda vardır. Çalışmada, “sömürgeleşme”, “emperyalizm”, “bütünleşme” ve “modernleşme” kavramları iç içe geçmiş bir şekilde ele alınmaktadır. Bununla birlikte, gerek son dönemlerdeki Osmanlı araştırmalarındaki baskın durumu, gerekse diğer iki teorinin temel argümanlarını da bünyesinde taşıması ve gerekse İzmir liman kentinin dünya pazarları ile girdiği ilişkilerin sınanması anlamında uygulanabilecek en ideal model olması bakımından modern dünya sistemi diğerlerine nazaran daha baskın bir hal alacaktır. İnceleme alanı bu çerçevede değerlendirilmektedir.

⁵⁹ Huricihan İslamoğlu-İnan, a.k, s. 11.

II. BÖLÜM

MODERN DÜNYA SİSTEMİ TEORİSİ VE OSMANLI İMPARATORLUĞU

1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Modern Dünya Sistemindeki Yeri

Birinci Bölümün son satırlarında kısaca aktarıldığı üzere bu bölümde modern dünya sistemi teorisi Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilendirilerek ele alınacaktır. Osmanlı çalışmalarında Immanuel Wallerstein'in geliştirdiği ve köken olarak bağımlılık teorisinden kaynaklanan dünya sistemi teorisi oldukça etkilidir.⁶⁰ 1970'ler sonrası popüler olan bu yaklaşımın hem kavramsal çerçevesine, hem de Osmanlı/Türkiye bağlamındaki tarihsel öngörü ve açıklamalarına kısaca değinmekte fayda var.⁶¹

⁶⁰ Wallerstein'in etkin olduğu *Review* adlı derginin 1988 yılında çıkan ikinci sayısı Osmanlı'ya ayrılmıştır. Derginin bu sayısına Şevket Pamuk ("The Ottoman Empire in Comparative Perspective"), Çağlar Keyder ("Bureaucracy and Bourgeoisie: Reform and Revolution in The A.g.e. of Imperialism"), Donald Quataert ("Ottoman Handicrafts and Industry in The A.g.e. of Imperialism"), Faruk Tabak ("Local Merchants in Peripheral Areas of The Empire: The Fertile Crescent During The Long Nineteenth Century"), Reşat Kasaba ("Was There a Comprador Bourgeoisie in Mid-Nineteenth-Century Western Anatolia?") gibi yazarlar katkıda bulunmuşlardır.

⁶¹ Türkiye'de Kadrocular (1930'lu yıllar), Bağımlılık Kuramcıları gibi, asli çelişkileri ülke içindeki ilişkilerden çok dışsal etkilerde aramaktaydılar. Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi açıdan geri kalmasının müsebbibi esas olarak Avrupa'nın mali ve iktisadi esaretine girmemizdi. Kadro'nun ideologu Şevket Süreyya, Türkiye'deki "Milli Kurtuluş Hareketi"nin Batı emperyalizminden kurtulmanın yanı sıra evrensel yönü olan iktisadi bir anlamı da olduğunu savunur. Benzer şekilde, dünyada metropollerle sömürge tipi ya da az gelişmiş ülkeler arasındaki çelişkiyi vurgular. Kapitalizmin ayakta kalabilmesinin nedeninin Batı dışı toplumlardan devşirilen zenginlikten kaynaklandığını iddia eder. Hatta ona göre, Büyük Buhran bile Batı kapitalizminin iç çelişkilerinden değil, sömürge ve yarı-sömürge ülkelerden gelen artığın azalmasından kaynaklanmaktadır. M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s. 86. 1960'lı yıllarda Bağımlılık Kuramının ve Kadrocu tezlerin benzerliğinin ve etkisinin en açık görülebileceği çalışmalar Yön Dergisi çevresindeki aydınlardan, özellikle

Bu tezin Osmanlı imparatorluğu ile ilişkisi nedir? Bunu, bir diğer Wallerstein takipçisi Şevket Pamuk'un çalışmalarından izlemek mümkündür. Ona göre, on dokuzuncu yüzyılı dünya ekonomisinin genişleme ve durgunluk dönemlerine bağlı alt-dönemlere ayırmak ve Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızının gösterdiği dalgalanmaları her alt-dönem için ayrı ayrı incelemek, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisi ile bütünleşmesi sürecinin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacaktır.⁶²

2. Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisi ile İlişkisi

Pamuk, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisi ile ilişkisini üç bölümde inceler: (1) 1840-1873: Dış ticaretin hızlı genişleme dönemi, (2) 1879-1889: dünyada büyük bunalım, Osmanlı dış ticaretinde görece durgunluk ve (3) 1898-1913: Dış ticarete yeni bir genişleme dönemi ve demiryolları. Pamuk, bu dönemleri şöyle açıklar:⁶³

1- 1840-1873: Bu dönem, dış ticaretin hızla genişlediği ve dünya ekonomisinde İngiliz hegemonyasının doruğa ulaştığı bir dönemdir. Rekabetçi kapitalizm ile serbest ticaret doktrininin birlikte yürüdüğü bu dönemin daha sonraki tekeli, sermaye ihracının belirginleştiği döneme oranla daha az yayılcı, daha az "emperyalist"⁶⁴ olduğu, İngiltere'nin

de Doğan Avcıoğlu'ndan gelir. Türkiye'nin Düzeni adlı ünlü eserinde Osmanlı'nın son dönem tarihini bir iktisadi bağımlılık ve emperyalizmle ilişkilerin tarihi olarak ortaya koyar. M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s. 87.

⁶² Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme: 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, s. 27.

⁶³ *ak.*, s., 28-37.

⁶⁴ Pamuk incelemesinde emperyalizm kavramını tercih etmez. Krş. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Krş. Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (Çev. Babür Kuzucu), Cilt.3, İstanbul: Belge Yayınları, 1977.

sömürge imparatorluğunu genişletmekten kaçındığı, serbest ticaret koşullarını askeri ve siyasi müdahalelerden kaçınarak gerçekleştirdiği öne sürülmüştür.

2- 1879-1898: Dünyada büyük bunalımın ve Osmanlı dış ticaretinde görece durgunluğun yaşandığı bu dönem Pamuk'a göre, dünya ekonomik bütünleşme sürecinde farklı bir alt-dönem oluşturmaktadır. Bu alt-dönemde Osmanlı dış ticareti büyümeye devam etmekte ancak hem 1880 sabit fiyatlarıyla hem de cari fiyatlarla ölçülen büyüme hızı önemli düşüşler göstermektedir. Osmanlı-merkez ülkeleri ticaretinde ve daha genel olarak Osmanlı dış ticaretinde görülen bu durgunluğun ardında, dünya ekonomisinin 1873-1896 Büyük Bunalımı yatmaktadır. 1897 Yunan Savaşı nedeniyle Osmanlı dış ticaretindeki durgunluk 1898 yılına kadar sürmüştür.

3- 1898-1913: Dış ticarete yeni bir genişleme olarak adlandırılan bu dönemde ise, dünya ekonomisinin bunalımdan çıkmasıyla birlikte Osmanlı dış ticaretinde yeni bir genişleme sürecine girildiği görülmektedir. Bu alt-dönemde Osmanlı dış ticareti yine hızlı bir büyüme eğilimi içine girdi. 1908 sonrasındaki toprak ve nüfus kayıplarına karşın ihracat ve ithalat miktarlarındaki artış 1913'e kadar sürdü. Anadolu, Suriye gibi İmparatorlukta kalan bölgelerin dış ticaretinin 1908 sonrasında 1908 öncesine oranla daha da hızlı genişlediği görülmektedir.

Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisi ile bütünleşmesi sürecinin genişleme ve durgunluk dönemlerine bağlı her alt-dönemi ise şöyledir:

Tablo 1: Osmanlı Dış Ticaretinin Yıllık Büyüme Hızları (1840-1913)
(Birleşik Hızlar, Yüzde Olarak)

Alt-dönemler	Cari Fiyatlarda				Sabit 1880 Fiyatlarıyla			
	İhracat Genel	Merkez Ülkeler	İthalat Genel	Merkez Ülkeler	İhracat Genel	Merkez Ülkeler	İthalat Genel	Merkez Ülkeler
IA- 1839-41'den 1852-54'e	5,3	6,4	5,5	7,1	5,3	6,5	6,4	8,3
IB- 1857-59'dan 1871-73'e	5,0	4,1	4,9	4,6	6,2	5,6	5,2	4,9
II- 1879-81'den 1897-99'a	1,2	2,0	0,6	0,6	2,7	3,5	2,5	2,5
III- 1897-99'dan 1905-07'ye	4,3	4,2	6,0	6,2	3,4	3,4	4,6	4,8
IB- 1857-59'dan 1874-76'ya	4,4	3,6	3,8	3,4	6,0	5,8	4,3	3,8
III- 1897-99'dan 1911-13'e	3,0	3,1	5,4	5,7	1,9	1,9	4,4	4,7

Şevket Pamuk, *Bağımlılık ve Büyüme*, s. 29, tablo 2.2 ve 2.3'ün karışımı ile oluşturulmuştur.

Merkez ülkeler: sanayileşmiş Avrupa ve ABD. 1897-1899'dan sonraki alt dönemlerde İtalya da dahildir.

Pamuk tabloyu şöyle yorumlar: "Osmanlı İmparatorluğu'nun savaş durumunda olduğu ve toprak kaybı nedeniyle dış ticaretin azalma gösterdiği yılları dışarıda bırakarak incelersek, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika ekonomilerinin 19. yüzyıl boyunca gösterdikleri uzun dönemli dalgalanmaların Osmanlı dış ticaretine de yansıdığı ortaya çıkmaktadır."⁶⁵

Bu durumla ilgili olarak, Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert şöyle derler⁶⁶:

Bütünleşme ve ticaret küçük meta üretimi temelinde gelişebilir, ama böylesi bir yapının ilerleyişi yavaşlatması kaçınılmaz. Ticaret sermayesi tarihsel olarak geniş ölçekli ticari tanıma yönelik örgütsel birimleri (Mısır'da ya da Latin Amerika'daki gibi) tercih etmiş ve yaratmıştır; çünkü, artı ürün ancak bu şekilde sömüren toprak sahibinin elinde yoğunlaşabilirdi. Aksine, üretimin ve pazarlanabilen artığın

⁶⁵ Osmanlı İmparatorluğu'nun ülkelere göre ihracat ve ithalat dağılımı için bkz. Tefik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900-1960)*, Ankara, 2003, s. 63. Krş., Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (Çev. Babür Kuzucu), İstanbul: Belge Yayınları, 1977, Cilt. 2 (Tanzimattan I. Dünya Savaşı'na), s. 957-958.

⁶⁶ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 142.

dağılması, tüccarların doğrudan üreticilerle ilişkisine dayanan çok daha geniş örgütlenmeyi gerektirir. Buradaki ilk sorun, doğrudan üreticiyi geleneksel olarak geçimini sağlayacak ürünlerden çok, ihraç edilebilir ürünleri üretmek konusunda ikna edebilmektir. Bu dönüşüm, riskten kaçınan köy ailesinin yavaşmaya pek de hevesli olmadığı bir süreçtir. Bunun yanında, içine kapandıkları yaşamın kabuğu kırılmalıdır ki, köy ailesi pazardan mal satın almaya başlasın. Çok sayıdaki küçük üreticinin pazarla bu şekilde bütünleşebilmesi, ayrı bir ekonomik güce başvurmaksızın (sömürge girişimlerinin nakdi vergi ya da angarya zorunluluklarıyla karşılaşan) son derece yavaş ilerleyen bir süreçtir ve başarısı için çok sayıda aracının varlığı zorunludur. Bu anlamda, ticari bütünleşmenin hem hızı hem de yaygınlaşmasının önünde nesnel sınırlar vardı. Kırsal kesimde büyük toprakların egemen olduğu Mısır gibi ülkeler ihracatlarını hızla artırır ve dünya pazarıyla hızlı ve geri dönüşmez biçimde bütünleşirken, Osmanlı ekonomisinin bütünleşmesinin yavaş, ikircimli ve geri dönüşlü olduğu görülüyordu.

Yazarlar, yine aynı nedenlerden ötürü, Osmanlı ekonomisinin dünya pazarıyla gittikçe daha fazla bütünleşmesine, tüccar ve tefeci aracılardan oluşan büyük bir grubun doğmasının eşlik ettiğini, çok sayıda üretici ve tüketiciyle alışveriş yapmak zorunluluğu nedeniyle, bu aracılardan coğrafi olarak dağıldıklarını ve liman kentlerinden iç kesimlere uzanan ticari bir ağ kurduklarını, daha küçük aracılardan ise üretilen artığı kanalizasyonla ettikleri büyük tüccar ve tefecilerin liman kentlerinde yaşıyor olduklarını ve aracı-doğrudan üretici ilişkisinin uzamsal açıdan yoğunlaşmış bir odağını oluşturan liman kentlerinin, halkın algılayışında yabancı bir varlığı temsil ettiklerini belirtmektedirler.⁶⁷

Dünya Sistemi Teorisi en genel düzlemde ulusal/tekil/yerel tarihçiliğin yetersizliğini vurgulamış, bunların ancak tarihsel ölçekte analizlere katkıda bulunduğu oranda önemli olduğunun altını çizmiştir. Bağımlılık Okuluyla pek çok benzerlikleri bulunmasına rağmen Dünya Sistemi Teorisi tarihsel gerçekliğe sistemik bakmakta, tekilden çok bütünle ilgilenmektedir. Bu nedendir ki bütünden yola çıkarak tekil olanı analiz etmektedir. Bağımlılık Okulu "azgelişmişlik" ya da "Üçüncü Dünya" problematiğinden yola çıkarak

⁶⁷ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 142-143. Örnekleri çoğaltmak mümkündür. Bkz. ileride, mikro incelemeler bağlamında, ikinci bölüm.

dünyaya bakarken, Dünya Sistemi Teorisi bütünden tekile doğru analizin altını çizer. Dünya Sistemi Teorisinin sadece metodolojik gibi görünen bu özelliği aslında tarihsel çalışmalar açısından son derece önemli açılımlar getirmektedir. Şarkiyatçılık ve milliyetçilik gibi partiküleristik, özcü ve her türlü Avrupa merkezli yaklaşımın temellerini sarsmaktadır.⁶⁸ Dünya sistemi yaklaşımı, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticaret ve pazarlama yapılarının, on altıncı yüzyıldan sonra Avrupa ticaretinin yayılmasıyla birlikte nasıl dönüşüm yaşadığını göstermeye çalışmaktadır. Osmanlı dünya imparatorluğunun nihai dağılmasını işaret eden bu işlem, Avrupa'nın kapitalist sistemine katıldığını tarif etmektedir. Bu da Osmanlı İmparatorluğu'nun, Avrupa pazarları için, mamul ürünlerle takas edilmek üzere hammadde üreten bir bölge haline geldiğini göstermektedir. Ayrıca bu durum, Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi bütünlüğünün bozulması (devletin dünya-imparatorluğunun içinde ürün akışını sağlama gücüne zarar vermek) anlamına gelmektedir.⁶⁹

Osmanlı İmparatorluğu, Modern Dünya Sistemi Teorisi tanımlamalarına göre bir dünya imparatorluğu konumunda olması ve ömrünün sonlarına doğru çevreleşme eğilimleri gösterdiği için Wallerstein'in önemli biçimde ilgi alanına girmiş ve teori çerçevesinde yapılan birçok araştırmanın konusu olmuştur. Wallerstein'a göre, 1750 öncesi dışsal bölge olarak karakterize edilen Osmanlı bu tarihten sonra dünya sistemi içine çekilerek çevre konumuna girmiştir.⁷⁰ Gerçi Osmanlı'nın çevreleşme dönemi konusunda kesin bir tarih veya dönem verilememektedir. I. Wallerstein, H. Decceli ve R.

⁶⁸ Huricihan İslamoğlu-İnan, "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", Toplum ve *Bilim*, sayı 23,1983, s. 11.

⁶⁹ Huricihan İslamoğlu-İnan, *A.g.e*, s. 10.

⁷⁰ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s., 91.

Kasaba'yla yaptığı çalışmada tarih konusunda tereddüdünü göstermiş çevreleşme için belli bir aralık verememiştir.⁷¹

Wallerstein'a göre, "dünya-sistemi Avrupa dünya-ekonomisidir ve dış alan başlıca Doğu Hint Adaları, ayrıca Norveç, Rusya ve belki de Türkiye'dir." Wallerstein'a göre, sistem içinde ticari değişimleri kolaylaştırmak için –Avrupa dünya-ekonomisi örneğinde altın tarafından desteklenen, günlük temelde gümüş ve bakırdan oluşan) "geçer akçe" ve (kambiyo senetlerinden oluşan) "kâğıt" gereklidir. Her biri diğerinin dışında olan iki ekonomik alan arasındaki bir ticarete "geçer akçe" kullanılmaz. Ticaret nispeten iki taraflıdır ve ters olarak değer biçilen mallarla yapılır. Kapitalist dünya-ekonomisi içerisindeki bir ticaretle, herhangi bir dünya sisteminin dış alanıyla olan ticareti arasındaki ayırım sözkonusu olduğunda şöyle bir durum ortaya çıkar: burada dünya sistemi Avrupa dünya-ekonomisidir ve dış alan, başlıca doğu Hint adaları, ayrıca Norveç, Rusya ve belki de Türkiye'dir. Sistem içinde ticari değişimleri kolaylaştırmak için "geçer akçe" gereklidir. Avrupa dünya ekonomisi örneğinde bu, altın tarafından desteklenen, günlük temelde gümüş ve bakırdı). Tabii ki kâğıt da (kambiyo senetleri) bu amaca hizmet ediyordu. Bu değişimleri aslında çok-taraflı olacağını ve (onyedinci yüzyılda Amsterdam'ın temsil ettiği) uluslararası finans merkezindeki altın transferleriyle yapılmakla birlikte, temelde kâğıtla yürütülmesi beklenirdi. Her biri diğerinin dışında olan iki ekonomik alan arasındaki bir ticarete "geçer akçe" kullanılmaz. Ticaret nispeten iki taraflıdır ve ters olarak değer biçilen mallarla yapılır. "Ticaret dengesi" de sürekli biçimde olumsuzdu ve uzun süre ekseriyetle iki taraflıydı.

⁷¹ Immanuel Wallerstein, Hale Decdeli, Reşat Kasaba, "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci", *Toplum ve Bilim*, (Çev: Ali Selman), Sayı: 23 Güz 1983, s., 46.

Bu iki olay, Doğu Hint Adaları'nın Avrupa dünya-ekonomisinin dışında kaldığının kesin kanıtıdır. Batı Avrupa'nın Doğu'yla (ve İsveç'le) ticaretini büyük oranda çok-tarafli olarak kambiyo senetleriyle düzenlemesi, her iki ticaret bölgesinin de bir ekonomik sistemin parçası olduğunun kanıtıdır. Bir mal olarak altın ve gümüş üretimi Amerikalıları Avrupa dünya-ekonomisinin periferisine getirdi. Çünkü bu mal bu dünya ekonomisinin işlemesi için çok önemliydi ve ayrıca "para" olarak kullanılması oranında da vazgeçilmezdi.⁷²

Bu bağlamda değerlendirildiğinde Osmanlı'nın "belki de dış alan olduğu"na dair vurgu Osmanlı egemenliğindeki bölgenin Rusya ile aynı kategoride konumlandırılmasını gerektirir. Bu konum, ticari ilişkilerin "takas usulüyle yürütüldüğü ve iki tarafli olduğu" dışsal bölgeye karşılık gelir. Nitekim, Wallersteinci tezde, Osmanlı İmparatorluğu'nun bundan sonraki tarihi bu kategoriden periferiye geçiş aşamasının tarihi olarak algılanmaktadır.

Osmanlı'nın ne zaman dünya sistemi içine çekildiği Wallerstein'in kendisi için de ciddi bir problem olarak kaldı. Temel eserinde 1600 yılı için şöyle der:

"İran'ın ve hatta Rusya'nın bu dünya ekonomisinin kesinlikle dışında olduğunu savunuyoruz. Rusya dışarıdaydı ama Polonya içeride. Macaristan içeride, Osmanlı İmparatorluğu dışarıda."⁷³

⁷² Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Avrupa Dünya-Ekonomisinin Pekişmesi ve Merkantilizm, 1600-1750*, (Çev. Latif Boyacı), c. II, İstanbul: Bakış Yayınları, 2005, s. 130-131.

⁷³ Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Kapitalist Tarım ve 16. Yüzyıl'da Avrupa Dünya-Ekonomisinin Kökenleri*, (Çev. Latif Boyacı), c. I, İstanbul: Bakış Yayınları, 2002, s. 313. Krş. Immanuel Wallerstein, "The Ottoman Empire and The Capitalist World-Economy", s. 389-398.

Wallerstein, “fakat bütün bu ayrımlar hangi temele göre belirleniyordu?” diye sorar. Bu sadece bir ticaret hacmi ya da bunun muhteva meselesi değildi. Bu ayrımı dünya-ekonomisinin periferisi ile dış alan arasındaki ayırım olarak isimlendirir. Bir dünya ekonomisinin periferisi, üretimin temelde daha düşük dereceli (yani işgücü daha az ödüllendirilen) mallarda yapıldığı, fakat üretilen mallar günlük kullanım açısından çok önemli olduğundan, genel işbölümü sisteminin bütünleyici bir parçası olduğu coğrafi bölgedir.⁷⁴

Osmanlı'nın Avrupa ile bütünleşme tarihini 16. yüzyıla kadar geri çeken M. Çizakça bütünleşmeyi 1550-1650 ve 1830-1900 olmak üzere iki döneme ayırmıştır. Çizakça'ya göre, bütünleşmenin erken safhaları olan ilk dönem ile olgunlaştığı ikinci dönem arasındaki periyod (1650-1850) ise Avrupa ilgisinin Hint Okyanusu'na odaklanma ve Osmanlı sanayi sektörünün toparlanma dönemidir.⁷⁵ Kasaba, dünya ekonomisine katılma dönemi olarak 1750-1815 aralığını gösterir. 1800-1876 yılları arasında ise, sisteme katıldığı dönemden çevre bölgeye doğru itilmiştir.⁷⁶ İslamoğlu-İnan ve Keyder'e göre, Osmanlı'da 17. yüzyıla kadar ATÜT (Asya Tipi Üretim Tarzı), 17. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar feodalleşme eğilimi vardır. 19. yüzyılı izleyen dönemde ise, Osmanlı çevreleşerek bir kolonyal devlet haline gelir ve kapitalizme eklemlenir.⁷⁷

⁷⁴ Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi: Avrupa Dünya-Ekonomisinin Pekişmesi ve Merkantilizm, 1600-1750*, (Çev. Latif Boyacı), c. II, İstanbul: Bakış Yayınları, 2005, s. 314.

⁷⁵ Ebubekir Ceylan, “Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 1, İstanbul, 2003, s. 83.

⁷⁶ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi; Ondokuzuncu Yüzyıl*, (Çev: Kudret Emiroğlu), Belge Yayınları, 1993, s. 44-46.

⁷⁷ Murat Çizakça, “Incorporation of The Middle East into The European World Economy”, *Review*, Winter, 1985, s. 371-372. Krş. Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: İletişim Yayınları, 1993, s. 42. Konunun Avrupa, Osmanlı siyasal ilişkileri yönüne değinen Keyder'e göre, Osmanlı Devleti'nin Avrupa siyasal

Kapitalist dünya ekonomisi genişledikçe Osmanlı, üretim sistemlerini, devlet yapısını ve toplumsal yaşamı örgütleyen kuralları yani ideolojisini yeniden biçimlendirmiştir.⁷⁸ Osmanlı örneğinde dünya ekonomisine açılış süreci diğer çevre ülkelerdeki gibi, tüccarlar ve büyük toprak sahiplerinin Avrupalı sermayedarlarla ittifakı sonucu değil, Avrupa devletleriyle merkezi bürokrasi arasındaki pazarlıklar, baskılar ve adım adım uzlaşmalar yoluyla ilerlemiştir. Ekonominin dışa açılması ve Osmanlı maliyesinin Avrupa sermayesinin denetimi altına girmesi sürecindeki en önemli dönüm noktaları, 1838'de imzalanan dış ticaret anlaşması, 1854'de başlatılan dış borçlanma süreci ve 1850'lerden itibaren demiryolları yapımı konusunda yabancı sermayeye verilen imtiyazlardır.⁷⁹

Fakat sorun sadece Osmanlı ülkesinin her bir bölgesinin bu sisteme ne zaman eklendiği ya da eklenemediği değil, bunun nasıl olduğudur. Osmanlı'nın dünya sistemine girişinin özgüllüklerini de saptamak gerekir. Örneğin, Osmanlı'nın dünya sisteminin bir parçası olmasının birdenbire mi yoksa çeşitli uğraklarda zaman içine yayılarak mı gerçekleştiği, ya da İmparatorluğun değişik bölgelerinin değişik zamanlardaki bütünleşme biçimlerinin özgüllüğü gibi. Wallerstein'in teorisi sosyal bilimlere bütünselci bir

sistemine katılması 18. yüzyıla kadar gerçekleşmemiştir (s. 42). İmparatorluğun, Avrupa kapitalizminin siyasi-iktisadi mantığına dahil olmasını kurumsallaştırma yolunda atılan ilk adım 1838'de İngiltere'yle yapılan ticaret anlaşmasıdır (s. 44).

⁷⁸ Immanuel Wallerstein, Hale Decdeli, Reşat Kasaba, a.g.e ,s. 50.

⁷⁹ Şevket Pamuk, "Bağımlılık ve Büyüme: Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi", *Doğu-Batı*, Yıl: 4, Sayı: 17, 2001-02, s. 38.

perspektif getirmesine ve 1970'li ve 80'li yıllarda oldukça popülerleşmesine rağmen, ciddi eleştirilere maruz kalmıştır.⁸⁰

19. yüzyıl Osmanlı örneğini karşılaştırmalı bir çerçeveye içine yerleştirerek kendine özgü niteliklerini şöyle sıralamak mümkündür:

1- Merkezi devletin ve bürokrasinin diğer toplumsal sınıflar karşısındaki görece gücü.

2- Siyasal bağımsızlığın hiçbir zaman tümüyle kaybedilmemiş olması (İmparatorluğun resmen sömürgeleşmemesi).

3- İmparatorluğun üzerinde emperyalistler arası rekabet ortamı; dengelerin yüzyıl boyunca değişmesine karşın hiçbir emperyalist devletin rakipsiz duruma gelememesi.

4- Tarımsal işletmelerde küçük ve orta işletmelerin önemi.⁸¹

Çözülme ve dağılmaya karşın 19. yüzyıl Osmanlı Devleti üç kıtaya yayılmış, bir zamanlar güçlü bir imparatorluğun devamıdır.

Çevreselleşmek, dünya işbölümünün bir parçası haline gelmek ve dolayısı ile artık kendini yeniden üretebilen bir birim olmaktan çıkmak

⁸⁰ Bu konuda Türkçe' yayınlanmış bir eleştiri için bkz. Haldun Gülalp, "Bağımlılık ve Dünya Sistemi Teorileri: Frank ile Wallerstein'in Eleştirisi", *Onbirinci Tez Kitap Dizisi*, Mayıs, Sayı 3, 1986, s. 28-48.

⁸¹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi; 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, s., 160. Ayrıca Quataert, -Modern Dünya Sistemi Teorisinin öngördüğü biçimde- Osmanlı'nın dünya sistemine pürüzsüz bir şekilde katılmamasına sebep olarak Osmanlı'nın çevreleşme sürecindeki iki temel niteliğine değinir. Bunlar, - Pamuk'un belirttiği gibi- dolaysız sömürgeleşme sürecinden geçilmemesi ve devletin uymak durumunda olduğu "uluslararası hukuk" ile kendi "geleneksel hukukuna" dayalı ikili hukuk yapısıdır. İnan, Huricihan İslamoğlu-İnan, "Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", *Toplum ve Bilim*, 1983, sayı 23, s. 31-32.

anlamına gelmektedir. Elbette ki tek bir çevreselleşme sürecinden ve tarzından bahsedilemez. Zira İmparatorluk topraklarına bir bütün olarak bakıldığında görülen, Balkanlar'daki ticari çiftlikler, Mısır'da büyük pamuk işletmeleri, Batı Anadolu'da küçük meta işletmeleri ve buralarda kendi toprağında çalışan aile birimlerinden, ortakçılığa ya da kapitalist çiftliklerdeki ücretli emeğe kadar farklı biçimler alan emeğin organizasyonu, bahsedilen gelişimin farklı yansımalarıdır.

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisini kapitalist dünyayla bütünleştiren mekanizmalar ticaret, borçlanma ve doğrudan yatırımdır. Bunları şöyle açıklayabiliriz:

1- İmparatorluğun Avrupa kapitalizminin siyasi-iktisadi mantığına dâhil olmasını kurumsallaştırma yolunda atılan ilk adım, 1838'de İngiltere'yle yapılan ticaret anlaşmasıydı. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı'ya yönelttiği tehdit karşısında İngiltere'nin desteğine karşılık verilmiş bir diyet olan bu Anlaşmanın, devletin verdiği bütün tekelleri yasaklayan hükmü, Mısır valisine devletçi reformlarını yürütme imkânı veren eski düzenin bir ilkesini ortadan kaldırmıştır. Ayrıca, İngiliz tüccarlar, değer üzerinden alınan % 12'lik tek vergi dışında hiçbir vergi ödemedi mal satın alıp ihraç edebileceklerdi. Aynı şekilde bütün ithalattan % 3 oranında bir resim alınacaktı. Birkaç yıl içinde benzer hükümler taşıyan antlaşmalar diğer Avrupa devletleriyle de imzalanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu tekeller dışında ticaretin zaten kolay olduğu bir yerd, şimdi de tam bir serbest ticaret bölgesi olmuştu. Batı'da sanayi üretiminin artması, buharlı gemilerle yapılan taşımanın ucuzlaması, özellikle Fransa ve İngiltere'nin saldırgan ticari politikaları ve anlaşmaların sağladığı kurumsal kolaylıkların etkisi bir araya gelince, 1820'lerde

yükselmeye başlayan ticaret hacmi önemli ölçüde artmıştır. Dünya konjonktüründeki canlılığın da yardımıyla ticaret hacmi, 1830'lardan 1873'teki iktisadi durgunluğun başlangıcına kadar yılda % 3,5 oranında arttı. Özellikle de 1840'larda ve Kırım Savaşı döneminde hızlı bir büyüme görülmüştür.⁸²

2- 19. yüzyıl ortalarında başlayıp 1870'lere kadar devam eden iktisadi canlılık döneminde Fransa ve İngiltere birbiriyle rekabet içindeydi. 1873-1895 buhranı Osmanlı ekonomisinin emperyalist bir konsorsiyumun vesayeti altına girdiği bir konsolidasyon dönemi idi. 1. Dünya Savaşı öncesindeki iktisadi canlılık döneminde, bu defa Almanya'nın sahneye çıkmasıyla şiddetlenen yeni bir rekabet görüldü. Siyasi veya iktisadi yarar elde etmek için sürdürülen rekabet nedeniyle, Avrupalı devlet adamları politik nüfuzlarını kullanarak finans çevrelerini yeni bir Osmanlı istikrazı çıkartmaya ikna etmeye muvaffak oluyorlardı.

Osmanlı hükümeti ilk resmi borçlanmasını 1854'te, Kırım Savaşı sırasında yaptı. Bunun hemen sonrasında, 1855'te yeni bir borç alındı. Faizlerin ödenemeyeceğinin ilan edildiği 1875 yılına kadar on bir kez daha borç alındı. 1875 ile 1881 yılları arasında tahvil sahiplerinin temsilcileri ile bürokratlar devletin iflasını tartıştılar ve sonunda Düyun-u Umumiye İdaresi kuruldu. Alınan borçların vadeleri birbirinden çok farklıydı; emisyon oranı ve faiz hadleri ise borsaya, ilgili hükümetlerin işe karışmalarına ve Avrupa kamuoyunun Osmanlı İmparatorluğu hakkındaki duygularına bağlı olarak değişiyordu. Yine de iktisadi genişleme devam ettiği sürece, Osmanlı pazarıyla iş gören Avrupalı tüccarlar ve yatırımcılar Bâb-ı Âli'ye kredi

⁸² Çağlar Keyder, A.g.e., *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: İletişim Yayınları, 1993, s.44-45.

verilmesini savunan bir lobi oluşturdular. Krediler genellikle eski borçları geri ödemekte veya özel yabancı sermaye yatırımlarının getirisini garanti etmekte kullanıldığından, lobiciler çoğu zaman kazançlı çıkıyorlardı. Ama 1873'teki dünya mali krizi sonrasında, benzer durumda olan pek çok başka devlet gibi Osmanlı İmparatorluğu da yeni borç bulamaz oldu; bulunanların faiz oranları ise daha yüksekti. İflas ilanı, Bâb-ı Âli'nin mali hükümlerinin bir bölümünden tamamen vazgeçmesine yol açtı.⁸³

3- Kapitalizmle bütünleşmenin üçüncü mekanizması, yerli işgücü istihdamına yönelik doğrudan yabancı sermaye yatırımlarıydı. Bu, bürokrasinin isteyerek izin vermediği, ama çeşitli baskılarla kabul etmek zorunda kaldığı bir mekanizmaydı. Yabancı sermayenin niteliğini çözümlenmeye, ülkeye ticaret sermayesi olarak genel, ama meta üretimi için yerli üreticileri çalıştırmayı zorunlu bulan sermaye ile ücretli işgücü ilişkilerini kendisiyle birlikte getiren üretici sermayeyi birbirinden ayırt ederek başlanabilir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları genellikle ticaret sermayesinin ihtiyaçlarına hizmet etti. Bunun en belirgin örneği, aynı zamanda yabancı yatırımların en büyük bölümünü oluşturan demiryollarında ve limanlarda görülür. Demiryolu yapımına 19. yüzyılın ortalarında başlanmıştı, fakat belki de ihraç ürünleri üretimi potansiyelinin sınırlı olması nedeniyle, inşaat hızı Hindistan'a, Mısır'a ve Latin Amerika'ya göre çok yavaştı. Kilometre garantisi alınmadığı sürece müteşebbisler yatırım yapmakta isteksiz davrandılar. Başlangıçta sadece Ege bölgesinde, hinterlandı İzmir limanı ile birleştiren projeler gerçekleştirildi. Daha sonra, emperyalist rekabetin yoğunlaştığı ve daha güvenilir garantilerin alınabildiği

⁸³ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 58-59.

Düyun-u Umumiye döneminde, mevcut pazardan yararlanmanın ötesinde amaçları olan yeni bir yatırım dalgası görüldü. Ünlü Bağdat Demiryolu Projesi bu dönemde başlatıldı.⁸⁴

Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının bileşimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi bütünleşmesinde hâkim ögenin ticaret olduğunu destekler. İmparatorlukta en büyük ağırlığa sahip yabancı sermaye olan Fransız sermayesinin yüzde % 75'i demiryollarına ve limanlara yatırılmış durumdaydı. 1914'te, İmparatorlukta doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yaklaşık % 50'sini Fransız sermayesi oluşturuyordu; Almanya'nın payı % 25 kadardı. Ancak, Alman sermayesinde, yatırımların ticaret sermayesinin yönlendirdiği girişimlerde yoğunlaşması daha da belirgindi; bu yatırımların % 86'sı demiryollarına, % 52'si limanlara, % 8'i belediye hizmetlerine yapılmıştı.⁸⁵

⁸⁴ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 63-65. Pamuk'un bir vurgusu da demiryollarıdır. Belirttiğine göre (s. 35-36), 1898 sonrasında Osmanlı dış ticaretinin daha hızlı genişlemesinin bir diğer nedeni de yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryollarıdır. Avrupa devletlerinin yeni pazarlar, bol ve ucuz hammadde kaynakları arayışı, yeni nüfuz bölgeleri edinme savaşına 1880'lerde Almanya'nın da katılması ile yoğunluk kazandı. Osmanlı Devleti'nin henüz sömürge imparatorluklarından birine katılmamış olması, yarışa yeni başlayan Almanya için ilgi çekiciliğini artırmaktaydı. 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başlarında yabancı sermaye eliyle demiryolu yapımının en yoğun olduğu yıllar 1888-1896 dönemi olmuştur. Bu yıllarda Alman sermayesi İç Anadolu ve Makedonya'da, Fransız sermayesi Suriye, Makedonya ve Batı Anadolu'da demiryolu yapımına girişti. 1890'ların ortasında demiryollarının yapımı tamamlanırken kapitalist dünya ekonomisi de Büyük Bunalım'dan çıkmaktaydı. Demiryolları, İç Anadolu gibi limanlardan uzak bölgelere ulaştırma maliyetlerini düşürerek bir yandan bu bölge pazarlarını Avrupa sermayesine kazandırdılar, bir yandan da bu bölgelerde dünya pazarları için tarımsal meta üretiminin yaygınlaşmasını sağladılar.

⁸⁵ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 66. Novıçev, demiryolu yatırımının en kârlı sermaye yatırımlarından biri olduğu ifade eder. A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çev. Nabi Dinçer), Ankara: Onur Yayınları

Demiryolları ve limanların ticaret hacmini artırdığı ve daha önce mahalli pazara dönük üretim yapan üreticileri dünya ticaret şebekelerine açtığı apaçık ortadadır. Belediye hizmetleri ise (tramvay, elektrik vs.) yeni ticaret burjuvazisinin içinde yaşadığı fiziksel çevreyi yaratarak, insanların hayat tarzlarını uzaktaki metropollere göre biçimlendirdi. Bu hayat tarzları gittikçe artan oranda lüks tüketim malı ithalatını gerektirdi. Belediye hizmetlerinde yapılan yatırımın bu dolaylı etkisinin en belirgin biçimde görüldüğü yerler, Selanik, İzmir ve İstanbul başta olmak üzere hızla gelişen liman şehirlerinin “Avrupalılaştırmış” kesimleriydi. Bu şehirlerde, trenlerin, elektrik şebekelerinin yolcu vapuru hizmetlerinin işletimi bütünüyle yabancı sermayenin elindeydi. Şehirlerdeki yeni iktisadi faaliyetin büyük bölümünün aslında ticareti tamamlayıcı nitelik taşıdığı söylenebilir; bu tamamlayıcılık ihracat ve ithalata faal olarak katılma biçimini aldığı gibi, yeni burjuvazinin tüketim ihtiyaçlarını karşılama biçiminde de gözüküyordu.⁸⁶

İngiliz ve Fransız arşivlerinden elde edilen bilgilerin Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ile olan ticaretinde 1780'lere dek belirli bir genişleme olduğuna işaret etmektedir. Bu genişlemenin hızı, aynı ticaretin Napolyon Savaşları'ndan sonraki artış hızıyla karşılaştırılmayacak kadar

1979, s. 14. Earl'e göre, Osmanlı Asyası'nda demiryolu yapma projeleri, kökleri 1830'lara giden ve Bağdat Demiryolu Projesi'nin Almanlara verilmesine kadar devam eden, çeşitli şirketler arasında yarışmalara, hatta sürtüşmelere neden olan bir tarihi gelişmeye sahiptir. Bu ayrıcalığın Almanlara verilmesinden sonra da çatışmalar daha da artmış ve devletlerarası bir boyut kazanmıştır Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul, Milliyet Yayınları, 1972, s. 157.

⁸⁶ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 66-67. Devamında imalat sektörü: s. 67-68. Krş. Donald Quataert, “Osmanlı Ekonomisi: Nüfus, Ulaşım, Ticaret, Tarım ve İmalatçılık”, *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 200-207.

sınırlıdır. Öte yandan, 19. yüzyılın ikinci çeyreğine kadar toplam tarımsal üretim, hatta tarımsal meta üretimi içinde, Avrupa ticaretinin payının çok küçük olduğunu da özellikle belirtmek gerekir. 18. yüzyılın sonlarında, hem İmparatorluğun kendi içindeki bölgelerarası ticaret, hem de Rusya ve Mısır ile yapılan ticaret, hacim bakımından, Orta ve Batı Avrupa'yla olan ticaretten daha önemliydi. İmparatorluğun bütünüyle ilgili olarak şöyle bir tablo sunulabilir:⁸⁷ İmparatorluğun Avrupa ile ticareti ilk önce Balkan vilayetlerinde genişleme göstermiştir. Sırbistan, Mora, Eflâk, Boğdan -bunlara Mısır'ı da katabiliriz- gibi, tüccarların ve büyük toprak sahiplerinin dünya pazarları için üretime ilişkin beklentilerinin en yüksek olduğu bölgelerin, İmparatorluktan ilk kopan bölgeler olması herhalde rastlantı değildir. Buna karşılık, Anadolu'nun Avrupa ile ticareti 18. yüzyılda oldukça sınırlı kalmıştır. İzmir, 19. yüzyıl başlarında Anadolu'nun Avrupa'ya yönelik tek ihracat limanı durumundaydı.

Balkan vilayetleriyle İmparatorluğun geri kalan bölgeleri, özellikle de Anadolu arasındaki farklılıkları biraz daha irdelemek yararlı olacaktır. 16. yüzyılın, taşradaki unsurlara karşı merkezi devletin gücünün doruğunu temsil ettiği genellikle kabul edilir. Sonraki iki yüzyılda ise, bu gücün gerilediği görülmektedir. 16. yüzyılın sonlarında tımar sisteminin çözülmesinden sonra, güçlü yerel unsurların -Doğu Avrupa'dakine benzer bir biçimde- büyük topraklar edinerek ve bağımlı köylülük üzerindeki sömürüyü ağırlaştırarak, Avrupa pazarları için tarımsal meta üretimine yöneldikleri öne sürülmüştür.

Eldeki bilgiler bu dönüşümün ölçüsünü tam olarak değerlendirmemizi olanaklı kılmasa bile, bu tezin Balkan vilayetleri için geliştirilmiş olduğunu

⁸⁷ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul, 2005, s. 12. Krş. Donald Quataert, "Osmanlı Ekonomisi: Nüfus, Ulaşım, Ticaret, Tarım ve İmalatçılık", s. 171-207.

düşünebiliriz.⁸⁸ Tezin, İmparatorluğun geri kalan bölgelerini kapsayacak şekilde genişletilmesi yanılıcı olacaktır. Uzak pazarlar için meta üretiminin daha sınırlı kaldığı Anadolu'da, merkezi yönetimin görelî gücünün zayıflamasıyla birlikte, yerel unsurlar gerçekten de artığın daha büyük bir kısmına el koymaya başladılar. Ancak bu sürecin her zaman, üretim ilişkilerinin dönüşümü ile birlikte yürüdüğü söylenemez. Eldeki kanıtlar, güçlü yerel grupların, varolan üretim ilişkileri çerçevesinde artığa el koyduklarına işaret etmektedir. Söz konusu artığa el koyma biçimleri arasında en önemlileri ise şunlardı: İltizam sistemi çerçevesinde merkezi devlet adına toplanan verginin daha büyük bir bölümüne ortak olmak, merkezi devletin 19. yüzyılın ikinci çeyreğine kadar, bazı istisnalar dışında toprakta özel mülkiyete izin vermemesine karşın, toprağın fiili mülkiyetine dayanarak doğrudan üreticilerden rant toplamak ve tefecilik. Böylece küçük köylü üretimi, Anadolu tarımının temelini oluşturmaya devam etmiştir.

19. yüzyılın geri kalan bölümünde siyasal gücün, çıkarları dünya pazarlarıyla daha hızlı bütünleşmeden yana olan taşradaki unsurlarda değil, merkezi devletin elinde kaldığını görüyoruz. Çevreleşme süreci iniş ve çıkışlarıyla dalgalar halinde gelişirken, merkezi bürokrasi bir yandan taşradaki grupların gücünü sınırlamaya çalışmış, bir yandan da Avrupa devletleri arasındaki rekabetten yararlanmaya ve böylece kendisi için bir manevra alanı yaratmaya çabalamıştır. Buna karşılık Avrupa devletleri ve sermayedarlar da çevreleşme sürecini taşradaki unsurları destekleyerek ve

⁸⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 13.

onlarla işbirliğine giderek değil, her adımda merkezi bürokrasi ile uzlaşarak, merkezi yönetimden ödünler kopararak yürütmüşlerdir.⁸⁹

Merkezileşme sürecini hızlandırmak bu kurumların başlıca işlevlerinden birisi sayıldı, yerel egemenler ikna edildikleri oranda işlevlerini gerektiği gibi yerine getirmeyi başardılar. Fermanda kabul edilen ilkelerin uygulanması, Osmanlı Devleti'nin maddi temelini oluşturan tarımsal ekonomide bir dizi değişiklik yapılması anlamına geliyordu. Köylü kitlesi açısından değişiklik, angarya ve serfliğe son verilmesi, devlete ve toprak beyine ödediği vergilerin azalması demektir. Köylülük, yüzyıllardır yüz yüze olduğu toprak beyleri, mültezimler ve memurların sınırsız iktidar güçlerini birdenbire yitirdiklerine tanık oluyordu. Saray, Tanzimat'ın böyle anlaşılması durumunda köylülüğün nasıl bir tehdit unsuru olabileceğinin farkındaydı. Oysa Tanzimatçılar, çiftlik sahiplerinin tasarruf haklarını titizlikle korumak gerektiği düşüncesindeydiler. Bu nedenle, temel bireysel hakları kabul ederken, toprak beyi ile köylü arasındaki ilişkileri yeniden düzenlememiş, bu ilişkiler Rumeli'de yakıcı bir hale geldiğinde de çözüm tarafların kendi aralarında anlaşmalarına bırakılmıştı. Fermanda kabul edilen ilkeler, merkezileşme sürecinin önünde büyük engel oluşturan mevcut toplumsal ve yönetsel yapıya müdahale ediyordu. İltizam sistemini kaldırarak yerel feodal beyler ile tefecilerin feodal ranttan aldıkları payı tehdit ediyor; mali sistem içinde aldıkları görevlerle üretici kitle üzerinde kurdukları yasal üstünlük konumunu ortadan kaldırıyor; toprak sahibi ve zengin tüccarların bireysel ayrıcalıklarına, dolayısıyla bu toplumsal zümrelerin temel egemenlik araçlarına ket vuruyordu. Başta eşraf ve ayan, Rumeli'deki çorbacılar, tüm vücut, huteba, müftü ve imamlar

⁸⁹ ak, s. 15.

direnişe geçti. Yerel meclislerin kurulması kimi yerlerde “kişizade ve hanedan mensubu aileler” ile “öteden beri vergi vermemeye alışmış olanların” karşı koymaları nedeniyle ertelendi.⁹⁰

Pamuk'un araştırması, küçük köylü mülklerinin, özellikle Anadolu'da hâkim olduğunu ve dış pazarlar için ticari üretimin bu bağlamda gerçekleştiğini gösterir. Dahası, Pamuk, ayanların (bölgenin önde gelenlerinin) gücünün, çiftliklerdeki geniş çaplı ticari girişimlerden kaynaklanmadığını, üretim fazlasını kendilerine mal etme (önceden merkezi yönetime bağlıydı) ve bunları pazarlamadaki becerilerinden kaynaklandığını belirtmiştir. Üretimin örgütlenmesinde ve sosyal ilişkilerinde değişiklikler meydana geldiği müddetçe, bu tür değişimler, Anadolu ve Trakya'nın farklı bölgelerinde tarih boyunca gelişen sınıf yapıları tarafından belirlenmiştir. Bu analiz, tarımsal yapıların, artan mal üretimine karşı tepkilerindeki bölgesel çeşitliliklerin altını çizmektedir. Diğer taraftan Pamuk, biçimsel bağımsızlığını hiçbir zaman kaybetmemiş olan devletin, köylü sınıfın toprak kullanım hakkını ve özel mülkiyet hakkını koruma rolünü vurgulamıştır. Bunu yaparken, devlet sadece mali temelini korumaya çalışmamış, ayrıca otoritesini tehlikeye düşürebilecek toprak sahibi sınıfın yükselişine karşı da hareket etmiştir.⁹¹

1863'te İzmir yöresinde "işlenen toprakların en büyük bölümü köylülerin mülkiyetindeydi" ve bu işletmelerin büyüklüğü 1,2-8 hektar arasındaydı.

⁹⁰ Birgül Ayman Güler, *Yerel Yönetimler: Liberal Açıklamalara Eleştirel Yaklaşım*, Ankara: İmge Yayınları, 2006, s. 116-121. Konuyla ilgili ayrıntı için bkz. Halil İnalçık, "Tanzimatın Uygulanması ve Sosyal Tepkiler", *Bellekten*, C. XXVIII, S. 112, 1964, s. 623-649. Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim", *Bellekten*, C. LII, S. 203, 1988, s. 601-626.

⁹¹ Huricihan İslamoğlu-İnan, *A.g.e.*, s 14.

Pamuk, 1890'larda İzmir bölgesindeki işletme biçimlerine ilişkin olarak o dönemin dikkatli bir gözlemcisinin çizdiği tabloyu sunar⁹²:

Tarımcılar tarafından kullanılan işletme biçimi toprağın büyüklüğüne göre değişir. 2.000-8.000 dönüm, yani 200-800 hektar arasındaki çiftliklerde, sabit kiranın kullanıldığı Kuşadası hariç, hemen hemen yalnızca ortakçılık benimsenmiştir. Ortakçı ve ailesi emeği tarla sahibi de çift hayvanlarını ve tohumluğu sağlar. Zamanı geldiğinde, tohumluğu hesaba katmaksızın, ürünü eşit olarak bölüşürler. 500-2.000 dönüm büyüklüğündeki çiftlikler, bir bölümü ortakçılıkla olmak üzere, doğrudan sahipleri tarafından işlenirler. 10-50 dönüm arasındaki topraklar ise, hasat zamanında gerekirse gündelik işçilerin yardımıyla, doğrudan sahipleri tarafından ekilmektedir. Edirne Sancağı'nda ise 1860'larda yapılan bir tahmine göre, tüm işletmelerin üçte ikisi 20 hektarın altındaydı, yüzde 30'u da 20-40 hektar arasındaydı.

Kiracı aileler, marjinal toprakları kendi adlarına işleyecek araçlara sahip olmayan yoksul köylüler arasından çıkıyordu. Bu köylüler bir kiracılık anlaşması çerçevesinde bile olsa, pazarlık ürün yetiştirmenin gerektirdiği görece yüksek harcamaları kendi başlarına karşılayabilecek durumda değildi. Ayrıca, eğer bir sabit kira anlaşmasını kabul edecek olurlarsa, kötü bir hasat yılını göğüsleyebilmeleri de oldukça güçtü. Bu koşullar altında Batı Anadolu, Trakya ve Makedonya'da ortakçılık, en çok benimsenen kiracılık anlaşması olarak varlığını sürdürdü. Sabit kira ise en çok denetimin daha gevşek olduğu

⁹² Pamuk, öte yandan Selanik ve Manastır sancaklarında, büyük işletmeler ve çiftlik sisteminin 19. yüzyıl boyunca egemenliğini sürdürdüğünü kıyaslar. Bir tahmine göre, 1859'da Manastır Sancağı'ndaki tüm toprakların dörtte üçü büyük toprak ağalarının elindeydi. Selanik sancağı için yapılan bir diğer tahmine göre de, 1863'te tüm işletmelerin yüzde 40'ı, 200 hektardan büyüktü. İmparatorluğun Batı Anadolu vilayetleriyle karşılaştırıldığında, ağa-köylü bağları Makedonya'da oldukça güçlüydü. 1818'de İmparatorluğun Avrupa vilayetlerinde angaryanın resmen kaldırılmasına 1839 Tanzimat Fermanı'nda da bunun tekrarlanmasına karşın, angarya yüzyıl ortasına kadar bu bölgede varlığını sürdürdü. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, 112- 113.

Osmanlı'da toprak mülkiyet ilişkileri üzerine ayrıntılı bilgi için bkz. Ömer Lütfi Barkan, *Türkiye'de Toprak Meselesi: Toplu Eserler 1*, İstanbul, 1980. Barkan'ın bu eseri konu üzerine yazmış olduğu makalelerinin derlemesidir. Konuyu tarihi maddecilik yaklaşımı ile irdeleyen bir inceleme için bkz. Muzaffer İlhan Erdost, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Mülkiyet İlişkileri*, Ankara: Onur Yayınları, 1984.

vakıf topraklarında kullanıldı. Burada, 19. yüzyıl Osmanlı tarımındaki iki farklı ortakçılık biçiminin birbirinden ayrılması gerekiyor. Ağa-köylü bağının güçlü olduğu ve kiracının ağaya olan yükümlülüğünün yalnızca iktisadi kira ödemeleri biçiminde kalmadığı Güneydoğu Anadolu bölgesinde ortakçılık, yarı-feodal üretim ilişkilerini temsil etmekteydi. Ağa-köylü bağlarının daha zayıf olduğu ve meta üretiminin önemli boyutlara vardığı Batı Anadolu'da ve Karadeniz kıyısında ise ortakçılık, kira ödemeleri için bir iktisadi anlaşma durumundaydı.⁹³

Dünya ekonomisine katılma sürecinin sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun bu sistem içindeki konumu çevre ile merkez arasında bir yerde görünüyordu. Ekonomik açıdan, Napolyon Savaşları sırasında Avrupa ile İngiltere arasındaki ticaretin büyük bir kısmı Osmanlı aracılığı ile devam edebilmişti. Siyasi açıdan ise, Rusya'nın giderek artan saldırganlığı karşısında Osmanlı toprakları Avrupa ile Asya'yı bağlayan en önemli yol haline gelmişti. Napolyon Savaşları sona erdiğinde İmparatorluğun

⁹³ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 114. Osmanlı Devleti'ndeki ortakçı kullar, hukuken hür olan köylü (reaya) sınıflarından tamamen ayrı bir hukukî statüye sahiptirler. Ayrı defterlere kayıt edilmiş, özel şartlara tâbi gruplardır. Ortakçı kullar kölelikle, hür köylüler arasında bir yeredirler ve bu açıdan feodal düzendeki serflerle büyük benzerlikler göstermektedirler. Ortakçı kullara XVI. Yüzyıl başlarına doğru şuralarda rastlanılır: İstanbul civarında Haslar Kazasında 100 kadar köy içinde diğer reayayla karışık, Bursa ve Biga civarında, Batı Anadolu ve Rumeli'deki bazı vüzera vakıflarında rastlanmaktadır. Edirne ve Konya civarındaki bazı köylerde kul oldukları sadece ortakçı adıyla anılan (ve kul oldukları anlaşılamayan) köylüler. Ömer Lütfi Barkan, "XV. ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Toprak İşçiliğinin Organizasyon Şekilleri", *Türkiye'de Toprak Meselesi: Toplu Eserler 1*, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1980, s. 577–579. Barkan, Osmanlı Kanunnamelerinde ortakçı kullar için özel bazı kanunlara ancak bir iki yerde tesadüf etmenin mümkün olduğu gibi; doğrudan doğruya ortakçı kullara ait bulunan nadir bazı kanunların da tipik Osmanlı kanunlarından tamamen ayrı hükümlerden oluşturulduğuna dikkat çeker. s. 579.

zayıflaması hem içteki ayan ve benzeri grupların ve hem de yabancı devletlerin verdiği destekle yavaşlamıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgeleriyle Avrupa arasında kurulmuş olan ekonomik ilişkilerin niteliği nedeniyle de Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya iş bölümü içindeki konumunun açık bir biçimde belirlenmesi kolay değildir. Başlarda ihraç edilen en önemli madde buğdaydı, ama bu ticaretin çoğu kaçak yollardan yapılıyordu ve miktarı da ekonomik ve siyasal koşullara göre dalgalanmalar gösteriyordu. Zamanla buğdaya ek olarak ortaya çıkan ve büyüyen ticaretin önemli bir bölümü kaçak eşyaları kapsamaya devam etti ve bu malların hiç birinde Osmanlı İmparatorluğu kendisine uzun dönem avantaj sağlayacak bir üstünlük elde edemedi. Soruna uzun dönem içinde baktığımızda görüyoruz ki 1750-1815 arasında hiç bir mal Osmanlı İmparatorluğu'ndan yeteri kadar uzun bir süre içinde ve belirli bir miktarın üstünde düzenli olarak ihraç edilmemiştir. Bu bakımdan ihraç kalemlerine bakarak Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya iş bölümündeki yerini saptamak oldukça zordur. Bu konuda ithalata bakarak da bir sonuca varamıyoruz. Bir defa Osmanlı iç pazarları en az 1820'lere kadar ithal mallara kapalıydı. Bu nedenle şehir ve kırsal bölgelerdeki üretim faaliyetleri dünya ekonomisindeki değişikliklerden pek etkilenmiyordu. Bu durumda da yerel halkın dış pazarlara veya merkez bölge ekonomilerine bağımlı olduğunu söylemek oldukça zordur.⁹⁴

Fakat Osmanlı İmparatorluğu'nun 1870 yılındaki durumuna bakarsak, dünya ekonomik ve siyasal ilişkiler sistemindeki konumunun ne kadar gerilediğini görmemiz hiç de zor olmaz. Aradaki yıllarda ortaya çıkan

⁹⁴ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Kitap Yayınları, 1993, s. 37.

değişiklikler o kadar kapsamlıydı ki 1879'da İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Derby kendinden emin bir şekilde, "Osmanlı İmparatorluğu'nu o kadar yakından denetliyoruz ki, bu devletin toprakları üzerindeki egemenliği pratik olarak sifıra inmiştir" diyebiliyordu. Napolyon Savaşları'nın sona erdiği 1815'ten başlayıp 1876'daki Viktorya Dönemi genişlemesinin sonuna kadar devam eden süre içinde kapitalist dünya ekonomisinin merkez bölgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasında hem siyasi hem de iktisadi alanları kapsayan bir dizi güç ilişkisi kuruldu. İşte bu dönemde ve bu ilişkilerin sonucunda Osmanlı İmparatorluğu bir uç bölge haline geldi.⁹⁵

Esasen, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomik sistemine en erken eklenilen bölgeleri olarak kabul edilen Balkanlar ve Batı Anadolu üzerine yapılan araştırmalar, bu bölgelerde, modelin çevreye verdiği rolü, yani merkezdeki Avrupa devletlerinin artan talebine cevaben çevredeki Osmanlı'da "zora dayalı" ve "pazara yönelik" emek veya ortakçı kullanan ve "tek ürün"e⁹⁶ yönelen büyük ticari çiftliklerin ortaya çıktığı görüşünü

⁹⁵ ak, s. 37-38

⁹⁶ Bununla ilgili olarak Kasaba'dan uzun bir alıntıyı gerekli ve uygun görüyoruz: "Öteki uçta giderek daha fazla satış için tarımsal ürün yetiştirmekte ve hammadde üretmekte uzmanlaşan ve bunları Batı Avrupa'ya gönderen bölgeler vardı. Batı Avrupa gereksinimlerinin çoğunu bu bölgelerden karşılar olmuştuk. Birinci bölgeyi "merkez" veya "çekirdek" olarak tanımlamakta fazla anlaşmazlık çıkmaz. İkinci bölge ise iki alt gruba bölünür. İlki Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Avusturya ve Yeni Zelanda gibi göçmen toplumlardı. Bu ülkelerin coğrafya, iklim ve doğal yapıları kendilerine bazı üstünlükler sağlıyordu. Ayrıca göç ve yerleşim biçimi onları merkez ülkelerle siyasal açıdan eşit düzeye gelebilecek konuma kavuşturmaktaydı. Göçmenler bu olanakları iyi kullanabilen ve dünya pazarlarındaki eski tahıl ve hayvan üreticileriyle rekabet edip onları geçmekte başarı kazanan insanlardı. Bu ürünlerin en önemlileri ABD'nin orta batısında, Kanada ve Avustralya'da buğday, Avustralya ve Yeni Zelanda'da yün ve koyun eti idi. Sonuç olarak bu ülkeler üretimlerinde çeşitlilik kazanabildiler ve dünya ekonomisinde kendilerine yarı-çevre konumu sağlayan ekonomik bir yapı oluşturdular. Göçmen olmayan iki ülke,

sorgulamaktadır. Aksine, mesela 18. yüzyılda Hırvatistan ve Slovenya'da çiftlikler büyük ticari işletmelere dönüşmemiş, köylü aileleri tarafından işlenmiş, yeniçerilerin ve mültezimlerin artı-değerleri aynı vergi olarak toplayıp pazarladıkları kuruluşlar olarak süregelmiştir. Var olan idari ve adli yapı içinde köylülerin daha fazla sömürülmesi ve köylü ailelerin topraklarından atılmasına ya da serfleştirilmesine de imkân yoktur. Serfleşme, toprak sahipleri ile köylüler arasındaki güç mücadelesi sonucunda ortaya çıkan değişikliklerle oluşmuştur.⁹⁷

Süreci emperyalizm kavramı ile açıklamak mümkündür. Şöyle ki, 19. yüzyılın en gelişmiş kapitalist ülkesi olan İngiltere'nin geri ülkelerle olan ilişkileri, özellikle Hindistan'da en belirgin biçimini almıştır. Ekonomik bağımsızlığının yanı sıra politik bağımsızlığını da İngiltere'ye kaptıran

Avusturya ve Rusya İmparatorlukları da dünya ekonomisine katılımları sonucu siyasal olarak zayıflamış olsalar da bu gruba katılabilir. Avusturya Doğu-Batı ticaretinde karayolunun önde gelen aracıydı. Rusya ise, toprak kaybına uğramadığı için büyüklüğün verdiği avantajları kullanabilmişti (s.43). Kasaba, devamında, toptan bir göçe sahne olmayan öteki bölgelerin çoğunun belirli hammadde ve yiyecek üretiminde uzmanlaşmış olduklarını vurgular: “Şili’de nitrat ve bakır, Peru’da guano, Mısır’da pamuk, Afrika’nın nehati yağlar üretimi bu kategoridedir. Koloni yerleşimi, gayri resmi egemenlik, pazar güçleri, buralara yerleşen Avrupalı azınlığın yapısal konumu ve bazı yerli sınıfların çıkarları bu bölgelerdeki faaliyetlerin oluşumunda etken oldular, işbölümünün kazandığı biçim onlara uzmanlaştıkları üründe zaman zaman rekabet olanakları sağladı. Merkez bölgelerin talebi arttıkça birbiri ardına üretim ve ihracatlarını artırdılar. Fakat bu bölgelerle merkez bölgeler arasında oluşan egemenlik ilişkileri ve toplumsal koşulların farklılığı onları avantajlarını kullanmaktan alıkoydu, faaliyetlerini çeşitlendirmelerini engelledi. Sonuç olarak çoğu kez ihracatlarından çıkar sağlayanlar Avrupalı yatırımcılar, kapitalistler ve üretim ve ticaret ağını örgütleyen aracılar oldular. Kapitalist dünya ekonomisinin ondokuzuncu yüzyıl ortasında uç bölgesinde yer alan ülkeler bu toplumsal ve tarihsel özellikleri barındıranlar oldular.” Reşat Kasaba, *A.g.e.*, s. 43-44. Konuya, Osmanlı-İzmir örneğinde, “emperyalizm” kavramı ile bir yaklaşımla karşılaştırmak için bkz. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul: Yordam Yayınları, 2008, 169-204.

⁹⁷ Cenk Reyhan, *A.g.e.*, s. 78-79.

Hindistan tam bir sömürgeci. Arjantin, Portekiz, Osmanlı İmparatorluğu gibi, politik bağımsızlıklarını, biçimsel olarak bile olsa, koruyabilen, fakat ekonomik olarak büyük ölçüde sömürgeci-emperyalist ülkelere bağlanan yarı-sömürgelerde de ilişkiler benzer bir gelişme göstermiştir.⁹⁸

Bilimsel incelemeler, emperyalizmin kişilerin veya sınıfların seçişi dışında, kapitalizmin gelişmesinin gereği olarak, varılması zorunlu bir aşama olduğunu ve kapitalizmin eşit olmayan gelişmesi yasası uyarınca, bu aşamaya değişik ülkelerde değişik zamanlarda varıldığını göstermiştir. İngiltere, kapitalist gelişmesini en önce tamamlamış olması sonucu, teknolojisini yeni koşullara göre yenileyemediği ve fazla sermayesini kolaylıkla ihraç edebileceği bir sömürge imparatorluğuna sahip olduğu için, tekelleşmenin ABD ve Almanya'ya göre daha yavaş meydana geldiği bir ülkeydi. Kapitalist gelişmesini daha geç tamamlayan ABD ve Almanya ise, çok daha modern teknoloji ile başlamak durumunda kaldıklarından, daha hızlı bir tekelleşme sürecine girdiler. "Tefeci emperyalizmi" biçiminde gelişen Fransız tekelci kapitalizmi ise, ülke içindeki ekonomik gelişmeyi yavaşlattığı için, emperyalist kampa yukarıdaki üç ülkeden daha geç katıldı. Rekabetçi kapitalizmden emperyalizme geçişi belirleyen koşullar, üretimin yoğunlaşması ve sermayenin merkezileşmesidir. Kendi durumunu korumak veya iyileştirmek isteyen kapitalistlerin giriştiği rekabet, üretim tekniklerinin gelişmesi sonucu bu teknik ilerlemeye ayak uyduramayan kapitalistleri safdışı bırakırken, fiyatları düşürme yoluyla rakiplerini iflasa sürükleyen güçlü bir kapitalistler grubu ortaya çıkarır. Teknik gelişme, fabrikaların büyümesini, işçi

⁹⁸ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, 57-58. İngiliz emperyalizminin Türkiye'ye girme sürecini konu eden incelemesinde Kurmuş, amacının, emperyalizmin yörüngesinde Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinin ilk döneminin ana çizgilerini ortaya koymak olduğunu belirtir.

başına düşen makine ve araç sayısının artmasını gerektirir. Böylece üretim daha büyük ve daha modern işletmelerde yoğunlaşır.⁹⁹

Sermayenin merkezileşmesi ise kapitalist yarışma süreci içinde çok sayıda işletmenin daha az sayıda kapitalistler tarafından yutulması demektir. Böylece küçük işletmelerin sermayeleri, giderek, büyük şirketlerde merkezileşmeye başlar. Bir tek büyük şirketin yüzlerce daha küçük şirketi tamamıyla kontrol altına aldığı görülür.

Bu bağlamda merkez-metropol ilişkilerini şöyle çözümlemek mümkündür:¹⁰⁰ Uluslararası tekellerin bu ekonomik paylaşımının yanı sıra onların iktidarları altındaki emperyalist ülkeler, tekellerin çıkarları gereği, dünyayı politik olarak bölüşme yarışına girdiler. Sömürge imparatorlukları kurmak ve yarı-sömürge ülkeleri etki alanları yoluyla paylaşmak, tekellerin iki önemli ekonomik gereksinimine aynı zamanda cevap veriyordu. Bunlardan birincisi sermaye ihracıydı. Rekabetçi kapitalizm devrinde meta ihracı büyük öneme sahipken tekelci kapitalizmin en belirgin ekonomik özelliği sermaye ihraç etmek oldu. Kapitalizmin ulaştığı bu son aşamada emperyalist metropollerde bir sermaye fazlası ortaya çıktı. Metropol ülkelerde yapılan

⁹⁹ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 62.. Pamuk, buna karşılık, Batı Anadolu, Trakya ve Makedonya'daki büyük işletmeler ile ilgili olarak şöyle açıklama yapar: Marjinal toprakların elde edilebilir ve emeğin kıt olduğu bir ortamda, ücretler görece olarak yüksek kalmak durumundaydı. Yıl boyu ücretli işçi kullanan büyük işletmeler, köylü aile işletmelerince yürütülen basit meta üretiminin maliyetleriyle rekabet edemezlerdi. Küçük üretici hane halkı, gerekirse daha çok çaba harcamakta ve daha düşük tüketim düzeylerine razı olabilmekteydi. Bu nedenle, büyük toprak sahipleri, özellikle yıl boyu yüksek düzeylerde emek gerektiren ürünler için, ucuz emek kaynağı oluşturan ortakçı aileleri yeğliyorlardı. Kiracılık anlaşmasını yenilememe tehdidi de, kiracıların daha çok çalışmaya zorlanması yolunda kullanılabilirdi. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, 113.

¹⁰⁰ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 64-65.

yatırımların artması, sermayenin organik bileşimini yükselteceği ve dolayısıyla da kâr oranını düşüreceği için tekeller, belirli bir düzeye erişmiş olan kâr oranlarını korumak veya yükseltmek yolunda, fazla sermayelerini, sermayenin kıt, kâr oranlarının yüksek olduğu alanlara yönelttiler. Sömürge ve yarı-sömürge ülkeler bu iş için biçilmiş kaftandı. Doğrudan yatırımlar, portföy yatırımları ve devlet borçları biçiminde gelişen sermaye ihracı, bu ülkelerdeki hammadde kaynakları üzerinde yoğunlaştı. Böylece, metropol-lerde yüksek kâr getirmeyecek sermaye fazlalarını ihraç eden tekeller, aynı zamanda, en önemli sorunlarından biri olan hammadde gereksinimlerine de bir çözüm bulmuş oluyordı.

Osmanlı ham pamuğuna olan ihtiyacının artmasına (özellikle Amerikan iç savaşının olduğu yıllardaki pamuk kıtlığı süresince) ve İngiltere'nin Batı Anadolu'dan yapılan pamuk ihracatını arttırma çabalarına rağmen, üretimde ne köylü örgütlenmesiyle ilgili bir değişiklik, ne de tek ürün üretimine bir geçiş gözlenmemiştir. Osmanlı Hükümeti'nin, İngiltere'nin pamuk üretimini arttırma girişimlerini desteklemedeki ve bunun sonucunda var olan tarımsal yapıyı dönüştürmedeki gönülsüzlüğüne dikkat çekilmelidir. Burada önemli olan, hükümetin ihracat için tarımsal üretimi desteklemedeki gönülsüzlüğü, köylü üretiminin çoğunlukta olduğu bölgelerle sınırlı olmuştur. Batı Anadolu'da bu bölgelerden biridir. Hâlbuki Adana gibi daha önce işlenmemiş topraklarda Osmanlı Hükümeti ile işbirliği içinde olmuştur.¹⁰¹

¹⁰¹ Huricihan İslamoğlu-İnan, "Introduction: 'Oriental Despotism' in World-System Perspective" *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 14.

İncelediğimiz sürenin son yılı olan 1913'te, dünyada, tekeller ve emperyalist güçler tarafından şu veya bu biçimde paylaşılamayan "sahipsiz" ülke kalmamıştı. Artık "kaçınılmaz" olan tek yol, dünyayı yeni baştan paylaşmaktı.

Bir diğer husus, sermaye ihracıdır. P. Nikitin bunu şöyle açıklamaktadır: “Emperyalizmden önce, ülkelerarası ekonomik ilişkilerin başlıca biçimi, dış ticaret, meta ihracı idi. Emperyalizm döneminde, dünya ticareti daha da genişledi. Ama bu kez ön plana geçen, sermaye ihracıdır. Emperyalizm döneminde, *sermaye ihracı*, kapitalist dünyanın en büyük bölümünün birçok emperyalist ülke tarafından sömürülmesinin temeli haline geldi.”¹⁰² Kapitalistlerin, sermayelerini, nerede yüksek kâr sağlarsa oraya yatırmakta kullandıklarını belirten Nikitin, sermayenin, yabancı ülkelere iki şekilde ihraç edildiğini ifade eder: “İkraz sermayesi ve üretici sermaye”. Bunlardan, “İkraz sermayesi” ihracı, başka ülkelerin hükümetlerine ya da kapitalistlerine borç verilince gerçekleşir. Borçlu ülke, faiz ödemek zorundadır. Bu andan itibaren de, işçiler tarafından yaratılan artı-değer, faiz şeklinde, sermaye ihracatçısı ülkeye akar. “Üretici sermaye” ihracı, kapitalistler, başka ülkelerde sanayi işletmeleri, demiryolları, vb. kurdukları zaman ortaya çıkar.¹⁰³

Osmanlı'ya gelirsek,¹⁰⁴ bütün 19. yüzyıl boyunca İngiltere en çok sermaye ihraç eden ülke görünümünde idi. Bu sermaye ihracı, önceleri diğer devletlere borç vermek biçiminde geliştirse de sonraları demiryolları ve madenlere yapılan yatırımlar daha büyük önem kazandı. Birinci Dünya

¹⁰² P. Nikitin, *Ekonomi Politik*, (Çev. Hamdi Konur), Ankara: Sol Yayınları, 1979, s. 174.

¹⁰³ *ak*, s. 176.

¹⁰⁴ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 68-69.

Savaşı öncesinde İngiltere'nin yabancı ülkeler demiryollarında 1,5 milyar sterlin, madenlerde 273 milyon sterlin, ticarî şirketlerde ise 150 milyon sterlinlik yatırım yapmış olduğu tahmin ediliyor. İngiliz yatırımcılarının coğrafi dağılışı bu sermaye hareketinin özellikle 1880'lerden sonra İngiliz İmparatorluğu ülkelerine yöneldiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra, ABD, Rusya, Mısır ve Latin Amerika ülkeleri de İngiliz sermayesinin bol olarak aktığı ülkeler arasındadır. Osmanlı İmparatorluğu'na gelince; Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz yatırımlarının miktarı hakkında birçok tahmin vardır. Tahminlerin değişik olmasının nedeni Osmanlı İmparatorluğu olarak tanımlanan alanın sürekli değişiklikler göstermesine ve değişik tahmin yöntemleri kullanılmasına bağlanabilir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Türkiye'deki İngiliz yatırımlarının 32 milyon sterlin ve 18,7 milyon sterlin olduğunu ileri süren iki tahminin yanı sıra, H. Feis ve V. Eldem'in tahminleri 24 milyon sterlin üzerinde birleşiyorlar. Bu 24 milyonun 10 milyonunun Osmanlı borçlarının ödenmeyen bölümü, 5 milyonunun demiryolları yatırımı, kalanının ise bankacılık, madencilik, tarım ve sanayi yatırımı olduğu söylenmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa banka sermayesiyle olan ilişkileri, yani Osmanlı borçları konusu, değişik yazarlar tarafından enine boyuna incelendiği halde Türkiye'deki özel İngiliz sermayesi hakkında yapılmış sistematik bir çalışma bulunmamaktadır. Bu tür yatırımların miktarını kesin olarak saptamak olanağına sahip değilsek de, Türkiye'de ticaret yapmak, fabrika açmak, maden işletmek gibi amaçlarla Londra'da kurulmuş olan İngiliz şirketlerinin sayısı ve sermaye durumu bize bu konuda kabataslak bir fikir verebilir. İngiltere Ticaret Dairesi (Board of Trade) arşivlerine göre 1850-

1913 yıllarında bu amaçlarla kurulan şirketlerin sayısı en az 166'dır ve sermayeleri 10.000 sterlin ile 1.000.000 sterlin arasında değişmektedir.¹⁰⁵

3. Bütünleşme ve Politik Yapı

Konunun bir başka boyutu bütünleşme ile politik yapı arasındaki ilişkidir. 1838'e kadar Türkiye'nin Avrupa'nın ekonomik ve siyasi ağına dâhil olmadığı öne sürülebilir. Çünkü bu anlaşmayla ticaretteki tekeller kaldırılmış, dış ticaret yabancıların lehine olacak şekilde düzenlenmiştir. Yerel üretici ve esnafın çözülmesine neden olan bu süreçte, yabancıların Osmanlı ticaretindeki etkinliği artmış özellikle kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşmenin yoğun olarak hissedildiği bölgelerde işbirlikçi bir sınıf oluşmuştur. Böylece, İstanbul, İzmir ve İskenderun gibi liman şehirleri dünya ekonomisiyle bütünleşmenin yoğun olarak yaşandığı yerler konumuna gelmişlerdir.¹⁰⁶

19. yüzyılda, Osmanlı ekonomisini kapitalist dünyayla bütünleştiren yukarıda bahsedilen mekanizmalar Osmanlı ekonomisinin periferileşmesine ve yerli ekonomi ile Avrupa sistemi arasında aracılık eden bir sınıfın hızlı büyümesine imkân verdi. Yeni gelişen sınıfın toplumsal sınırları ile İmparatorluk nüfusunun etnik farklılaşmasının çakışması, bu sınıf ile geleneksel düzeni temsil eden bürokrasi arasındaki çelişkiyi, hem farklı bir görünüme soktu, hem de şiddetlendirdi. Özellikle devletlerarası sistemin, bürokrasinin politika oluşturma sürecine müdahalesi Hıristiyan azınlıklara verilen ayrıcalıklı statünün kurumsal olarak güvenceye alınması doğrultusunda olduğundan, devlet memurları reform teşebbüslerinde kısıtlamalarla karşılaştı. Bu gelişmelere rağmen yönetici sınıf toplumsal

¹⁰⁵ *ak*, s. 69-70.

¹⁰⁶ Ebubekir Ceylan, *A.g.e.*, s., 84.

sistem içindeki yerini korudu; yani kendi konumunu muhafaza ederek toplumsal sistemi dönüştürmeye teşebbüs etmesi hala mümkündür.¹⁰⁷

Bu anlamda uluslararası politika sorunlarının nasıl belirlendiği çözümlenmelidir:¹⁰⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun hızla dağılması ve bu dağılma sonunda İmparatorluktan kopan parçaların hangi Avrupa devleti tarafından yutulacağı sorunu, “Doğu Sorunu” denen ünlü uluslararası politika oyununun özünü oluşturur. Bütün 19. yüzyıl boyunca bu dağılmayı kendi çıkarlarına göre biçimlendirmek işini üstlenen ülkeler koşullara bağlı olarak değişmiş, Osmanlı İmparatorluğu'ndan en büyük payı alacağını uman bir ülke, belirli bir dönemde dağılmanın en büyük destekleyicisi gibi görünürken, bir başka dönemde, değişen koşulların sonucu, Osmanlı İmparatorluğu'nun "birliğini" koruma çabalarının en büyük yardımcısı olmuştur. Emperyalist ülkeler arası çelişkilerden yararlanarak İmparatorluğun kaderini bu çelişkilere bağlayan bir denge politikası gütmeye çalışan Osmanlı yöneticilerinin ne denli başarısız olduğunu tarih göstermiştir.

Bu oyunun belli başlı aktörlerinden birisi İngiltere'dir. İngiltere, genel olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasını istemez görünür. Diğer ülkelerin, özellikle Çarlık Rusyası'nın, topraklarını genişletmesini istemediği için ve Osmanlı pazarını bu ülkelere kaptırmak işine gelmediğinden, dağılma süreci yavaşlatılmış, İngiltere ile ekonomik ve siyasal bağları güçlendirilmiş bir Osmanlı İmparatorluğu arzular İngiltere. Ama Osmanlı İmparatorluğu'nu dağıtmadan, ayakta tutarak sömürmek için yapılması gereken işler vardır. Temelinde, İngiltere ile olan ilişkilerin daha geniş çaplı ve daha düzenli

¹⁰⁷ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 70.

¹⁰⁸ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s., 70-71

olmasını sağlamaya yönelik işlerin yapılmasını teşvik eden ve adına genellikle "reform hareketi" denen tedbirlerle Osmanlı devletinin parçalanması, İngiltere'nin istediği yönde ve ölçüde, durdurulmaya veya kontrol edilmeye çalışılmıştır. Bu oluşumun kaçınılmaz bir sonucu olarak Türkiye'de kapitalist ilişkiler gelişmiş ve ülke her şeyiyle dışa bağlanmıştır.

Sonraları Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başarılı hizmetlerinden ötürü Lord Stratford de Redcliffe unvanını alan Stratford Canning 1842 yılında İngiltere büyükelçisi olarak İstanbul'a gönderildiği zaman, asıl görevi bir reform hareketini başlatmak ve geliştirmek olarak saptanmıştı. Diplomatik dille söylenirse, İngiltere'nin varsayımı şu idi: Yönetmel ve parasal olarak İngiltere'nin istediği kadar güçlü bir Osmanlı Devleti, içten ve dıştan gelen tehlikelere karşı bütünlüğünü daha iyi koruyabilir. Osmanlı malî sisteminde yapılması düşünülen reformlar, mülkiyet hakkının garanti edilmesi, yabancıların taşınmaz mal edinmelerini sağlayan yasalar, ulaşım olanaklarının artırılması gibi tedbirler hep bu amaca yönelmişti.

Küresel ekonomik konjonktür, Osmanlı İmparatorluğu'na 19. yüzyılın başından ortasına kadar kısmen yerel aracılarn etkinlikleri, kısmen de Osmanlı Hükümeti'nce benimsenen siyasalar aracılığıyla girdi. Bu açıdan, hem yerel aracılarn hem de Avrupa güçlerinin temsilcileri ile tüccarlarn çıkarları, Osmanlı İmparatorluğu'nda engel tanımayan bir ticari ortamın geliştirilmesinde birleşiyordu. İki grup arasından, bu tür bir çevrenin geliştirilmesinde ve Osmanlı bürokratlarının yönlendirilmesinde daha etkili yöntemlere sahip olanlar yabancıları.¹⁰⁹ Yerel aracılarn, Osmanlı

¹⁰⁹ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Çev. Gül Çağlalı Güven), (Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 14.

bürokrasisinin taşrada gerçekleştirmeye çalıştığı reform önlemleri konusunda pek de istekli davranmadılar, özellikle de, en kârlı etkinliklerini devletin devralıp denetleyeceği mali reforma ilişkin önlemlere engel olmaya çalıştılar. Zira o zamana değin durum, "bölgesel nüfuz ve güç alt sistemleri arasında aracılığı kendine meslek edinenin, emtianın gerçek satıcı ve alıcılarından çok daha başarılı" olduğuydu. Uzun vadede, aracılar reform önlemlerinden bazılarının etkisini azaltmayı başardılar. Yeni düzenin en önemli noktasının Osmanlı maliyesinin yeniden düzenlenmesi olduğu göz önüne alındığında, Tanzimat programının daha ilk aşamasında rayından çıkmasındaki sorumluluk resmen aracılardaydı. Bunun bir sonucu olarak, Osmanlı Hükümeti yalnız yerel ekonomileri yeniden yapılandırmakta değil, gittikçe büyüyen yönetsel görevlerini yerine getirmek için yeterli miktarda gelir elde etmekte de başarısız oldu.¹¹⁰

Avrupalıların (özellikle de İngilizlerin) Batı Anadolu'ya Avrupa mali kuruluşlarını yerleştirme ve yeni üretim ve ticari sistemlerini kurma planları konusunda da hevesli olmadıklarını belirten Kasaba'nın deyimini ile aslına bakılırsa; aracılar, Avrupalıların nüfuz sürecine direnmek konusunda, hükümetin yeniden düzenleme siyasalarına karşı çıkışlarına göre daha başarılı oldular. Bölgedeki konumlarını güçlendirmek yolunda yaptıkları aralıksız atakların ve uğradıkları sürekli yenilgilerin ardından İngilizler, yerel ağları söküp atmaya çalışmaktan vazgeçmek zorunda kaldılar. Yabancı firmaların temsilcileri ve tüccarlar Anadolu'da yerel aracılarla işbirliği

¹¹⁰ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 15. Kasaba, örnek verir: "Örneğin, 1872'de İzmir'in gelirlerinden öşür olarak 37 milyon kuruş vergi alınmıştır. 1879'da, İzmir'in katkısının yaklaşık aynı tutarda, 34,2 milyon kuruş olduğu belirtilmektedir. Oysa yalnızca 1870-74 ve 1875-76 arasında Batı Anadolu'daki tarımsal üretim hacmi yaklaşık % 22 oranında artmış durumdaydı."

yapmaya başlarken, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Yakındoğu'da, özellikle Kıbrıs ve Süveyş Kanalı aracılığıyla Mısır'daki önceliklerine bir çeki düzen verdi.¹¹¹

Yerel burjuva sınıfının Batı Anadolu topraklarından toplumsal (hatta fiziksel) olarak dışlanması iki aşamada gerçekleşti. İlki, Düyun-u Umumiye İdaresi'nin gittikçe büyüyen etkinliği ile bürokratik merkeziyetçiliğe koşut siyasaların bir sonucu olarak, İmparatorluğun ekonomik örgütlenmesi içinde tedrici olarak marjinalleştirilmeleri oldu. İkinci aşama ise Jön Türkler'in milli iktisat yaratmaya yönelik siyasalarıyla başlayıp Birinci Dünya Savaşı sırasında ve ertesinde Hıristiyan grupların fiziksel varlığının tehcir ve nüfus mübadelesi yoluyla yok edilmesiyle sonuçlandı. 19. yüzyılın son çeyreği, dünya ekonomisinin biçimlenişinde önemli değişimleri beraberinde getirdi. Bu dönemde uluslararası mali sermaye, Düyun-u Umumiye İdaresi ve yan örgütleri aracılığıyla Osmanlı maliyesinin ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki önemli üretim faaliyetlerinin çoğunu doğrudan denetlemeye başladı. Bir kurum olarak Düyun-u Umumiye, hükümetler ve uluslararası sermaye arasındaki iki yönlü bir ilişkiyi bünyesinde topluyordu. Kuruluş Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan yatırımları güvenceye alırken, rakip güçlerin buradaki ortak çıkarlarını korumaya hizmet ediyordu.¹¹²

Bu bağlamda vurgulanması gereken nokta, 18. ve 19. yüzyıllardaki uzun süreli açılma döneminde aracılardan başarısının, birincil olarak Batı Anadolu, Ege Adaları ve genelde Güneydoğu Akdeniz bölgesinde nasıl yayıldıklarına bağlı olmasıdır. Yabancı güçlerin sonraki dönemlerde uyguladığı koruma da

¹¹¹ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 15.

¹¹² *ak.*, s. 19

aracıların başarısını kolaylaştırmıştı. Ancak, araçların ayrıcalıklı konumlarıyla, merkezi hükümetin aynı dönemde ortaya çıkan güçlüklerini sadece bu dış desteğe bağlamak da yanıltıcı olacaktır. Araçların asıl avantajı, özellikle köylü ailelerin tarım yaptıkları yerlere dek uzanan yerel bağlantılarından kaynaklanıyordu. Batı Anadolu'da 19. yüzyıl boyunca küçük toprak mülkiyeti egemen üretim ilişkisi olarak varlığını korumuştur.¹¹³

Yerel araçları, Batı Anadolu'daki diğer büyük gruplarla uzlaşmaz ilişkileri olan engelleyici bir grup olarak düşünmek de yanıltıcı olacaktır: Aslında, koşullar uygunken araçlar Batı Anadolu ticaretinde görülmedik bir açılımın gerçekleştirilmesini sağlamışlardı. Bu noktada, Osmanlı ve İngiliz bürokrasisi kendi merkezîyetçilik planlarından vazgeçmekle kalmamış, yerel araçların sağladığı çerçeve ve koşullar altında gerçekleşen ticari patlamanın etkin parçalarına da dönüşmüşlerdi. Batı Anadolu'nun ihracatının beş ve tarımsal üretiminin dört kat arttığı 1845 ve 1876 yılları arasında, bölgede gittikçe büyüyen ticareti kolaylaştıran ve kârın büyük bölümünü ele geçiren ana grup, araçlar olmuştu.¹¹⁴

Araçların ya da aralarından herhangi bir bölümünün (örneğin Rumların) türdeş bir grup olduğunu düşünmek yanılgı olacaktır. Rumlar ancak gayrimüslim cemaatler arasında en kalabalık ve Batı Anadolu'nun üretim ve ticaret sürecinin her alanında eşit derecede yaygın temsil edilen grup oldukları için sivrilmişlerdi. Daha başlangıcından itibaren bu cemaat içinde derin ayrılıklar vardı; üstelik zamanla bu ayrılıklar daha da derinleşti. 1819 yılındaki olaylar, ticari ağ içinde ortak varlığını geliştiren bu cemaat içindeki

¹¹³ *ak.*, s.16-17.

¹¹⁴ Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, s. 16

çelişkilerin doğasını ortaya koymaktadır. O yıl İzmir'de patlak veren ayaklanmalar, yerel kilise ve liderlerinin ruhani otoritesine karşı yeni zenginleşmiş tüccarlar tarafından örgütlenmişti. Ne ki, hemen ardından tüccarlar cemaati yalnız yerel pazarlara hizmet edenlerle yabancı ticaretle uğraşanlar olarak ikiye bölündü. İlk grup yerel zanaat loncalarını kendi çevrelerinde birleştirdiler ve kilise hiyerarşisinin desteklediği tutucu bir niteliğe bütündüler. Buna karşılık ikincisi, kimi aydınların da yardımıyla “Gymnase Philologique” adlı yeni bir okul kurdu. Bu okul, Rum cemaati içindeki daha kozmopolit tüccar ve işadamlarının artan gücünün simgesi olarak görülüyordu. Okul, o dönemde kilisenin Ortodoks tutumuna bir seçenek olarak geliştirilen felsefi modernizm öğretiminde uzmanlaşmıştı.¹¹⁵

Etnik çeşitliliğe sahip imparatorluklardan çok, ulus devletlerin kapitalist dünya sistemine uygun birimler olduğu ve gereksinimlerine tam olarak hizmet edecek uygun bir siyasal varlık arayışındaki burjuvazinin ulusal devletlerin oluşmasını hedefledikleri sık sık dile getirilir. Bu yüzden, yalnız Rum, Ermeni ve diğer ayrılıkçı hareketlerin değil, aynı zamanda hükümler milliyetçi idealler çizgisinde imparatorluğun yeniden yapılanmasına yönelik her türlü üstün gelme girişiminin, burjuvazinin en çok politize olabilecekleri mahalleri oluşturan liman kentleri bağlamında filiz vereceği beklenebilirdi. Burada söz konusu olan iki ayrı iddiadan ilki, burjuva gruplarının politize oluşudur. Bu tür bir politizasyona dair, sayısız kanıt vardır; buna pek de karşı çıkılmaz. Tek sorun sürecin hararetinde ya da militanlık derecesinde çıkmaktadır. Diğer bir deyişle, burjuvazi, potansiyel bir risk taşımaya rağmen devlet otoritesine meydan okumaya istekli miydiler, yoksa çatışmadan kaçınıp bireysel talepleri

¹¹⁵ ak.,s. 16.

konusunda baskı yapmakla mı yetiniyorlardı? Burada ortaya konması daha güç, fakat ayrıca inceleme gerektiren bir varsayımsal sonuç söz konusu: Politizasyonun gerisindeki sınıf bilinci düzeyi neydi? Liman kentlerindeki toplumsal grubun burjuva olarak adlandırılması, otomatik olarak sınıf bilinciyle davranmasını gerektirmemektedir. Araştırılması gereken, ortak bir bilinçliliği kazanma süreci ve kanallarıdır. Yaygın kabul gören bir gelenek, bilincin mücadele yoluyla kazanıldığını ileri sürer. Bu olayda, burjuvazinin kendi ekonomik çıkarlarını geliştirecek taleplerini kabul ettirme mücadelesinin, yönetici sınıfla, yani bürokratik elit ile arasındaki bir çatışmadan doğması beklenebilir. Ancak bu tür bir dizi çatışmanın ortak çıkar algılarını keskinleştirmesinden sonradır ki, burjuvaziden siyasal açıdan bilinçli davranış beklemek olasıdır.¹¹⁶

İmparatorluğun tarımsal yapısı, hükümler sınıf ile yeni ekonomik bütünleşmenin ürünü olan tüccarlar arasında gizli bir çekişmeyi yansıtıyordu. Eski yasal ve kurumsal çerçeve, ihracatın genişlemesi ve böylelikle Osmanlı ekonomisinin dünya pazarıyla bütünleşmesini sınırlamak eğilimindeydi. Bürokratik reformların koruyuculuğu altında bile, yönetici sınıfın ideolojisinde ve yasal çerçevede de dile getirilen, temelde, köylülük ile devlet arasındaki alışılmış dengeler, doğrudan üreticinin malına el konmasını güçleştiriyordu. 19. yüzyılın başında, ayan adı verilen yerel eşraftan oluşan bir grubun yükselişiyle başlamış olan ve feodalleşme dinamiğinin tersine çevrilmesi anlamına gelen yeniden merkezileşmenin ardından, tarımsal mülkiyet uygulamaları hakkındaki yeni kanunlar mevcut duruma uyacak ve onları

¹¹⁶ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 126.

onaylayacak şekilde yapıldı. Bir başka deyişle, bürokrasi, toprakta özel mülkiyet ve yoğunlaşma yönünde yeni bir çığır açmak niyetinde değildi. Bu tarihsel seçimin önemli bir sonucu, dünya pazarıyla bütünleşmenin, ağırlıklı olarak küçük mülk sahiplerinin egemen oluşuyla belirlenen bir tarımsal yapı temelinde gerçekleşmek zorunda kalmasıydı. Pazarın nüfuzu genişledikçe, bu aile çiftlikleri ticarileşti ve küçük meta üretimi evreni diye adlandırılabilen bir düzene kendilerini uyarladılar.¹¹⁷

Aslında, ayanlar ne devleti kontrol edebilirlerdi, ne de toprak ve çalışma bütünlüğünü sağlayabilirlerdi. İlkay Sunar, 19. yüzyıldaki uluslararası devlet sisteminin rekabetçi matrisinin, devletin hareket edebileceği boşlukları sağladığını savunmaktadır. Aynı zamanda, eski devlet yapısının eyaletler arası sistemde bir birim olarak yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılan kurumsal yenilikler de devleti ayanlar karşısında güçlendirmiştir. Böylece, Osmanlı devlet yapısının “çevresel” dönüşümü sonucunda -imparatorluk içerisindeki tarih boyunca gelişmiş sınıf ilişkilerinde belirlenen- tüccar sınıfıyla toprak sahiplerine karşı müttefik olan bürokrasinin yeri sağlamlaşmıştır. Devlet, serbest ticaret politikaları ve yasal idari reformları yoluyla “çevreselleştirme” sürecini kolaylaştırmaya ve meşrulaştırmaya çalışmış (bu suretle bir bölüm ürünü emniyet altına almış), ayrıca yeni elde ettiği gücü ayanlara karşı ve mali temelini oluşturan serbest toprak kullanım hakkı olan köylüleri korumak için kullanmıştır. Sunar’a göre, Osmanlı İmparatorluğu’nun siyasi bağımsızlığını sürdürmek için ihtiyaç duyduğu dünya ticaretine tamamen bağlı olan toprak sahibi sınıfından ayrı düşmüş devlet, devlet yapısının zayıflamasında büyük ölçüde belirleyici olmuştur. Osmanlı’nın

¹¹⁷ ak., s. 141-142.

ayandan görece özerkliğini buna karşılık ekonomik bağımsızlığını artıran ayanın devlete olan siyasal ve hukuksal bağımlılığını vurgular. O'na göre, ayan ne devlet üzerinde egemenlik kurabiliyor, ne de toprak ile emeği yeterince bütünleştirebiliyordu. Sunar, aynı zamanda, 19. yüzyıldaki uluslararası devletler sisteminin Osmanlı'nın kurumsal yeniliklerle yeniden yapılanmasını sağlayarak devleti ayanlara karşı güçlendirmiş olduğunu da ileri sürer.¹¹⁸

Osmanlı ekonomisinin Avrupa dünya piyasası ile bağlantı kurması, İmparatorluğun bölgesel ve şehir yapılarının ve ayrıca toplumsal örgütlenmelerinin de dönüşümüne sebep oldu. Geleneksel Osmanlı zemininde, şehirler, Osmanlı topraklarından hacıların geçişi ve transit trafik nedeniyle iç kesimlerde kuruluydu. Fakat bu trafikte düşüş meydana geldiğinde ve dış ticaretin doğası dönüşüme uğradığında, Osmanlı şehirlerinin yeri, büyüklüğü ve yapısı da değişime uğramıştır. Osmanlı ekonomisi Batı'ya doğru açıldığında, tüm şehir grupları kıyı kesimlere, özellikle de Batı'ya geçişin kolay sağlanacağı Balkanlara geçmiştir. Genellikle İmparatorluğun Batı'daki şehirleri ve sahil kentleri zenginleşip gelişirken, iç kesimlerdeki şehirler bozulmuş ve çöküş yaşamaya başlamıştır. Anadolu, özellikle de Anadolu'nun doğu kesimi, 19. yüzyıla kadar, Avrupa'dan yayılan ticari ruh dalgasından en az etkilenen bölge olarak kalmıştır: bundan dolayı imparatorluğun doğu bölgeleri çevreselleşme sürecinin kurbanları olmuşlardır.¹¹⁹

¹¹⁸ İlkay Sunar, "State and Economy in The Otoman Empire", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004. 63-87.

¹¹⁹ *ak.*, s. 75.

Çevresel ekonomiden rahatsız olan bir başka grup ilginç bir şekilde Balkanlar'daki Ortodoks tüccarlar oldu. Onların memnuniyetsizliğinin sebebi gittikçe fakirleşmek değil, elde ettikleri kazancın tümünü elinde tutamamalarıdır. Hala İmparatorluğun reayalarıdır ve ayrımcı vergilerine maruzdurlar. Bu tüccarlar, Müslüman toprak sahipleri ile Avrupalı tüccarlar arasında aracılık yapmışlardır. Bu nedenle, çevresel bütünleşme içerisinde ortak çıkarları olduğu zaman, ekonomik ve toplumsal hareketliliği, Müslümanların toprak üzerindeki tekeli ve külfetli Osmanlı vergileri nedeniyle kısıtlanmıştır. İleri gelenlerden olan tüccarların, köylülerin desteğini alarak, Balkanlar'da milliyetçi-ayrılıkçı hareketlerin öncüleri olmalarına şaşdırmamak gerekmektedir. Toprak sahipleri genelde Müslüman olmasına rağmen, köylüler de, tüccarlar gibi çoğunlukla Ortodoks Hıristiyan idi. Sonra tabii ki Osmanlı devleti ile toprak sahibi Müslüman elitlerin çıkarları arasında tutarsızlıklar gelişmeye başladı. Öncelikle bundan kastedilen, gücünü ekseriyetle tarımın ticarileşmesinden ve toprak mülkiyetinin değişmesinden kazanan ayanlardır. 18. yüzyılın sonlarından itibaren ayanlar, büyük bir toprak ve işgücünün kontrolüne, kendi ordularına sahip, devlet otoritesini sarsabilecek yeterlikte ve tamamı kendilerine ait bir egemenlik kurma amacıyla olan, güçlü derebeylere dönüşmüşlerdir. Devletin bu büyüyen güce karşı verdiği ilk tepki, merkezileştirme önlemleriyle onları kontrol altına alma girişimidir. Ne var ki bu girişimler, devlet, 1808 yılında ayanlarla bir anlaşma imzalamaya zorlanarak durdurulmuştur. Bu anlaşma, ayanların statülerini meşrulaştırmış ve bugüne kadar yabancı ve azınlık tüccarların keyfini sürdürdüğü dokunulmazlığı bir şekilde ayanlara da vermiştir. Ayrıca, ileride devlet ve ayanlar arasındaki çıkacak anlaşmazlıkları da önceden tahmin etmiştir. Ve son olarak, Osmanlı devleti ile dünya piyasasındaki diğer

devletler arasında da gerilim vardır. Osmanlı ekonomisinin dünya sistemine girişinde hem Avrupalı devletlerin hem de Osmanlı devletinin çıkarları vardı – ilkinin temel ürünleri garantiye alma isteği, ikincisinin boşalmış hazinesini doldurma arzusu. Fakat Avrupalı devletlerin ve Osmanlı devletinin çıkarları ne birbirine benzerdi, ne de süreliydi. Her şeyden öte, Osmanlı ekonomisinin anonim statüsü Osmanlı devletini zayıflatmış ve bir zamanlar tek güç olan İmparatorluğu, dünya sisteminde ikinci bir statüye düşürmüştür.¹²⁰

İnan'ın yaptığı “Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi” başlıklı derlemede, Gran, Mısır örneğinde, bölgelerin katılımının merkez veya çevre olarak yapısal durumları tarafından değil, tamamen o bölgeye özgü iç dinamikler tarafından belirlendiği, merkezi olmayan bir global sistemi savunmaktadır.¹²¹ McGowan, Hırvatistan ve Slovenya örneklerinde, tarımsal üretimin ticarileştirilmesi ve büyük çiftliklerin sayısındaki ve köylülerin toprağa bağlı köleleştirilmesindeki artış arasındaki olağan ilişkiyi sorgulamıştır.¹²² Alan Richard, 19. yüzyılda Mısır'daki tarımsal dönüşüm üzerine yaptığı çalışma, Osmanlı topraklarındakinden çok farklı bir çevresel dönüşüm

¹²⁰ ak., s. 76.

¹²¹ Peter Gran, “Late-Eighteenth-Early-Nineteenth-Century Egypt: Merchant Capitalism or Modern Capitalism?” *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 27-41.

¹²² Bruce McGowan, “The Middle Danube *Cul-de-sac*”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 170-177.

görüntüsü çizmektedir.¹²³ Mehmet Genç, vergi çiftlikleri ile ilgili edindiği bilgilere dayanarak, 1760 ve 1770’de, Osmanlı Devleti’nin tekstil sanayisindeki düşüş ve iç ticaretindeki durgunluğun, Avrupa’dan ithalatın artışıyla aynı zaman denk geldiğini göstermektedir.¹²⁴ İnalçık, İngiliz pamuklu ürünlerinin ithalatını baz alarak, bu ürünlerin, pamuk ipliği hariç, on dokuzuncu yüzyıl ortalarına kadar büyük Osmanlı pazarlarına girmediğini göstermektedir.¹²⁵ Çizakça, Osmanlı üst sınıfları ve Avrupa pazarları için üretim yapan Bursa ipek sanayisi üzerine yaptığı incelemede, 1550–1650 arasındaki dönemde, bir taraftan Avrupa’da ipek kumaş üretimindeki artış, diğer taraftan İngilizlerden geniş kumaş ithalatı, Bursa üreticilerine olan talebin hem yerli pazarda hem de yabancı pazarda düşüşüne neden olduğunu göstermektedir.¹²⁶ Quataert’in, 19. yüzyılda Bursa’da yapılan ham ipek üretimi örneğinde, Avrupa sermayesi ve teknolojisi üretimi ve üretimdeki etkinliği artırmak için girdiğinde, üretim örgütlerinde ve üretimdeki sosyal

¹²³ Alan Richard, “Primitive Accumulation in Egypt, 1798-1882”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 203-243.

¹²⁴ Mehmet Genç, “A Study of The Feasibility of Using Eighteenth-Century Otoman Financial Records as an İndicator of Economyc Activity,” *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 345-173.

¹²⁵ Halil İnalçık, “When and How British Cotton Goods İnvaded The Levant Markets”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 374-383.

¹²⁶ Mehmet Çizakça, “Price History and The Bursa Silk Industry: A Study in Ottoman Industrial Decline, 1550-1650 ”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 247-261.

ilişkilerde meydana gelen değişiklikleri vurgulamıştır.¹²⁷ Owen, Lübnan Dağı'nın, 1861'de Osmanlı devlet yapısından uzaklaştıktan sonra Avrupa ticaret sermayesine açılışını anlatmaktadır. Sonuç olarak, Avrupalı tüccarların kışkırtmasıyla, Avrupa ham ipek talebini karşılamak için ipek sarma fabrikaları, kurulmuştur.¹²⁸ Faroqhi, Osmanlı'nın merkezileştirilmesi ile ilgili ve Osmanlı'nın, merkezi otoritesini eyalet yönetimlerine kabul ettirmedeki yetersizliğinden kaynaklanan düşüşü ile ilgili yaygın olan varsayımları çürütmeye çalışmıştır.¹²⁹

İnan, yaptığı derlemede şu sonuca ulaşır¹³⁰:

Bölge dünya piyasasına girmeden önce on altıncı yüzyıl Kuzey-Orta Anadolu'daki Osmanlı tarımında ticarileşme eğilimlerini araştıran İslamoğlu-İnan, artan yerli pazar talebini karşılamak için yapılan ticari üretimin, köylü halkın ekonomisini yok etmediğini göstermiştir. Neden ticari çiftliklerin gelişmediğini veya köylülerin topraklarından çıkarılmadığını açıklarken de, tarım ürünlerin üretimine, tahsisatına ve dağıtımına karışan devletin siyasi-hukuki yapılarının, köylü halkın topraklarının bütünlüğünü korumadaki ve vergi olarak toplanan ürünlerin pazarlanmasını sınırlandırmadaki rolünü vurgulamıştır. Bu sonuçla, hem dünya-piyasası ile bütünleşmeden önceki, hem de bütünleşmeden sonraki Osmanlı tarımı üzerine yapılan çalışmalar, tarımsal dönüşümün yönünü belirlemede ekonomik olmayan yapıların, özellikle de Osmanlı Devleti'ne ait yapıların, rolünün önemine işaret etmektedir. Tabii ki bu durum Osmanlı Devleti ve dönüşümünün kipliğiyle ilgili yeni tartışmaları beraberinde getirir.

Dünya Sistemi Yaklaşımı'nın Osmanlı tarihi çalışmalarını yeniden değerlendirmesini öneren İnan'a göre, Dünya Sistemi Yaklaşımı, ne var ki,

¹²⁷ Donald Quataert, "The Silk Industry of Bursa, 1880-1914", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 284-299.

¹²⁸ Roger Owen, "The Silk-Reeling Industry of Mounth Lebanon, 1840-1914: A Study of The Possibilities and Limitations of Factory Production in The Periphery", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 271-283.

¹²⁹ Suraiya Faroqhi, "The Venetian Presence in The Ottoman Empire, 1600-1630", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 311-344.

¹³⁰ Huricihan İslamoğlu-İnan, "Introduction", s. 15.

çevresel dönüşüme tek taraflı ve “iktisadi” yaklaşımı -bölgedeki sosyo-ekonomik ve siyasi değişimlerin nedeni olarak Avrupa ticari yapılarını göstermiştir- nedeniyle eleştirilmiştir. Dünya Sistemi Yaklaşımı, kültürel gerekleri ve bu nedenle modernleşme teorisinin tarihsel olmayan duruşunu reddetmede başarılı olduğu zaman, yine de belirli yerel (bölgesel) tarihleri ve kapitalizm öncesi toplumlardaki sınıf ilişkilerini açıklamada başarısız olmuş; onun için, bölgedeki değişik gelişim modellerini açıklayamamıştır. Onun yerine, çevrenin yalnızca merkezden gelen itici gücün pasif alıcısı olduğu ve dönüşüm sürecinin dünya ekonomisindeki yeri (statüsü) tarafından belirlenen bir çizgide devam ettiği bir dünya kapitalist gelişimi resmi yerleştirmişlerdir. Diğer taraftan, dünyanın diğer bölgelerindeki belli gelişim yönlerinin açıklanması için, ekonomik olmayan bir takım yapılar – devlet, yakınlık, din ve hukuk – göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Kapitalizm öncesi toplumlardaki sosyo-ekonomik değişimler üzerine yapılan araştırmalar, bu ekonomik olmayan uygulamaların, sınıf ilişkilerinin kurucu yapılarına girdiğini ve arz fazlasının dağıtımını mümkün kıldığını ileri sürmüşlerdir. Bu nedenle, kapitalizm öncesi toplumlarda üst yapıların baskın olduğu öne sürülür; şöyle ki, ekonomik darbelere karşı esnekliği kanıtlanmıştır ve daha da önemlisi, dünya ticaretinin genişlemesini de içeren ekonomik faktörlerin, üretim sistemlerindeki değişiklikleri, üretimdeki sosyal ilişkileri ve sınıf içindeki yapıları nasıl ve ne derecede etkilediğini belirlemiştir.¹³¹

¹³¹ *ak.*, s. 12.

İnan'a göre, gereken şey, "birleşme"nin, global ekonomik gelişmelerin ve bölgesel sınıf ilişkileri sistemlerinin ve iktidar yapılarının kombinasyonu şeklinde yeniden tanımlanmasıdır.¹³²

¹³² *ak.*, s. 13.

III. BÖLÜM

LEVANTEN BİR OSMANLI KENTİ OLARAK İZMİR

1. Levanten Bir Kent Olarak İzmir

Levanten (Fransızca Levantin, “Doğulu”), Osmanlı döneminde özellikle Tanzimat sonrasında İstanbul’da ve büyük liman kentlerinde yoğunlaşan ve ticaretle uğraşan, Müslüman olmayan azınlıklardır.¹³³ Levanten (Levantine - lev’antin); “Memalik-i Osmaniyye’de doğmuş, büyümüş Frenk adamı”, “genel olarak o çevrede doğmuş büyümüş kimse”, “az önce sözü edilen milletlere tabi ve mahsus olan”¹³⁴. Levanten (Fransızca, Levantin), Avrupa asıllı olup Yakın Doğu ülkelerine yerleşmiş ve evlenmeler yoluyla soyu karışmış kimse.¹³⁵

Kamus-i Fransevi’de Levanten; “Aktar’ı şarkiyeh ahalisinden olan, Şark’ta tevellüt etmiş - doğmuş - olan” , “Şark milletleri” ve “gün doğusu” gibi anlamlarla açıklanmıştır¹³⁶ “Kamus-i Türkî” adlı çalışmada Levanten; “Yakın Doğu ülkelerine yerleşmiş ve evlenerek soyu karışmış olan Avrupa asıllı kimse” olarak tanımlanmıştır¹³⁷

Uzun yıllar Osmanlı İmparatorluğu idaresinde bulunan Yakın Doğu ülkelerine, özellikle kapitülasyonların kabulünden sonra çeşitli sebeplerle gelip yerleşmiş olan Avrupalılar, zamanla kendi aralarında ve başka ırktan olanlarla evlenerek hayli çoğalmışlardır. Bu toplumlar, içinde buldukları

¹³³ Ana Britannica, 2004, Cilt:14, s. 435.

¹³⁴ By J.W Redhouse, 1922, s. 478.

¹³⁵ Türk Ansiklopedisi,1976, Cilt: 23, s. 13. Krş. Yeni Türk Ansiklopedisi,1985, Cilt: 6, s. 2072.

¹³⁶ Kamus-i Fransevi, 1900, s. 1350.

¹³⁷ Kamus-i Türkî, 1985, s. 798.

şartların neticesi olarak gelenek, görenek, şive ve vb. yönlerden değişik bir biçim almış olup, İstanbul, İzmir, Antalya, Beyrut, İskenderiye vb. merkezlerde toplanmışlardır. Halen buralarda Levantenler vardır¹³⁸

Konuyla ilgili olarak Edhem Eldem, Levanten kelimesinin son derece yüklü, arkasında gizlenen tarihi süreçle beraber oldukça karmaşık, kullanımının esnek ve tehlikeli olduğuna dikkat çeker. Bu nedenle söz konusu kelimeye net bir tanım getirmenin zor olduğuna işaret etmektedir. Tanıma dayanak oluşturabilecek hiçbir unsur tek başına yeterli olmamakta, her durumda bir veya birkaç istisnaya karşılaşılmaktadır. a- Dinsel açıdan Levantenlik, genellikle Katolikliğe bağlanırken, Şark Katolikliği kapsam dışında bırakılmakta, ancak diğer yandan özellikle İngilizlerin durumunda, birçok Protestan için bu kelimenin kullanıldığı görülmektedir. b- Avrupa kökenine bakıldığında Levantenlik, en basitinden, Polonya'dan 19. yüzyılda göç eden -üstelik Katolik- topluluğu hiçbir zaman bu tanıma dâhil edilmezken, buna karşılık, 19. yüzyıl sonlarından itibaren Rum, Ermeni ve Yahudi kökenli insanlar Levantenliğe dâhil edilmektedir. Eldem, bu tanım karmaşıklığının içinden çıkılmasının yolunu belirlemektedir: Gerçek bir Levanten tanımının tek yolunun; Levanten kelimesinin, Haçlılar, Venedikli-Cenevizli ve Katalanlı gibi Latin kökenli Ortaçağ toplumlarına ve daha geç dönemlerde Katolik ve Batı Avrupa ile Akdeniz kökenli olup Osmanlı topraklarında yerleşen topluluklara bağlanmasıyla mümkün olabileceğine dikkat çeker.¹³⁹

¹³⁸ Türk Ansiklopedisi, 1976, Cilt: 23, s. 13.

¹³⁹ Edhem Eldem, " 'Levanten' Kelimesi Üzerine", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 20-21.

İlber Ortaylı'ya göre "Levante", (Doğulu) kelimesiyle Doğu Akdeniz Limanları, bir anlamda bütün Doğu Akdenizliler kastedilmektedir. Ancak bu, daha çok hem Bizans, hem Osmanlı döneminde, yerli ahaliden çok buralara yerleşen İtalyan, Katalan, Fransız gibi Batı Akdenizliler için kullanılmış, 18. ve 19. yüzyıllarda ise bu kelime Orta ve Kuzey Avrupa'dan gelerek yerleşen yabancıları da kapsayan ve betimleyen bir terim olmuştur. Ortaylı, ayrıca Osmanlı döneminde Roma-Katolik inancına bağlı Latin milletinin bu terimle anıldığına fakat yeterli olmadığına, çünkü 19. yüzyılda Osmanlı topraklarına yerleşen Protestan veya yerli Şark Katoliklerinden bu grupla bütünleşenlerin de Levanten olarak anıldığına dikkat çekmektedir. Ona göre; genellikle yabancı pasaportlu olup, önceleri İtalyancayı sonra Fransızca'yı özgün şiveleriyle konuşup benimseyen Hıristiyanlar ve bu sosyal gruba girenler 'Levanten'dir.¹⁴⁰

Stefanos Yerasimos, daha ileriye giderek, "bu adamlara komprador burjuvazi diyebilir miyiz?" diye sorduğu soruya; "bir yere kadar onu da diyebiliriz" diye cevap verdikten sonra ekler, "Bu adamlar yatırımlarının önemli bir kısmını burada yaptılar, paraları Avrupa'ya göndermediler. Nesilden nesile burada yaşadılar. Türk burjuvazisi de burjuva olduğu zaman, o da kendine göre komprador burjuvazi olmuştur". Yerasimos'a göre, 19. yüzyıla gelindiğinde, milli kimliklerin oluşumu ve ulus devletlerin kurulması sürecinde Levantenler bu sürecin dışında kalırlar. Levantenler, 18. ve 19. yüzyılda Osmanlı topraklarına gelen, ticaretle uğraşan, arada kalmış yani tam bir milli kimlik ve yaşantı kuramamış bir toplumdur. Fakat diğer yandan

¹⁴⁰ İlber Ortaylı, "Levantenler", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 23.

Batı'da kurulan ulusal kültürlerin de dışında kalmışlar ve bu yüzden, kendilerini bir Fransız, İtalyan, Hollandalı ya da Alman olarak da tanımlayamamaktadırlar. Bu nedenle Levantenler, yaşadıkları yer ve kültürleri başkalaşmış, kozmopolit kişiler olarak karşımıza çıkmaktadır. İskenderiye'den Beyrut'a, İskenderun'dan Selanik'e İstanbul'dan İzmir'e orada kozmopolit bir dünya vardır.¹⁴¹

Reşat Kasaba, gayrimüslim yabancıları komprador sınıf¹⁴² olarak tanımlamanın iki sebepten dolayı yanıltıcı olabileceğine dikkat çeker. 1- Bağımlılık literatürü, çıkarları tümüyle yabancı sermayenin boyunduruğunda olan ve yabancı sermayeyi yerleştirmek ve yeniden üretmek üzere doğrudan aracılık hizmeti veren yerli kapitalist kesimi tanımlamak üzere bu sözcüğü diriltmiştir. Özellikle bir ülke "ulusal bağımlılık" içindeyse faaliyetlerini ekonomi ve ticarete yoğunlaştırmış olan bu burjuvazi kesimi bir köprü işlevi görür ve dış çıkarların içselleştirilmesine yardım eder. 2- Bir başka husus, komprador teriminin politik olarak tanımlanmış bir ulusal mekânda yatan bu sınıf ile diğer sınıflar arasında bir ayrışma olduğunu düşündürür. Genelde kapitalist dünya sisteminin tarihsel gelişiminde bu tür ayrışmalar emperyalistler arası keskin rekabet dönemlerinde, yani dünyada kapitalistlerin rekabeti, özel girişimler arası ilişkiler alanından devletlerarası ilişkiler alanına kaydığında önem kazanır. Kasaba'nın ulaştığı sonuç, Osmanlı İmparatorluğu'nda gayrimüslim

¹⁴¹ Stefanos Yerasimos, "Levanten Kimdir?", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 31.

¹⁴² Reşat Kasaba, "19. Yüzyıl Ortalarında Batı Anadolu'da Komprador Burjuvazi Var mıydı?", *Dünya, İmparatorluk ve Toplum*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005, s. 22-23. Portekizce bir sözcük olarak kökleri Asya'ya kadar uzanır. Orada kompradorlar, yabancıların ihtiyaç duydukları şeyleri satın alıp evlerinin hesaplarını tutmaları için istihdam ettikleri yerli hizmetkârlardı. s. 22.

aracıların tarihsel önemi yabancı kapitalistlerle kurdukları bukalemun benzeri ilişkilerde değil, Osmanlı-Türk tarihinde bürokrasinin denetim çemberinin dışındaki kaynaklardan güç almış ilk ve büyük olasılıkla tek grup oldukları gerçeğinde yatmaktadır. Bu şekliyle, bu araçların yükselmeleri, Osmanlı İmparatorluğu'nda bir kapitalist sınıfın filizlenmesi olarak görülmelidir. Fakat literatürdeki ifade edilmiş şekliyle, komprador burjuvazi sınıfının yukarıdaki iki maddede dile getirilen özellikleri bu sınıfın kapitalist sınıf olma özelliğini dışlar mı, engeller mi? Kaldı ki her iki kullanımda esas itibarı ile toplumsal gelişim-değişim süreçlerini tanımlamakta-anlamlandırmakta başvurulmuş bir kavramsallaştırma girişimi olarak algılanmalıdır.

Arus Yumul'un yorumu konunun daha kültürel boyutuna dikkat çeker. O'na göre, Levanten hakkında ortak bir gözlem, onların buldukları bölgelerde koloniler oluşturdukları, kendi kültür, din, dil ve adetlerine bağlı kalıp geniş toplumla pek fazla entegre olma yoluna gitmedikleri, yani kendi "habitus"larını yaşatıp yeniden ürettikleridir. Yumul, gittikçe küreselleşen, bir örnekleşen dünyada grupların önünde ya içe kapanıp, öze/köklere dönmek (melez kimlikler) ya da asimilasyon yoluyla yok olmak yönünde iki seçeneğin bulunduğu yönündeki görüşe karşı çıkarak üçüncü bir yolun varlığından bahseder. Bu yol "tercüme kimlikler"dir. Bu kimlikteki insanlar aynı anda birçok vatana sahip olsalar da aslında hiçbirine ait değillerdir. Böyle insanlar, a- melez kimliklerden farklı olarak, geldikleri yerle, gelenekleriyle bağlarını korudukları halde bir geçmişe, köklere, dönüş hayali taşımazlar. b- Asimilasyondan farklı olarak, kimliklerini tamamen kaybetmeden içinde yaşadıkları yeni kültürle yüzleşmek durumundadırlar. c- Tercüme edilmiş kimlikleri ile kendilerini şekillendiren kültürlerin, dillerin, gelenek ve tarihlerin

izlerini taşımakla birlikte geriye dönülmez bir şekilde değişik tarihlerin ve kültürlerin çeşitli kesişmelerinin bir ürünüdürler.¹⁴³

Genel hatları ile değerlendirildiğinde, denilebilir ki Levantenler, Doğu'nun eski milletlerinin kalıntılarıdır ve Doğu ticareti içindeki önemlerini giderek kaybederler. İmparatorluğun belli başlı büyük liman kentlerinde özellikle İstanbul ve İzmir'de kalabalık halde yaşayan ve ticaretle uğraşan gayrimüslimlerdir.¹⁴⁴

2. İmparatorluğun Sömürgeleşme Sürecinde Bir Liman Kenti Olarak İzmir

Eski ticaret ağları gerilerken, yüzyıl boyunca büyüyen dış ticaretin etkisiyle liman kentleri önemli bir gelişme gösterdi. Beyrut'un 1800'lerde 10.000'in altında olan nüfusu 1914'te 150.000'i aşmış; aynı yıllarda, İskenderiye'nin nüfusu 15.000'den 300.000'e yükselmişti. 19. yüzyıl sonunda Osmanlı ticaretinin % 46'sı İzmir, Beyrut, Selanik ve Trabzon limanlarından gerçekleşiyordu.¹⁴⁵ Bu bağlamda aslında, sömürgeciliğin araştırılması, aynı zamanda Osmanlı levanten liman kentlerinin araştırılması ile de paralellik gösterir. Şöyle ki, liman kenti, sömürgeleşme sürecinde (ya da dünya sistemi teorisindeki deyimini ile kapitalizmle bütünleşme sürecinde) fiziksel görünümü,

¹⁴³ Arus Yumul, "Melez Kimlikler", *Avrupalı mı Levanten mi?, Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 45-46.

¹⁴⁴ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye: Tanzimattan I. Dünya Savaşına*, (Çev. Babür Kuzucu), İstanbul 1977, s. 616. Biz konunun Levanten bir kentin, İzmir'in dünya ekonomisine eklemlenme sürecinin ticari boyutları ile ilişkilimiz. Mesela Levanten aileler, kültürel kalıntılar, vb. konumuzun dışındadır. Konunun çeşitli boyutları ile ilgili bir derleme için bkz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya, *Avrupalı mı Levanten mi?*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006.

¹⁴⁵ Sevilay Kaygalak, *Kapitalizmin Taşrası: 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 75.

uzamsal planı, ekonomik mekanizmaları, nüfus dinamikleri, sınıf yapıları, siyasal hedefleri ve kültürel yaşamı ancak sömürge ilişkileri prizmasından süzülerek anlaşılabilir. Liman kentinin somut çizgilerini ve insani yapısını belirleyen, bütünleşmenin zamanlaması ve yönteminin yanı sıra bu yapılanmaya verilen tepkiler olmuştur.¹⁴⁶

19. yüzyıl toplumsal ve ekonomik alanda köklü değişimleri de beraberinde getirdi; kapalı bir mali yapıya sahip olan İmparatorlukta kırdan kente doğru bir hareketi başlattı. Öte yandan bu süreç, kapitalist ekonominin ve piyasa düzeninin ürettiği bir ticaret kültürünü geliştirdi. İmparatorlukta her alanda gerçekleştirilmeye çalışılan yeniden yapılanma çabaları ile söz konusu kapitalist sistemle bütünleşme süreci birlikte yürüdü. Özellikle merkez ülkeler için kentlerdeki bu yeni ticaret kültürü oldukça önemli fırsatlar yarattı.¹⁴⁷ Liman kentleri ise yeni ticaret kültürünün en hızlı nüfuz ettiği kentler olarak, bu değişim ve dönüşümün mekânı oldu. Dönemin ulaşım imkânları ve hammadde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, özellikle Doğu Akdeniz liman kentlerinin gelişimi daha anlaşılır hale gelmektedir.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 122.

¹⁴⁷ Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim", http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/ffc98347ee35b3e_ek.pdf. (Erişim: 04.03.2011) (1-22)

¹⁴⁸ Ünlü, Mersin örneğinde şöyle yazar. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz'de bir liman kenti olarak Mersin'in kentsel gelişimini başlatan süreçte, üst ölçekten alt ölçeğe doğru, imparatorluk dışındaki gelişmeler, imparatorluk içindeki gelişmeler ve özel olarak da Çukurova'daki gelişmeler olmak üzere farklı bileşenler söz konusudur. Kentin özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından sonraki dönemde kazandığı ticaret ve liman kenti kimliği, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinden çok, imparatorluk sınırları dışındaki gelişmelerden aldığı ivmeyle gelişmiş görünmektedir. Kentin, on dokuzuncu yüzyılda gösterdiği bu gelişimde, Mersin'in kaderini etkileyecek en önemli değişim, artan ulaşım olanakları ve farklılaşan ulaşım ağı olmuştur. Söz konusu değişimler, Mersin'de, ticari

Liman denilince kıyıda doğal olarak ya da mendirek ve dalgakıranlarla fırtınalara karşı korunmuş yer anlaşılır. Bir limanın ya da liman kentinin ortaya çıkması ve gelişmesi, art ülkesinin (hinterland) genişliğine, iyi bir ulaşım ağına sahip olmasına, art ülkesindeki tarım alanlarının genişliğine, ürün çeşidine ekonomik gelişmeyi sağlayacak kaynakların (örneğin madenler) varlığına, coğrafi konumuna yani uğrak yeri olup olmamasına, limanın iş hacmine yani gemileri barındırma kapasitesine bağlıdır. Limanlar gelişme süreçleri boyunca kentle bütünleşir, kent ile iç içe bulunan limanlar artan trafiğe bağlı olarak genişlemeye ihtiyaç duyar, ancak büyük gemiler daha büyük depolama alanı anlamına gelmektedir.

Limanlar daha büyük bir depo gereksinimini karşılayamayınca ve yanı başında kurulmuş tesisleri istimplâk edemeyince kentle bütünleşmek yerine, boğulur ve giderek işlemez bir hale gelirler. “Liman kentle bütünleşemez, liman kentle ancak etkileşim halinde bulunur. Limanın kentle bütünleşmesi, limanın kent tarafından boğulması anlamını taşır.”¹⁴⁹

1838’de, Osmanlı ticari ilişkilerinde, İzmir Limanı’ndan ithalat 700.000 İngiliz lirasına yaklaşmış, ihracat 1.400.000 İngiliz lirasına ulaşmıştı. 1863’de ithalat 4.000.000 İngiliz lirasına yaklaşmış, ihracat 5.000.000 İngiliz lirasına ulaşmıştı. 1838 Balta Limanı Anlaşması ile ilişkilendirdiğimizde, ilginç olan

fonksiyonları güçlendiren, iskeleler, demiryolu, karayolu gibi kentsel altyapı yatırımları ile yepyeni ve kendine özgü bir kentsel dokunun gelişimine zemin hazırlamıştır. Böylece Mersin, bu dönemde, bir on dokuzuncu yüzyıl Doğu Akdeniz liman kenti olarak, ancak, geleneksel bir Osmanlı kentinin dönüşümü ile değil, yepyeni bir kent olarak gelişmiştir. Yazımızın çıkış noktasını oluşturan bu varsayımın, kentin oluşum koşulları ve kentsel mekânın gelişimi ile ilişkisi tartışılmayı bekleyen bir soru olarak belirmektedir. *ak.*, s. 6.

¹⁴⁹ Muharrem Es, Engin Dudu, “Liman – Kent İlişkileri ve Dünya’da Liman Kentleri”, <http://www.yerelsiyaset.com/pdf/ekim2008/11.pdf> (Erişim 04.03.2011), s. 3-4 (1-9)

husus ortaya çıkmaktadır. Çünkü bu ticaretin yaklaşık olarak yarısı İngiltere ile dir.¹⁵⁰

Aslında İzmir'in ticaret açısından bu kadar önemli olması 1838 yılındaki Osmanlı İngiliz Ticaret Anlaşması ile başlıyor. Bu tarihten itibaren, İzmir'in, Anadolu'daki diğer Osmanlı liman kentleri Samsun, İskenderun, Mersin limanları ile kıyaslandığında, ticaret hacminin bu limanlardan farkını bulmak da İzmir'in özgünlüğü açısından önemli veriler sunacaktır.

Osmanlı'nın sömürgeleşme sürecinde ki bu süreç aynı zamanda Avrupa kapitalizmine eklemlenme sürecine karşılık gelir,¹⁵¹ bir liman kenti olarak İzmir örneği incelenmesinin nedeni İzmir'in bu alandaki önemidir. Bu İzmir'in dış ticareti, ihracat ve ithalatın toplam dış ticaret içindeki payları, İzmir'in ihracat ve ithal ürünleri, İzmir'den yapılan ihracat ve ithalat, İzmir liman trafiği, Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'ye ihracatı (1840-1876), İzmir'de kırmızı kök boya cari fiyatları ve ihracatı (1845-1876), Osmanlı Devleti'nin ticaret ve ticaret hacmi (1840-1912) incelenerek ve elde edilen veriler arasında korelasyonlar kurularak yapılacaktır. Son bölümdeki tablo, grafik ve korelasyon ilişkileri bu amaca yöneliktir.

¹⁵⁰ Konuyla ilgili bir değerlendirme için bkz. *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir, 1985, Ergun Türkcan'ın Bildirisi, s. 159-161. Türkcan, burada, Mübahat Kütükoğlu'na katılmadığına binaen, şu bilgiyi verir: "Dünyadaki büyük krizler, 1870'ler, ondan sonra Osmanlı borçları, Osmanlı'nın iflası ile ilgili 1881'ler, 1885'ler o noktalarda İzmir'in çok fazla etkilenmediği, kendi yapısı içinde gittiğini görüyoruz." s. 160.

¹⁵¹ 18. yüzyılın sonunda Fransız elçisi, Osmanlı İmparatorluğu'nu Fransız kolonisi olarak sayıyordu artık. Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler*, Ankara: Turhan Yayınları, 1983, s. 15:

Batı Anadolu, İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaretin en yoğun olduğu bölgelerden biriydi. Kökü çok eskilere giden iç ve dış ticaret sayesinde, bölgede, para-meta ilişkileri, İmparatorluğun diğer bölgelerine göre daha gelişmiş bir görünümdeydi. Ekilebilir verimli toprakların geniş bir alan kapladığı Batı Anadolu, İmparatorluğun diğer kentleri ve dış dünya ile olan ilişkilerini fırtınalara kapalı bir limana sahip olan İzmir aracılığıyla yürütüyordu. İzmir, aynı zamanda, antik çağlardan beri, Akdeniz ile Anadolu'yu birleştiren kervan yolunun başlangıç noktasıydı. Kısaca, Batı Anadolu, 19. yüzyılda İngiliz kapitalizminin rahatlıkla sızabileceği bir bölge olarak görünüyordu.¹⁵²

Nitekim 1850'lerden başlayarak liman kentlerinin iç bölgeleriyle bağlantılarını kurmak üzere demiryolları yapımına girildi. Yabancı sermaye (İngiliz, Fransız, Alman, Avusturya ve Belçikalı) yatırımlarıyla gerçekleşen demiryolları yapımı, kırsal ve kentsel gelişme açısından önemli bir gelişme yarattı. Demiryollarının tarımsal ürün ticaretindeki genişlemeye de önemli etkisi oldu. Ulaşım maliyetlerini azaltarak tarımsal üretimi teşvik eden bu yolların geçtiği yerlerdeki büyük topraklar ekime açıldı. Bu bölgelerde artan ticari tarımın gereksinim duyduğu iş gücünün karşılanmasında imparatorluğun kaybedilen topraklarından getirilen göçmen nüfusun önemli bir rol oynadığını belirtmek gerekir.¹⁵³

3. Tarih ve Coğrafya

İzmir ve çevresi, limanı ve sahip olduğu stratejik değer yüzünden 14. yüzyıldan beri çeşitli güçler arasında çekişme alanı olmuştu. Bölgede Bizans

¹⁵² Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Yordam Yayınları, 2008, s.74.

¹⁵³ Sevilay Kaygalak, *A.g.e.*, s. 75.

egemenliğinin sona ermesinin ardından, 1317'de, İzmir kasabası Aydınolu Beyliği'nin bir parçası oldu ve Haçlılar tarafından istila edildiği 1344 yılına dek böyle kaldı. Haçlılar kentten ayrılmadan önce İzmir'in aşığı kesimini Rodos Şövalyeleri'nin yönetimine bıraktılar; yukarı kesim ise Aydınoluğulları'nın elinde kaldı. 1402'de tüm kent Timur ordularınca yağmalanmış, ardından Aydınolu yönetimine geri dönmüştü. Osmanlı Devleti'nin Fetret Dönemi'nde, İzmir'in yönetimi Aydınolu ailesi, birtakım yerel gruplar ve Osmanlılar arasında birçok defa el değiştirdi. İzmir 1426 yılında son ve bu kez kesin olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarına katıldı.¹⁵⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nun genişlemesinin durduğu, topraklarının küçülmeye başladığı kritik yüzyılda İzmir'in ticari bir merkez olarak ortaya çıkması hâlâ tam olarak açıklanmamış bir olgudur. Osmanlı'nın ana topraklarında bu antreponun doğuşunun, uluslararası ticaret eksenlerine ancak son zamanlarda bağlanması, imparatorluğun idari, toplumsal ve ekonomik sıkıntılara hiç bağlanmaması ise ilginçtir. İzmir'in ortaya çıkışının, iç olaylarla dünyadaki yapısal değişimler arasındaki bir yakınlaşmanın ürünü olarak değerlendirilmesi Akdeniz ticaret tarihindeki bu boşluğu doldurabilir.¹⁵⁵

Goffman, İzmir'in tarihsel gelişim sürecini ve coğrafi özelliklerini özetler:¹⁵⁶

Yaklaşık 1650'den beri İzmir, Akdeniz dünyasındaki diğer antrepolarla rekabet etmiş ve zaman zaman rakipleri üzerinde üstünlük kurmuştur; oysa 1600'lerde bile kent nüfusu 5000'in altındaydı. Eski çağlar ve ortaçağ boyunca, İzmir, Batı Anadolu'daki diğer çeşitli limanlarla, örneğin Foça (phocaea), denizin dolmasıyla içeride kalan Efes'in yerini alan Ayasoluğ, Kuşadası (Scala Nuova) ve Balat (Miletus) ile, her zaman kazançlı çıkmadığı bir ticari rekabet içindeydi. Bölgenin zengin vadi, ova, kıstak, deltalarının ve koylara, körfezlere dökülen ırmaklarının çeşitliliği, dönem dönem ortaya çıkan merkezlerin ticaret

¹⁵⁴ Reşat Kasaba, *A.g.e.*, s. 2-3.

¹⁵⁵ Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, (Çev. Ayşen Anadol-Neyyir Kalaycioğlu), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995, s. 1-2.

¹⁵⁶ *ak.*, s. 2-3. Krş. Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 2-3.

üzerindeki egemenliklerinin kısa süreli olmasına, “önemli kavşak”lar oluşturmalarına ve kısa sürede yeniden bulutların arkasında yitip gitmelerine neden olmuştu. Aynı zamanda Anadolu’nun sayısız körfez ve doğal limanlarla donanmış girintili çıkıntılı kıyıları tüccar ve korsanların görece küçük limanlar yoluyla ticaret ve kaçakçılık yapmasına olanak veriyor, böylece kara taşımacılığı ve gümrük resimleri yüzünden çoğu kez aşırıya varan maliyetler azalıyordu.

Goffman, İzmir’in ve kardeş limanlarının ticari talihinin, zamana ve koşullara bağlı olarak değiştiğine değinerek, İzmir’in, Bizans, Ceneviz, Aydın ve Menteşe Beylikleri, Osmanlılar, Timur egemenliklerinde kaldığını vurgular ve nihayetinde yeniden kurulan Osmanlı egemenliği döneminde “büyük Osmanlı barışı” ile istikrara kavuştuğunu belirtir ve İzmir’in demografik ve ticari olarak yeniden yükselişi için böyle bir *pax otomanica*’nın gerekli olmasıyla birlikte, limanın bir uluslararası ticaret merkezine hemen dönüşmediğini de ekler.¹⁵⁷ 1640’lı yıllarda 35-40 bin kişilik bir nüfusa sahip olan İzmir’de¹⁵⁸ bu insanlar geçimlerini temelde bölgesel ve uluslararası ticaretten sağlarken, İzmir’in dünya ekonomik sistemi ile bütünleşme

¹⁵⁷ Daniel Goffman, *A.g.e.*, s. 7. Krş. Nemci Ülker, “Batılı Gözlemciler Göre XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Şehri ve Ticarî Sorunları”, *XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I, (Ticaret Tarihi Araştırmaları)*, İzmir: Akademi Kitabevi Yayınları, 1994, s. 3. Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 2-4.

¹⁵⁸ İzmir merkezine ilişkin veriler 19. Yüzyılda şöyledir. 1879’da İzmir nüfusunun toplamı 119.944’dür. Bunun 41.282’si nüfus-ı mukayyede, 9.068’i nüfus-ı gayr-ı mukayyede, 29.604’ü yabancı, 40.000’i teb’a-i ecnebiyye olarak kaydedilmiştir. Bu nüfus hesaplarında, her hanede 5 kişinin oturmakta olduğu varsayıldığı için, bu değerler bir ölçüde tahminidir. 1884’de şehrin toplam nüfusu, 146.409 olarak gösterilmiştir. 1888’de İzmir sancağı içinde, şehrin nüfusu ayrıca verilmediği için bu yıla ilişkin değerler saptanamamaktadır. 1889’da şehrin toplam nüfusu, 150.382’dir. Bunun 81.127’si erkek, 69.355’i kadındır. 119.130’u yerli, 31.252’si yabancı olarak kaydedilmiştir. Yerli ve Yabancı nüfus içinde, 51.247’si yabancı teb’a olarak verilmektedir. 1890 tarihli salnamede, İzmir şehrinin, “37.825 haneyi, 76 mahalleyi ve 151.400 toplam nüfusu kapsadığı” bildirilmektedir. 1891 tarihli salnamede İzmir’in toplam nüfusu, 145.813, emlakın toplamı 25.048 olarak kaydedilmiştir. 1895’te 51.520’si yabancı teb2alı olmak üzere toplam şehir nüfusu 207.808’dir. 1899’da toplam nüfus, 246.145’dir. Bunun 51.520’si yabancı tebadandır. Özer Ergenç, , “Salnamelerde İzmir”, *1885-1985 Türkiye Ekonomisinde 100 Yıl ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 1985, s. 146-147.

sürecinde, Bursa ve Halep gibi eski ticaret merkezlerine zarar veren aynı küresel dönüşümler İzmir'in aniden bir dalga gibi kabarmasına yol açtı. Baharat ticaretindeki hasar sadece Ortadoğu pazarlarında kriz yaratmakla kalmadı, aynı zamanda Osmanlı ve yabancı tüccarları alternatif ticari alanlar arayışına zorladı. Bunları da Osmanlı İmparatorluğu ve İran'da üretilen ipeğin yanı sıra, Batı Anadolu kaynaklı ürünlerde buldular. Bu tüccarlar artık, mali politikalarını korumakta kararlı güçlü bir merkezi yönetimle uğraşmak zorunda da değildiler. Bu, Babıâli'nin duruşunu birden değiştirdiği anlamına gelmiyordu; ancak yönetimin merkezîyetçi kurgularını dayatabilme kapasitesi düşmüştü.¹⁵⁹

Bununla birlikte, İzmir'in gelişme sürecini tetikleyen sadece küresel ve iktisadi faktörler değildi. Açık ve kararlı bir bilinç eksikliği de başat etkenlerdendi. Basit bir biçimde İstanbul'un ve Osmanlı'nın maddi ihtiyaçlarını karşılayan bir yer olması dışında¹⁶⁰ Batı Anadolu'nun tarihi misyonunda hiçbir net yaklaşım yoktu ve bu bölge belli bir süreç boyunca hiçbir yönlendirici inisiyatif üstlenememişti. Yine de İzmir doğal bir jeopolitik bölgenin kalbinde yer alıyordu ve Felemenk, İngiliz, Fransız ve Venedikli tüccarlar 17. yüzyıl başlarında Ermeni, Rum, Yahudi ve Müslüman Osmanlı ticaret adamlarının yanı sıra, yerel memurlar ve eşkıya gruplarıyla yan yana

¹⁵⁹ Daniel Goffman, *A.g.e.*, s. 100.

¹⁶⁰ 16. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da tüketilen kuru meyve ve yemiş büyük ölçüde İzmir'den gelmekteydi. İstanbul'a ait narh defteri kayıtlarından Aydın ve İzmir gibi yerlerden gelen kuru meyve ve yemişlerin, kızıl, siyah ve razıkı üzümün, lop sarıca ve Nazilli incirlerinin, zerdali ve armut kuruları, nardenk gibi İzmir civarı mahsullerinin İstanbul pazarlarında bolca bulunduğu anlaşılmaktadır Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1999, s. 68. Mübahat S. Kütükoğlu, *15 ve 16. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2000, s. 38.

gelerek İstanbul'un ciddi askeri ve parasal sorunlarının yol açtığı boşluğu doldurmaya yöneldiler. Kısacası, 17. yüzyıl Batı Anadolu'sunda, tam anlamıyla devletçi Osmanlı iktisadi ve toplumsal yapısı içinde Hansa Birliği'yle ya da Rönesans İtalya'sının kent devletleriyle çarpıcı benzerlikler gösteren bir tarzda, yenilikçi bir laissez-faireci oyuk açıldı. Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleşme ya da dünya ekonomisine eklemlenme ve çevreselleşme sürecinde güçlenen Avrupa, kapitülasyonları giderek Osmanlı'dan koparılmış tek taraflı ağır tavizlere dönüştürdü. Önceleri kişi olarak yabancı tüccara verilen bu tavizler, daha sonra yabancı şirketleri de kapsayacak şekilde genişletildi. Osmanlı topraklarında Avrupa güçleriyle bütünleşme adacıkları oluşurken, Osmanlı kendi içinde, üç kıtaya yayılan topraklarda hiçbir bütünleşme sağlayamamıştı. Tek taraflı tavizlerle Avrupa'ya eklemlenen İstanbul, İzmir, Beyrut gibi kentlerde Avrupalı koloniler oluşuyor, artan ithalat yoluyla giderek onlara hammadde ihracatçısı olma yönünde dönüşüyor, ayrıca mali ve parasal açıdan da onlardan etkileniyordu.¹⁶¹

15. yüzyıl boyunca ve 16. yüzyılın büyük bölümünde İzmir küçük kasaba özelliklerini korudu. Bu az gelişmişlik durumunu kısmen uluslararası ticaretin bileşimi ve ticari arterlerden akan malların türü belirledi. Doğudan batıya yönelen ticarete ipek ve baharat egemendi, karşılığında ise dokuma, külçe altın ve gümüş verilirdi. Bu malların ana değişim merkezi, güneyde Halep ve İskenderiye idi. Bazı lüks tüketim malları Anadolu yarımadasından geçerci,

¹⁶¹ Gülten Kazgan, *A.g.e.*, s. 14-15.

ancak bunların da son durağı İzmir değildi. Coğrafya ve jeopolitik konum nedeniyle ticaret Tebriz-Bursa kervan yolunun tekelindeydi.¹⁶²

Demiryolu öncesinde, klasik Osmanlı kentlerinde olduğu gibi İzmir’de de taşımacılıkta temel unsur deve kervanlarıydı. Kente ticaret, seyahat ya da misyonerlik amacıyla gelen birçok gezginin de belirttiği gibi, İzmir’de sokaklar araba geçemeyecek kadar dar olduğundan, taşımacılıkta hamallar da kullanılıyordu. İzmir Körfezi’ne demirleyen gemilerden indirilen yükler, kıyıda depolara, oradan da iş hanlarına kadar önce hamallarla taşınır, daha sonra da develere yüklenirdi. Batı Anadolu’nun içlerinden gelen hammaddeler de aynı şekilde önce develerle İzmir’e getirilir, ardından da yine develerle iç bölgelere taşınırdı.”¹⁶³

İzmir 19. yüzyıl öncesinde, yani tamamen dışa dönük bir ticari yerleşim bölgesi olmadan önceki dönemlerde, uzun mesafeli kervan ticaret yollarının son limanı ve o zamanın ulaşım, haberleşme, üretim ve artık ürün imkânlarına ve politik ve ekonomik örgütlenmesine göre belirlenmiş bir bölgenin ihtisaslaşmış bir zanaat ve dış ticaret merkezi idi. Bölge Osmanlı idari teşkilatı ile de belirlenmiştir. Yerleşim noktaları, verimli Gediz ve Bakırçay nehirleri vadisi içerisinde kademelenmişti ve Saruhan merkezi etrafında bir bölge meydana getiriyorlardı. Buradaki kentsel yerleşmeler ikili bir yapıya sahipti. Hem kendi tüketimleri için tarımsal olmayan üretim örgütleri vardı, hem de belli bir konuda bölgeye ve bazen bölge dışına da hizmet edecek tarzda bir zanaat kolunda da ihtisaslaşmıştı. Bölge içerisinde

¹⁶² Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 6.

¹⁶³ A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2002, s. 52.

Manisa ipekli dokumada, Uşak halıcılıkta, İzmir yazma denen pamuklu dokumada, Ayvalık, Edremit zeytinyağı ve sabunda ihtisaslaşmış tarımsal olmayan üretim merkezleri idiler. Bunların etrafında tarımsal üretim yerleşmeleri olan köyler vardır.¹⁶⁴ Önce yerleşmeler arasında tarımsal olan üretim ile tarımsal olmayanlar ayrılıyor, sonra tarımsal olmayan üretimin yerleştiği noktalarda her iki üretimin artık ürününü kontrol fonksiyonları ile beraber, zanaat seviyesinde bir sanayi ihtisaslaşması yer alıyor; böylece, bölge merkezi olarak Manisa ortaya çıkıyordu. İzmir burada dış ticarete ihtisaslaşmış, özellikle kontrol fonksiyonları bakımından Manisa'ya (Saruhan) bağlı bir şehir idi. Bu devrede politik kontrol ile ekonomik kontrol beraber olduğu ve birbiri üzerine çakışmış bulunduğu için ikisi de aynı yerden aynı makamlarca icra edilmekteydi. İzmir şehrinin ticaret ve zanaat vergi gelirleri tersane kethüdalarının hassı olarak tayin olunmuştur. Bu has, sancakbeyi kanalı ile İstanbul'a iletilmekte idi.¹⁶⁵ Örumcek ağı yapısında olan ve merkezi Manisa'da olan ulaşım sistemi de aynı merkezden kontrol edilen bir akım ve bakım örgütüne sahipti. Osmanlı İmparatorluğu'nun çok iyi bilinen ve civardaki bir köyü, yolun belirli bir parçasının asayiş ve bakımdan yükümlü kılan ve derbent sistemi diye anılan yol bakım teşkilâtı, ulak, menzil, kervansaray temini bu ulaşım düzeninin bölge merkezinden kontrol edilen mal, haber ve insan akımını kolaylaştıran ve devam ettiren yönleri idi. Bu düzenle, kontrolü ellerinde tutanlar yani sancakbeyi ve etrafındaki bürokrasi bölgenin artık ürün ve servetinin tahsis edilmiş olduğu yerlere ve gruplara

¹⁶⁴ Mübeccel Kıray, *Örgütlenemeyen Kent İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 19. Böylece büyük değişikliklerin henüz başlamadığı bu devrede kendi içi dinamizmi ile bölge bütünleşmesine ulaşan bütün toplumların temel özelliklerini burada da görmek mümkün oluyordu.

¹⁶⁵ Mübeccel Kıray, *A.g.e.*, s. 20-22.

kaynağını doğrudan doğruya kontrol ve temin ediyordu. Böylece merkezi ortada olan bir bölge onun bağlantılarını temin emiş oluyordu. İzmir'in de yer aldığı bu şehirler konstellâsyonu-kümesi içerisinde, merkezi yerler teorisine uyar bir şekilde, Manisa hem geometrik hem de fonksiyonel bakımdan merkezde bulunmakta idi.¹⁶⁶

İzmir 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı İmparatorluğu'nun önde gelen ticaret merkezi haline gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ile olan ticaretinin yarısından fazlasını gerçekleştirdiği Fransa'nın verileri incelendiğinde 1784'de İzmir'in payı üçte bire yakınken, Türkiye için bu pay yaklaşık olarak yarı yarıyadır. İzmir bu önemini geniş hinterlandına, oldukça geniş bir Avrupalı cemaat ile büyük Ermeni, Yunan ve Yahudi nüfusun varlığına, ayrıca İran ipeği ticaretinin büyük kısmının 17. yüzyılda Halep'ten İzmir'e kaymasına borçludur.¹⁶⁷

1884 tarihli düzenleme incelendiğinde İzmir sancağında 11 kaza, 24 kasaba, 710 köy vardı. Nüfusun kazalara göre dağılımı ise şöyledir: İzmir 207.892, Ödemiş 58.371, Bergama 44.944, Tire 33.856, Çeşme 32.469, Urla 20.603, Bayındır 18.812, Menemen 18.586, Kuşadası 12.457, Foçateyn 11.906, Şerefhisar 7.025¹⁶⁸. Buna göre İzmir merkezinin, 200.000'i aşan nüfusu ile büyük bir kent görünümü kazandığı söylenebilir. Bu kentin toplam emlak birikimi 40.385'tir. Diğer kazalarla beraber toplandığında bu rakam 96.992'yi bulmaktadır.¹⁶⁹

¹⁶⁶ *a.k.*, s. 23.

¹⁶⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 108.

¹⁶⁸ *Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1299/1881. (Akt. Özer Ergenç, A.g.e., s. 145).*

¹⁶⁹ *a.k.*, s. 144.

4. Yerleşim ve Nüfus

İzmir'de uzun mesafe ticaretinin yerini 19. yüzyılda artık hâkim bir şekilde Gediz vadisi ile Küçük ve Büyük menderes vadilerinden taşınan, Avrupa'nın yeni gelişen sanayi nüfusu ve şehirlerince talep edilen tarımsal ürünlerin ticareti aldı. Bunların başında tahıl ve bakliyat geliyordu. İzmir'den bu devrede en çok ihraç edilen mal hem hacim olarak hem değer olarak buğday ve bakliyat idi. Bu yeni ticaretin yönü, cinsi ve miktarı artık ürünün kontrolünde yepyeni sorunlar doğuruyordu. Buğday ve bakliyatın ticarete girmesi, öşür ve diğer vergi tarzlarını bozuyor, eski vergi yolu ile bölgesel bütünleşmelerin kademelenmesi şekil değiştiriyordu. Osmanlı Devleti bu bozulan denge ve kontrol düzenini düzeltmek çabası içerisinde bölgenin idari bütünleşmesini yeniden gözden geçirmiş ve 1811'de İzmir'i Saruhan sancağından çıkarıp şimdi daha sıkı ticaret bağları kurduğu çevrenin idare mekanizmasına, Aydın Sancağı'na bağlamıştır. Burada halen içe dönük merkezli eski kontrol düzenini devam ettirme çabasını görmek kolaydır. Hâlbuki bütünleşmeyi bozan faktör iktisadi bütünleşmedeki değişikliklerdir. Dolayısıyla onlara müdahale edebilmek gerekti. Oysaki Osmanlı Devleti, İmparatorlukta 17. yüzyıldan beri olagelen bütün temel ekonomik değişikliklere gösterdiği reaksiyonu tekrar etmiş, ekonomiyi yeni düzeyde kontrol etmek yerine idare sistemi ile oynayarak durumu kontrole çalışmıştır. İzmir'i idare bakımından Aydın'a bağlamak gibi bir yeniden düzenleme elbette çok zorlayıcı başka öğelerle bütünleşmeye giden bölgede İzmir'e yerini bulduramamıştır. Nihayet İzmir iktisadi bütünleşmenin yeni kademelenmesine uyarak 1851'de yeni kurulan İzmir vilayetinin merkezi ilan

edilmiştir. Bu suretle, artık ürünü tek başına kontrol eden Osmanlı bürokrasisi, yeni beliren kontrol örgütlerinin bulunduğu kente yerleşmiş oluyordu.¹⁷⁰

Tarımsal artık ürünün kontrol şekli değişirken yeni ticaret ilişkileri içerisinde şehirlerdeki eski zanaat ihtisaslaşmaları da ithal malların rekabetine dayanamadı ve kayboldu.

Mübeccel Kıray, Ege Bölgesi'ndeki uzun mesafeli kervan yolunu ve Osmanlı yerel bürokratlarının mekânsal etki alanlarını; ayrıca, bölgedeki sancak merkezlerini belirler. Kıray, bu mekânsal yapı üzerinden toplumsal artık ürünün taşradaki ve merkezdeki akımının yollarını tespit eder. Buna göre, bölgedeki/bölgeden "artık ürün akımı" iki yoldan yürütülmektedir: Birinci yol, artık ürünün bölgeden İstanbul'a aktarılması, ikinci yol, artık ürünün bölgede sancak merkezlerine toplanması şeklinde görülmektedir.¹⁷¹ Kıray, üçüncü yolu da belirtir o da artık ürünün bölgeden ülke dışına aktarımı. Bu aktarım da ikinci yoldaki uzun mesafeli kervan yolunun yerini, İzmir Limanı alır. Bu aktarım iki ayrı çevrede iki ayrı şekilde yapılır:¹⁷²

İzmir'de yerleşmiş Kuzeybatı Avrupa'nın iktisadi yapısının parçası olan ticarethaneler, bankalar, liman ve rıhtım şirketi örgütleri, iyi teşkilatlanmış bir posta ve telgraf servisini kullanıyorlardı. Tren hatları kendi fonksiyonları için kendi telgraf düzenlerini kurmuşlardı. Fakat bu teknik ve örgüt seviyesindeki haberleşme ile izole ve dağınık küçük üretim yerleşmelerine, köylere yeterince ulaşmak mümkün olmuyordu. Oysaki

¹⁷⁰ Mübeccel Kıray, *A.g.e.*, s. 24-25.

¹⁷¹ *a.k.*, s. 21, Şekil 2. İlerdeki sayfalarda (s. 29)

¹⁷² Mübeccel Kıray, *A.g.e.*, 29-30. Bu bağlamda liman-demiryolu ağının emperyalist yayılma ile ilişkisini belirtmekte fayda vardır. İzmir limanı ile Aydın-Kasaba demiryolu ilişkisi bu bağlamda düşünülebilir. Osmanlı Bunların en önemlisi ve en ünlüsü imparatorluğun toplam demiryollarının uzunluk olarak neredeyse yarısını oluşturan Berlin-Bağdat Demiryoluydu. Krş. Donald Quataert, "Osmanlı Ekonomisi: Nüfus, Ulaşım, Ticaret, Tarım ve İmalatçılık", *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 189-190.

buralara ulaşmak İzmir'i büyük şehir haline getiren diğer bütün örgüt ve ilişkilerin temelini teşkil etmekte idi. Bu haberleşmenin halledilişi garip bir şekilde bu tarz ticaret öncesi artık ürünün dışarıya aktarılması sürecine benzemektedir. Bilindiği gibi önceki devrede tarımdaki artık ürün öşür olarak mültezim diye bilinen kimselerce toplanır, devletin payı bürokrasinin daha üst kademelerine aktarıldıktan sonra kalan, kendisinin olurdu. Böylece mültezimler İmparatorluğun artık ürünü kontrol eden bürokrasinin ilk basamağını meydana getirirdi.

19. yüzyılda İzmir, Batı'yla ticaretin merkezine yerleşmiş bir liman kenti haline geldi. Yüzyılın başında Amerika'nın da Osmanlı İmparatorluğu ile ticari ilişki kurmaya çalıştığı gözlenir. Demek ki; ecnebler önceleri, ticari ilişkileri ya da resmi görevleri için burada bulunurdu. 19. yüzyılın sonlarına doğru, bölgede yabancı sermayenin ve yatırımlarının artması, özellikle Bank-ı Osmanî'nin ve İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın kurulmasıyla birlikte buralarda çalışan yabancı memurların bölgeye yerleşmesiyle, küçük yabancı koloniler de oluşmaya başladı. Osmanlı devlet adamları bunları misafir olarak algılamaktadırlar. İzmir merkezli bu ticaretin art alanının merkezi Aydın sancağıdır. Bölgede Batılıların varlığını yüzyıllar boyu izlemek mümkündür. Bölgede bulunan yabancılar, arşiv belgelerinde "ecnebi" olarak adlandırılır. 1831 nüfus sayımı sonuçlarına göre Aydın vilayeti genelinde sadece İzmir sancağında ecnebi nüfusun varlığı söz konusudur. Aydın ve kazalarında ecnebi bulunmamaktadır. Bu defterlere kaydedilenlerin yerleşik durumda olduğunu düşünürsek, Avrupalıların, İzmir dışına bu tarihlerde henüz pek yerleşmediği sonucuna varabiliriz. Avrupalılar henüz kentlerin sakinleri haline gelecek kadar Aydın ve çevresinde yerleşmemiş bile olsalar, çevreyle ilişkileri vardı. Bu ilişkileri kuranlar öncelikle tüccarlardır, 1840'lı-50'li yıllarda sancak genelinde, Avusturyalı tüccarların oldukça güçlü ilişkileri vardır.¹⁷³

¹⁷³ Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, İstanbul: Kitap Yayınları, 2007, s. 99-100. Aydın ve çevresinde başka yabancı tüccarların da faaliyeti vardır. Aydın çevresinden topladığı zeytinyağını Avrupa'ya götürmek için Kuşadası iskelesine gelen Sardunyalı zeytinyağı tüccar Vikyadore Bortum, gibi başka örnekler de

1812-1919 yılları arasında, çeşitli kaynaklardan derlenen bilgilere göre - Ortalama onbeşer- yirmişer yıllık aralıklarla-, İzmir kent nüfusunun dinsel ve etnik dağılımı şöyledir:

Tablo 2: İzmir Kent Nüfusunun Dinsel ve Etnik Dağılımı

Yıl/Kaynak	Türk	Rum	Ermeni	Yahudi	Avrupalı	Toplam
1812 (Tancoigne)	60.000	25.000	10.000	5.000	6.000	106.000
1836 (Charles Texier):	75.000	40.000	10.000	15.000	10.000	150.000
1861 (İmpartial Gazetesi):	42.000	46.500	7.000	14.000	14.287	123.787
1883 (Bureau de Longitudes)	40.000,	120.000	9.000	15.000,	8.000	192.000.
1895 (Fried Umlauf)	89.000	52.000	12.000	16.000	37.000	206.000
1912 (Türk Kaynakları)	101.000	77.027	12.347	24.101	1.926	216.492

Kaynak: *Yurt Ansiklopedisi*, İzmir maddesi, İstanbul, 1981-1986, C.6, s. 4274'den derlenmiştir.

Yapucu, yüzyılın sonlarında, özellikle demiryolu şirketi çalışanlarının tamamının yabancı olduğunu tespit ederek, büyük olasılıkla İzmir'i merkez olarak seçen yabancıların yerleşmek için en azından bu yıllarda, iç kesimlerdeki kentleri düşünmediklerini, karşıt örnekler de olmakla beraber, buradaki işlerini yerli Osmanlı uyrukları sayesinde hallettiklerini belirler. Bundan hareketle Avrupalıların yoğun ticari faaliyetlerine rağmen bu yıllarda iç bölgedeki sosyo-ekonomik yapılanmayı kırarak, bölgeye bizzat sızamadıkları sonucuna varabilir miyiz? Diye sorar.¹⁷⁴ İzmir'in art alanında yerleşmediğini düşündüğü "ecnebi familyaların" Aydın ve çevresinde büyük miktarda emlakinin olduğu ve devletin, bunların tahririni (kaydını)

olmalı. Bortum, bu zeytinyağını toplamak için köyleri dolaştı, hanlarda konakladı, halkla iletişim kurdu, belki dil de öğrendi veya bir yerli Rum tercüman, ya da Temettuat Defterleri'ndeki adıyla "Avrupa hizmetkârı" yardımcıları bu işi hallettiler. Fransız tüccarlar da bu yıllarda Aydın ve Manisa'yı içine alan bir bölgede bizzat kendileri de dolaşarak ticaret yapmaya devam ediyordu." Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *A.g.e.*, s. 99-100.

¹⁷⁴ Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, İstanbul, 2007, s. 101. İzmir Demiryolları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2002.

yapamadığını, devletin bu konuya herhangi bir müdahalesi karşısında bu güçlü aileler bağlı buldukları konsolosları devreye sokarak işlerini hallettiklerini ifade eder. O'na göre, bu, doğal olarak vergi toplanması konusunda haksızlıklara ve hazinenin zarara uğramasına neden oldu. Yabancıların Osmanlı ülkesinde taşınmaz mallar elde etmesi Tanzimat'tan önce başlamıştı; ancak bu konudaki yasak, yabancıların bazı hilelere başvurmalarını sağladı. Osmanlı tebaasından biriyle evli olan yabancı, satın aldığı ya da işlediği toprağı, emlaki karısı veya kayınvalidesi üzerine kaydettirdiğinde herhangi bir sorun kalmıyordu. Yani yabancıların toprak satın alması zaten fiilen varolan bir kavramdı. 1860'lı yıllara gelindiğinde yabancılara geçen toprağın miktarının büyük boyutlara ulaştığı anlaşılıyor. Büyük ihtimalle Osmanlı memurları gerçekte hiçbir zaman yabancıların elinde ne kadar toprak bulunduğunun kaydını tutamadılar. Çünkü sıradan bir tahrir memurunun bir büyük devlet konsolosuyla tartışmaya girmesi bu dönem koşulları içinde zor görünüyor. Bu satışların serbest bırakılması zaten varolan bir durumun yasal hale getirilmesinden başka bir şey değildir.¹⁷⁵ Yapucu'ya göre, Osmanlı yöneticileri, genellikle yerleşmek için İzmir'i seçen ve daha iç bölgelerdeki işlerini buradan yöneten ecnebilerin Batı Anadolu'daki etkili rollerinden pek memnun olmadı ve onları düzenin bozulmasının nedenlerinden biri olarak gördü. İzmir ve çevresi ile ilgili bir raporda; "Avrupa ve adalardan gelen mürtekip ve serseri makulesi ecnebilerin, her köye kocabaşı adı altında vekillerini göndererek her işe karışmalarını sağladıkları" bildirilir. Yabancılar, köylere kadar inen bir örgütlenme çabasındaydı; ama bunu İzmir'in taşrasında bizzat kendileri açıkça yapamazlardı, herhalde yerli

¹⁷⁵ a.k., s. 102.

halkın özellikle de Müslüman nüfusun tepkisini çekerlerdi, bu yüzden yerli gayrimüslimlerle olan "yakın" sayılabilecek ilişkileri sayesinde devletin idari örgütü üzerinde etkin olmaya çalıştılar.¹⁷⁶

5. İzmir'in Osmanlı Taşra İdaresindeki Yeri

Yukarıdaki açıklamaları da dikkate alarak İzmir'in bir idari birim olarak Osmanlı taşrasındaki yerini de belirlemek gerekmektedir. Osmanlı taşra örgütlenmesinde, 19. yüzyıl merkezileşmesine koşut olarak, bir takım düzenlemeler yapıldı. 1840 yılında mültezimler tarafından toplanan iltizam uygulaması kaldırıldı ve yerine merkezden atanan muhassıllar tarafından hazine gelirlerinin doğrudan doğruya hazineye aktarılması usulüne geçildi. 1841'de muhassıllık uygulaması kaldırılarak yeniden iltizam uygulamasına dönüldü. 1849'da, valilerin vilayetlerdeki konumları daha da silikleşmiş, valilik kurumu bir anlamda sembolik hale gelmişti. 1852'de yayınlanan bir ferman ile muhassıllar, mal müdürleri, kaza ve nahiye meclisi üyeleri, zabıta ve reisleri valilerin idaresine verilerek valilere bu memurları azledebilme yetkisi tanındı. Valilerin kamu asayiş ve düzeninin korunmasındaki yetkileri de genişletildi. 1858 Talimatnamesi, valinin görevlerini ve yetkilerini olabildiğince kısıtlayan 1849 düzenlemesinin tam tersini hedeflemiş görünmektedir.¹⁷⁷

7 Kasım 1864 yılında yayınlanan bir nizamname ile Tanzimat'tan beri uygulanmakta olan yönetim biçiminde bazı değişikliklere gidildi. Bu düzenleme ile Osmanlı Avrupa'sında 10 vilayet, 44 sancak; Asya'sında 16 vilayet, 74 sancak oluşturuldu. Afrika'da 1 vilayet, 5 sancak bulunuyordu.

¹⁷⁶ a.k., s. 100.

¹⁷⁷ Nizam Önen, Cenk Reyhan, "Osmanlı Mülki İdaresinde Tanzimat Düzenlemeleri Üzerine Bir Değerlendirme (1839-1859)", *Kök Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Cilt XI, Sayı 1 (Bahar 2009) s. 9-24'ten özet.

Cebel-i Lübnan özel statüsünden, Mısır, Bosna ve Girit özerk durumlarından, Hicaz ve Yemen uzaklıkları ve aşiret düzenine dayanmalarından, İstanbul ise başkent olmasından dolayı düzenlemenin dışında bırakıldı. Bu düzenleme, 22 Ocak 1871'e dek yürürlükte kaldıktan sonra, yeniden düzenlendi. 1871 düzenlemesi ile vilayet, sancak, kaza ve köy yönetimleri ayrıntıları ile belirtiliyor, her aşamadaki yöneticilerin görev ve sorumlulukları ayrı ayrı açıklanıyordu.¹⁷⁸

Bu idari gelişim ve taksimat içerisinde İzmir, Aydın Vilayeti'nin bir sancağıdır. Aydın Vilayeti'nde 1876 yılında 4 sancak bulunmaktadır: İzmir, Aydın, Saruhan, Menteşe.¹⁷⁹ 1884'de yeni düzenlemeler yapılır. Örneğin Bergama, Saruhan Sancağı'na bağlıyken, İzmir Sancağı'nın sınırlarına dâhil edilir. Daha önce Aydın ve Menteşe sancaklarına bağlı olan bazı kazalar birleştirilerek ayrı bir Denizli Sancağı oluşturulur ve idari taksimat süreklilik kazanır.¹⁸⁰ Aydın Vilayeti'nin sancak sayısı 1896'da da beştir.¹⁸¹

¹⁷⁸ Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1997, s. 250-252. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Musa Çadircı A.g.e., İzmir, 1841'den itibaren zaman zaman Aydın Eyaletinin merkezi oldu. 1841-1843 yılları arasındaki bu durum, 1843-1850 yılları arasında değişti. Eyalet merkezi tekrar aydın oldu. Nihayetinde Sultan Abdülmecid'in 23 Ocak 1850 tarihli iradesi ile İzmir eyalet merkezi oldu ve Vali Halil Rifat Paşa 27 Şubat'ta İzmir'e gelerek Aydın Eyaleti'nin merkezini İzmir'e taşıdı. İzmir'in eyalet merkezi olmasından dolayı 1850-1867 yılları arasında bazen "İzmir Eyaleti" de denildiği olmuştur. Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir: Ege Üniversitesi Rektörlük Yayınları, 1974, No: 38, s. 54.

¹⁷⁹ Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası'na Giriş I*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 2000, s.133-135.

¹⁸⁰ Özer Ergenç, A.g.e., s. 144.

¹⁸¹ Krş. T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Hazırlayan: Tefik Güran, Ankara, 1997. Krş. *Yurt Ansiklopedisi*, İzmir maddesi, İstanbul, 1981-1984, c. 6, s. 4270-4271.

6. Uluslararası Ticaret

Uluslararası talep, 19. yüzyılın ilk yarısında, yaklaşık 1840'larda, Osmanlı tarımsal çıktısının % 8'ini oluşturuyordu, 1880'lerde ise, ihracatın payı neredeyse iki katına çıkarak % 15'e ulaşırken, 1914'te toplam tarımsal çıktının beşte birini oluşturuyordu.¹⁸²

Seçkin alanlarda, ihraç edilebilecek artık ürün, büyük toprak mülkiyetinin yanı sıra tarımda görece gelişkin teknoloji kullanımıyla sağlanıyordu. Bunun en dikkat çekici örnekleri Güneydoğu Anadolu'daki Adana Ovası (Mersin Limanı aracılığıyla) ve Suriye Vilayeti'ndeki Hama'dır. Anadolu'nun büyük bölümü ile Beyrut'un gerisinde kalan topraklarda ise küçük tarlalarda tarım yapılıyordu ve bu dönemin sonlarında toprak mülkiyeti daha da küçük birimlere bölünecekti. Burada, ihracata yönelik üretim yapan ipek ya da tütün sanayii, yerel toprak mülkiyeti kalıplarına kalıcı bir damga basmıştı. Osmanlı topraklarının hemen her yerinde, ihraç çıktısının çoğunu küçük topraklarda ekim yapan aileler sağlıyordu. O yılın özel koşullarına göre, çoğu satmak üzere ya başka ekin ya da hayvan yetiştiriyorlardı.¹⁸³

Bu bağlamda sözü dünya ekonomik sistemindeki “uzmanlaşma” kategorisine getirirsek, denilebilir ki, her şeyden öte, Osmanlı ticari tarımının belirgin özelliği, uzmanlaşmış olmasından çok, çeşitlilik göstermesiydi. Yetiştiricilerin büyük bir bölümü geniş bir dizi tahıl, meyve ve sanayi hammaddesi üretiyordu. Mısır'ın pamuk tarımına ve Beyrut'un iç bölgesinin ipek üretimine dayanması gibi tek ürünlü tarım istisnaiydi.

¹⁸² Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 133.

¹⁸³ *a.k.*, s. 134

Doğu Akdeniz Liman Kentleri kitabının editörlerine göre, ancak, İzmir ve Selanik'in iç bölgelerindeki büyük topraklar göz önüne alındığında, İmparatorluğun bütününde istisnai olanın, bu liman kentleri için kural olduğu görülüyordu. Yazarlar, bunun açıklamasını ise şöyle yaparlar:¹⁸⁴

Dünya talebi ve yabancı rekabete paralel olarak ihracatın bileşimi de değişti. Yüzyıl ilerledikçe pazara bağlı olarak üzüm bağları, pamuk bitkisi ve hatta zeytin ağaçları dönüşümlü olarak ekildi ve söküldü. İzmir ve Adana'dan yapılan pamuk ihracatı ABD'deki İç Savaş ve yirminci yüzyılın başındaki pamuk krizi sırasında ansızın sıçrama gösterdi. Aynı şekilde, Amerikan talebindeki patlama sayesinde tütün, Samsun'da birincil ihraç ürününe dönüştü. 1914'e gelindiğinde, tütün en başta gelen Osmanlı ihraç ürünü olmuştu. Öte yandan, Osmanlı ihracatı içinde tahılın rolü yüzyılın ortasından itibaren büyük bir düşüş gösterdi. Bu bir ölçüde, tarım yapılan bazı önemli eyaletlerin, örneğin Romanya topraklarının kaybından kaynaklanmıştı. Ancak, daha geniş bir açıdan bakıldığında, düşüşün gerçek nedeni başta ABD ve Rusya olmak üzere, dünya pazarından dev paylar kapan daha etkin üreticilerin ortaya çıkmasıydı. Aynı şekilde, Doğu Asya'nın gitgide artan ve daha ucuz olan büyük afyon arzı nedeniyle, dünya afyon arzındaki Osmanlı payı azaldı. Bir zamanlar belirli malların önemli, hatta kimi zaman hayati üreticisi iken, 19. yüzyılın sonunda imparatorluk, ihraç ettiği emtianın hemen hepsinde, uluslararası ekonominin ancak küçük bir payını oluşturabilir hale geldi. Bir yıl, (görece küçük) buğday, üzüm ya da gül yağı gereksinimini karşılayabiliyordu; ertesi yıl, arpa, incir ve zeytinyağında küçük bazı küresel darlıkları rahatlatıyordu. Önemli bir rol oynayabilen tek ürün "Türk" tütünü oldu; o da yüzyılın sonunda.

1650 ile 1750 arasındaki yüz yıl içinde İzmir daha çok Avrupa'nın Asya'yla ticaretinde bir konak olmaktan öteye gitmemiştir. Bu dönemin büyük bölümünde İzmir Limanı'nda alınıp satılan malların çoğu, örneğin İran ipeği, Ankara tiftiği ve Asya'dan gelen değerli mallar Batı Anadolu bölgesi dışından getiriliyordu. Ancak 18. yüzyıldadır ki, Batı Anadolu'da üretilen ham pamuk, halı, meyve ve doğal kökboyası gibi ürünler İzmir'den ihraç edilen malların listesinde ilk sıraya yükselecektir. Kasaba, İzmir'in bir Akdeniz limanı olarak sivrilişinin iki ayrı evrede gerçekleştiğini ifade eder: İlk evre, 16. yüzyılın ilk

¹⁸⁴ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, "a.g.e.,134. Krş., incelememizde Tablo 4: İhraç Ürünleri (1869-1908), Tablo 4 a: Çeşitli Ürünlerin İhraç Değerlerine İlişkin Özet İstatistikler (1869-1908), Tablo 4b: Ürünlerin Toplam İhracat İçindeki Paylarına İlişkin Özel İstatistikler (1869-1908). Tablo 2: İzmir'de Kırmızı Boya Kökü Cari Fiyatları ve İhracatı (1845-1876) Tablo 2. a: İzmir'de Kuru Üzüm Cari Fiyatları ve İhracatı (1845-1876) Tablo 2.b: İzmir'de Afyon Cari Fiyatları ve İhracatı (1840-1876) Tablo 2.c: Kırmızı Boya Kökü, Kuru Üzüm ve Afyon Cari Fiyatı ve İhracatına İlişkin Özet İstatistikler (1840-1876).

yarısında ortaya çıkan kısa açılma dönemi; ikincisi ise, 18. yüzyılın ortasından 20. yüzyılın başlarına dek uzanan daha uzun evreydi. Bu dönem boyunca İzmir, İstanbul'u besleyen bir depo olmaktan çıkıp, Avrupa-Asya ticaretinde önemli bir liman olmaya doğru evrildi:¹⁸⁵

1847'de İngiliz Konsolosluğu ticarete düzenli bir artış eğilimi görüldüğünü bildirmekteydi: 1839'da sadece 91 gemiyle 15.000 ton mal Birleşik Krallığa gönderilirken, 1845 yılında bu değerler 196 gemiye ve 35.000 tona çıkmaktadır.¹⁸⁶ Fransız Konsolosluğu da 1848'de şu bilgiyi veriyordu: "Son birkaç yılda pek çok operasyonunu İzmir'den çekip ikincil limanlara taşıyan Levant ticaretinde devrim sayılabilecek yenilikler gerçekleşmektedir. Buna rağmen geniş ve zengin Anadolu'nun aldığı veya sattığı mal ve ürünlerin hemen hemen hepsi İzmir aracılığı ile ithal veya ihraç edilen ürünlerden oluşmaktadır".¹⁸⁷

Kasaba'dan derlediğimiz kırmızı boya kökü, kuru üzüm, afyon ile ilgili cari fiyatlar ve bunların ihracatları ile ilgili bilgiler şöyledir:

¹⁸⁵ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 6-8.

¹⁸⁶ Brant'den Wellesley'ye, 21 Haziran 1847, FO 78/701.

¹⁸⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1980, s. 108.

Tablo 3: İzmir'de Kırmızı Kök Boya Cari Fiyatları ve İhracatı (1845- 1876)

Yıl	Fiyat (s.d/cwt)	İhraç Miktarı (cwt)
1845	45,8	66.755
1846	36,5	52.943
1847	33,1	58.814
1848	27,1	77.182
1849	29,8	99.700
1850	38,8	109.312
1851	34,3	118.387
1852	37,1	119.879
1853	41,4	119.919
1854	38,1	27.383
1855	40,3	93.755
1856	?	101.091
1857	?	134.195
1858	?	153.600
1859	42,2	170.810
1860	?	166.060
1861	?	174.969
1862	?	144.542
1863	48,4	127.402
1864	39,0	105.901
1865	40,0	96.727
1866	35,0	143.265
1867	40,8	?
1868	45,0	147.665
1869	70,0	59.525
1870	64,0	63.046
1871	52,0	54.307
1872	50,0	67.680
1873	50,0	37.305
1874	15,0	72.288
1875	18,0	21.175
1876	16,0	14.602

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge yayınları, 1993, s. 110.

Tablo 4: İzmir'de Kuru Üzüm Cari Fiyatları ve İhracatı (1845-1876)

Yıl	Fiyat (s.d/cwt)	İhraç Miktarı (cwt)
1845	16,8	146.313
1846	19,6	55.968
1847	19,7	70.185
1848	17,1	46.400
1849	19,2	51.776
1850	18,6	41.690
1851	13,5	84.866
1852	15,0	158.615
1853	35,4	296.241
1854	25,7	275.666
1855	31,0	155.501
1856	?	90.702
1857	?	110.507
1858	?	94.902
1859	41,6	232.839
1860	?	128.152
1861	24,0	221.445
1862	20,1	135.232
1863	16,0	186.825
1864	20,0	146.758
1865	22,0	161.041
1866	23,0	94.980
1867	17,9	96.226
1868	24,2	258.847
1869	20,8	193.000
1870	22,8	542.000
1871	19,8	548.400
1872	21,0	787.000
1873	21,4	764.000
1874	26,4	620.000
1875	19,4	796.000
1876	17,8	904.000

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s. 111.

Tablo 5: İzmir'de Afyon Cari Fiyatları ve İhracatı (1840-1876)

Yıl	Fiyat (s.d/lb)	İhraç Miktarı (lbs)
1840	3,4	101.494
1841	6,3	301.812
1842	?	110.356
1843	13,1	420.922
1844	14,0	484.144
1845	15,2	489.288
1846	10,4	178.586
1847	10,8	221.320
1848	14,5	385.988
1849	9,9	189.688
1850	10,9	231.788
1851	11,0	200.722
1852	10,5	370.890
1853	10,9	290.126
1854	13,3	?
1855	11,8	204.746
1856	?	149.822
1857	?	250.044
1858	?	180.794
1859	18,3	273.390
1860	?	390.732
1861	?	487.556
1862	?	371.548
1863	19,2	332.250
1864	13,6	372.300
1865	14,9	660.000
1866	17,0	583.350
1867	15,5	318.450
1868	19,0	564.494
1869	42,0	321.809
1870	41,0	278.556
1871	17,0	922.941
1872	28,0	598.214
1873	24,0	472.000
1874	28,0	366.714
1875	16,0	690.625
1876	21,0	294.714

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s. 112.

Tablo 6: Kırmızı Kök Boya, Kuru Üzüm ve Afyon Cari Fiyatı ve İhracatına İlişkin Özet İstatistikler

	Gözlem Sayısı	Minimum	Maksimum	Ortalama	Standart Sapma
Kırmızı Boya Kökü (1845-1876)					
Fiyat (s.d/cwt)	26	15,0	70,0	39,5	12,7
İhraç Miktarı (cwt)	31	14.602	174.969	96.780	45.479
Kuru Üzüm (1845-1876)					
Fiyat (s.d/cwt)	28	13,5	41,6	21,8	6,0
İhraç Miktarı (cwt)	32	41.690	904.000	265.502	254.363
Afyon (1840-1876)					
Fiyat (s.d/lb)	30	3,4	42,0	16,7	8,7
İhraç Miktarı (lbs)	36	101.494	922.941	362.838	179.388

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge Yayınları,, 1993, s. 111 ve112 'de kayıtlı verilerden derlenerek oluşturulmuştur.

Tablolara göre, kırmızı boya kökü, kuru üzüm, afyon ile ilgili cari fiyatlar ve bunların ihracatları arasında doğrudan ilişki vardır.

İzmir'in toplumsal ve ekonomik tarihinde büyümenin ilk evresi, Batı Avrupa'nın, ekonomik ve siyasal güç merkezlerine büyük değişiklikler getiren patırtılı bir sürece girmesiyle aynı döneme rastladı. 1450 ve 1650 arasında, Avrupa'nın kuzeybatı köşesi vebanın silip süpürdüğü feodal bunalımın derinliklerinden çıkıp, daha gönençli yenedünya ekonomisinin zengin merkezine dönüştü, bu dönüşümle birlikte giden en önemli değişimlerden biri, Avrupa ticaretinin ağırlık merkezinin Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na kayması oldu. 16. yüzyılın büyük bölümünde Venedikliler, Hollandalılar, İngilizler ve Fransızların hepsi Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerinden Asya'yla yaptıkları ticaretlerini büyütme ve birbirlerine karşı rekabet güçlerini artırmaya çalışarak meşguldüler. 17. yüzyılın ilk yıllarında İzmir ve diğer Ege limanlarında başlayan ticari hareketliliği yaratan etken, Avrupalıların Osmanlı İmparatorluğu içinde ve dışında yoğunlaşan faaliyetleri oldu. Öyleyse, özet olarak İzmir'in büyümesine yol açan ilk ivme, hem Doğu

Akdeniz hem de Batı Avrupa'daki birtakım olağandışı gelişmeleri birleştiren özgül bir konjonktürün ürünüydü. Ne ki, bu koşullar çok uzun sürmedi; ticaret odağı Ümit Burnu ve Baltık Denizi'ne, yani Atlantik Okyanusu'na kayarak Akdeniz limanlarının, özellikle zorunlu ihtiyaç maddeleri ticaretindeki görece önemini azalttı.¹⁸⁸

17. ve 18. yüzyıllarda İzmir, ticaret ve refahın çekim merkezi olmaktan başka, iç bölgelerdeki çeşitli grupların durmak bilmez saldırılarının da hedefi durumundaydı. Bunlardan bazıları hoşnutsuz memurlar, bazıları yerel beylik kurmak peşindeki hanedanlar, kimileri de kiralık askerlerdi. Bu yıllar boyunca bölgede hemen hemen aralıksız sürdürdükleri saldırıları iç bölgelerin güvenliğini yok ettiği gibi, belki de bölgedeki üretimin yeni doğmakta olan dünya ekonomisiyle bütünleşmesini geciktirdi. Bunun yanında, bu tür eşkıyalar zenginliğin yeniden bölüşülmesi konusunda yararlı bir işlev gördüler. Yağma, soygun, adam kaçırma, bazen de yalnızca yer değiştirmeler yoluyla İzmir'de biriken zenginliği ele geçirdiler, daha geniş bir alanın ve Ege kıyılarının iç bölgelerinde yaşayan daha çok sayıda kişinin bu zenginlikten yararlanmasını sağladılar.¹⁸⁹

İzmir tarihindeki ikinci büyüme evresi yaklaşık 18. yüzyılın ortalarında başladı ve hemen hiç kesintiye uğramaksızın 19. yüzyılın son çeyreğine dek sürdü. İki gibi, bu büyüme dalgası da, başat olarak İzmir'in sakinlerinin ya da Osmanlı hükümetinin denetim ya da nüfuz sınırlarının ötesindeki gelişmelerle biçimlendirildi. İlk başta, Batı Avrupa sanayilerinin tarım ürünleri ve hammaddelere sürekli artan talebi geliyordu. İkincisi, Hindistan'da İngiliz

¹⁸⁸ Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 6.

¹⁸⁹ a.k., s. 8.

yönetiminin kesin olarak yerleşmesi, Asya'yla iletişim kanallarını açık tutmak açısından Osmanlı topraklarının önemini artırmıştı. Üçüncü olarak, Amerikan Devrimi İngilizleri, Birleşik Devletlerle olan ekonomik bağlarını yeniden değerlendirmeye ve önceden Amerika'dan elde ettikleri bazı hammaddeler konusunda yeni kaynaklar aramaya itmişti. Bu olay, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. yüzyılın sonlarında pamuk tarımında kendini gösteren büyük patlamanın nedenlerinden biri olarak gösterilmektedir. Dördüncü olarak, Fransız İhtilali ve onu izleyen savaşlar, Fransızların Yakındoğu'daki ticari çıkarlarından geçici olarak vazgeçmelerine yol açmıştı. Bu, Osmanlı İmparatorluğu'nun batı eyaletlerindeki yerel tüccarlara bölge ihracatında varlık göstermeleri ve böylece zaten güçlü olan konumlarını daha da sağlamlaştırmaları fırsatını verdi. Özellikle Ege'deki Rum tüccarlar için 18. yüzyılın ilk on yılları, tarihlerinin en kârlı dönemi anlamına geliyordu. Son olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli eyaletleri ve Ege kıyısı, İngilizlere Napolyon'un ticari ablukasını delip geçmek için en uygun yerler olarak görünüyordu.¹⁹⁰

Birbirini izleyen gelişme ve daralma evrelerinin, bölgenin ekonomisine oldukça derinlemesine nüfuz ettiği görülmektedir. 17. yüzyılın başında Avrupa'da temellenen küresel işbölümü yeniden yapılanmış ve yatay olarak genişlemişti. 18. yüzyılın ikinci yarısı, bu Avrupa sistemindeki ikinci gelişme dalgasının başlangıcına denk düşmekteydi. İlk uzun dalga, Osmanlı

¹⁹⁰ *a.k.*, s. 8-9. Kasaba, buna dair bir örnek sunar: 1812'de, Glasgow'un büyük bir ticari firması olan J. Finlay and Company, "Napolyon'un hükmettiği alanın dışındaki bir bölgenin ticari potansiyeli" hakkında rapor vermek gibi özel bir görevle Christophe Aubin'i Osmanlı İmparatorluğu'na göndermişti (Cunningham, 1983: 8). Bu gezinin ardından yaptığı değerlendirmede Aubin, İzmir'i "Türkiye'de ticari bir merkez tanımlamasını hak eden tek yer olarak" tanımlayacaktı (Cunningham, 1983: 80) s. 9.

İmparatorluğu'nun batı kesimlerini Asya'dan yapılan transit ticaretinde önemli bir geçit noktası olarak geliştirirken, ikinci dalga, bu alanları tarım ürünleri ve hammadde kaynaklarına dönüştürerek Avrupa'yla yapısal olarak bütünleştirdi.¹⁹¹

Kayıtlarda 1770'ler ile 1870'ler arasında İzmir Limanı'nda cari değerlerde on kata ulaşan bir artış olduğunu, ithalatta da buna koşut olarak sekiz kat arttığını aktaran Kasaba'ya göre, daha önemli bir olgu ise, transit malların artık İzmir'in ihracatı içinde çoğunluğu oluşturmamasıdır. Avrupa'da başta tarımsal ürünler ve hammaddeler olmak üzere, Batı Anadolu'dan gelen mallara sürekli artan bir talep vardır. Bu yıllarda İzmir'den gemilere yüklenen malların başını çeken Bursa ipeği ve İzmir pamuğu, artık kesin olarak İran ipeğiyle Ankara tiftiğinin yerini almış durumdaydı. İzmir'den ihraç edilen bu mallar arasında afyon, kuru üzüm, incir ve doğal kökboyaları vardı. İzmir çevresinde yapılan tarımsal üretim hacminde dört-beş katlık artış olması, ihracattaki büyümenin altını çiziyordu; kentin toplam ticaret dengesi 19. yüzyılın büyük bir bölümünde pozitif olarak gerçekleşti.¹⁹²

İzmir'in hiçbir önemli ticari ortağa sahip olmadığı eski dönemin tersine; 1789'a değin Fransızlar ve özellikle 1820'lerden sonra İngilizler, İzmir'in Avrupa'yla ticaretinde önemli roller üstlendiler. Hem bu iki güç, hem de onların görevlendirdiği tüccarlar, Batı Anadolu'da o zamana değin kurumlaşmış olan aracılar ağıyla birlikte çalıştılar. Ancak, vurgunun kıtalar arası ticaret mallarından yerel ürünlere kayması, farklı cemaatlerin bu ağ

¹⁹¹ a.k.,s.14. Krş. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge Yayınları, 1993.

¹⁹² Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 10.

içindeki görelî konumlarında yepyeni bir düzen oluşmasını getirdi. Yerel malların hem üretimi hem de alım satımında öne çıkan Rumlar, bu dönemde nüfuz ve güç açısından özel bir konuma geldiler. Buna karşılık, 18. ve 19. yüzyıllarda merkezi hükümetin içine düştüğü güçlükler arttıkça, yazgılarını Babîâlî'yle birleştirmiş olan Yahudiler gittikçe geri plana düştüler. Ermeniler yerlerini korudular, hatta Yahudilerin aleyhine olarak yeni mali olanaklar kazandılar. Yabancı tüccarlar, aracılarla birlikte çalışmalarının yanı sıra Batı Anadolu ticaretine doğrudan girmeye çalıştılar. Gümrük indirimleri, hükümetin denetimi azaltması ve hükümetin dışındaki korumacılık ile yargı alanının genişlemesi, Batı Anadolu'yu yabancı ticaret çıkarları açısından dünyanın en çekici ve en umut veren bölgelerinden biri haline getirmişti. 1847 ile 1880'ler arasında, İzmir'deki yabancıların sayısı 15,000'den yaklaşık 50,000'e yükseldi; kentin toplam nüfusuna oranları ise % 15'ten % 25'e çıktı. Avrupalılar beraberlerinde sermaye, uzmanlık, üretim araçları ve yatırım planlarını, hatta bir noktada Afrika'dan köle ithal ederek bölgeyi koloni yapma düşüncelerini bile getirdiler.¹⁹³

İzmir'de anahtar niteliğindeki bunca ticari faaliyetin yoğunlaşması, 19. yüzyılın ikinci yarısında bu liman kentinin zenginlik ve öneminin görülmedik boyutlara ulaşmasını sağladı. Yüzyılın sonunda, 200,000'i aşkın nüfusu ile Batı Anadolu'nun ikinci büyük kentinin beş katı ve yüzyılın başındaki kendi nüfusunun iki katı kadar olmuştu. Ticaretin uzamsal örgütlenmesi ve İzmir'de oturan yerel eşraf tarafından denetlenmesi, yeni ortaya çıkan bu zenginliğin büyük bölümünün yalnız bölgede değil, özellikle de bu liman kentinde kaldığı anlamına geliyordu. İç kesimde yapılan yatırımların çoğu ticarete bağlı altyapı

¹⁹³ a.k., s. 11.

yatırımlarına, özellikle de malların iç bölgelerden getirilmesini kolaylaştıracak ve bu şekilde İzmir'in merkez olma özelliğini daha da pekiştirecek kara ve demiryolları inşasına ayrılıyordu.¹⁹⁴ İzmir ve hinterlandının sanayi kapitalizmine daha çok ticaret yoluyla eklemlenebilmesi için bölgede haberleşme ve ulaşım kanallarının yeni teknolojinin olanakları içinde kurulması sağlandı. 1840'larda yerli ve yabancı posta idareleri İzmir'de çalışmaya başladı.¹⁹⁵ İzmirli tüccarların istekleri üzerine İzmir'e bir telgraf hattı çekilmesi kararlaştırıldı. 1866'da İzmir-Menemen Telgraf Hattı Aydın'a kadar uzatılarak İzmir'in Aydın'la ticari işlemlerinin hızlandırılması ve artırılmasında yeni bir aşama sağlandı. Yabancı sermayenin Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaştırma yapısında uyandırdığı en büyük gelişme demiryolu yapımıdır. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın yapımına, başmühendis ve yardımcılarının Eylül 1857'de İzmir'e gelmesiyle, 28 Eylül 1857'de başlandı, 7 Haziran 1866'da bitirildi ve faaliyete geçti.¹⁹⁶ Demiryollarının yapımı ile kıyı kentlerinin iç kesimlerle

¹⁹⁴ a.k., s. 13.

¹⁹⁵ İlhan Tekeli, "Ege Bölgesi'nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Ege Mimarlık*, III/4, İzmir, 1992, s. 80. Krş. A. Nedim Atilla, *İzmir Posta Tarihi (1841-2001)*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2002, s. 31'de, Osmanlı posta hizmetleri 1841'de başladı, 1843'te İzmir şubesi postanesi açıldı, başlığında konuyla ilgili olarak şöyle yazmaktadır: "Osmanlı İmparatorluğu'nun 1840 yılında, bir fermanla, tebanın da posta hizmetlerinden yararlanacağını duyurmasından kısa bir süre sonra, "posta ve telgraf Nezareti'nin yapılanması için çalışmalar başlayacak, ancak bu nezaret 1871'de yani 31 yıl sonra kurulabilecektir. 1840'da kurulan Dersaadet postanesi'nin İzmir'de şube açması ise 1843 yılında gerçekleşecektir. Ancak 1841 yılından itibaren İzmir'de Osmanlı postasının izlerini görebilmek mümkün olacaktır." s. 31.

¹⁹⁶ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 107-111. Krş. Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 1999, s. 56; İlhan Tekeli, "Ege Bölgesi'nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", s. 80; Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1982, s. 81.

bütünleşmesi sağlanıyordu. Fakat bu kere liman kentleri için “iç kesimlerden gelen malların deniz yoluyla nasıl sevk edileceği” sorunu gündeme geliyordu. Demiryollarının yapımı ve iç bölgelerdeki malların limanlara taşınması bu sorunu da beraberinde getirince rıhtım ihtiyacı da ortaya çıktı. Zira 1864 yılına değin hiçbir Osmanlı limanında rıhtım yoktu. Nitekim Varna-Ruşuk Demiryolu’nun açılışından birkaç ay sonra Varna Demiryolu Şirketi’nin mümessili bulunduğu şirkete, Varna rıhtımı için imtiyaz verilmişti. Tanzimat devrinde yapılan diğer iki rıhtımdan Selanik, Türk sermayesi ile gerçekleştirilmeye çalışılmış bu tip tek tesistir. Diğerisi ise İzmir’dir. Mübahat Kütükoğlu İzmir Rıhtımı’nın yapılması ile ilgili ayrıntıyı şöyle açıklar ¹⁹⁷:

Gerçekten Aydın demiryolunun ilk kısmının bitirilmesiyle beraber, Tuzlaburnu (Alsancak) ile Kışla (Konak) arasında bir kordon yapılması fikri gündeme gelmiş (1862), daha sonra bu fikir bir rıhtım şeklini almış ve inşası da 1865’de üç İngiliz tarafından kurulan bir kumpanyaya verilmiştir. Rıhtım, denizin bazı kısımlarının doldurulmasıyla yapılacağı için, kumpanya tarafından doldurularak kazanılan bu yerler da kumpanyanın malı olacak ve tayin edilen iki nokta arası beş merhalede tamamlanacak, ilk iki kısım bitip burada ticari muamele başladıktan sonra rıhtıma çıkarılacak mallardan rıhtım resmi alınabilecekti. Ancak ticari mallar rıhtım resmine tabi olacak, yolcu eşyasından resim istenmeyecekti. Toplanacak resimlerin %2’si ise Devletin olacak ve Kumpanya rıhtım tarifesini kendi başına yükseltmek hakkını haiz olmayacaktı. İmtiyaz müddeti rıhtımın bitiminden itibaren 25 yıl idi.

Kütükoğlu, devamında, bazı yabancı şirketlerin rıhtım resmi ödememek için itirazlarda bulduklarını ve neticede Ekim 1868’de yapılan mukavele zeyli ile rıhtıma yanaşmak istemeyen gemiler için gümrük önünde 100 arşınlık bir kısma inşaat yapılmamasının kararlaştırıldığını; Kumpanyanın, inşaat için Fransız Dussaud Kardeşler ile anlaştığını belirtir. Fakat Dussaud Kardeşler de bu işi tamamlayamadan Mayıs 1868’de yapılan yeni bir

¹⁹⁷ Mübahat S. Kütükoğlu, “Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri”, Hakkı Dursun Yıldız, (Haz.) *150. Yılında Tanzimat*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, s. 127.

mukavele ile Kumpanya el değiştirir. Rıhtımın tamamlanması 1878 yılını bulur.¹⁹⁸

İzmir, Anadolu'nun en önemli ihraç limanı olması sebebiyle rıhtıma kavuşması da diğer limanlara nazaran erken olmuştur. Bunda şüphesiz, 1866'da tamamlanan İzmir-Aydın ve İzmir Kasaba demiryollarının da etkisi vardır. Rıhtımın uzunluğu 4 km, genişliği 25 arşındır. 1 Aralık 1867/4 Şaban 1284'den itibaren işletme hakkı 45 yıl yapıcı kumpanyaya bırakıldı. Bu rıhtım, 1298'de/1880'de 30.000 lira gelir sağladı. İzmir Limanı'na, bir yıl içinde Osmanlı sancağı taşıyan 108.013 tonilatoluk 3507, yabancı bayrağı taşıyan 1.051.896 tonilatoluk 1836 adet gemi gelmiştir.¹⁹⁹

Aslında, 1868 yılında iki ayrı demiryolu için imtiyaz alındı ve İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba²⁰⁰ hatlarının inşasına başlandı. Bu hatlar denize dikey inen iki verimli nehir vadisi boyunca uzanıp buraların tarımını ve maden zenginliklerini İzmir Limanı'na indirmeye başlamışlardır. Bu demiryollarının,

¹⁹⁸ a.k., s. 128. Krş. Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, sayı 32, s. 509-513. *Yurt Ansiklopedisi*, İzmir maddesi, İstanbul 1981-1984, C. 6, s. 4281.

¹⁹⁹ Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1284/1867. (Aktaran Özer Ergenç, *A.g.e.*, s. 147-148).

²⁰⁰ Uzunluğu 84 mil olan İzmir-Aydın demiryolunun yıllık geliri 10.500.000 kuruştur. Yılda 235.000 yolcu, 3.125.000 kantar mal taşımaktadır. Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1296/1878-1879. (Akt. Özer Ergenç, *A.g.e.*, s. 147. İzmir Kasaba demiryolunun yapımına 1863 de başlanmış olan 93 km olan hat 1866 da tamamlanmıştır. Daha sonra Kasaba Alaşehir hattı (1885–1886 -76 km), Manisa Soma Hattı (1888–1890–92 km), Alaşehir Afyon Hattı (1894–1896–252) km, Soma Bandırma (1888–1890 -184 km) ve İzmir Bandırma (1888–1890- 5 km) hattı yapılmıştır. Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: Türk tarih Kurumu Yayınları, 1994, s. 104. Aydın Demiryolunun yapımına 1856 başlanıp 1867 de 130 km'lik kısmı yapılmıştı. 1879 da Aydın Dinar Eğridir hattının yapımına başlanmış ve 1912 de bitirilmiştir. Tire Ödemiş ve Çivril Hattının yapımına da 1883 de başlanmış ve 1911 de bu hatta hizmete açılmıştır. s. 104.

özellikle Aydın Demiryolu'nun, uzanışı bölge içindeki bütünleşmeyi anlamak bakımından çok elverişlidir. İzmir'den başlayan hat önce Küçük Menderes sonra Büyük Menderes vadilerinin içine girecek şekilde ikiye ayrılmış ve bu vadilerin sonlarına kadar uzanmıştır. Bu vadilerin içinde de tekrar tarımsal ürünlerin toptancı merkezi olarak tek tek belirmiş yerleşmelere, kollar uzatmışlardır. Tire, Bayındır, Seferihisar, Çivril'de olduğu gibi,²⁰¹ Kasaba hattı da önce Manisa üzerinden Alaşehir'e sonra Bandırma'ya doğru kollar uzatılmıştır. Bu kollar hem sermayenin kolay biriktiği bir yatırım tarzını göstermekte hem de yol sisteminin eski örümcek ağı biçimindeki içe dönük biçiminin aksine tamamen dışa dönük ağaç dalları gibi bir biçim almış olduğunu ortaya koymaktadır. Bu dışa dönük ağaç biçimindeki yol sisteminde deve, katır ve kağrı arabalarıyla taşınanın en az iki katından fazlasını bölgenin en büyük şehri olan limanına indirmek ve aynı teknoloji seviyesine tekabül eden buharlı gemilere bindirmek mümkün oluyordu. Buna rağmen, demiryolu tek başına bütün ağaç dalları yapısına rağmen artık ürünün tamamen en etkili biçimde toplamayı başaramamıştır. Çok geri teknoloji ile üretilen kırsal yerleşmelerde üreticinin, malını kendisinin trene getirmesi imkânsızdı. At, katır hatta insan sırtında hiç değilse bu malın tren istasyonuna kadar inmesi gerekti. Ürünün üreticiden toplanması ve İzmir'e indirilmesinde bu devrede (1888'ler) yeni teknolojinin etkisini maksimize eden örgütlenme ortaya çıkmıştır. Bunlar örgütlenmiş deve kervanlarıdır. İzmirli bir müteşebbisin nakliye şirketi diyebileceğimiz bu örgüt, Aydın hattı direktörleri ile uzun süre çatışmalı bir rekabetten sonra demiryolu şirketinin bir tazminat ödemesi üzerine birbirleri ile anlaşmışlar ve deve kervanları ile demiryolları

²⁰¹ Mübeccel Kıray, *A.g.e.*, s. 25.

birbirlerini tamamlayan bir ulaşım sistemi kurmayı başarmışlardır. Hem üreticinin malını satın almakta hem de bunu tren istasyonlarına indirmekte ince kılcal yollar ve küçük toplama-indirme fonksiyonlarını yapmakta ayrıca da eski enerji şekli yeni bir örgütle, daha ileri teknolojiye tamamlayıcı olmuş ve ileri ulaşım teknolojisinin çok geri teknoloji üreten ürünlerinin taşınmasında etkinliğini arttırmıştır. Böylece, demiryolu, deve ulaşımı ile bütünleşerek, 19. yüzyılın ikinci yarısında bölgenin dışarıya dönüklüğünü ve dışa bağımlılığını maksimize eden temel olmaktadır.²⁰²

Issawi'nin belirttiğine göre, 1888 itibariyle mevcut tesisler şu şekildedir: 1- Aydın Demiryolu'ndan kışla tesislerine kadar uzanan 4 kilometre uzunluğunda ve denizin en yüksek seviyesinden 1,5 metre yükseklikte büyük bir yük iskelesi. 2- İskelenin yaklaşık 1.200 metresini içeren bir rıhtım. Bu rıhtımın toplam alanı 20 hektar, derinliği iskele boyunca 6,5 metre ve en derin yerinde 10 ile 12 metre arasındadır. 3-Yaklaşık 12 hektar alana sahip olacak inşaat halinde bir rıhtım. Rıhtımın girişi kuzeydoğu köşesinde olup rıhtıma giren yolun sağında kırmızı, solunda yeşil bir ışık olacak şekilde yeri belirlenmiştir. Gümrük ve diğer depolar büyük miktarda mal saklayabilecek kapasitededir. Mallar gemilerde yer alan vinçler ve makineler aracılığıyla mavnaya ve düz karinalı gemilere boşaltılmaktadır. Yükleme işlemi de aynı şekilde yapılmaktadır. Gemiler kendilerine ayrılan yerlerde kıyıya kıç tarafları

²⁰² Mübeccel Kıray, *A.g.e.*, s. 26-27. Ulaşım bakımından, Osmanlı dünyası genel olarak iki parçaya ayrılmıştı: Avrupa eyaletlerinin tekerlekli taşıtlar dünyası ile Anadolu ve Arap eyaletlerinin tekerleksiz taşıtlar dünyası. Bu bölünme, bir ikinci bölünmeyle az çok çakışmaktaydı: Balkanlar 'daki ulaşım güzergâhlarına atlar hâkimdi, oysa Arap ve Anadolu topraklarında ağırlık daha çok develerdediydi. Donald Quataert, "Osmanlı Ekonomisi: Nüfus, Ulaşım, Ticaret, Tarım ve İmalatçılık", *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (çev. Ayşe Berktaş), İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 183-184. Ayrıntı için bkz. Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 180-189.

denk gelecek ve birbirlerine 10 metre uzaklıkta olacak şekilde demir atmaktadır. İskeleler tüm gece boyunca gaz lambaları ile aydınlatılmaktadır. Tren rayları gün boyunca tramvaylar tarafından kullanılmakta ve tüm iskeleden Aydın Demiryolu'nun ana istasyonuna bağlanacak şekilde uzanmaktadır.²⁰³ 19. yüzyılın son çeyreğinde İzmir, tartışılmaz olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük ihracat limanıydı; ithalatta da hemen İstanbul'un arkasından geliyordu.²⁰⁴

İki kent, sınaî faaliyetlerin sıralamasında da benzerlik gösteriyordu. Bu açıdan İzmir'in görece konumu ve özellikle İzmir ve İstanbul'daki sınaî işletmelerin sayısı, Batı Anadolu'nun ekonomik bütünleşmesinin ne dereceye kadar ticaretten kaynaklandığını ve onunla sınırlı kaldığını ortaya

²⁰³ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980, s. 169.

²⁰⁴ Bkz. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London, 1980, s. 82. İzmir, Türk sularında yer alan ilk buharlı gemiler aracılığıyla Siroz veya İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlanıyordu. 1840'larda İzmir yine buharlı gemiler aracılığıyla ayrıca Levant sahilleri ve Mısır ile de bağlanmış oluyordu. Buharlı gemiler hız ve düzenlilik sağlanması açısından yardımcı olsalar da bu gemilerin varlığı yıllar boyunca limandaki toplam tonajı pek fazla arttırmamıştır. 1830-32 arasında ortalama yıllık tonaj 100.000 tona yakinken 1836-37'de 89.000 tondur. 1838'de Avusturya ve Fransız buharlı gemilerinin düzenli seferleri sayesinde bu değer 115.000 tona yükselmiş ve 1840'da 108.000 civarında kalmıştır 1860'da şu gemiler düzenli olarak belirtilen sıklıklarla limana uğruyordu: Haftada üç gün Messageries ve Austrian Lloyd, her on beş günde dört ile altı civarında Rus gemileri ve Cie Hellene. Bu dönemde ayrıca bazı İngiliz ve Yunan gemileri ile bir Belçika ve Fransız gemisi de düzensiz olsa da limana gelmekteydi. Fransız konsolosluğu tarafından 1862'de yazılan bir raporda Mess A.g.e.ries sayesinde yolcuların düzenli ve konforlu bir yolculuk yapmasına olanak sağlarken, mal taşımacılığında sunduğu hizmetler açısından Austrian Lloyd'dan daha az imkana sahip olduğu belirtiliyordu. Ayrıca bu geminin mal taşıma hizmetleri çok yüksek olduğundan Avusturya gemileri bu alanda daha çok kullanılıyordu. Rus gemileri de taşımacılıkta iyi olmakla birlikte limana çok düzensiz uğradıklarından mal ve hizmet taşımacılığında pek ilgi çekmemiş, bunun da sonucunda büyük miktarda devlet desteği olmadan ayakta kalamamışlardır. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 170.

koymaktadır. 1913 ve 1915 sanayi istatistiklerinde sayılan 282 işletmeden 155'i İstanbul'da 62'si İzmir'dedir.²⁰⁵ 19. yüzyılda, İzmir ana ihracat limanı olma konumunu sürdürmekle birlikte I. Dünya Savaşını takip eden ilk on yılda İstanbul bu ili yakalamıştır. Öte yandan ithalat açısından İstanbul'un oldukça gerisinde yer almıştır. İzmir'in ticareti Amerikan Bağımsızlık Savaşı ve Napolyon Savaşları döneminde ani bir düşüş sergilemekle birlikte bu savaşların sona ermesiyle süratle kendini toparlamıştır. Bu sürecin devamında 1817 yılında savaş öncesi dönemin ticaretini reel olmasa da nominal anlamda geçmeyi başarmıştır. Ancak kısa bir süre sonra Yunan Bağımsızlık Savaşı nedeniyle bir kez daha darbe almıştır: "Yunan Devriminin başlangıcından Rusya ile yapılan son savaşın bitimine kadar geçen son dokuz yılda, hem ithalat hem de ihracattaki artış oldukça önemsizdir. Barıştan bu yana özellikle İngiliz pamuk ürünleri ve ipliğindeki ithalat büyük bir artış göstermiştir". Türkiye ile Mısır arasındaki savaşlar da ticareti kötü yönde etkilemekteydi. Ancak 1840'lı yıllarda, özellikle 1838'deki Ticaret Sözleşmesinin ve İngiliz ihraç ürünlerinin fiyatlarındaki düşüşün de yardımıyla, ticarete düzenli bir büyüme başladı.

19. yüzyılın ortalarına doğru Türkiye'deki sanayileşme teşebbüslerine paralel olarak bir takım faaliyete geçildi. Bunlardan biri 1844'te yapımına girişilen ve 1847 sonlarında ilk mamullerini piyasaya sunan Kâğıt Fabrikası'dır.²⁰⁶ Duzoğlu, Hoca Karabet ve Hoca Mihran adlı üç Ermeni tarafından 15 sene müddetle alınan imtiyazdan sonra girişilen inşaat 1846 ortalarında bitmişti ve 1847 sonlarında, "gayet âlâ ve kalekalemgir, her

²⁰⁵ Gündüz Ökçün, *Osmanlı Sanayii: 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistikî*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1970, XVII.

²⁰⁶ Charles Issawi, *A.g.e.*, s. 108.

suretle kullanışlı” kâğıt imalatına başlanmıştı. Buna rağmen, fabrikanın 15 senelik müddetin sonunda 1863’te kapandığı anlaşılmaktadır. Bu olay, Türkiye’nin sanayileşme sürecinin bir kaderi idi. Zira İzmir’deki diğer fabrikalar da aynı akıbete uğramışlardı. O zamanki cari gümrük sistemine göre Türkiye’ye gelen yabancı mallardan sadece % 3 gümrük alınırken, yerli mamullerden alınan vergi % 24’ü buluyordu. Bu şartlarda filizlenmeye çalışan yerli sanayinin korunmasına imkân yoktu. Bu meyanda, yine aynı tarihlerde kurulmuş olmasının muhtemel 18 basma fabrikasından 16’sı daha 1851 yıllarında kapanmaya mecbur olmuşlardı. Kalan iki fabrika idarecilerinin hiç olmazsa % 24’lük verginin yarısının affedilmesi yolundaki istekleri de kabul edilmemişti. Diğer fabrikalardan ipek ve şal fabrikalarının da Avrupa mallarıyla rekabet edemediklerinden kapandıkları zikredilmektedir.²⁰⁷

İsimleri kaydedilenlerden, İzmir ve civarındaki sınaî kuruluşların çoğunun imtiyaz sahipleri ya da en büyük ortakları, Rumlar başta olmak üzere gayrimüslimlerdi. Örneğin, Batı Anadolu’daki 13 un fabrikasından üçü hariç hepsinin sahipleri gayrimüslimlerdi; kalan üçünden, biri Uşak, ikisi Manisa olmak üzere iç kesimde yer alıyordu. 1847’de açılan kâğıt fabrikası ve imtiyazı 1866’da Alman Şeker Fabrikası gibi 19. yüzyılın başlarında kurulan sınaî kuruluşların sahipleri de büyük ölçüde gayrimüslimlerden oluşuyordu.²⁰⁸

Issawi’nin verdiği rakamlara göre, 1830’lar ile 1880’ler arasında ithalat rakamları 7,5 katı kadar artmıştır. İthalat artışındaki bu değer yıllık % 4’lük bileşik büyüme hızına denktir. İhracat rakamları ise aynı dönemde 4 katı

²⁰⁷ Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir, 1974, s. 100. Baykara’nın eserinde yoğun bir bibliyografya listesi olmakla beraber, dipnot bulunmamaktadır. İncelemesindeki verileri hangi kaynaklara dayandırdığını takip edemiyoruz.

²⁰⁸ Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 17.

kadar artmış ve yine yıllık % 3'lük bileşik büyüme hızına ulaşmıştır. Aynı dönemde İngiliz ihracat fiyatları hemen hemen yarı yarıya düştüğünden ve ithalat fiyatları dörtte biri üzerinde bir düşüş sergilediğinden, ihracat ve ithalattaki reel anlamdaki artışlar sırasıyla 10 ve 5 katına ya da % 4,7 ve % 3,3'lük bileşik büyüme hızına karşılık gelmektedir. 1880'ler ve 1900'lerin başında ticarete meydana gelen azalmanın büyük bir kısmı Dünya genelinde fiyatlarda devam eden düşüş ile açıklanabilir. Öte yandan fiyatların yavaşça yükselmesi ve ticaret hacminin artması nedeniyle ticaret rakamları I. Dünya Savaşı öncesinde yeni bir tepe noktasına ulaşmıştır. Bu artışın nedenleri arasında 1860'larda inşa edilen ve İzmir'i iç bölgelere bağlayan demiryolları ile İzmir'den İstanbul'a büyük miktarda mal taşınmasını sağlayan Anadolu Demiryolu hattı gösterilebilir.²⁰⁹

İzmir'in temel tedarikçi ve alıcılarının paylarına bakıldığında ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır. Fransa, devrim öncesinde İzmir ile ticarete oldukça baskınken daha sonra bu rolünü kaybetmiş ve İngiltere ile Avusturya'nın arkasına düşerek bir daha eski konumunu kazanamamıştır. Yüzyılın ilk yarısında Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) İzmir ile aktif bir ticaret yürütmüştür. 1820'lerden 1850'lere kadar İzmir ile ticarete genellikle üçüncü sırada yer almış ve zaman zaman dördüncü sıraya düşmüştür. Ancak iç savaş sonrasında ABD'nin payı ani bir düşüş göstermiş ve bunun sonucunda da ticarete İtalya, Rusya, Almanya ve diğer ülkelerin ardına düşmüştür. ABD kahve, şeker ve pamuklu giysiler satıp, kurutulmuş meyve, afyon ve yün satın

²⁰⁹ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 108.

almıştır. Daha sonraki dönemde ise tütün alıcıları arasında önemli bir yer edinmiştir.²¹⁰

1871'e gelindiğinde Yunanlar ve Türkler tarafından gerçekleştirilen kıyı ticareti ile İngiltere'den kömür getirenler haricinde yelkenli gemilerin hemen hemen tamamının kullanımdan kalktığı görülmektedir. Fransız buharlılarının yıl boyu 105 seferine karşılık Austrian Lloyd gemileri 170 sefer yapıyordu. Üstelik Avusturya gemilerinin taşıma hacmi daha büyük olmanın yanında daha fazla beğeni de topluyorlardı. Bu yılda Alman veya Amerikan gemileri limana hiç uğramamıştır. Limana giren gemilerin nakliye hacmi 1860'larda 600.000 tonunun üzerindeyken, 1880'lerde 1.000.000'u aşmış bulunuyordu.²¹¹

Şevket Pamuk, 19. yüzyıl boyunca Anadolu'dan yapılan ihracatı ise belli başlı limanlarda Avrupalı gözlemcilerin tuttıkları kayıtlardan izlemek mümkündür diyerek Anadolu tarımının dünya pazarlarına yönelmesinde en kritik dönemin Kırım Savaşı ile onu izleyen yıllar olduğu anlaşıldığını tespit eder.²¹², 1850-52 ile 1864-66 yılları arasında Anadolu'nun belli başlı beş limanından yapılan ihracat cari fiyatlarla yüzde 160'ın, sabit fiyatlarla da yüzde 180'in üzerinde artış göstermiştir. Baykara, 1845'lere kadar geçen zaman içinde Avrupa sanayi mamullerinin Türkiye'ye hâkim olduğunu ve kurulmakta olan yerli sanayinin öldüğünü, bu konuda Kırım Savaşı'nın

²¹⁰ ak, s. 108.

²¹¹ Charles Issawi, *A.g.e.*, 170.

²¹² Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul, 2005, 39, Tablo 2.6: Anadolu'dan İhracat, 1819-1912: 5 Büyük Liman: İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun'dan (Yıllık Ortalamalar, İngiliz Sterlini Olarak) Krş. Baskıcı, 62-101.

meş'um bir rol oynadığını belirtir. O'na göre, bu savaş sayesinde Türkiye, Rus tehdit ve baskısından kurtuldu; buna karşılık, Türk pazarlarını Avrupa malları istila etti. Savaşın müttefik ordularının ihtiyaçlarını temin etmek için İzmir pazarlarında büyük bir alışveriş başladı ve İzmir pazarlarına büyük bir canlılık geldi. Bu yıllara kadar başa baş giden Türk dış ticaret dengesi, Kırım Savaşı'ndan sonraki yıllarda gittikçe ithalat lehine açık vermeye başladı. Baykara'ya göre, İzmir, XIX yüzyıl ortalarından itibaren artık Türkiye dış ticaretindeki büyük önemini kaybetmiştir. Hatta Trabzon limanı bile, bir ara, İran ticaretiyle beslendiği için ithalat ve ihracatta İzmir'i geçmiştir. İstanbul'un ithalattaki payı her geçen yıl daha da arttı. Öyle ki, İzmir limanı, artık 1852 yılında Türkiye ihracatında %14.75, ithalatta ise % 10.17'lik paylara sahiptir. Bu rakamlar, bir yüzyıl öncesine nazaran çok büyük bir düşüşü gösterir. Trabzon daha 1840'lardan itibaren İzmir'i geçmişti.²¹³ Pamuk'a göre, eldeki yetersiz ve eksik verilerden, bu sıçramanın esas olarak Batı Anadolu ve bir ölçüde de Anadolu'nun diğer kıyı bölgelerinden gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Batı Anadolu'dan yapılan ihracatta ilk büyük dalganın İzmir-Aydın Demiryolu'nun yapımının tamamlanmasından önce ortaya çıkmasının dikkati çekmekte olduğu; öte yandan, 1890'larda demiryolu Konya ve Ankara'ya ulaşana kadar, İç Anadolu Bölgesi'nden yapılan ihracatın çok sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır ki bu durum Pamuk'un deyimi ile fazla şaşırtıcı değildir. Bu tarihten sonra İç Anadolu'dan İstanbul ve Avrupa pazarlarına buğday ve arpa ihracatı hızla genişlemiştir. Doğu Anadolu'nun ise Birinci

²¹³ Tuncer Baykara, *A.g.e.*, s. 100.

Dünya Savaşı'na kadarki bu dönemde dünya pazarlarından kaynaklanan gelişmelerden oldukça uzak kaldığı görülmektedir.²¹⁴

İhracatta en hızlı genişleme yüzyıl ortasındaki 1840-1873 döneminde olmuş, daha sonraları birinci dalganın hızına ulaşamamıştır. Sınırlı bir ticaret hacmindeki ilk artışların her zaman hızlı ve kolay olacağı söylenebilir. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun çevreleşme sürecinin özgüllüğünü yakalayabilmek açısından, bu konu üzerinde daha ayrıntılı biçimde durmak gerekiyor. Örneğin, bir ilk adım olarak, Osmanlı ihraç ürünlerine olan dünya talebinin sonraki dönemlerde daha yavaş arttığı söylenebilir. Böyle bir yaklaşım ise, Osmanlı tarımsal üretiminin niçin dünya pazarlarında talebi daha hızlı artan mallara kaymadığı sorusuna yeterli bir yanıt getirememektedir.²¹⁵

Pamuk, incelemesini üç bölge tipi üzerinden yürütür. I. Tip Bölge, Makedonya, Trakya, Batı Anadolu, Doğu Karadeniz kıyısı ile Adana'yı içeriyor. Bu alanlar, daha önce değilse bile 19. yüzyılın erken dönemlerinde dünya pazarları için meta üretimine başlamışlardı. 1913'e gelindiğinde ise İmparatorluğun tarımı en ticarileşmiş, en ihracata yönelik bölgelerini oluşturuyorlardı. II. Tip Bölge, 1890'ların başında Anadolu Demiryolu'nun Alman sermayesi tarafından yapımına kadar uzak pazarlardan yalıtılmış durumda olan Orta Anadolu'yu kapsamaktadır. Bu bölgede, 1890 sonrasında İstanbul ve Avrupa pazarları için tahıl üretimi hızla genişlemiştir. III. Tip Bölge ise, dünya pazarlarının etki alanı dışında kalan Doğu ve Güneydoğu

²¹⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 38

²¹⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 39.

Anadolu'yu içine almaktadır. Pamuk, inceleme mekânımızla ilgili olarak şöyle yazar:²¹⁶

I. Tip Bölge: Batı Anadolu, Trakya ve Makedonya: Elverişli toprak, iklim koşulları ve ana limanlara yakınlık nedeniyle Batı Anadolu kıyıları, Trakya ve Makedonya'da tarım 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden önce diğer bölgelerden daha fazla pazara yönelmiş durumdaydı. Selanik ve İzmir, 18. yüzyılda önemli ihracat limanlarıydılar. 1838-1841 Ticaret Anlaşmalarının, tahıl ihracatına konulan kısıtlamalar dışında, Osmanlı Devleti'nin geçici, yıldan yıla kısıtlamalar koyma gücünü ortadan kaldırmasıyla, bu alanlar ve bunların iç bölgeleri ihracatın en hızlı genişlediği yöreler oldular. Bu süreç, dünya ekonomisinin 1848-1873 uzun dönemli genişlemesi boyunca kesilmeksizin sürdü. Kırım ve Amerikan İç Savaşı dönemlerinin bu genişlemedeki payı büyüktür. Bu dönem yalnızca tarımın ihracata yönelmesi açısından değil, aynı zamanda Avrupa mamul mallarının, özellikle tekstil ürünlerinin ithalatı ve yerli zanaatların gerilemesi açısından önemlidir. Bu bölgelerde en yakın limanlara ulaştırma maliyetleri, önemsiz olmakla birlikte, Doğu Anadolu'da görüldüğü gibi mutlak bir engel oluşturmamıştır. Avrupa sermayesi tarafından 1860'larda İzmir'in iç bölgelerinde 1870 başlarında Trakya ve Makedonya'da demiryollarının yapımı, ulaştırma maliyetlerini önemli oranda düşürdü. Ancak bu alanlarda ihracattaki ilk genişlemenin büyük bir bölümü demiryollarının tamamlanmasından önce gerçekleşmişti. Aynı alanlarda ihracatın ikinci genişleme dönemi ise, demiryolları daha iç bölgelere yayıldıktan sonra ve dünya ekonomisinin 1896-1913 genişleme dönemi sırasında ortaya çıkmıştır. Kuru üzüm, tütün, incir, pamuk, ham ipek ve zeytinyağı, bu alanların en önemli ihracat ürünleri oldular.

Pamuk, İzmir-Aydın Demiryolu'nun İngiliz sermayesi tarafından yapımı ve 1866'da yabancılara toprak mülkiyetine izin verilmesinden sonra, İngiliz uyrukluların, İzmir'in iç bölgelerinde önemli miktarda toprak satın almaya ve ihracata yönelik büyük çiftlikler işletmeye başladıklarına dikkat çeker. Kurmuş'a gönderme ile bir tahmine göre, kapitalist İngiliz çiftçiler 1868'e kadar İzmir bölgesindeki tüm işlenebilir toprakların üçte birini ve 1878'e kadar da büyük çoğunluğunu satın aldıklarını;²¹⁷ bu kapitalistlerin, çiftlikleri için önemli miktarda tarımsal makine ve araç ithal ettiklerini yazar. Ona göre, büyük miktarlarda sermaye yatırarak mevcut üretim biçimini dönüştürme girişimi, başlı başına önemli bir olaydır. Ancak İngilizlerin kapitalist çiftlik girişimindeki ve daha genel olarak Anadolu'ya İngiliz nüfusu yerleştirme girişimindeki kesin başarısızlıkların nedenleri de, aynı derecede önemlidir.

²¹⁶ *ak*, s. 111

²¹⁷ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 149. Tablo 8.

Pamuk şöyle devam eder:²¹⁸ “Toprağın görece bol ve emeğin görece kit olduğu Batı Anadolu'da kapitalist İngiliz çiftçileri, büyük işletmeleri için gereken ücretli emeği kolayca sağlayamadılar. Tam sömürgelerde, sömürge yönetimi, varolan yönetim biçimini parçalayarak ücretli emeği sağlamak için örneğin kişi başına nakdi vergi yoluna başvurabilir, zor kullanabilir ya da başka önlemler alabilirdi. Ancak 19. yüzyıl boyunca siyasi bağımsızlığını tümüyle kaybetmeyen Osmanlı devleti, mali tabanını oluşturan küçük köylülüğü korumuş ve İngiltere'nin baskısına karşın, küçük üreticileri topraklarından kopartmak için zor kullanmaya yanaşmamıştır.”

Osmanlı'da 1820 ile 1860 arasında yüz bin civarında yerel zanaatın çöktüğü hesaplanmıştır²¹⁹ ki bu çok ciddi boyutlarda olumsuz bir gelişmedir. Bu durum büyük ölçüde Wallerstein'in Modern Dünya Sistemi Teorisine oturmaktadır, ancak yakından bakılınca gerçekliğin daha karmaşık olduğu görülür. Bir kere, birçok işletme ortadan kalkmıştır kalkmasına ama bazıları başka alanlara işlerini kaydırabilmişlerdir.²²⁰ Osmanlı zanaatlarının yıkılması sürecinde kırsal kesimde Avrupalı kapitalistlerle rekabet eden özellikle kadın ve kısmen de çocuk emeğine dayanan bir proto-endüstrileşmenin ortaya çıktığını iddia etmektedir. Bu nokta önemlidir çünkü Anadolu'da zanaatlerin ve sanayinin yıkılması olgusu doğru olmakla beraber, bu durum esas olarak

²¹⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 112-114

²¹⁹ B konuda ayrıntılı bir inceleme için bkz. Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (Çev. Tansel Güney), İstanbul: İletişim Yayınları, 1999. Bu çalışmanın ön çalışması niteliğinde bir özeti için bkz. Donald Quataert, “Ottoman Handicrafts and Industry in The Age of Imperialism”, *Review*, 1988, c. XI, s. 2, s. 169-178.

²²⁰ Donald Quataert, “Ottoman Women, Households and Textile Manufacturing, 1880-1914”, *The Modern Middle East: A Reader* (içinde), 1993, (Der. Albert Hourani, Philip S. Khoury, Mary C. Wilsonet, University of California Press, Berkeley, 1993: 255-269.

daha çok loncaların etkin olduğu kentler için geçerlidir. Kaldı ki, Quataert'in dediği gibi, loncalara darbeyi özellikle 1826'da II. Mahmut döneminde Osmanlı Devleti'nin kendisinin vurduğu unutulmamalıdır. Loncaların dışında kalan kırsal kesimdeki ve hatta kentlerdeki çeşitli zanaat faaliyetleri için aynı yorumda bulunmak pek mümkün değildir.²²¹ Karaömerlioğlu'na göre, aslında son yıllarda yapılan çalışmalar 18. yüzyılın, örneğin, görece olarak son derece istikrarlı ve iktisadi gelişmenin yaşandığı bir yüzyıl olduğunu göstermektedir.²²² Tarımda olsun, zanaatlerde olsun önemli gelişmeler yaşandığı gözlemlenmektedir. Keza devlet maliyesi açısından da özellikle 1720'den 1760'a kadar durumun pek de kötü olduğu söylenemez.²²³ Dünya Sistemi Teorisinin bir iddiası da Avrupa sermayesinin çevre ülkelerde yayılmasının en önemli sonuçlarından birisinin sadece bir kaç ürün eksenli bir monokültür tarımın ortaya çıkmasıdır ki böylece çevre merkeze daha da bağımlı hale getirilmektedir. Ancak Osmanlı söz konusu olduğunda böylesi bir gelişmeden söz etmek de pek mümkün değildir. Amerikan İç Savaşı dolayısıyla İngilizlerin Osmanlı pamuğuna talebi devasa boyutlarda arttığı halde Osmanlı'da monokültürün oluşmadığı söylenebilir.²²⁴

İzmir çevresinde sınaî kuruluş olarak tanımlanan işletmelerin büyük bir çoğunluğu gıda üretimi ve işleminde yoğunlaşmıştı ve üretim birincil olarak

²²¹ Donald Quataert, "The A.g.e. Reforms, 1812-1914", *An Economic and Social History of The Otoman Empire, 1300-1914* (içinde), 1994, (Der. Halil İncılık, D. Quataert, Cambridge University Press, Cambridge, 764, (ss. 761-932).

²²² M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s. 94-95.

²²³ Şevket Pamuk, "Institutions and Economic Performance in The Ottoman Empire, 1500-1800, 2002'den aktaran M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s.95.

²²⁴ Huricihan İnan, "Osmanlı tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", *Toplum ve Bilim*, Sayı 23, 1983, s. 27.

yerel pazara yöneliktir.²²⁵ Bu türlü kanıtların ışığında da Batı Anadolu ekonomisinin 19. yüzyılın sonuna doğru ihracat ve iç pazar sektörleri olmak üzere ikiye bölündüğünü söylemek aşırı kaçmayacaktır. İhracat sektörüne nakliyeden önce pek az işlenmeyi gerektiren bir grup meta egemendi; buna karşılık, iç pazar sektöründe yer alan sınaî kuruluşlar temelde tüketim mallarına yönelik üretim yapıyordu. 1840-1860 yılları arasında İzmir'in ihracatında kök boya birinci önemde yer tutarken, bu tarihlerden sonra adı geçen ürün Avrupa'da sentetik boyaların gelişmesi üzerine hızla önemini kaybetti ²²⁶ Afyonun da önemli bir ihraç ürünü olmaya başlaması bu yıllarda olmuş daha sonra da önemini korumuştur. Palamut tüm yüzyıl boyunca ilk dört ihracat maddesi içinde yer almış, bu mallar arasında arpa ve pamukta her zaman önemli bir paya sahip olmuştu. Yüzyılın sonuna doğru ise ihracatta üzüm, incir ve halı ilk sıraları tutmaya başlamıştı. 1860'larda dış ticaretin yarısından fazlası İngiltere'nin denetimindeydi. İngiltere'yi izleyen iki ülke Fransa ve Avusturya genellikle ortalama % 30'lar düzeyinde bir paya sahiptiler.²²⁷

²²⁵ Örneğin, 1915 sanayi sayımında İzmir'de adı geçen dokuz un fabrikası, bu temel gıda maddesinde kentin kendine yetmesini sağlarken, İstanbul gereksiniminin yarıya yakını ithal etmek zorunda kalıyordu Gündüz Ökçün (Der.), *Osmanlı Sanayi: 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistikî*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, 1970: 45.

²²⁶ İlhan Tekeli, "Ege Bölgesi'nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Ege Mimarlık*, III/4, İzmir, 1992, s. 80. 1850'li yıllarda İzmir'in ihraç malları arasında Aydın'ın dana derisi önemli bir yer tutuyordu. Orhan Koloğlu, "İlk İzmirli Gazeteciden İzmir Haberleri", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri*, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Yayınları, 1993: 147.

²²⁷ Bkz., İncelememizde, Tablo 14: İzmir'den Yapılan İhracat, Tablo 15: İzmir'den Yapılan İhracat İçin Özet İstatistikler, Tablo 16: Ükelere Yapılan İhracat Değerleri Arasında Korelasyonlar, Tablo 17: İzmir'den Yapılan İthalat, Tablo 18: İzmir'den Yapılan İthalat İçin Özet İstatistikler, Tablo 19: Ükelere Yapılan İthalat Değerleri Arasında Korelasyonlar.

7. İhracat ve İthalat

Osmanlı imparatorluğu'nun 20. yüzyıl başında, temel ihraç mallarının hemen hemen tamamını üzüm, tütün, incir, ham ipek, tiftik, afyon, meşe palamudu, fındık, pamuk ve zeytinyağı tarım ürünleri oluşturur. İhraç edilen sınırlı sayıdaki mamüllerin başında halı gelmektedir. İthalatta ağırlığı mamul mallardan, özellikle pamuklu ve yünlü tekstil ürünleri oluşturmaktaydı. Yüzyılın başında ithalatta silah ve cephane, demiryolu malzemeleri ve çeşitli makineler de yer almaktaydı. Gıda maddeleri de ithalat kalemleri arasında önemli bir yer işgal ediyordu. Çay, şeker, kahve gibi yurttan üretilmeyen gıda ürünlerinin dışında buğday ve hububat da ithal ediliyordu.²²⁸

İzmir sözkonusu olduğunda, kök boya, kuru üzüm, incir, arpa, zeytinyağı, halı ve zımpara'da İngiltere; afyon, meyankökü ve yün de Amerika; pamukta İspanya; susamda Fransa; deride Avusturya-Macaristan en büyük alıcı konumundaydı. İncir, arpa ve halı da İngiltere, meyankökü ve yünde Amerika hemen hemen tek alıcı durumundaydı.²²⁹

²²⁸ Tefik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900-1960)*, Ankara: İmge Yayınları, 2003, s. 61.

²²⁹ Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1999, s. 95.

Tablo 7: 19. Yüzyılda İzmir İhracatının Yıllara Göre Dağılımı
(Seçilmiş Ürünler, % Olarak)

Ürün	Yıllar							
	1851	1857	1861	1881	1891	1900	1904	1911
Kökboya	22	12,05	18,94					
Kuru Meyve	18,77	22,85	16,64	36,89	27,24	27,48	36,69	39,8
Palamut	10,34	13,04	11,59	13,88	17,77	10,27	9,92	7,55
Afyon	8,09	10,62	21,34	14,3	4,2	6,8	7,27	8,78
Yün	6,55	11,17	2,73					
Sünger	6,11			3,54				
Pamuk	6		11,03	4,95	5,21	7,91	5,59	6,89
Hububat		9,36						
İpek		4,7						
Zeytinyağı				3,55				
Arpa					6,19	20,09	13,33	9,88
Halı					5,51	7,05	5,45	15,11
Tütün						4,05	4,34	

Kaynak: Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir, 1974, s. 102-103'teki verilerden yararlanılarak oluşturulmuştur.

İssawi'nin rakamlarına göre: İhracat kalemleri arasında ilk sırayı kuru üzüm almakta ve bu ürünü pamuk yakından takip etmektedir. Diğer önemli ürünler ise zeytinyağı, meşe palamudu, incir, yün ve kökboyasıdır. 1776'da İzmir hakkındaki bir Avusturya raporunda yer alan ürünler muhtemelen önemlilik sırasına göre ham pamuk, pamuk ipliği, kökboyası, meşe palamudu, pamuklu giysiler, Bursa ipeği, mahmude otu, tütün yaprağı, halı, şap, moka kahve (İskenderiye'den), baskılı Hint elbiseleri vb. şeklindedir. Bu iki belge arasında meydana gelen temel değişiklikler pamuk ipliği ve pamuklu elbiselerdeki düşüş, kahvenin ortadan kalkması ve Bursa ipeğinin önemini kaybetmesidir. 1876 yılında ise temel ürünler meşe palamudu, pamuk, meyve, afyon, buğday ve arpa, sünger ve halıdır. Burada önem kazanan yeni ürünler afyon, tahıllar ve sünger olup, halının önem kazanması dikkat çekicidir. Benzer şekilde şaptaki düşüş ve bu ürün yerine alizarinin (kökboyası) geçmesi de önemlidir. Bu sıralama 1910 yılında ise kuru üzüm (1.045.000 £), halı (735.000 £), incir, meşe palamudu, afyon, pamuk, arpa ve tütün şeklindedir. Dolayısıyla giderek önemi artan halı dışında, I. Dünya

Savaşı öncesindeki 150 yıllık dönemde İzmir'in ihraç mallarında temel bir değişiklik olmadığı söylenebilir.²³⁰

İthal mallara bakıldığında 1784'de toplam ithalatın yarısını yünlü ürünlerin oluşturduğu, bu ürünlerin ardından da kahve ve şekerin büyük paya sahip olduğu söylenebilir. 1830'ların sonuna doğru pamuklu elbiseler ithalatta açık arayla önde yer almakta, bunu da kahve, şeker, yünlü ürünler, ipek ve hırdavat takip etmektedir. 1876 yılında sıralama pamuklu elbiseler, ipek,

²³⁰ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 108. Bkz. incelememizde Tablo 8: İhraç Ürünleri (1869-1908). Tablo 11: İthal Ürünleri (1869-1908). Krş. Roger Owen, *The Middle East in The World Economy (1800-1915)*, London, New York: I. B. & Tauris Co Ltd Publishers, 2002, s. 111. İzmir'den 1863-1879 yılları arasında ihraç edilen tarımsal ürünlerin sterlin üzerinden değerini gösteren tablo 14.

Baykara, 19. Yüzyılda, İzmir İhracatının devletlere göre dağılımı ile ilgili şu bilgileri vermektedir: 1841: İngiltere % 41; Fransa % 27; bunları Avusturya takip eder; 1851: İngiltere % 48, Avusturya % 21, Fransa %12; 1866: İngiltere % 57, Fransa % 14, Avusturya % 11; 1872-1881: * İngiltere % 37.67, Fransa % 10.93, bunları Avusturya ve ABD takip eder; 1903: İngiltere 56.37, Fransa % 7.35, Avusturya-Macaristan % 9.19, Almanya % 6.84, ABD 6.55, Hollanda % 5.55, İtalya % 2.87, Rusya % 2.42.

İhraç edilen ürünler cinsine ve ülkelere göre şöyle dağılmaktadır: ** XIX. Yüzyıl ortalarında İngiltere'ye en çok: zahire, zeytin, yün, afyon, palamut, kuruyemiş; Fransa'ya: zahire, ipek, hurda, bakır, susam, tiftik; ABD'ne: kuru meyve. 1851 ihracatına göre, Kökboyanın % 96'sı İngiltere'ye; kuru meyveler İngiltere, Avusturya; ABD ve Rusya'ya, Palamutun % 80'i ABD'ne, Süngerin % 70 kadarı İngiltere'ye, Pamuk ise Avusturya ve Fransa'ya gönderiliyordu. Tuncer Baykara, *A.g.e.*, s. 104.

*Baykara, 1872-1781 yıllarına dair, İzmir ithalatının devletlere göre dağılımı ile ilgili şu bilgileri vermektedir: İngiltere %44.69, Fransa % 15.91, Avusturya % 9. Baykara'ya göre, bu oranlar biraz değişse de herhalde XIX yüzyılın sonları ile XX. Yüzyıl başlarında da durum böyle olmuştur. s. 106.

**Baykara, 1855 yılına dair, İzmir'den ihraç edilen ürünlerin cinsine ve ülkelere göre dağılımı ile ilgili şu bilgileri vermektedir: İngiltere'den manifatura eşyası, kömür, iplik, demir ve çeşitli bakkaliye eşyası; Fransa'dan kahve, çuka, saat, manifatura eşyası vb; ABD'den rom, kahve, şeker, tütün, tulu balık, un; Avusturya ve Almanya'dan çeşitli dokumalar. s. 106.

metal ve kereste, pamuk ipliği, petrol ve şeker şeklindedir. 1910 yılında temel ürünler yine pamuklu elbiseler (857.000 £), ardından şeker, pamuk ipliği, yünlü ürünler, kahve, deri ve petrol şeklindedir. Bununla birlikte sadece bazı ürünler İzmir bölgesinde meydana gelen gelişmeyi yansıtmaktadır. Bu ürünler makine ve alet-edevat (100.000 £), demir eşya (136.000 £), kömür (53.000 £) ve bakır ile kalaydır (28.000 £).²³¹ İzmir söz konusu olduğunda, bununla ilgili veriler şöyledir:²³²

²³¹ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 108. Bkz., incelememizde Tablo 11: İthal Ürünleri (1869-1908).

²³² Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 116.

Tablo 8: İhraç Ürünleri

Yıl	Üzüm (£)	İncir (£)	Palamut (£)	Halı (£)	Arpa (£)	Afyon (£)	Pamuk (£)	Sünger (£)	Diğer (£)	Toplam (£)
1869	298.320*	?	560.000	138.000	276.870*	675.800	461.320	104.280	2.025.760	4.540.350
1870	412.000*	?	326.400	70.530	264.100*	571.040	431.750	90.210	1.454.420	3.620.450
1871	760.000*	?	277.160	68.200	115.000*	784.500	216.800	61.000	1.760.620	4.043.280
1872	1.115.000*	?	232.800	84.000	72.510*	837.500	770.000	42.100	1.712.890	4.866.800
1873	1.328.000*	?	426.000	104.080	120.000*	566.400	81.000	163.110	1.710.410	4.499.000
1874	100.800*	?	620.000	120.000	82.800*	513.400	631.730	115.200	1.756.070	3.940.000
1875	597.000*	?	764.140	292.500	31.400*	552.500	520.000	165.400	973.060	3.896.000
1876	612.000*	?	879.230	196.103	206.000*	309.450	655.751	204.433	1.567.033	4.630.000
1877	526.334	193.186	646.075	122.282	486.523*	635.180	423.747	207.836	1.446.428	4.687.591
1878	333.290	166.516	717.763	117.620	101.013*	383.400	278.326	293.583	1.151.433	3.542.944
1879	1.008.268	301.252	957.133	127.596	96.688*	551.326	111.408	216.404	1.036.624	4.406.699
1880	953.727	338.438	573.172	147.984	12.328*	472.067	116.169	281.263	957.331	3.852.479
1881	999.156	386.176	528.334	102.360	75.639*	544.200	188.477	134.921	844.376	3.803.639
1882	987.900	280.000	526.500	118.350	488.247	221.200	185.335	113.174	921.156	3.841.862
1883	1.104.574	640.000	548.000	120.465	732.350	340.920	193.578	105.844	925.025	4.710.756
1884	1.090.702	765.000	699.500	148.544	235.495	208.700	465.650	105.846	1.100.946	4.820.383
1885	1.282.137	350.000	537.000	128.040	185.693	358.864	372.826	100.000	1.000.780	4.315.340
1886	1.540.340	337.150	524.272	142.800	158.850	395.502	232.807	107.480	892.335	4.331.536
1887	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1888	1.237.634	300.605	618.751	159.060	87.813	242.240	210.776	83.138	927.066	3.867.083
1889	1.137.716	412.355	801.529	181.560	450.864	185.760	306.195	114.864	945.132	4.535.975
1890	859.013	379.996	676.997	208.944	371.350	159.528	197.734	95.530	759.057	3.708.149
1891	712.794	341.012	718.680	204.860	679.275	154.624	196.902	100.130	818.905	3.927.182
1892	785.388	376.556	670.000	220.000	500.000	209.408	192.593	86.558	607.009	3.647.512
1893	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1894	648.935	676.589	530.745	192.600	504.063	286.350	180.640	95.627	1.208.290	4.323.839
1895	?	?	?	?	?	?	?	?	4.334.097	4.334.097
1896	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1897	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1898	820.729	178.577	453.900	336.500	347.640	277.144	45.070	33.825	801.144	3.294.529
1899	1.048.406	380.237	441.131	301.050	340.512	332.662	133.134	36.627	769.022	3.782.781
1900	698.521	447.833	427.473	294.973	839.716	285.568	330.903	47.411	785.007	4.157.405
1901	925.081	457.264	379.825	284.157	696.593	300.478	215.003	51.884	1.103.085	4.413.370
1902	1.148.129	389.907	443.072	293.597	540.897	301.035	217.420	61.813	879.363	4.275.233
1903	1.323.538	700.472	353.104	361.653	579.532	206.906	235.565	42.688	1.030.473	4.833.931
1904	1.265.219	524.094	471.402	281.203	603.520	346.530	264.388	26.214	971.963	4.754.533
1905	1.823.445	626.487	531.264	331.892	619.708	225.686	186.508	18.902	1.140.270	5.504.162
1906	1.424.563	753.896	460.115	332.574	684.522	277.864	331.708	37.306	1.300.640	5.603.188
1907	1.263.693	764.291	353.547	276.283	312.123	111.194	231.513	38.442	1.339.020	4.690.106
1908	1.348.051	588.672	376.805	313.115	308.212	72.769	265.902	37.124	1.142.333	4.452.983

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 116.

* işaretli yıllarda Üzüm+İncir; Arpa+Buğday değerleri birlikte verilmiştir.

Tablo 9: Çeşitli Ürünlerin İhracat Değerlerine İlişkin Özet İstatistikler

Dönem: 1869-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (£)	Maksimum (£)	Ortalama (£)	Standart Sapma (£)
Üzüm	35	100.800	1.823.445	957.726	378.132
İncir	27	166.516	765.000	446.539	181.954
Palamut	35	232.800	957.133	544.338	167.353
Halı	35	68.200	361.653	197.814	89.513
Arpa	35	12.328	839.716	348.796	236.568
Afyon	35	72.769	837.500	368.506	189.932
Pamuk	35	45.070	770.000	287.961	166.828
Sünger	35	18.902	293.583	103.433	69.375
Diğer	36	607.009	4.334.097	1.224.960	633.130
Toplam	36	3.294.529	5.603.188	4.290.421	520.013

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir, 1985., s. 116 ' da ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Tablo incelendiğinde ilgili dönemde ihracatın 3.294.529 £ ile 5.603.188 £ arasında değer aldığı görülmektedir. Bu dönemde İzmir'in yıllık ortalama ihracatınınınsa 4.290.421 £ olduğu söylenebilir. Diğer kategorisindeki ihraç ürünleri göz ardı edilirse, ihracat açısından en yüksek ortalamaya sahip ürününün üzüm olduğu görülmektedir. Bu ürünü sırasıyla palamut, incir, afyon, arpa, pamuk, halı ve sünger takip etmektedir.

İhraç ürünlerinin toplam ihracat içindeki yüzdeleri her bir yıl için hesaplanmıştır. Bu verilerden elde edilen özet istatistikler ise aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

Tablo 10: Ürünlerin Toplam İhracat İçindeki Paylarına İlişkin Özet İstatistikler

Dönem: 1869-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (%)	Maksimum (%)	Ortalama (%)	Standart Sapma (%)
Üzüm	35	2,56	35,56	22,11	7,72
İncir	27	4,12	16,30	10,17	3,30
Palamut	35	4,78	21,72	12,92	4,33
Halı	35	1,69	10,21	4,63	2,11
Arpa	35	0,32	20,20	8,04	5,32
Afyon	35	1,63	19,40	8,73	4,53
Pamuk	35	1,37	16,03	6,69	3,76
Sünger	35	0,34	8,29	2,49	1,79
Diğer	36	16,64	100,00	28,58	14,44

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 116 'da ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Bu tablodan görüleceği üzere üzümün toplam ihracat içindeki payı ortalama olarak %22,11'dir. Ardından gelen palamut ve incir için bu paylar sırasıyla %12,92 ve %10,17 olup, bu üç ürün toplam ihracatın ortalama olarak %45,2'sini oluşturmaktadır.

Tablo 11: İthal Ürünleri

Yıl	Pamuklu (£)	P. İplik (£)	Yünlü (£)	Kereste (£)	Ma. Eşya (£)	Şeker (£)	Kahve (£)	İpekli (£)	Diğer (£)	Toplam (£)
1869	1.343.000	288.600	249.640	75.000*	184.320*	42.620	120.000*	240.000	1.043.600	3.586.780
1870	1.183.000	166.250	281.630	81.000*	137.020*	47.370	101.200*	176.000	833.870	3.007.340
1871	1.316.000	200.280	314.250	114.000*	145.170*	170.460	165.420*	196.000	1.138.460	3.760.040
1872	1.256.000	165.480	324.800	129.000*	135.290*	150.615	167.520*	166.000	965.895	3.460.600
1873	1.544.336	162.554	632.000	164.000*	211.200*	164.280	246.645*	172.400	1.220.965	4.518.380
1874	1.865.800	94.456	732.200	187.000*	205.500*	98.600	255.780*	210.000	1.340.664	4.990.000
1875	1.115.800	52.760	520.000	327.040*	232.200*	65.560	204.350*	117.000	848.690	3.483.400
1876	146.800	151.300	601.000	287.000*	55.200*	108.400	165.000*	62.100	1.283.200	2.860.000
1877	380.810	314.880	183.416	291.430*	155.462*	122.233	196.280*	116.008	1.321.901	3.082.420
1878	1.348.608*	340.040	184.532	100.379*	186.433*	153.592	231.389*	92.080	1.502.854	4.139.907
1879	1.535.950*	407.756	162.596	166.402*	208.519*	161.438	325.550*	165.876	1.621.522	4.755.609
1880	966.164*	295.362	125.660	145.458*	215.329*	84.708	261.719*	107.940	1.778.071	3.980.411
1881	1.230.056*	323.046	386.068	132.182*	248.031*	105.853	360.644*	83.496	1.786.758	4.656.134
1882	468.750*	188.100	265.920	180.000*	224.745*	103.400	197.802*	78.360	1.508.844	3.215.921
1883	431.613*	168.600	252.000	190.354*	257.720*	106.950	198.861*	73.840	1.553.126	3.233.064
1884	405.383*	16.500	249.510	180.998*	231.863*	74.000	197.045*	63.400	1.509.892	2.928.591
1885	329.900*	154.800	220.800	166.576*	221.890*	72.900	140.738*	56.130	1.329.213	2.692.947
1886	464.000*	165.000	238.000	167.275*	194.618*	100.000	180.000*	38.000	1.159.843	2.706.736
1887	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1888	?	?	?	?	?	?	?	?	2.710.455	2.710.455
1889	29.104	103.992	232.604	298.488	180.146*	145.655	176.077*	27.200	2.042.873	3.236.139
1890	35.040	85.836	245.024	354.996	168.224*	258.349	149.562*	15.920	1.717.608	3.030.559
1891	33.808	81.924	250.584	356.544	158.032*	248.973	62.352*	19.240	1.774.394	2.985.851
1892	28.480	103.481	222.300	355.144	154.180*	305.792	164.576*	18.280	1.658.239	3.010.472
1893	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1894	32.640	206.640	173.420	221.472	167.120*	?	206.640	?	2.150.331	3.158.263
1895	?	?	?	?	?	?	?	?	2.280.727	2.280.727
1896	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1897	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1898	?	?	?	?	?	?	?	?	2.677.948	2.677.948
1899	?	?	?	?	?	?	?	?	2.562.885	2.562.885
1900	491.286	122.267	39.330	84.499	78.513	149.171	118.466	49.691	1.236.013	2.369.236
1901	720.534	212.091	44.253	72.779	112.951	188.847	114.878	53.139	1.329.832	2.849.304
1902	594.832	222.343	36.111	77.594	115.707	189.826	121.085	52.273	1.395.002	2.804.773
1903	644.783	200.865	41.525	84.909	117.386	172.669	120.348	66.823	1.353.056	2.802.364
1904	779.873	214.395	43.167	103.305	126.118	211.851	101.603	73.346	1.407.145	3.060.803
1905	853.705	243.902	49.821	122.183	131.008	192.703	138.561	70.691	1.411.944	3.214.518
1906	904.567	230.514	56.920	154.902	133.618	223.591	166.324	72.465	1.505.615	3.448.516
1907	763.725	171.823	55.451		90.796	216.265	112.398	68.053	1.704.410	3.182.921
1908	696.513	190.000	35.442		37.026	251.584	131.336	36.902	1.559.693	2.938.496

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 117.

* işaretli yıllarda pamuk + keten; kereste + demir ve çivi; kahve + piring; madeni eşya + cam mamüllerinin değerleri birlikte verilmiştir.

Bu verilere ait bazı özet istatistikler ise aşağıdadır:

Tablo 12: Çeşitli Ürünlerin İthalat Değerlerine İlişkin Özet İstatistikler

Dönem: 1869-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (£)	Maksimum (£)	Ortalama (£)	Standart Sapma (£)
Pamuklu	32	28.480	1.865.800	748.152	512.949
Pamuklu İplik	32	16.500	407.756	188.932	87.497
Yünlü	32	35.442	732.200	232.812	180.885
Kereste	30	72.779	356.544	179.064	91.393
Madeni Eşya	32	37.026	257.720	163.167	55.685
Şeker	31	42.620	305.792	151.234	67.013
Kahve	32	62.352	360.644	175.005	65.269
İpekli	31	15.920	240.000	91.569	60.573
Diğer	36	833.870	2.710.455	1.561.821	463.193
Toplam	36	2.280.727	4.990.000	3.260.625	662.253

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 117 ' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

İzmir'in incelenen dönemdeki ithalatı 2.280.727 £ ile 4.990.000 £ arasındadır. Ortalama yıllık ithalat 3.260.625 £'luk bir değere sahiptir. Diğer kategorisindeki ithal ürünleri göz ardı edilirse, en yüksek ortalamaya sahip ithalat ürününün pamuklu ürünler olduğu göze çarpmaktadır. Bu ürünün ardından sırasıyla yünlü ürünler, pamuklu iplik, kereste, kahve, madeni eşya, şeker ve ipekli ürünler gelmektedir.

Ürünlerin toplam ithalat içindeki yüzdeleri de her bir yıl için hesaplanmıştır. Bu verilere ait özet istatistikler şu şekildedir:

Tablo 13: Ürünlerin Toplam İthalat İçindeki Paylarına İlişkin Özet İstatistikler

Dönem: 1869-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (%)	Maksimum (%)	Ortalama (%)	Standart Sapma (%)
Pamuklu	32	0,90	39,34	21,16	12,16
Pamuklu İplik	32	0,56	10,22	6,02	2,19
Yünlü	32	1,21	21,01	6,74	4,76
Kereste	30	2,09	11,94	5,52	3,12
Madeni Eşya	32	1,26	8,24	4,89	1,61
Şeker	31	1,19	10,16	4,71	2,37
Kahve	32	2,09	7,75	5,15	1,27
İpekli	31	0,53	6,69	2,63	1,50
Diğer	36	24,36	100,00	50,35	20,75

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 117 ' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Ürünlerin ithalat içindeki payları incelendiğinde pamuklu ürünlerin payına ilişkin ortalama %21,16'dır. Bu ürünleri takip eden yünlü ürünler, pamuklu iplik, kereste ve kahvenin ortalamaları ise sırasıyla %6,74, %6,02, %5,52 ve %5,15'dir. Adı geçen bu beş ürünün toplam payı %44,59'dur.

Baykara, 1850'den sonra İzmir Dış ticareti ile ilgili olarak şu rakamları verir: 1880'lerde Osmanlı Devleti'nde, toplam dış ticaret hacminde %29,6 ile ikinci (birinci İstanbul: % 32,2); ihracatta ise %37,8 ile birincidir. Bu değerler, 1890 yılında ithalatta % 14; ihracatta ise % 32 olmuştur. 1904-1906 yılları ortalamalarına göre, İzmir'in, Türkiye'nin dış ticaretindeki yeri %19.12 olup, bu miktar ihracatta % 31.15; ithalatta ise % 11.95'dir.²³³

Mesela Bursa'dan farklı olarak Batı Anadolu'da bütünleşmenin temel eksenini ortaya çıkarabilmek için, örnek olarak ipek gibi bir metanın imalat aşamalarını ele alıp, binlerce küçük aile işletmesinin ve çeşitli tüccar gruplarının ve mali kuruluşların bu tek ana etkinlikte nasıl birleştiğini göstermemiz olanaksızdır. Batı Anadolu'da durum çok daha dağınıktı;

²³³ Tuncer Baykara, *A.g.e.*, s. 101.

uzmanlaşma alanları çok daha az belirginleşmişti. Bu topraklarda, gayrimüslim aracılar yalnız stratejik konumlarıyla değil, aynı zamanda ekonominin her iki sektörüne nüfuz eden çok yönlü etkinliklerinin sonucu olarak denetimi sağlayabilmişlerdi. Zamanla etkinliklerini ticaret ve finansmandan üretim ve madencilik alanlarına kadar genişletmişler, böylece konumlarını daha da pekiştirmişlerdi.²³⁴

Doğu Akdeniz Liman Kentleri editörlerinin konuya ilişkin saptaması ise şöyledir:²³⁵

Sonuçları her zaman düzgün olmasa da, 1820'lerden beri süren hızlı büyüme ürün kalıplarında, ticarileşme düzeyinde ve parasallaşmada bir dönüşüm anlamına geliyordu ve Osmanlı köylüsünün yaşamında büyük değişiklikler yaratmaya başlamış olan bu hızın, en coşkun dönemi sona ermekteydi. Ticaretin uğradığı gerilemeden başka, 1873'te Avusturya'da başlayan mali bunalımın da Osmanlı ekonomisi üzerinde doğrudan etkisi oldu; imparatorluğun bütçe açığını kapatan uluslararası fonlar kurdu. Gittikçe büyüyen bir bürokrasi, yeni askeri harcamalar ve merkezileşme, kısmen borçlanma yoluyla finanse edilmekteydi; 1870'lerde, birikmiş faizleri karşılamak için taze bir fon akışı gerekiyordu. Osmanlı hükümetinin iflası bir sürpriz olmasa da, reform karşıtı akımı doğruladı. 1873-74'te Anadolu'daki büyük kıtlığın da bu hoşnutsuzluğa katkısı oldu. Hoşnutsuzluktan yararlanan Sultan II. Abdülhamid anayasal hareketin kazanımlarından çoğunu tersine çevirdi. 1870'lerin sonuna gelindiğinde, reformcu bürokratlar iktidardan uzaklaştırılmış ve Saray egemen konuma geçmişti.

(...)

1870'lerde başlayan dönem, Rum ve Ermeni girişimciliğinin olgunlaşmasına da tanık oldu. Ticaret ve yabancı varlığındaki görece düşüş, yabancı sermayedarlarca o zamana değin alt konumlara itilmiş olan yerli halkın önünde yepyeni olanaklar yarattı. Bu liman kenti nüfuslarının istikrar kazandığı ve ekonomik açıdan gönençli bir nüfustan beklenebilecek siyasal ve kültürel etkinliklerin hız kazandığı bir dönemdi. Aynı zamanda, ekonomik etkinlik yalnızca ticari yönelimli olmaktan çıktı; imalat ve ithal ikamesi doğrultusunda yeni bir yön kazandı. Etkinlik merkezinin kırsal alandan çıkıp kentlere, özellikle de liman kentlerine kaydığı da söylenebilir.

Aynı geçiş dönemi, Düvel-i Muazzama'nın İmparatorlukla olan ilişkilerindeki bir değişikliğe de işaret etmekteydi. 1878 Berlin Antlaşması, Rusya'nın Ermeni azınlığın korunmasına yönelik haklarını tanıdığı gibi, İngiltere ve Fransa'nın da benzer duygularını dile getiriyordu. Artık İmparatorluğun bütünlüğü devletlerarası sistemin güvencesi altında değildi. Siyasa alanındaki bu değişime koşut olarak, emperyalist güçler Osmanlı halkını oluşturan etnik gruplar arasından müşteriler edinme yönündeki çabalarını hızlandırdılar. Doğrudan ya da dolaylı, açık ya da üstü kapalı olarak Rumlar, Ermeniler, Maruniler ve daha küçük ölçüde de olsa Yahudiler Düvel-i Muazzama'nın etkisi altına girdiler.

²³⁴ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, s. 18.

²³⁵ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 143-144.

19. yüzyılda Türkiye'nin dış ticareti beş önemli liman şehri aracılığı ile yürüyordu. İstanbul en büyük ithalat limanıydı. Trabzon, Rusya ve İran'a olan transit ticaretle uğraşıyor, Beyrut ise daha çok ihracata dönük bir görünüm arz ediyordu. Selanik ve İzmir hem ithalat hem de ihracat ile uğraşan gelişmiş dış ticaret merkezleriydi. Uygun bir limana sahip olması ve çok zengin bir hinterlandın tek çıkış özelliğini taşıması dolayısıyla İzmir, Türkiye'nin dış ticaretinde en önemli yeri almıştı. Fransa'nın Türkiye'nin dış ilişkilerinde önemli bir yer tuttuğu 18. yüzyıl boyunca Türkiye'nin Fransa'ya olan ihracatının ortalama % 33'ü İzmir'den yapılıyordu. 1750-1790 yılları arasında Fransa'dan yapılan ithalatın % 27'si İzmir yoluyla yapılmıştı. İngiltere'nin Türkiye üzerindeki ekonomik ve politik etkisinin artmasına paralel olarak Fransa'nın Türkiye'nin dış ilişkilerindeki rolü giderek azaldı. Fransız limanları ile İzmir arasındaki ekonomik ilişkiler zayıflamaya başladı ve örneğin 1834 yılında İzmir Limanı'na girip çıkan Fransız gemilerinin tonajı 13.408 iken 1838'de 10.334'e düştü.²³⁶

²³⁶ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 87-88. Krş. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 153: "İstanbul'da 1863-65 yılları arasında yelkenli gemiler ortalama 3.175.000 tonaja sahipti. Bu rakam 701.000 tonlu buharlı gemilerin; 760.000 tonlu Yunan yelkenli gemilerinin ve ardından gelen İtalyan, İngiliz, Osmanlı (421.000 ton) ve Avusturya gemilerinin rakamlarına göre oldukça yüksekti. Trabzon'da Türk gemileri 1833'de 13.000 tonun 10.000'i, 1835'de 26.000 tonun 17.000'i ve 1837'de 22.000 tonun 12.000'i ile kolaylıkla başı çekiyordu. Buharlı gemilerin gelişiminden sonra bile Türk gemilerinin bu bölgedeki payı önemini korumaya devam etti. Aynı durum Samsun için de geçerliydi. Tarsus'ta ise Fransızlar buharlı gemileri 1852'de devreye sokana kadar Türk gemileri baskın bir role sahipti. 1836 yılında 166 gemi toplam 13.000 ton tonaja sahipken bu gemilerden 95'i Arap veya Türk gemileriydi. Benzer şekilde 1851 yılında 298 geminin 29.000 tonluk tonajının 25.000'ini 273 gemi ile yine Arap ve Türk gemileri oluşturuyordu. Ancak Akdeniz ve Karadeniz'de Türk gemisi olarak tanımlanan pek çok geminin sahibi ve tayfalarının Yunan'lardan oluştuğu varsayılabilir. Ciddi bir gözlemci olan Sussnitzki, ancak 1914'e gelindiğinde "Yunanlar ticari gemicilikte baskın role sahiptir. Türkler yetenekli

İzmir söz konusu olduğunda ortaya çıkan tablo şöyledir: ²³⁷

Tablo 14: İzmir'den Yapılan İhracat

Yıl	İngiliz (£)	Fransız (£)	Avusturya (£)	Osmanlı (£)	Hollanda (£)	İtalya (£)	Rusya (£)	Amerika (£)	Diğer (£)	Toplam (£)
1868	1.871.270	759.190	802.360	289.150	46.820	41.560	194.680	86.320	540.920	4.632.270
1869	2.104.500	621.940	1.021.310	267.380	51.320	23.640	41.620	114.910	293.730	4.540.350
1870	1.243.800	396.090	857.310	198.980	36.350	27.230	456.180	86.350	318.160	3.620.450
1871	1.824.020	325.640	900.350	221.670	30.890	90.680	429.750	87.300	132.980	4.043.280
1872	2.174.716	484.381	1.021.917	510.664	96.284	167.373	113.925	64.670	232.870	4.866.800
1873	2.004.600	640.978	829.020	275.336	67.293	216.908	124.696	17.875	322.294	4.499.000
1874	1.916.310	460.262	524.122	399.345	48.468	260.811	191.145	41.494	98.043	3.940.000
1875	2.068.600	322.300	664.100	232.400	131.200	215.900	121.500	20.600	119.400	3.896.000
1876	2.080.646	526.580	674.805	456.800	169.130	378.422	200.359	29.560	113.698	4.630.000
1877	2.027.450	423.337	413.295	607.918	122.672	216.927	46.375	290.228	539.289	4.687.491
1878	1.513.908	382.242	358.419	480.402	74.895	192.981	83.259	204.082	252.756	3.542.944
1879	1.988.625	722.597	395.844	223.110	127.187	206.823	150.709	313.066	278.738	4.406.699
1880	1.340.185	725.993	279.622	188.522	165.238	152.343	275.512	460.080	264.984	3.852.479
1881	1.497.775	640.928	233.006	113.842	279.973	175.197	89.988	431.437	341.493	3.803.639
1882	1.778.632	622.056	393.894	85.962	191.256	165.567	90.900	367.447	146.148	3.841.862
1883	1.653.829	811.366	641.120	231.674	192.572	204.272	177.448	582.500	215.975	4.710.756
1884	2.128.034	673.828	545.244	56.646	159.526	247.818	158.365	502.582	348.340	4.820.383
1885	1.706.565	605.812	501.982	51.061	216.608	254.417	159.358	563.849	255.688	4.315.340
1886	1.499.038	588.109	536.683	119.627	482.299	225.370	136.211	536.235	207.964	4.331.536
1887	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1888	?	?	?	?	?	?	?	?	3.867.083	3.867.083
1889	2.092.475	360.739	608.653	43.930	401.282	153.557	167.318	446.197	261.824	4.535.975
1890	1.723.346	?	?	?	?	?	?	?	1.984.803	3.708.149
1891	1.895.436	?	?	?	?	?	?	?	2.031.746	3.927.182
1892	1.797.395	?	?	?	?	?	?	?	1.850.117	3.647.512
1893	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1894	1.991.549	391.407	549.359	90.000	222.714	207.686	180.101	187.667	503.356	4.323.839
1895	2.278.227	?	?	?	?	?	?	?	2.055.870	4.334.097
1896	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1897	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1898	?	?	?	?	?	?	?	?	3.294.529	3.294.529
1899	2.194.600	243.049	442.350	?	114.990	173.017	121.988	156.647	336.140	3.782.781
1900	1.700.000	131.800	198.140	?	123.000	56.500	70.000	73.800	1.804.165	4.157.405
1901	2.475.098	238.621	389.435	?	327.664	139.180	163.036	224.096	456.240	4.413.370

denizciler yetiştirebilseler bile Türkler, Araplar ve Arnavutlar açık denizlere açılmaktansa sadece yerel bölgede denizciliği tercih etmişlerdir." ifadesini kullanmıştır.

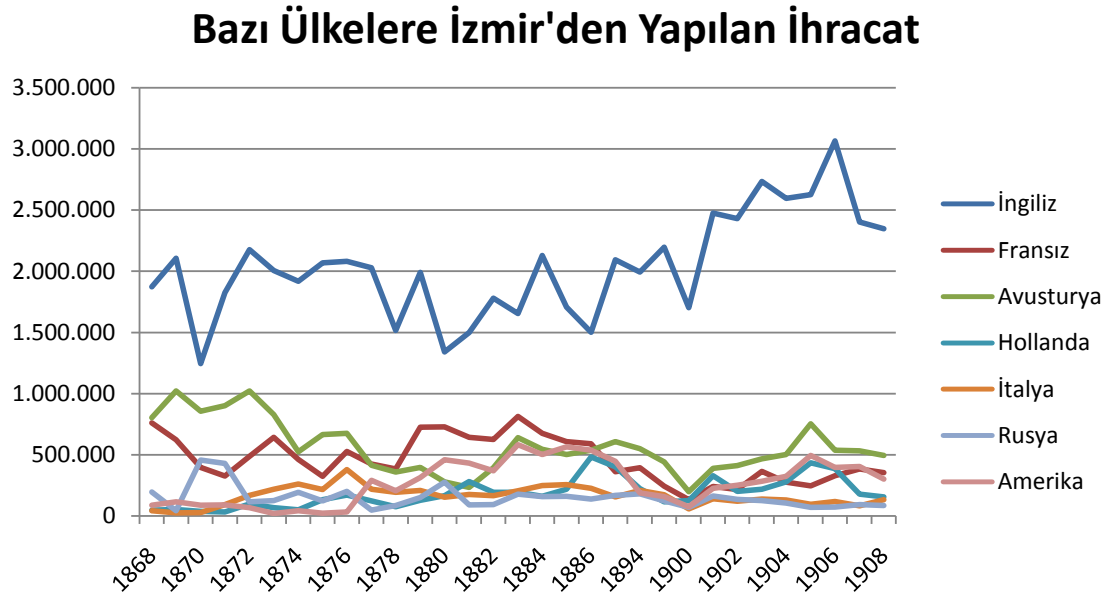
²³⁷ Krş. Tablo 26: İzmir Liman Trafığı (1863-1895), Tablo 27: İzmir Liman Trafığı İçin Özet İstatistikler (1863-1895), Tablo 28: İzmir Ticareti (cari pound sterlin) (1839-1912), Tablo 29: İzmir'in Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler (1839-1912).

1902	2.429.886	213.621	410.859	?	199.373	118.179	133.521	248.847	520.947	4.275.233
1903	2.733.886	363.116	467.100	?	217.314	136.518	125.631	283.113	507.253	4.833.931
1904	2.594.601	275.312	503.098	?	276.873	129.683	104.168	323.572	547.226	4.754.533
1905	2.625.164	244.381	754.322	?	434.168	95.167	69.321	493.562	788.077	5.504.162
1906	3.064.892	326.874	538.276	?	387.561	117.283	72.105	396.142	700.055	5.603.188
1907	2.401.640	383.091	533.044	?	176.398	81.398	91.309	402.644	620.583	4.690.107
1908	2.346.372	353.097	494.628	?	154.743	131.575	85.062	300.416	587.090	4.452.983

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 118.

Yukarıdaki veriler kullanılarak İngiltere, Fransa, Avusturya, Hollanda, İtalya, Rusya ve Amerika'ya yapılan ihracatın grafiği aşağıdaki gibi düzenlenmiştir.

Grafik 1: Bazı Ükelere İzmir'den Yapılan İhracat (1868-1908)



Grafikten görüleceği üzere İzmir'in ihracatının büyük kısmını İngiltere'ye yaptığı kısmı teşkil etmektedir. Diğer ülkelere yapılan ihracatlar birbirlerine yakın seyretilmektedir. Ayrıca İngiltere'ye yapılan ihracatta bir artış trendi gözlenmektedir. İhracat rakamları için bazı özet istatistikler aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 15: İzmir'den Yapılan İhracat İçin Özet İstatistikler

Dönem: 1868-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (£)	Maksimum (£)	Ortalama (£)	Standart Sapma (£)
İngiliz	35	1.243.800	3.064.892	2.021.916	404.406
Fransız	31	131.800	811.366	459.959	183.637
Avusturya	31	198.140	1.021.917	563.989	212.365
Osmanlı	21	43.930	607.918	244.972	163.122
Hollanda	31	30.890	482.299	184.712	120.597
İtalya	31	23.640	378.422	161.419	77.211
Rusya	31	41.620	456.180	149.211	93.741
Amerika	31	17.875	582.500	268.945	179.747
Diğer	37	98.043	3.867.083	749.745	896.039
Toplam	37	3.294.529	5.603.188	4.299.658	515.809

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 118' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, diğer kategorisi göz ardı edildiğinde, İzmir'in en büyük ihracatı 2.021.916 £ ortalama ile İngiltere'yedir. Bu ülkeyi Avusturya, Fransa, Amerika, Osmanlı, Hollanda, İtalya ve Rusya takip etmektedir.

Ülkelere yapılan ihracat değerleri arasındaki korelasyonlar hesaplandığında aşağıdaki tablo elde edilir:

Tablo 16: Ülkelere Yapılan İhracat Değerleri Arasındaki Korelasyonlar

	İngiliz	Fransız	Avusturya	Osmanlı	Hollanda	İtalya	Rusya	Amerika	Diğer
İngiliz	-	-0,477** (0,007)	0,081 (0,664)	0,223 (0,332)	0,341 (0,060)	-0,117 (0,529)	-0,442* (0,013)	0,015 (0,937)	0,050 (0,774)
Fransız	0,477** (0,007)	-	0,146 (0,432)	-0,221 (0,336)	-0,184 (0,323)	0,290 (0,113)	0,103 (0,580)	0,277 (0,131)	- (0,006)
Avusturya	0,081 (0,664)	0,146 (0,432)	-	0,192 (0,406)	-0,271 (0,140)	-0,201 (0,278)	0,300 (0,101)	-0,372* (0,040)	-0,326 (0,074)
Osmanlı	0,223 (0,332)	-0,221 (0,336)	0,192 (0,406)	-	-0,513* (0,017)	0,144 (0,533)	-0,195 (0,397)	-0,546* (0,011)	0,032 (0,891)
Hollanda	0,341 (0,060)	-0,184 (0,323)	-0,271 (0,140)	-0,513* (0,017)	-	0,090 (0,629)	-0,303 (0,098)	0,663** (0,000)	0,130 (0,485)
İtalya	-0,117 (0,529)	0,290 (0,113)	-0,201 (0,278)	0,144 (0,533)	0,090 (0,629)	-	-0,094 (0,616)	0,094 (0,615)	- (0,008)
Rusya	-0,442* (0,013)	0,103 (0,580)	0,300 (0,101)	-0,195 (0,397)	-0,303 (0,098)	-0,094 (0,616)	-	-0,198 (0,285)	-0,337 (0,064)
Amerika	0,015 (0,937)	0,277 (0,131)	-0,372* (0,040)	-0,546* (0,011)	0,663** (0,000)	0,094 (0,615)	-0,198 (0,285)	-	-0,021 (0,909)
Diğer	0,050 (0,774)	-0,486** (0,006)	-0,326 (0,074)	0,032 (0,891)	0,130 (0,485)	- (0,469** (0,008)	-0,337 (0,064)	-0,021 (0,909)	-

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985., s. 118 ' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Parantez içindeki değerler p değerleridir.

* %5 anlamlılık düzeyinde anlamlı ilişkiyi gösterir.

** %1 anlamlılık düzeyinde anlamlı ilişkiyi gösterir.

Korelasyonlar incelendiğinde İngiltere-Fransa, İngiltere-Rusya, Fransa-Diğer, Avusturya-Amerika, Osmanlı-Hollanda, Osmanlı-Amerika ve İtalya-Diğer ülkelerine yapılan ihracatlar arasında negatif ve anlamlı ilişki görülmektedir. Yani bu ülkeler ikili ikili düşünüldüğünde, birine yapılan ihracat arttıkça, diğerine yapılanın azalacağı söylenebilir. Örneğin İngiltere-Fransa arasındaki negatif ve anlamlı korelasyon, İngiltere'ye yapılan ihracat ile Fransa'ya yapılan ihracat arasında ters yönlü bir ilişki olduğu anlamına gelmektedir. Tablodaki değerler incelendiğinde sadece Hollanda-Amerika arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki görülmektedir. Yani Hollanda'ya yapılan ihracat arttıkça (azaldıkça), Amerika'ya yapılanın da artacağı (azalacağı) söylenebilir. Bu yorum ülkeler yer değiştirilerek de yapılabilir. Öte yandan tablodaki diğer korelasyonlar anlamsız olduğundan bu ülkelere yapılan ihracatların ikili olarak birbirlerini etkilemediği söylenebilir.

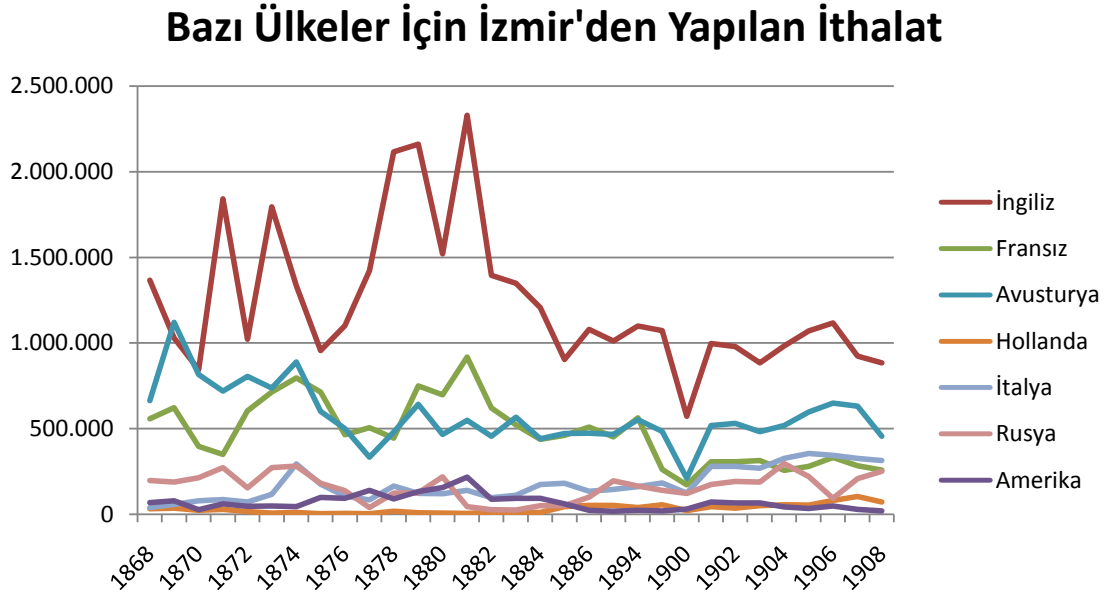
Tablo 17: İzmir'den Yapılan İthalat (1868-1908)

Yıl	İngiliz (£)	Fransız (£)	Avusturya (£)	Osmanlı (£)	Hollanda (£)	İtalya (£)	Rusya (£)	Amerika (£)	Diğer (£)	Toplam (£)
1868	1.366.150	556.940	663.900	318.155	32.120	38.620	197.080	68.890	111.770	3.353.625
1869	1.029.380	621.140	1.120.500	361.202	34.630	56.930	187.510	78.560	96.928	3.586.780
1870	844.600	395.730	815.260	490.640	22.690	78.710	213.733	27.570	118.407	3.007.340
1871	1.841.210	348.440	719.340	341.130	28.310	84.300	271.590	60.340	65.380	3.760.040
1872	1.022.270	604.773	805.270	606.327	14.506	70.908	153.886	46.820	135.840	3.460.600
1873	1.793.630	713.490	737.812	702.342	5.806	114.820	272.830	49.148	128.502	4.518.380
1874	1.334.070	795.601	889.188	731.333	10.371	292.633	281.636	44.270	110.898	4.490.000
1875	955.500	712.700	600.400	641.100	3.000	175.100	181.000	98.200	116.400	3.483.400
1876	1.100.934	464.420	500.279	397.140	3.904	105.330	138.500	93.237	56.256	2.860.000
1877	1.421.905	504.867	333.167	429.105	2.802	82.625	39.250	139.955	128.744	3.082.420
1878	2.114.486	443.850	480.316	547.942	16.467	163.018	122.869	89.207	161.752	4.139.907
1879	2.159.450	749.392	641.622	490.105	8.229	121.043	124.597	132.939	328.232	4.755.609
1880	1.520.029	697.321	466.059	541.135	6.797	119.417	218.219	155.628	255.806	3.980.411
1881	2.328.419	918.209	548.223	260.681	4.105	139.651	44.728	217.056	195.062	4.656.134
1882	1.395.040	619.343	455.502	408.406	10.600	95.850	26.788	87.548	116.844	3.215.921
1883	1.347.656	521.202	565.876	441.070	12.644	109.929	25.050	93.001	116.636	3.233.064
1884	1.206.343	436.287	441.811	376.834	9.534	173.036	49.627	92.998	142.121	2.928.591
1885	904.193	460.186	471.902	359.502	44.365	179.718	50.028	61.726	161.327	2.692.947
1886	1.079.442	507.801	472.915	254.863	50.721	132.725	100.242	22.296	85.731	2.706.736
1887	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1888	?	?	?	?	?	?	?	?	2.710.445	2.710.445
1889	1.010.742	450.719	466.443	383.808	50.524	143.556	195.791	17.748	516.808	3.236.139
1890	1.005.861	?	?	?	?	?	?	?	2.024.698	3.030.559
1891	877.584	?	?	?	?	?	?	?	2.108.267	2.985.851
1892	944.122	?	?	?	?	?	?	?	2.066.350	3.010.472
1893	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1894	1.099.342	563.388	551.935	450.727	38.974	159.710	164.643	22.582	106.962	3.158.263
1895	841.014	?	?	?	?	?	?	?	1.439.713	2.280.727
1896	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1897	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
1898	?	?	?	?	?	?	?	?	2.677.948	2.677.948
1899	1.071.325	261.100	483.685	?	55.637	181.716	139.417	19.274	350.731	2.562.885
1900	572.000	171.000	210.000	?	20.800	123.400	121.650	29.640	1.120.746	2.369.236
1901	996.939	305.655	517.981	?	43.862	277.960	174.745	71.012	461.150	2.849.304
1902	979.263	306.560	530.164	?	35.682	278.134	191.105	66.149	417.716	2.804.773
1903	883.452	313.124	481.546	?	49.703	267.834	187.902	66.407	552.396	2.802.364
1904	981.815	254.643	518.763	?	54.531	325.704	295.766	42.167	587.414	3.060.803
1905	1.069.368	278.934	596.508	?	53.615	353.624	220.015	33.976	608.478	3.214.518
1906	1.116.265	331.698	648.616	?	79.100	342.165	93.566	47.416	789.690	3.448.516
1907	923.301	282.000	630.725	?	103.318	325.345	207.787	28.159	682.286	3.182.921
1908	883.796	256.761	454.991	?	70.952	313.079	250.053	19.300	689.564	2.938.496

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 119.

Yukarıdaki veriler kullanılarak İngiltere, Fransa, Avusturya, Hollanda, İtalya, Rusya ve Amerika'ya yapılan ihracatın grafiği aşağıdaki gibi verilmiştir.

Grafik 2: Bazı ülkelere İzmir'den Yapılan İthalat (1868-1908)



Grafik incelendiğinde başlangıçta İzmir'den yapılan ithalatın büyük kısmını İngiltere ile olduğu görülmektedir. Öte yandan son yıllara doğru İngiltere'nin değerinde düşüş gözlenmekte ve bu ülkeye ait değerler Avusturya'nın değerlerine yaklaşmaktadır. Diğer ülkelerin verileri ise zamana göre fazla değişmeyen bir yapı göstermektedir.

İthalat rakamları için elde edilen bazı özet istatistikler aşağıdaki tabloda verildiği gibidir.

Tablo 18: İzmir'den Yapılan İthalat İçin Özet İstatistikler

Dönem: 1868-1908	Gözlem Sayısı	Minimum (£)	Maksimum (£)	Ortalama (£)	Standart Sapma (£)
İngiliz	35	572.000	2.328.419	1.200.597	407.313
Fransız	31	171.000	918.209	478.944	187.441
Avusturya	31	210.000	1.120.500	574.861	173.259
Osmanlı	21	254.863	731.333	453.978	133.906
Hollanda	31	2.802	103.318	31.558	25.459
İtalya	31	38.620	353.624	175.051	94.770
Rusya	31	25.050	295.766	159.407	78.660
Amerika	31	17.748	217.056	68.491	45.779
Diğer	37	56.256	2.710.445	609.297	758.973
Toplam	37	2.280.727	4.755.609	3.249.625	620.821

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 119' da ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, diğer kategorisi göz ardı edildiğinde, en büyük ithalat ortalaması 1.200.597 £ ile İngiltere'dedir. Bu ülkeyi sırasıyla Avusturya, Fransa, Osmanlı, İtalya, Rusya, Amerika ve Hollanda izlemektedir.

İthalat değerleri arasındaki korelasyonlar aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 19: Ülkelere Yapılan İthalat Değerleri Arasındaki Korelasyonlar

	İngiliz	Fransız	Avusturya	Osmanlı	Hollanda	İtalya	Rusya	Amerika	Diğer
İngiliz	-	0,607** (0,000)	0,112 (0,547)	0,004 (0,987)	-0,479** (0,006)	-0,313 (0,086)	-0,152 (0,415)	0,658** (0,000)	-0,399* (0,018)
Fransız	0,607** (0,000)	-	0,376* (0,037)	0,336 (0,136)	-0,651** (0,000)	0,464** (0,009)	-0,159 (0,392)	0,611** (0,000)	0,646** (0,000)
Avusturya	0,112 (0,547)	0,376* (0,037)	-	0,301 (0,185)	-0,021 (0,909)	-0,124 (0,507)	0,413* (0,021)	-0,096 (0,607)	-0,383* (0,034)
Osmanlı	0,004 (0,987)	0,336 (0,136)	0,301 (0,185)	-	-0,480* (0,028)	0,391 (0,080)	0,487* (0,025)	-0,153 (0,507)	-0,013 (0,956)
Hollanda	0,479** (0,006)	-0,651** (0,000)	-0,021 (0,909)	-0,480* (0,028)	-	0,650** (0,000)	0,256 (0,164)	-0,615** (0,000)	0,595** (0,000)
İtalya	-0,313 (0,086)	-0,464** (0,009)	-0,124 (0,507)	0,391 (0,080)	0,650** (0,000)	-	0,311 (0,088)	-0,323 (0,076)	0,612** (0,000)
Rusya	-0,152 (0,415)	-0,159 (0,392)	0,413* (0,021)	0,487* (0,025)	0,256 (0,164)	0,311 (0,088)	-	-0,432* (0,015)	0,169 (0,365)
Amerika	0,658** (0,000)	0,611** (0,000)	-0,096 (0,607)	-0,153 (0,507)	-0,615** (0,000)	-0,323 (0,076)	-0,432* (0,015)	-	-0,345 (0,058)
Diğer	-0,399* (0,018)	-0,646** (0,000)	-0,383* (0,034)	-0,013 (0,956)	0,595** (0,000)	0,612** (0,000)	0,169 (0,365)	-0,345 (0,058)	-

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 119 ' da ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Parantez içindeki değerler p değerleridir.

* %5 anlamlılık düzeyinde anlamlı ilişkiyi gösterir.

** %1 anlamlılık düzeyinde anlamlı ilişkiyi gösterir.

Korelasyonlar incelendiğinde pek çok ülkenin ithalatları arasında anlamlı ilişkiler görülmektedir. Bu ilişkilerden aynı yönlü olanlar İngiltere-Fransa, İngiltere-Amerika, Fransa-Avusturya, Fransa-Amerika, Avusturya-Rusya, Osmanlı-Rusya, Hollanda-Diğer ve İtalya-Diğer şeklindedir. Bu ülkeler ikili ikili düşünüldüğünde, birinin ithalatındaki artış (azalış), diğerininkini de arttıracaktır (azaltacaktır) yorumu yapılabilir. Örneğin İngiltere ithalatı arttıkça (azaldıkça), Fransa ithalatının da artacağı (azalacağı) söylenebilir. Bu yorum ülkelerin yerleri değiştirildiğinde de geçerlidir. Öte yandan ters yönlü ve anlamlı korelasyona sahip olanlar İngiltere-Hollanda, İngiltere-Diğer, Fransa-Hollanda, Fransa-İtalya, Fransa-Diğer, Avusturya-Diğer, Osmanlı-Diğer, Hollanda-Amerika ve Rusya-Amerika şeklindedir. Buradaki ülke ikilileri düşünüldüğünde, birinin ithalatındaki artışın (azalışın) diğerinin ithalatını azaltacağı (arttıracacağı) söylenebilir.

Tablo 20- İzmir'in Dış Ticareti (1863-1912)

Yıl	İhracat (£)	İthalat (£)	Toplam (£)
1863	4.832.979	3.730.523	8.563.502
1864	3.842.285	2.538.228	6.380.513
1865	4.046.338	2.271.221	6.317.559
1866	3.558.640	3.589.690	7.148.330
1867	4.407.570	3.403.900	7.811.470
1868	4.632.270	3.353.625	7.985.895
1869	4.540.350	3.586.780	8.127.130
1870	3.620.450	3.007.340	6.627.790
1871	4.043.280	3.760.040	7.803.320
1872	4.866.800	3.460.600	8.327.400
1873	4.499.000	4.518.380	9.017.380
1874	3.940.000	4.490.000	8.430.000
1875	3.896.000	3.483.400	7.379.400
1876	4.630.000	2.860.000	7.490.000
1877	4.687.491	3.082.420	7.769.911
1878	3.542.944	4.139.907	7.682.851
1879	4.406.699	4.755.609	9.162.308
1880	3.852.479	3.980.411	7.832.890
1881	3.803.639	4.656.134	8.459.773
1882	3.841.862	3.215.921	7.057.783
1883	4.710.756	3.233.064	7.943.820
1884	4.820.383	2.928.591	7.748.974
1885	4.315.340	2.692.947	7.008.287
1886	4.331.536	2.706.736	7.038.272
1887	?	?	?
1888	3.867.083	2.710.445	6.577.528

1889	4.535.975	3.236.139	7.772.114
1890	3.708.149	3.030.559	6.738.708
1891	3.927.182	2.985.851	6.913.033
1892	3.647.512	3.010.472	6.657.984
1893	?	?	?
1894	4.323.839	3.158.263	7.482.102
1895	4.334.097	2.280.727	6.614.824
1896	?	?	?
1897	?	?	?
1898	3.294.529	2.677.948	5.972.477
1899	3.782.781	2.562.885	6.345.666
1900	4.157.405	2.369.236	6.526.641
1901	4.413.370	2.849.304	7.262.674
1902	4.275.233	2.804.773	7.080.006
1903	4.833.931	2.802.364	7.636.295
1904	4.754.533	3.060.803	7.815.336
1905	5.504.162	3.214.518	8.718.680
1906	5.603.188	3.448.516	9.051.704
1907	4.690.107	3.182.921	7.873.028
1908	4.452.983	2.938.496	7.391.479
1909	4.908.000	3.364.000	8.272.000
1910	4.500.000	4.061.360	8.561.360
1911	4.400.000	4.137.850	8.537.850
1912	4.000.000	3.788.380	7.788.380

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 115.

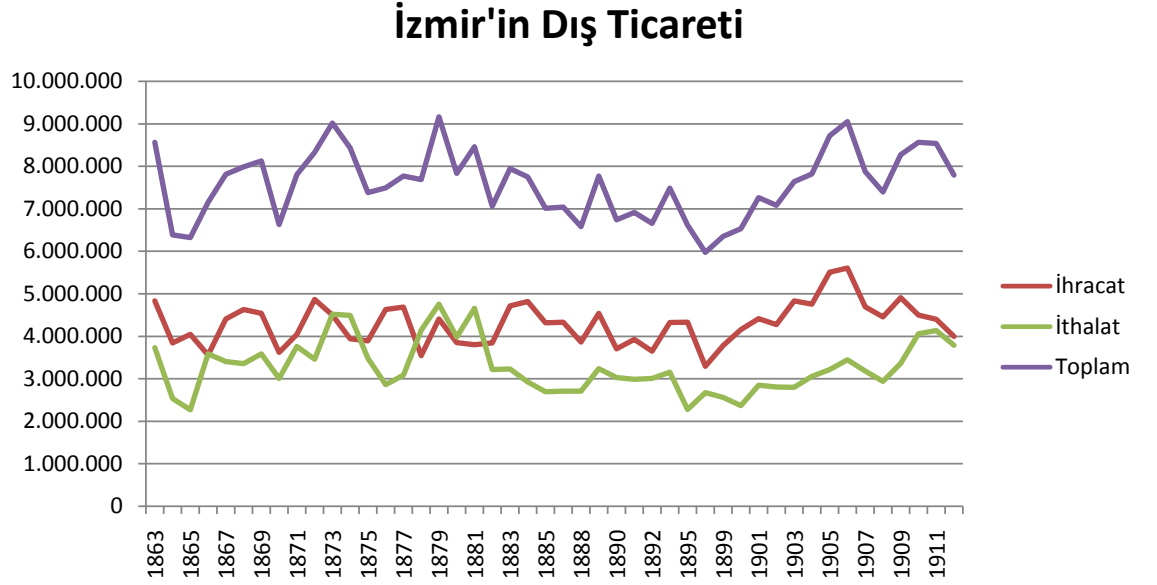
Bu verilere ait bazı özet istatistikler ve verilerin grafiği aşağıdadır:

Tablo 21- İzmir'in Dış Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler

Dönem: 1863-1912	Gözlem Sayısı	Minimum (£)	Maksimum (£)	Ortalama (£)	Standart Sapma (£)
İhracat	46	3.294.529	5.603.188	4.295.286	499.018
İthalat	46	2.271.221	4.755.609	3.285.245	621.861
Toplam	46	5.972.477	9.162.308	7.580.531	804.116

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 115' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Grafik 3: İzmir'in Dış Ticareti (1863-1912)



Değişkenler arasındaki korelasyon katsayısı incelendiğinde ihracat ile ithalat miktarları arasındaki korelasyon katsayısının 0,018 olduğu görülmektedir. Bu değer oldukça düşük olup korelasyon katsayısının p değeri 0,000 olduğundan değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olmadığı söylenebilir. Yani ithalat veya ihracattaki artışın birbirini anlamlı olarak etkilemediği yorumu yapılabilir. Her iki değişkendeki düzenli artışın, ihracat ve ithalatın zamanla artmasından kaynaklandığı söylenebilir.

Ayrıca ithalat ve ihracatın toplam dış ticaret içindeki yüzdeleri hesaplandığında aşağıdaki özet istatistikler ve grafik elde edilir.

Tablo 22: İzmir'in İngiltere, Fransa ve Avusturya İle Ticareti (milyon frank)
(1789-1899)

Yıl	İthalat				İhracat			
	Toplam	İngiliz	Fransız	Avusturya	Toplam	İngiliz	Fransız	Avusturya
1789	21,8	?	9,5	?	30,9	?	12,8	?
1802-3	?	?	6,6	?	?	?	5,0	?
1817	32,0	9,8	6,4	5,7	29,0	4,7	8,9	7,2
1819	23,6	4,9	5,6	7,9	29,7	6,8	5,7	6,8
1820	23,7	9,6	3,6	3,6	30,7	15,3	2,2	5,8
1831	19,3	?	1,1	?	20,0	?	?	?
1832	17,9	2,5	1,4	2,2	21,7	7,5	2,7	4,0
1833	13,0	?	?	?	19,2	?	?	?
1834	13,0	?	?	?	28,2	?	?	?
1835	42,6 ^a	?	?	?	?	?	?	?
1836	13,1	2,2	1,0	4,2	27,6	7,5	4,1	7,1
1837	8,1	2,0	0,8	2,3	24,2	7,2	5,8	4,1
1838	14,3	4,0	1,6	3,8	28,4	7,9	6,1	5,4
1839	17,0	4,7	1,1	3,8	35,9	10,5	7,7	7,3
1840	19,3	5,3	2,0	6,0	32,2	12,1	5,7	6,1
1841	18,1	4,7	1,8	6,5	29,9	10,0	5,5	5,6
1842	18,4	4,6	1,7	8,0	33,1	12,1	6,8	5,4
1843	27,6	8,9	2,6	12,5	32,5	13,0	5,8	4,1
1846	12,6	14,1 ^a	5,6 ^a	5,4 ^a	20,0	?	?	?
1850	31,0	?	?	?	36,2	?	?	?
1851	28,5	31,4 ^a	8,0 ^a	13,9 ^a	36,7	?	?	?
1852	30,1	30,6 ^a	10,3 ^a	13,9 ^a	39,3	?	?	?
1854	30,3	?	?	?	35,5	?	?	?
1855	57,1	17,8	7,1	12,4	63,1	18,5	5,9	6,0
1856	71,9	25,9	10,5	12,6	72,2	27,4	8,4	7,9
1857	61,2	18,0	11,3	9,8	62,9	24,5	8,5	7,5
1858	59,2	46,0 ^a	15,3 ^a	18,3 ^a	55,8	?	?	?
1860	59,7	19,3	9,3	7,0	46,2	18,5	6,9	6,6
1862	68,2	81,1 ^a	24,6 ^a	13,8 ^a	113,0	?	?	?
1863	93,5	?	?	?	123,9	?	?	?
1864	63,5	?	?	?	96,1	?	?	?
1871	?	46,0	8,7	10,0	100,6	45,0	14,5	15,0
1872	86,9	?	?	?	121,7	?	?	?
1873	116,7	?	?	?	104,0	?	?	?
1874	112,3	?	?	?	98,5	?	?	?
1875	87,1	?	?	?	97,4	?	?	?
1876	71,5	?	?	?	115,7	?	?	?
1877	77,1	?	12,6	?	117,1	?	10,6	?
1878	?	?	11,1	?	?	?	9,6	?
1879	117,2	52,2	18,8	16,0	110,2	49,7	18,1	9,9
1880	99,5	38,0	18,2	11,7	96,3	33,5	17,4	7,0
1881	116,4	58,2	23,0	13,7	95,1	37,4	16,0	5,8
1882	116,5	?	?	?	95,5	?	?	?
1883	130,0	?	13,0	?	90,0	?	14,4	?

1889	119,0	43,3	13,2	15,2	135,0	51,0	11,1	10,5
1894	69,4	23,6	12,9	9,2	82,9	38,4	6,9	9,6
1895	65,8	21,0	12,7	9,9	99,9	51,6	7,4	11,0
1896	73,3	?	?	?	98,7	?	?	?
1897	81,0	?	?	?	161,0	?	?	?
1898	69,0	?	?	?	76,0	?	?	?
1899	73,2	23,3	17,2	?	103,0	?	?	?

Kaynak: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980, , s. 110.

^a İthalat + İhracat

Tablo 23: İzmir'in Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler (Milyon Frank)

Dönem: 1789-1899	Gözlem Sayısı	Minimum	Maksimum	Ortalama	Standart Sapma
İthalat					
İngiliz	29	2,0	81,1	22,5	20,1
Fransız	35	0,8	24,6	8,9	6,5
Avusturya	28	2,2	18,3	9,3	4,5
Toplam	48	8,1	130,0	56,1	36,6
İhracat					
İngiliz	23	4,7	51,6	22,2	16,1
Fransız	28	2,2	18,1	8,6	4,3
Avusturya	23	4,0	15,0	7,2	2,6
Toplam	48	19,2	161,0	67,8	38,9

Kaynak: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980, s. 110 ' da ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Tablodaki ortalamalardan görüldüğü üzere İzmir'in hem ithalat hem de ihracatında en büyük pay İngiltere'ye aittir. İngiltere'yi yine hem ithalat hem de ihracatta Fransa ve Avusturya takip etmektedir.

Tablo 24: İzmir'in Ticaretinin Beş Büyük Ülkeye Dağılımı (1901-1903)

	İthalat			İhracat		
	1901	1902	1903	1901	1902	1903
Birleşik Krallık	997	979	883	2.475	2.430	2.734
Avusturya	518	530	482	389	411	467
Fransa	306	307	313	239	214	363
İtalya	278	278	268	139	118	137
Almanya	119	139	187	220	292	351

Kaynak: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London, 1980, s. 111.

^b Kuşadası ve Çeşme'nin ticareti de eklendiğinde ithalat ve ihracat değerleri 3.364.000 £ ve 4.908.000 £ olmaktadır

^c Kuşadası ve Çeşme'nin ticaret değerleri de eklenmiştir.

İzmir Limanı'na uğrayan gemi tonajları, bilhassa rıhtım yapıldıktan sonra hayli arttı. Bu miktar, 1839'da İzmir'e uğrayan 2.371 geminin hemen hepsi yelkenli olduğundan ancak 228.942 tonalito idi. Bu miktar, 1845'te sayı olarak 5.916'ya, tonalito olarak 281.884'e yükseldi. Buharlı gemilerin gittikçe çoğalması ile bu miktar artarak 1860'da 830.436, rıhtımın tamamlanmak üzere olduğu 1872'de 1.251.563, rıhtım tamamlandıktan sonra 1879'da 1.763.868 tonalitoya yükseldi. Sürekli artan gemi tonajları 1895'te 1.811.347, 1901'de 2.148.434'e, 1906'da 2.392.302'ye yükseldi.²³⁸

8. Deniz Taşımacılığı

Yabancıların deniz taşımacılığında egemen durumları, Türk gemiciliğinin gelişmesine engel olmakla kalmamış, aynı zamanda var olan ticaret filosunun azalmasına yol açmıştır. Aşağıdaki veriler, Türk ticaret filosunun 1874-1875 yıllarından 1911 yılına kadar gelişmesini, yeterince açıklıkla, yansıtmaktadır:

²³⁸ Tuncer Baykara, *A.g.e.*, s. 106.

Tablo 25: Osmanlı Ticaret Filosu (1874-1900)

Gemilerin Tür	1874-1875		1861-1881		1891-1900	
	Miktar	Tonalito	Miktar	Tonalito	Miktar	Tonalito
Buharlı Gemiler (100 ton ve yukarısı)	29	18.060	79	47.424	120	66.878
Yelkenli Gemiler (50 ton ve yukarısı)	277	43.360	1.380	261.780	963	205.641

Kaynak: Novıçev, *Age.*, s. 55, Tablo: 7.

Sunulan rakamlar, ticaret filosunun genel tonilatusunun 1874-1875'ten 1899-1900'e kadar, 61.420 tonilatodan 309.204 tonilatoya, yani 6 kat yükseldiğini, buna karşılık, 1911'de 272.519 tonilatoya, yani % 11,5 düştüğünü göstermektedir. Tonilato düşmesi yelkenli gemiler hesabına olmuştu, bunların tonilatusunda 51.139 tonluk bir düşme meydana gelmiş, ama bu düşme buharlı gemi filosundaki artışla gerekli biçimde karşılanmıştır. Türk filosunun genel tonilatusunda meydana gelen düşüş, 20. yüzyılın başında olmuş ve yabancı gemiciliğin rekabetinin güçlenmesinin kuşku götürmez sonucu olarak ortaya çıkmıştır.²³⁹ Deniz taşımacılığı, Türkiye'nin genel yük taşıma hacmi içinde önemli bir yer tutmakla birlikte, Türkiye ekonomisinde son derece geri bir alandı. Bu durumun nedeni, her şeyden önce, Türkiye'de mal akımının genel anlamda sınırlı olmasının sonuç olarak, deniz taşımacılığının geniş çapta gelişmesi için gerekli koşullara sahip olmamasıyla açıklanabilir. Dış dünya ile ilişkiler yabancı vapur şirketleriyle sağlanıyordu. Demiryolu yapımında olduğu gibi stratejik düşüncelerle Türk deniz taşımacılığının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yabancı sermaye için bir gereklik olarak ortaya çıkmıyordu. Bu nedenle, yabancılar, kaynaklarını, Türk

²³⁹ A. D. Novıçev, *A.g.e.* s. 54-55. 1890 yılında, İzmir Limanı'na 824 adet vapur, 3669 adet yelkenli gemi; 1895 yılında 1793 adet vapur, 3716 adet yelkenli gemi; 1899 yılında 2560 vapur, 3939 adet yelkenli gemi; 1905 yılında, 2663 adet vapur, 3682 adet yelkenli gemi girmiştir. Sırasıyla, Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1306/1888, Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1313/1895, Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1317/1899, Salname-i Vilayet-i Aydın, Hicri 1323/1905. (Akt. Özer Ergenç, *A.g.e.*, s. 148).

deniz taşımacılığına çok düşük oranda yatırıyorlardı. Ama tüm liman ekonomisini, kıyı hizmetleri ve iskelelerden başlayarak ambarlara, deniz fenerlerine, hıfzısıhha hizmetlerine kadar ellerinde bulunduruyorlardı. Türk limanları arasındaki gidiş gelişler de büyük kısmıyla Avrupa vapurculuk şirketleri tarafından sağlanıyordu. Öteki ülkelerde farklı olarak Türkiye kendi bandırası için limanları arasında gidiş gelişte imtiyaza sahip bulunmuyordu. Kapitülasyonlar bunu engelliyordu.²⁴⁰ Yabancı deniz kumpanyaları, Türk limanları arasında yaptıkları seferlerde büyük paralar sağlıyorlardı. Bu işe karşı özellikle Yunan ticaret filosu özel bir ilgi gösteriyordu. Türkiye'nin limanları arasında seferler düzenleme, bu filo için tam anlamıyla yaşamsal bir zorunluluktur.²⁴¹

²⁴⁰ Bununla birlikte Hükümet, Türk gemileri yabancı gemilere göre daha fazla vergi ödediğinden, 1911 yılından sonra kendi gemilerinden alınan tüm vergilerin kaldırıldığını duyurmuştur. Mart 1911 Osmanlı İmparatorluğu'nun kıyı ticaretini korumak adına gerçekleştirdiği pek çok başarısız denemeden iki tanesi örnek verilebilir. 1816'da İngiliz ve Fransız tüccarlar yönetmeliklerin "görünüşte kaçak mal ticaretini kontrol etmek amacıyla" ama aslında "yabancı tüccarların antlaşmalar gereği kazandığı ticaret haklarını engellemek amacıyla" düzenlendiğinden şikayet etmektedirler. 1889'da ise Karadeniz'deki Bartın limanında sürekli ticaret yapan İngiliz gemisi "Euxine"nin, bu limanın bir iç liman olduğu gerekçesiyle yükünü indirmesine izin verilmemiştir. Bunun ardından on yılı aşan bir sürede peş peşe protestolar ve yazışmalar devam etmiştir. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, s. 153

²⁴¹ A. D. Novıçev, *A.g.e.*, s. 52-53. Bkz. Charles Issawi, *A.g.e.*, s. 170: Deniz taşımacılığındaki bu büyük artışın sonucunda taşımacılık ücretleri hızla düştü. 1836'da İngiliz gemilerinde ton başı ortalama taşıma ücreti 2-10 £ (Bu yazım şekli 2 pound, 10 şilin anlamına gelmektedir) idi. İngiltere'ye gönderilen meyvelerde taşıma ücreti ton başına 4 £, meşe palamudu için 3 £ iken, her iki değer de bir önceki döneme göre 1 £'luk artış vardı. Buharlı taşımacılığın etkisini gösterdiği 1876 yılına gelindiğinde, İngiltere'ye ton başına taşıma ücretleri şu şekildeydi: Yelkenli gemilerde kuru meyveler 1-10-0 £ (Bu yazım şekli ise 1 pound, 10 şilin ve 0 peni anlamına gelmekte olup takip eden kısımlarda da bu yazım şekli kullanılmıştır) ile 2 £ arasında, meşe palamudu 1-10-0 £ ile 2-10-0 £ arasında; buharlı gemilerde pamuklu yün 15 şilin ile 1-5-9 £ arasında, kuru meyveler 1-10-0 £ ile 2-10-0 £ arasında, meşe palamudu 1-10-0 £ ile 2-2-6 £ arasında, halı 1-10-0 £ ve

1867 yılına kadar bir limanın olmamasından dolayı, gemiler malları yükler ve boşaltırken uygun bir bölgeye demir atmaktaydı. Bu durum beraberinde pek çok zorluk getirmekteydi. Aynı yıl İzmir’de ikamet eden üç İngiliz tüccarı, Hükümetten herhangi bir finansal garanti almadan, şehrin ön tarafında yer alacak ve en az 4 kilometre uzunluğunda, 18,75 metre genişliğinde olacak büyük bir yük iskelesinin inşaatı için izin almıştır. Osmanlı Hükümeti aynı zamanda bu tüccarlara sadece %12’si Hükümete kalacak şekilde, yüklenen ve indirilen tüm ürünlerden vergi toplamakla görevlendirmiştir. Buna ilaveten denizden ıslah edilen bölgenin tam sahipliğinin yine bu tüccarlara verileceğine dair garanti verilmiştir. İnşaatın beş yıl içinde tamamlanması istenmiş ve şirkete limanı 25 yıl için işletme hakkı verilmiştir. Kurulacak tesisler tramvay, kanalizasyon hattı ve ihtiyaç duyulması halinde belirlenecek bir yerde oluşturulacak demirleme limanı şeklindeydi. 25 yılın sonunda rıhtım tüm donanımları ile birlikte Hükümete geri devredilecekti. İmtiyaz sahipleri inşaat için bir anonim şirket olan ve ismini Fransa ve dışarıda yaptığı işlerle duyuran Dussaud Freres Şirketi’yle anlaştı. İnşaat için Dussaud Şirketi’ne sabit 6 milyon frankın taksitle ödenmesine karar verildi. Öngörülemeyen zorluklar ve hisse senetleri satışındaki başarısızlıklar yüzünden şirket inşaatçı firmaya karşı yükümlülüklerini yerine getiremedi ve ardından zarar

afyon 7-15-0 £.1882’de Akdeniz limanlarına taşımacılık ücretleri ise şu şekildeydi: Tahıl ve yağlı tohum gibi ağır mallarda ton başına 17,5 frank; pamuk ve deri gibi hacimli mallarda 45 frank; afyon, ipek ve kilim gibi narin mallarda 150 frank. Kuzeydeki limanlara yapılan taşımacılıkta ise ücretler %30 daha fazlaydı. Diğer bir ifadeyle Londra’ya taşınacak ağır mallar için fiyatlar 1 £’un epey altına düşmüşken, hacimli mallar için 2 £’un pek de üzerinde değildi. Fiyatlardaki bu düşüş eğilimi, zaman zaman ara verse de I. Dünya Savaşına kadar sürdü. 1897-98’de çeşitli Avrupa limanları için taşıma ücretleri ton başına 15 ile 45 frank arasındaydı: Marsilya’ya gönderilen krom ve kurşun oksidinin tonu için 8 ile 10 frank arasında taşıma ücreti ödenirken; İngiltere, Anvers ve Hamburg için bu ücretler 18 ile 25 frank arasındaydı.”

etmeye başladı. 1869'un başlarında durum düzelmedi ve şirket tasfiye yoluna sürüklendi. Dussaud Şirketi ortaya koyduğu yatırımını kurtarmak amacıyla şirket ile bir anlaşma yaptı. Anlaşma gereği imtiyaz sahipleri haklarını ve limana ait hisselerinin büyük bir kısmını Dussaud Şirketi'ne devretmekteydi. 1875 Ağustosunda planlanan işler tamamlandı ve işler hale getirildi. Ardından Hükümetle yeni bir düzenleme yapılarak bazı kamu işlerinin karşılığında imtiyaz sahipliği uzatılarak 35 yıllığına (1912 yılına kadar) Dussaud Şirketi'ne devredildi. İlgili taraf temsilcilerinin mutabakatıyla iskele için bir gümrük de oluşturuldu. Her hafta boyunca İzmir Limanı'na beşi Avusturya (Austro-Hungarian Lloyd), ikisi Fransız (Messageries Maritimes), ikisi Rus (Russian Steamship Company), biri İtalyan (Florio-Rubattino Company) ve biri Mısır (Khedivial Line) bandıralı olmak üzere 12 buharlı gemi gelmekteydi. Aynı dönemde yedi buharlı gemi düzenli olarak Liman'a servis yapmaktaydı. Bu gemilerden ikisi Fransız (New Compagnie Marseillaise de Navigation a Vapeur, Marc Fraissinet et Compagnie), ikisi Osmanlı, ikisi İngiliz ve biri Compagnie Egee'ye ait olan Yunan bandıralı gemilerdi. Gemi trafiğinde ayrıca İzmir'i ayda bir ziyaret eden büyük bir Alman buharlı gemisi, on beş günde bir gelen ve Cunard şirketine ait olan bir buharlı gemi, düzensiz olarak haftada biri gelen dört buharlı gemi (çoğu İngiliz gemileri olup, bu kategoride bulunan gemilerin yalnızca % 6'sı Fransızlara aittir) ve son olarak İzmir ile çevre adalar arasındaki çok sayıda sahil ve yelkenli gemi yer almaktaydı.²⁴² Bu uluslararası şirketlere ilaveten, İzmir merkezli ve kıyı ticaretinde çalışan bazı şirketler de bulunmaktaydı. 1883 tarihli bir raporda, 1877 yılında kurulan bir İngiliz şirketi olan Cie Joly,

²⁴² Charles Issawi, *A.g.e.*, s. 169.

Victoria Şirketi'nin, 25 ile 40 beygirlik sekiz gemi ile esas olarak İzmir ve yakınındaki limanlar arasında yolcu taşımacılığı yaptığına değiniliyordu. Yunanlılar tarafından 1883 yılında kurulan Cie Carava ise 60-80 beygirlik iki gemi ile Karaman ve yakınındaki adalar arasında çalışıyordu. İyi organize olmuş bir İngiliz firması olan Bell's Asia Minor Co. ise 100-150 beygirlik dört gemisi ile Mersin'e kadar uzanan bir çalışma alanı sağlamıştı. Son olarak Hükümetten İzmir Körfezinde 20 yıllık kabotaj izni alan Osmanlı Hamidiye Anonim Şirketi'nin Joly'nin, Victoria'nın yerini alması bekleniyordu. 1899'da Hamidiye istikrar kazanmış ve bir diğer Türk şirketi olan Hacı Davut da faaliyete başlamıştı. 1909 yılında Hacı Davut Şirketi, "Archipelago-American Line" ismi ile A.B.D. bandırasına geçti. Gemilerin çoğu detaylı bir revizyona ihtiyaç duyduğundan bu transfer önemli miktarda harcama gerektirmiştir.²⁴³

İzmir Limanı'na giriş yapan toplam gemi sayısı, 1846'da 2.958'den, 1910'da 6.665'e, gelen gemilerin ortalama tonajı, 64 yılda 2.25 kat artışla, aynı dönemde, 47'den 371'e yükselmiştir. 1840'larda yelkenli gemiler liman trafiğinin büyük kısmını oluşturmuştur. 1855 öncesine ait buharlı gemi rakamları mevcut değilse de 1840-1860 döneminin buharlı gemilerinin mevcut limanın fiziksel kapasitesi üzerindeki baskısı muhtemelen 1850-1860'larda ortaya çıkmıştı. Bu baskı, 1856 ve 1863'te imtiyazları verilen ve 1866'da hizmete açılan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları ile acil bir ihtiyaç haline dönüştü ve 1 Nisan 1868'de bir İngiliz şirketine İzmir Rıhtımı inşaatı için imtiyaz verildi. İmtiyaz daha sonra Marsilyalı Dussaud firmasına

²⁴³ a.k., s. 170. Yolcu taşımacılığı için gerekli donanımla ilgili bir örnek olarak, 14 Ocak 1884 (Hicri 15 Rebiülevvel 1301-Rumi 02 kanunisasi 1299) tarihli "İzmir limanında yolcu ve eşya nakli için gereken müteşekkil Şirket-i Hamidiye Nizamnamesi" için bkz. *Düstur*, 1. Tertip, cilt 5, s. 10-13.

geçti ve liman inşası 1875'te tamamlandı. İzmir ve hinterlandında demiryolu inşaatları 1912 yılına kadar sürdü. 1879-1912 arasında İzmir-Dinar-Eğridir, 1883-1911 arasında İzmir-Ödemiş-Çivril, 1885-1886'da Kasaba-Alaşehir, 1888-1890 arasında Soma-Bandırma hatları yapıldı. Demiryolları ve liman inşaatı hinterlandın önemini artırırken İzmir Limanı'nın trafiğini de yoğunlaştırdı. 1885'e gelindiğinde uluslararası ticarete buharlı gemiler açık ara öndeydi. Limana giren buharlı sayısı 1.270 iken, "büyük" yelkenli sayısı 453 idi. Aynı yıl toplam tonaj içinde buharlıların payı % 94 ve yelkenlilerin sayısı % 6 oldu. Bundan sonra da limana gelen buharlı gemi sayısındaki artış sürdü. 1885'de 1.270 iken 1910'da 2.661'e yükseldi ve sadece 25 yılda 2 katta fazla arttı. Buharlıların ortalama tonajı ise pek değişmeyip, 900-910 ton civarında kalmış görünmektedir. Yelkenli sayısı ise 1830'da 1.125 iken 1910'da 4.004'tür. Ancak aynı dönemde yelkenli gemilerin ortalama tonajı 83'ten 17'ye düşmüş görünmektedir ki, bu durum İzmir Limanı'na uğrayan yelkenli gemilerin artık uluslararası ticaretten çok kıyı ticareti ile meşgul olduğunu göstermektedir. 1885'te İzmir Limanı'na giren toplam gemiler içinde buharlıların payı % 74 yelkenlilerin sayısı % 26 iken, toplam tonajın % 94'ü buharlı gemilere ve sadece % 6'sı yelkenlilere aitti. 1910'da, kıyı ticareti de dâhilken, toplam gemilerin % 40'ı buharlı olup, bunlar toplam tonajın % 97'sini oluşturuyor, % 60'lık yelkenli oranına ise sadece % 3'lük bir tonaj payı düşüyordu. Bu rakamlar uluslar arası ticarete buharlı gemilerin XIX. Yüzyıl boyunca sağladığı ilerlemeyi açıkça yansıtmaktadır.²⁴⁴

²⁴⁴ Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara: Turhan Yayınları, 2005, s. 62-64. . Bkz. Charles Issawi, *A.g.e.*, s. 170: "Almanların 1880-84 döneminde Hamburg ile İstanbul arasındaki başarısız taşımacılık girişiminden sonra, Deutsche Levante-Linie şirketi 1890'larda düzenli seferlere başladı. Bu şirketin İzmir'e ulaşan ilk gemisi 22 Haziran'da limana girdi. 1899'da İzmir'e yirmi sekiz düzenli sefer

Öte yandan kıyı ticaretinin çoğunluğu Avrupa buharlı gemilerine bırakılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu tüm protesto ve girişimlerine rağmen, Kapitülasyonlar gereği kıyı ticaretini kendi bandıralına ait gemilere ayıramıyor ve bu kısıtlama I. Dünya Savaşı'na kadar devam ediyordu. Aslında yabancılar sadece "büyük kabotajları" değil "küçük kabotajları" da uyguluyorlardı: İngilizler ve diğer milletler Boğazda römorkörlerle diğer gemileri çeker ve yolcu taşımacılığı yaparken 1837'de başlayan büyük protestolara maruz kalıyorlardı. Nihayetinde Osmanlı İmparatorluğu, İngiliz büyükelçiliğinin de desteğiyle bu uygulamaya son verdiğini duyurdu. Yabancı buharlı gemilerin sadece belirtilen limitlerde gemi çekmesine izin verilmesine rağmen, aradan geçen yedi yılda problem hala devam etmekteydi. Üstüne üstlük Yunan ve Sardunya bandıralı gemiler de İstanbul'dan Kadıköy'e yolcu taşımaya çalışınca, aynı koramiral bu gemileri protesto etti ve yolcu taşımalarına müsaade etmedi. Bu sorun E. Hertslet adlı uzmanın yayınladığı memorandumda detaylı bir şekilde incelenmiştir. Memorandumdan anlaşılacağı üzere Osmanlı İmparatorluğu kendi kıyı ticaretinde yabancı gemilerin mal taşımaya itiraz etmekten vazgeçmiştir. Raporda İmparatorluğun asıl şikâyetinin, Rusya ve Avusturya gemilerinin Osmanlı kıyı ticaretinde yer almasına karşın, Osmanlı gemilerini kendi sularından içeri

çalışıyor ve limana giren bu gemilerin toplam tonajı 2.180.000'i buluyordu. Bu gemiler arasında Rus gemileri 370.000 tonla başı çekiyor, onları 353.000 tonla Osmanlılar, 338.000 tonla İngilizler, 320.000 tonla Fransızlar, 254.000 tonla Avusturyalılar, 193.000 tonla Yunanlar ve 87.000 tonla Almanlar izliyordu. Savaş öncesindeki en yüksek taşımacılık değeri, 1909 yılında 3.018 gemi ile elde edilen 2.804.000 tondur. 1912'de bu değerler daha düşüktü: Toplam 2.448 buharlı gemi seferinde 2.210.000 tonaja ulaşılmıştı. Burada İngilizler 652.000 tonla önde giderken, onları 432.000 tonla Ruslar, 327.000 ile Fransızlar, 192.000 ile Avusturyalılar, 166.000 ile Yunanlar, 138.000 ile Almanlar ve 93.000 ile Amerikalılar takip ediyordu.

almamalarından dolayı Rusya ve Avusturya'ya karşı olduğu belirtilmektedir. Yine bu raporda, İstanbul ve Karadeniz boğazlarındaki tek liman olan İstanbul Boğazı haricinde, yabancı gemilerin kıyı ticareti yapmasına itiraz edilmekle birlikte, bu trafiği durdurmak adına herhangi bir ciddi teşebbüste bulunulmadığı belirtilmektedir. Yabancı buharlı gemi sahipleri aynı zamanda İzmir Körfezi ve Selanik'te de etkin olmakla birlikte, Hükümetin bu denizyolunu Osmanlı gemilerine ayırma teşebbüslerine karşın kendi büyükelçiliklerinin faaliyetlerini de desteklemişlerdir.²⁴⁵

Tablo 26: İzmir Liman Trafiği (1863-1895)

Yıl	Gelen Sayı	Gelen Ton	Giden Sayı	Giden Ton
1863	1.295	448.807	1.261	443.340
1864	1.222	404.593	1.198	387.083
1865	1.543	496.601	1.532	494.770
1866	1.506	600.317	1.508	600.630
1867	1.464	531.917	1.424	513.604
1868	1.384	529.439	1.387	532.917
1869	1.838	669.522	1.653	617.358
1870	1.380	629.930	1.254	625.368
1871	1.405	658.913	1.281	620.374
1872	1.579	631.927	1.475	624.988
1873	1.313	640.173	1.279	638.112
1874	1.332	693.953	1.221	681.796
1875	1.217	775.445	1.202	772.748
1876	1.273	773.517	1.236	771.614
1877	1.222	725.237	1.221	719.212
1878	1.243	748.116	1.226	737.710
1879	1.450	879.013	1.401	883.855
1880	1.533	996.885	1.474	985.813
1881	1.389	1.058.212	1.435	1.050.368
1882	1.411	1.072.112	1.342	1.053.067
1883	1.411	1.071.713	1.397	1.068.393
1884	1.692	1.360.106	1.678	1.350.546
1885	1.723	1.235.270	1.703	1.231.248
1886	1.645	1.363.075	1.639	1.363.248
1887	?	?	?	?
1888	1.596	1.576.298	1.631	1.579.926

²⁴⁵ Charles Issawi, *A.g.e.*, s. 153.

1889	1.666	1.476.143	1.664	1.472.394
1890	1.608	1.404.757	1.599	1.402.260
1891	1.653	1.423.587	1.648	1.423.460
1892	2.067	1.650.410	2.054	1.664.763
1893	1.871	1.316.096	1.863	1.316.361
1894	2.393	1.779.865	2.369	1.769.614
1895	2.495	1.814.486	2.500	1.816.449

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 122.

İzmir liman trafiği için bazı özet istatistikler aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 27: İzmir Liman Trafiği İçin Özet İstatistikler

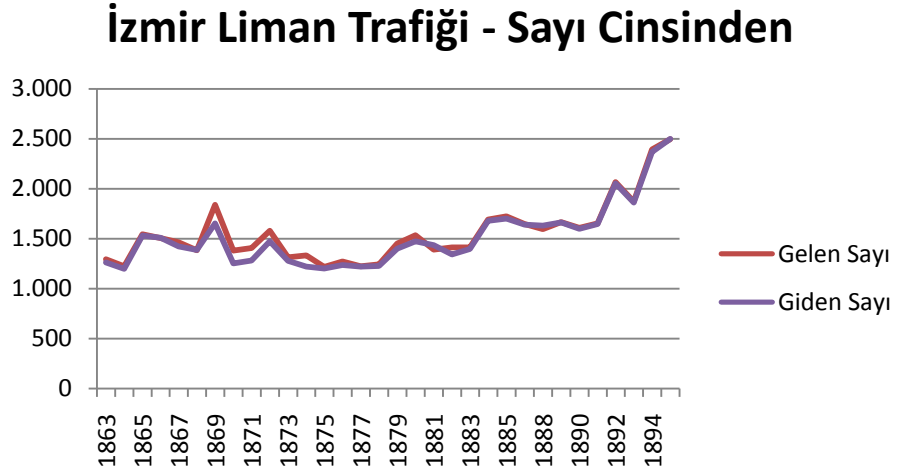
Dönem: 1863-1895	Gözlem Sayısı	Minimum	Maksimum	Ortalama	Standart Sapma
Gelen Sayı	32	1.217	2.495	1.557	310
Gelen Ton	32	404.593	1.814.486	982.389	421.430
Gelen Ton/Sayı	32	321,8	987,7	617,2	192,7
Giden Sayı	32	1.198	2.500	1.524	318
Giden Ton	32	387.083	1.816.449	975.418	425.948
Giden Ton/Sayı	32	323,0	968,7	623,8	189,6

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 122' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

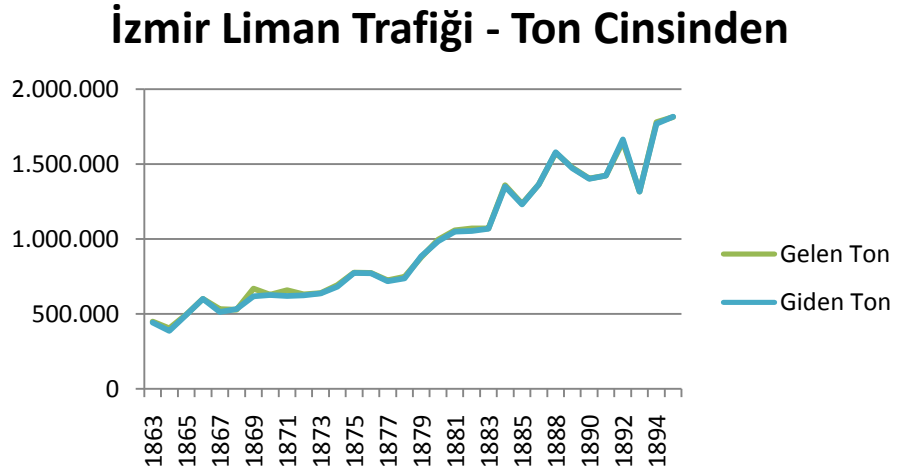
Tablodaki değerler incelendiğinde gelen sayı ve ton ortalamalarının giden sayı ve ton ortalamalarına yakın olduğu görülmektedir. Limana gelen gemilerin büyük bir çoğunluğunun geri dönmesi beklendiğinden, gelen ve giden sayılar açısından bu sonuç normaldir. Öte yandan gelen ve giden ton ortalamaları da birbirine yakın çıktığından, gelen gemilerin büyük bir çoğunluğunun, getirdikleri mal kadar İzmir'den mal götürdükleri yorumu yapılabilir.

Bu verilerin zamana göre grafikleri aşağıdaki gibidir:

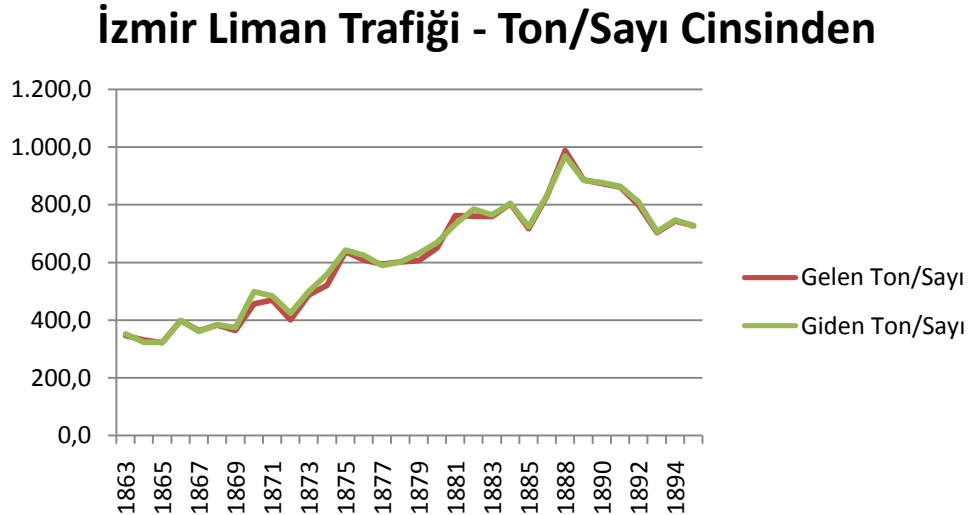
Grafik 4: İzmir Liman Trafiği (Sayı Cinsinden) (1863-1895)



Grafik 5: İzmir Liman Trafiği (Ton Cinsinden) (1863-1895)



Grafik 6: İzmir Liman Trafiği (Ton/Sayı Cinsinden) (1863-1895)



Grafikler incelendiğinde gelen ve giden değerlerinin genelde birbirine yakın olduğu görülmektedir. Sayılara ait grafiğe bakıldığında, limana gelen ve giden gemi sayısının ilk dönemlerde hemen hemen sabit olduğu, öte yandan 1870'lerin sonlarından itibaren bir artış trendi sergilediği göze çarpmaktadır. Buna karşılık ton cinsinden çizilen grafikte sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Dolayısıyla limana gelen ve giden yük miktarında sürekli bir artışın olduğu söylenebilir. Son olarak ton/sayı grafiklerinde de genel bir artış eğiliminin olduğu söylenebilir. Bu oran gemi başına düşen ton miktarını gösterdiğinden, gemilerin kapasitelerini daha fazla kullandığı ve/veya İzmir trafiğinde giderek daha büyük gemilerin kullanıldığı yorumu yapılabilir.

Tablo 28: İzmir Ticareti (cari pound sterlin) 1839-1912

Yıl	İhracat	İthalat
1839	1.434.240	681.160
1840	?	?
1841	1.242.880	722.280
1842	1.323.400	734.000
1843	1.298.280	1.103.600
1844	?	?
1845	?	?
1846	800.000	500.000
1847	?	?
1848	?	?
1849	?	?
1850	1.449.080	1.241.240
1851	1.467.280	1.138.920
1852	1.458.000	1.140.000
1853	?	?
1854	1.120.000	1.200.000
1855	2.520.000	2.280.000
1856	2.888.840	2.874.280
1857	2.517.400	2.447.480
1858	2.230.920	2.367.280
1859	2.124.680	2.227.600
1860	1.846.360	2.386.520
1861	?	?
1862	4.518.680	2.726.320
1863	4.955.240	3.738.520
1864	3.842.286	2.538.200
1865	5.130.760	1.869.826
1866	4.156.480	2.210.988
1867	4.011.850	2.129.774
1868	?	?
1869	?	?
1870	?	?
1871	4.024.400	?

1872	4.866.840	3.473.840
1873	4.158.860	4.668.400
1874	3.939.560	4.495.300
1875	3.896.063	3.483.404
1876	4.629.590	2.859.934
1877	4.687.491	3.082.400
1878	3.542.944	4.139.907
1879	4.406.699	4.755.609
1880	3.852.479	3.980.411
1881	3.803.639	4.656.134
1882	3.841.862	3.215.921
1883	4.710.756	3.238.064
1884	4.820.383	2.928.591
1885	4.315.340	2.692.947
1886	4.331.536	2.706.736
1887	4.099.310	?
1888	3.867.083	2.710.445
1889	4.535.975	3.236.139
1890	3.708.149	3.030.559
1891	3.927.182	2.985.851
1892	3.647.512	3.010.472
1893	3.282.761	?
1894	4.323.839	3.158.263
1895	4.334.097	2.880.727
1896	3.334.000	2.220.000
1897	3.100.000	2.250.000
1898	3.294.529	2.678.000
1899	3.782.781	2.563.000
1900	4.157.405	2.538.000
1901	4.413.370	2.849.000
1902	4.275.233	2.805.000
1903	4.835.931	2.802.000
1904	4.754.533	3.061.000
1905	4.504.162	3.215.000
1906	4.973.412	3.547.000
1907	4.990.107	3.183.000
1908	4.529.830	2.938.000
1909	5.039.000	3.508.000
1910	4.500.000	4.061.000
1911	4.400.000	4.138.000
1912	4.000.000	3.738.000

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul: Belge Yayınları, 1993, s. 103.

Bu verilere ait bazı özet istatistikler ve verilerin grafiği aşağıdadır:

Tablo 29: İzmir'in Ticaretine İlişkin Özet İstatistikler

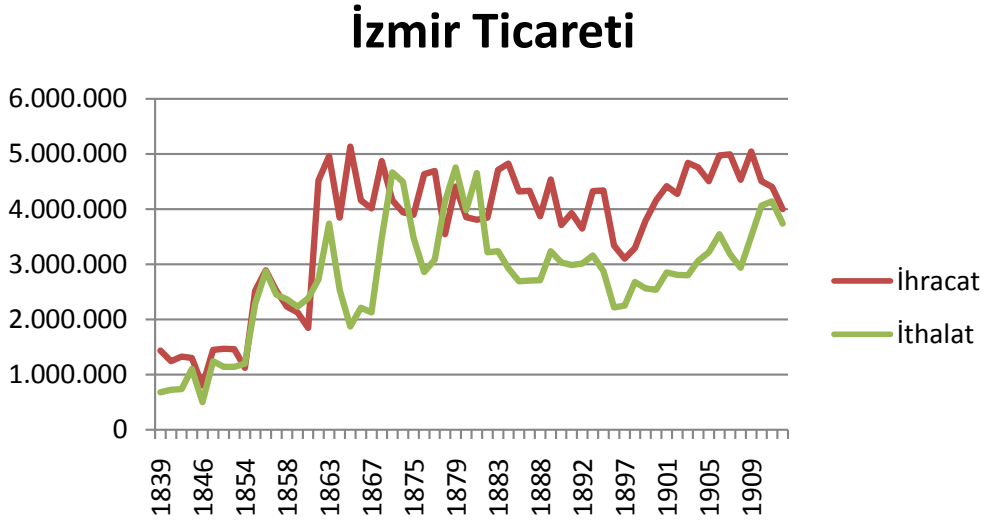
Dönem:	Gözlem	Minimum	Maksimum	Ortalama	Standart
1839-1912	Sayısı	(£)	(£)	(£)	Sapma (£)
İhracat	63	800.000	5.130.760	3.631.354	1.201.348
İthalat	60	500.000	4.755.609	2.762.367	1.013.179

Kaynak: Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, İstanbul Belge Yayınları, 1993, s. 103' de ki veriler derlenerek oluşturulmuştur.

Tablodaki ortalamalara bakıldığında İzmir'in ortalama ihracatının, ithalatından daha yüksek olduğu görülmektedir. Aynı durum minimum ve maksimum

değerleri açısından da geçerlidir. Dolayısıyla incelenen dönemde İzmir'in üretim ve ihracat açısından iyi bir yapıya sahip olduğu söylenebilir.

Grafik 7: İzmir Ticareti (1839-1909)



Grafik incelendiğinde İzmir ticaretinde ihracatın genel olarak ithalattan daha fazla olduğu görülmektedir. Özellikle 1880'lerden itibaren ihracat ile ithalat arasındaki fark açılmış ancak I. Dünya Savaşına yaklaşıldıkça ithalatın ihracatı yakalamaya başladığı göze çarpmaktadır.

İki değişken arasındaki korelasyon katsayısı 0,737 olup bu katsayıya ait p değeri 0,000'dır. Dolayısıyla ihracat ve ithalat arasında aynı yönlü ve anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir. Öte yandan bu ilişkinin, ihracat ve ithalattaki zamana bağlı artıştan kaynaklandığı iddia edilebilir. Zamanın etkisi arındırıldıktan sonra ihracat ve ithalat arasındaki korelasyon 0,535'e düşmekle birlikte, p değeri hala 0,000 olup değişkenler arasında aynı yönlü ve anlamlı bir ilişkinin hala geçerli olduğu söylenebilir.

Dikkat çeken bir diğer konu gümrük tarifeleridir. Osmanlı İmparatorluğu ile diğer ülkeler arasında 1861 yılında imzalanan ticaret anlaşmasının önemli bir

özelliği, her ülkeden Türkiye'ye ithal edilen mallardan alınacak gümrük vergisini gösteren tarifelerin ülkelere göre ayrı ayrı hazırlanması olduğıdur. Yüzde sekiz olarak saptanan gümrük vergisi, bu tarifelerde belirtilen esaslara göre, bazı malların cari değerleri, bazı malların ise 1861 yılı değerleri üzerinden alınmıştır.²⁴⁶ Kurmuş konuyla ilgili olarak, İngiliz, Fransız ve Alman politikasından bahsederek konuyu şöyle açıklar:²⁴⁷

²⁴⁶ Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 242-243. Buna ilişkin bir örnek verir: "Örneğin, İngiltere ile yapılan anlaşmaya eklenen tarifede adı geçen 223 kalem maldan 43'ü cari fiyatlara, geri kalanlar ise 1861 yılı fiyatlarına göre vergilendiriliyordu. Fransa'dan ithal edilen 220 çeşit maldan 91'i, Avusturya'dan ithal edilen 246 çeşit maldan 94'ü, Belçika'dan ithal edilen 211 çeşit maldan 113'ü, Rusya'dan ithal edilen 187 çeşit maldan 34'ü ithalat sırasındaki cari değere göre vergi veriyor, bunlar dışındaki malların fiyatları ne olursa olsun, gümrük vergisi, 1861 yılındaki fiyatlar temel alınarak hesap ediliyordu" s. 244.

²⁴⁷Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, 243-245. Kurmuş, Fransa ile İngiltere arasındaki yarışmanın dışı yansıyan en önemli yönünü şöyle açıklar Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, 247-248.: İzmir limanına giren gemilerinin yükleme-boşaltma sorunları oldu. Rıhtımlar yapılmıca kadar limana giren gemiler layterlerle yüklenip boşaltılıyordu. Rıhtımların yapılmasından sonra gemiler açıkta demirmekten kurtuldukları için layterlerin önemi azaldı. Fakat yüklerinin bir bölümünü İzmir'de boşaltacak olan gemiler, hem Rıhtım Şirketi'nin hem de Limanlar İdaresi'nin demirme, şamandıra, pilota) vb. resimlerini ödemekten kaçınmak için rıhtıma yanaşmıyor ve işlerini Rıhtım Şirketi'ne ait layterlerle görüyorlardı. 1891 yılında Rıhtım Şirketi, layter servislerinin kısıtlandığını ve yükleme boşaltma işlerini çabucak yürütmek isteyen gemilerin mutlaka rıhtımlara yanaşmaları gerektiğini bildirdi. Bunun üzerine İzmir'deki İngiliz tüccarları kendi layter filolarını kurmak yoluna gittiler. İngiliz büyükelçiliğinin şikâyeti üzerine Osmanlı Hükümeti, Rıhtım Şirketi'ne layterlerin geciktirilmemesi için gerekli tedbirlerin alınması yolunda bir yazı gönderdi. Şirket bu tedbirleri aldığını açıkladı. Fakat 1899 yılında İngiliz layterleri hâlâ ortalama 14 gün gecikmeyle yüklenip boşaltılabiliyordu. Ertesi yıl İngilizler bu konuda yenilgiyi kabul ederek Rıhtım Şirketi ile geçici bir anlaşma yaptılar. Bu anlaşmaya göre İngiliz layterleri rıhtımda en çok beş gün bekletilecek, buna karşılık İngiliz gemilerinden alınan rıhtım ücretlerinin artırılması için taraflar arasında görüşmeler yapılacaktı. İngiliz ve Fransızlar arasında süren bu mücadele, nihayet 1911 yılında bir çözüme bağlandı. İngiliz gemilerinin % 20 daha fazla rıhtım ücreti vermeyi kabul etmelerine karşılık Rıhtım Şirketi İngiliz layterlerine engel olmamaya söz verdi.

İngiltere, ticaret anlaşmasının imzalandığı ve tarifelerin yürürlüğe girdiği 1861 yılından sonra, o zamana dek zaten düşmekte olan İngiliz sanayi malları fiyatları, geniş ölçekte üretimin mümkün kıldığı biçimde daha da hızla düşmeye başladı. İngiltere'den Türkiye'ye ithal edilen mallar listesinde, 1861 fiyatlarına göre gümrük alınan mallar, cari fiyatlara göre gümrük alınan mallardan daha çok olduğu için genel fiyat düzeyinde görülen azalma İngiltere'nin aleyhine olmaya başladı. İngiliz sanayi malları fiyatlarında bu yıllardan sonra hızla azalmalar olduğu için, İngiliz malları ithalatından alınan gerçek gümrük vergileri oransal olarak daha da arttı. Azalan fiyatların kendilerine gerçekte daha yüksek oranlı gümrük vergileri ödettirdiğini anlayan İzmir'deki İngiliz tüccarları, 1875 yılında yaptıkları bir toplantıda bu durumun doğurduğu sorunları tartışarak, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na bir dilekçe verilmesini kararlaştırdılar. 1861 yılında düzenlenen ve İngiliz sanayi malları ithalatını görelî olarak cezalandıran tarifenin cari fiyatlar temeline göre yeniden ele alınması için resmî görüşmeler 1882 yılında başladı. Fakat hiçbir sonuç alınamadı.

Almanya, 1861 tarifesinde, Almanya'dan ithal edilen 151 kalem malın hepsinin cari fiyatlara göre vergilendirileceği hükmü yer alıyordu. Böylece Alman malları için hep % 8 oranında gümrük ödeniyordu. Ancak İngiliz mallarıyla karşılaştırıldığı zaman Alman fiyatlarında, ne kadar azalma olursa oranda daha az vergilendiriliyordu. Bu yüzden belirli bazı malları Almanya'dan ithal etmek çok daha ucuza geliyordu. 1891 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasındaki ticaret anlaşması yenilendiği gibi tarife kapsamına giren ve cari fiyatlarla vergilendirilen malların sayısı da artırıldı.

Fransa, Aydın Demiryolu'nun ilk bölümünün trafiğe açılmasıyla İzmir limanının ticaret hacmi arttığı zaman o güne dek layterlerle yapılan gemi yükleme-boşaltma işlerinin daha etkin bir biçimde yürütülmesi gerektiği anlaşıldı. İzmir'e bir rıhtım yapılması için Osmanlı Hükümetinin 1867 yılında J. Charnaud ve A. Bunker adlı iki İngiliz tüccara verdiği imtiyaz, bu kişilerce 1869 yılında, Marsilya'da bulunan Dussaud Şirketine satıldı. 1877 yılında tamamlanan ve 18 metre genişliğinde, 3.285 metre uzunluğunda olan rıhtım 400.000 sterline mal oldu.

Tekelci temeller üzerine kurulmuş Alman kapitalizminin uluslararası planda bir güç olarak ortaya çıkması, İngiliz emperyalizminin dünya üzerindeki egemenliğini zayıflattı. Bu gelişmenin bir uzantısı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun giderek Alman emperyalizminin ekonomik ve politik denetimi altına girmesi Batı Anadolu'daki İngilizlerin durumunu esaslı biçimde sarstı. Bu ana nedenin yanı sıra, İngilizlerin Rum ve Ermeni aracılarla mücadelesi, gümrük tarifelerinin İngilizlerin aleyhine Almanların lehine işlemesi ve Fransızların İzmir'deki İngiliz ticaretini köstekleme çabaları Batı Anadolu'daki İngiliz egemenliğini yıprattı. Yıpranmanın ilk belirtisi 1878 yılında görüldü. O zamana dek İzmir'in toplam ithalatının % 10'u dolaylarında bulunan Alman malları ithalatı birden % 14'e çıktı. İngiliz tüccarlar bu artışa hiçbir tepki göstermediler; çünkü İngiltere'den yapılan ithalat da bir önceki yıla göre % 11 oranında artmıştı. İngiliz tüccarlara göre bu olay ticaretteki yıllık dalgalanmaların bir sonucuydu. Ama ertesi yıl İngiltere'nin toplam ithalattaki payı % 45'e düşerken, Alman ve Avusturya mallarının payı % 15'e yükseldi. 1880 yılında İngiltere'nin payı daha da azalarak % 38'e düştü. Bundan sonraki yıllarda, sürekli olarak, İngiltere'nin payının düştüğü,

Almanya'nın payının ise arttığı görüldü.²⁴⁸ İngiltere-Almanya ticari rekabetinde,²⁴⁹ 1880 sonrasındaki Alman-İngiliz ticari rekabetinin ve Osmanlı

²⁴⁸ Bkz. Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, 248-252. Tablo 19 .İzmir Limanı İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı, 1877-1908. İzmir limanına yapılan ithalatta İngiltere'nin payının 1877-1880 ortalaması olan % 45.2'den 1881-1884 yılları arasında % 44'e düşmesi, Almanya'nın pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü kumaş, hırdavat ve demir eşya gibi mallarda İngiliz mamulleriyle başarılı bir biçimde rekabete başlaması sonucuydu. Bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuklu ve keten kumaşların değeri % 30 oranında azalırken. Alman pamukluları ithalatı % 48 arttı. Gene bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuk ipliğinin % 26 oranında azaldığı görüldü. İngiliz mallarına göre daha kaliteli olan, fakat daha ucuza ve altı ay vadeyle satılan Alman malı demir ve çelik, İzmir pazarında ilk defa 1884 yılında görüldü. Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, 248-249.

²⁴⁹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 36-37.

- 1885-1888 yılları arasında İngiltere'nin başka bazı önemli mallarda da üstünlüğü Almanlara kaptırdığı görüldü. İngiltere Ticaret Dairesi uyarılar yayınlayarak özellikle Türkiye'de bulunan İngiliz tüccarlarının Alman ilerlemesine karşı yeni tedbirler alması gerektiğinden dem vurmaya başladı.
- 1888 yılında İzmir ve Hamburg arasında düzenli bir servisin işletmeye açılmasıyla İzmir limanına giren Avusturya ve Alman gemilerinin artışı Batı Anadolu'daki İngiliz üstünlüğünü tehdit eden bir başka gelişme idi. 1885-1888 yılları arasında bu gemilerin sayısı 385'ten 441'e, tonajı 307.000 tondan 411.000 tona yükselirken İngiliz gemilerinin tonajı 610.000 dolaylarında kalarak hiçbir artış göstermedi.
- 1906 yılında önemli 25 kalem malın ithalatında Almanya İngiltere'ye üstün durumdaydı. Bu malların sayısı 1907 yılında 30'a, ertesi yıl 31'e yükseldi. Bu gelişmenin, Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından ilhakını protesto için; Türkiye'de Alman ve Avusturya mallarının boykot edildiği bir döneme rastladığını belirtirsek Alman ilerlemesinin ne denli güçlü olduğu kendiliğinden ortaya çıkar.
- Alman emperyalizminin giderek güçlenmesi sonucu İzmir'deki Alman ticaret evlerinin sayısı hızla arttı. 1890'ların ilk yıllarında, İzmir'de dört Alman ve altı Avusturya ticaretevi vardı. Bu rakam 1913 yılında 40'a yükseldi. Ayrıca 11 Rum ve Ermeni ticaretevi de yalnız Almanya ile ticaret yapıyordu. Ungarische Bank, Wiener Bankverein ve Deutsche Orientbank gibi Alman ve Avusturya kökenli bankalar İzmir, Aydın ve Nazilli'de şubeler açmıştı. Kendi aralarında yaptıkları iş bölümü uyarınca Alman şirketlerinin her biri belirli bir malın ithalatı veya ihracatı ile uğraşıyordu. Buna karşılık İngiliz şirketleri, gittikçe azalmakta olan İngiliz ticaretinden daha büyük bir pay alabilmek veya paylarını koruyabilmek için birbirleriyle kıyasıya mücadele ediyorlardı. Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 252.

dış ticaretinde Almanya'nın hızla artan payı üzerinde de durmak gerekir. Bu iki emperyalist ülke arasında Osmanlı pazarları ve hammaddeleri için sürdürülen rekabet,²⁵⁰ dünya çapındaki mücadelenin bir parçasıydı. 1870'lerin başında İngiltere, dünya pazarlarındaki gücünün doruğuna ulaşmıştı. 1880'lerden itibaren İngiltere'nin denizaşırı ticareti gerilemeye başlarken, Alman sermayesi demir-çelik, kimya sanayisi ve diğer bazı dallardaki üstünlüğüyle devletin ve büyük bankaların desteğini kullanarak, saldırgan bir ticaret politikası izlemeye başladı. İngiltere ile hem Avrupa'da, hem de çevre ülkelerinde rekabete girişti. Osmanlı İmparatorluğu bu ticari rekabetin en yoğun, Alman sermayesinin İngiliz ve bir ölçüde Fransız sermayesi aleyhine kazançlarının ise en belirgin olduğu alanlardan biridir. Alman ticaret ve sanayi sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki kazançlarının ardında, Alman mali sermayesi ve devlet aygıtı yatmaktadır. Örneğin Deutsche Bank, Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımı için gerekli finansmanı sağlayarak

²⁵⁰ İngiliz tüccarların, Almanlar karşısında en zayıf oldukları noktalardan birisi, tarımsal ürünler üzerinde büyük ölçüde spekülasyon yapmalarıydı. Dünya fiyatlarının yükseleceği tahminlerine dayanarak ve yüksek kâr elde etme umuduyla peşin parayla çok miktarda üzüm, incir, palamut alıyorlar, fiyatlardaki beklenen yükselme görülmezince de zarar ediyorlardı. Bazıları işi daha ileri götürerek ürünleri daha ekilmeden satın alma yolunu tutmuştu. Eğer fiyatlar beklediği ölçüde yükselirse, bu yolla büyük kârlar sağlamak olanağı vardı. Ama çoğu zaman kâr yerine zarar ediliyordu. 253 İzmir'deki İngiliz Ticaret Odası'na göre, spekülasyon yüzünden İngiliz tüccarlar 1911 yılında 200.000 sterlin zarar etmişlerdi. "İngiliz tüccarlar arasındaki yıkıcı rekabeti önlemek ve incir ticaretindeki spekülasyona son vermek amacıyla ve bütün İngiliz incir ihracatçılarının katılımıyla kurulan İzmir İncir İhracatçıları Şirketi (Smyrna Fig Packers Ltd.) de Almanlara karşı ancak tekellerin mücadele edebileceği gerçeğinin anlaşılması sonucuydu. Şirket, Hamburg, Viyana ve Londra'da şubeler açarak bu ticaret merkezlerindeki fiyat değişmelerinin şifreli mesajlar halinde İzmir'e ulaştırılması yolunda tedbirler aldı. Bu fiyat değişmelerine göre ihracat kısıyor veya artırılıyor, böylece zarar edilmesi önleniyordu. Şirketin sermayesi bir yıl içinde önce 150.000 sterlinden 200.000 sterline, sonra da 250.000 sterline artırıldı. İncir ihracatının tekelleştirilmesi sayesinde İngilizler bu ticaret dalını Almanlardan koruyabildiler. Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 254.

ilk aşamada Alman demir-çelik sanayisi ürünlerine ek pazarlar yaratmış, demiryollarının tamamlanmasından sonra Anadolu'da Alman sanayisi için yeni pazarlar ve hammadde kaynaklarının geliştirilmesine önayak olmuştur. Aynı Alman bankaları özellikle 20. yüzyılın başından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun Almanya'dan yaptığı ithalatın finansmanı için yoğun biçimde ticari kredi sağlamışlardır. Bu çabalar sonucu Almanya'dan Osmanlı ithalatı, 1880'lerin ortasından 1913'e kadar 10 kat artarak 5 milyon sterline aştı. Aynı dönemde Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndan ithalatı ise, on beş kat artarak 3 milyon sterline ulaştı. Almanya'nın Osmanlı ithalatı ve ihracatındaki payları da hızla yükseldi. Öte yandan, Osmanlı dış ticaretindeki payı 1880'lerden sonra sürekli gerilemekle birlikte, 1913'te İngiltere Osmanlı ithalatında ve ihracatında en büyük payı hâlâ elinde tutuyordu. Demiryolları yapımı yoluyla Almanya Anadolu'yu, Fransa Suriye'yi kendi nüfuz bölgelerine dönüştürürken, İngiltere Osmanlı İmparatorluğu'nun Irak vilayetlerine yönelmiş, Irak'la ticaretinde önemli artışlar sağlamıştı. Daha da önemlisi, Osmanlı ithalatında en önemli kalemi oluşturan pamuklu tekstil ürünlerinde, Lancashire sanayisi ucuz ve düşük nitelikli İtalyan ve Hint mallarının rekabetine karşın, Birinci Dünya Savaşı'na kadar en büyük payı elinde tutmayı başarmıştır.

Emperyalist rekabette Türkiye'nin İngiliz emperyalizmi yörüngesinden çıkıp Alman emperyalizminin etki alanına girmesi sürecini²⁵¹ ünlü Whittall Ai-

²⁵¹ Pamuk'un incelemesinde, vurgulamak istediği, 19. yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu üzerinde hiçbir emperyalist ülkenin tam denetimi kuramaması ve birbirleriyle rekabet halindeki emperyalist ülkeler karşısında Osmanlı devletinin bağımsızlığını tümüyle yitirmemiş olmasıdır. Ona göre, bu nedenle pek çok sömürge'deki durumun tersine, Avrupa sermayesi tarımdaki üretim ilişkilerini kendi çıkarları doğrultusunda dilediğince

lesinin son temsilcilerinden olan E. Whittall'ın şu sözleri özetler: “Uzun yıllar boyunca Türkiye'deki ticaretimizin azaldığını gördük. Buna rağmen her şeye göğüs gererek canla başla çalıştık. Sonunda işlerin düzeleceğini sanıyorduk. Ama bir gün kendimizi kapı dışarı edilmiş bulduk. Kibarca ve yavaş bir biçimde, ama gene de kapı dışarı edildik.”²⁵²

Anadolu'nun ihracata yönelişi ile ilgili olarak dış pazarlar için tarımsal meta üretimi sürecinin Osmanlı İmparatorluğu'nun her bölgesinde aynı dönemde başlamamış ve aynı boyutlarda genişlememiş olduğunu hatırlatır. İhracatın genişlemesinde kıyı şeridinde yakınlık ya da iç bölgeleri ihraç limanlarına bağlayan ucuz ulaştırma araçlarının varlığı, önemli bir önkoşul oluşturuyordu. Ayrıca, toprak ve iklim koşullarının sanayileşmiş ülkelerde talep edilen hammadde ve gıda maddelerinin üretimi için elverişli olması gerekiyordu.²⁵³

Ticari yönelimlerine bağlı olarak, liman kentlerindeki ekonomik etkinlik düzeyi kapitalist dünya ekonomisinin gelişim döngülerince belirleniyordu.²⁵⁴

Dünya sisteminin işleyiş mantığı ve mekanizmasına ilişkin olarak dünya piyasasındaki devletlerin rollerini çok iyi bilmek önemlidir. Bu, dünya sistemindeki devletler, dünya sisteminin serbest çalışmasına bağlı sıradan pasif objeler olmadıkları; bilakis aktif olarak piyasa çalışmalarına katıldıkları,

dönüştürememiş, üretim sürecini yeniden örgütleyememiştir. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 40

²⁵² Orhan Kurmuş, *A.g.e.*, s. 255.

²⁵³ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 37-40. Örneğin Eflak, Boğdan ve Mısır'dan yapılan ihracatın Serbest Ticaret Anlaşmaları öncesinde genişlemeye başladığı ve 1840'larda hız kazandığı görülmektedir. s. 38.ü

²⁵⁴ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, *A.g.e.*, s. 126.

zaman içinde yapısal durumları, kendi toplumlarındaki sınıf yapılarından bağımsız olarak değiştiği için yerinde bir sorudur. On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı devletinin durumunu ve geçirdiği değişiklikleri yalnızca yukarıda belirtilen iç faktörlere göre değil, aynı zamanda devletin, dünya sistemindeki diğer devletlerle etkileşimi de göz önünde bulundurularak anlaşılmalıdır.²⁵⁵

Dünya Sistemi Teorisinde olsun, Bağımlılık Teorisinde olsun, aslında Avrupa sermayesinin yayılması sürecinden kârlı çıkanların bir avuç komprador burjuva olduğu iddia edilmektedir. Osmanlı örneğinde bu önermeyi de abartmamak gerekir. Özellikle 19. yüzyılda tarımın ticarileşmesi ve dünya pazarlarıyla ticari ilişkilerin artması sürecinden en çok gayrimüslim burjuvazinin faydalandığı doğrudur. Ancak bu kişilerin Osmanlı tebaası olarak birçok durumda aslında bir Osmanlı "ulusal burjuvazisini" temsil ettiğini unutmamak gerekir.²⁵⁶ Aslında Dünya Sistemi teorisyenlerinin bu tür tek yönlü belirlenim ilişkisine vurgu yapmalarına şaşmamak gerekir, çünkü her ne kadar farklı saiklerle farklı biçimlerle ortaya çıkmışsa da, Türkiye tarihçiliğinde ve düşünce hayatında da dış faktörlerin abartılması çok sık rastlanılan bir durum olmuştur. Osmanlı'daki bütün değişimin dış faktörlerin dayatmasıyla meydana geldiğini düşünen sayısız tarihçi ve düşünür mevcuttur ülkemizde. Bugünlerde ortalığı kaplayan Avrupa Birliği'ne girip girmeme tartışmalarında dahi bu tür argümanların çokça kullanıldığı görülmektedir. Tanzimat dönemi söz konusu olduğunda ana tariyografik görüş zaten bu "taklitçi" "gardrop" reformculuğunun dış baskılar yüzünden

²⁵⁵ İlkay Sunar, "State and Economy in The Otoman Empire", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cabridge University Press, 2004. s. 77.

²⁵⁶ M. Asım Karaömerlioğlu, *A.g.e.*, s. 96.

gündeme geldiğidir. Oysa Tanzimat büyük ölçüde içsel faktörlerle dışsal faktörlerin bileşimi olarak ortaya çıktı ve ülke içi kaygıların bürokrasinin gündeminde çok öncelikli yeri vardı. Bunlar arasında örneğin gayrimüslim cemaatlerin ayrılıkçı özlemlerinin önüne geçmeyi, yerel güç odaklarının gelişmesini engellemeyi ve dış politikada yabancı devletlerin istismar ettiği gayri Müslim cemaatlerin birtakım sorunlarını ortadan kaldırmayı saymak mümkündür. İktisadi düzey söz konusu olduğunda bile Osmanlı Tanzimat'ının sadece Batılıların baskısıyla liberal politikalara geçtiğini varsaymak biraz abartılı olsa gerektir. Bunu söylemek Britanya gibi ülkelerin açık pazar politikalarından çıkar sağlamadığı anlamına gelmez elbette. Ancak Osmanlı Devleti'nin de bu işten çıkarı olduğu pekâlâ iddia edilebilir. Dış ticaret hacminin büyümesinden doğacak artan gümrük vergilerinin devlete mali katkı sağlayacağı düşüncesi, örneğin, bu açıdan değerlendirilebilir.²⁵⁷

²⁵⁷ *ak.*, s. 96..

SONUÇ

Çalışmada iki amaç güdülmüştü: İlki, kuramsal düzeyde Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleşme ve kapitalist dünya ekonomisine eklemlenme tartışmalarına katkıda bulunmak; ikincisi bunu, çevre ülkelerde uzmanlaşmak ve tek ürüne yönelmek kategorileri üzerinden, Osmanlı döneminde İzmir liman kenti örneğinde ampirik kayıtlar ile analiz etmek idi. Bu açıdan değerlendirildiğinde İzmir gibi bir liman kenti üzerine yürütülen çalışmalardan farklı olarak, araştırmalarda genellikle üzerinde odaklanılan modernleşme, bağımlılık ve sınıf yaklaşımları, incelememizin temel araştırma konuları olmamıştır.

Modern Dünya Sistemi Teorisi'nde "dünya ekonomisi"nin dönemlendirilmesi şöyledir: 1-) Daralma: 1815-1840, 2-) Genişleme: 1840-1876. Teorinin temel bileşenleri ise "eklemlenme", "uzmanlaşma", "çevreselleşme" olarak kendini göstermektedir. Bu açılardan, "dönemlendirme" ve "temel bileşenler" açısından değerlendirildiğinde, İzmir örneğinde, varsayımlar bölümünde sorduğumuz soruların cevapları da kapsamak üzere, ulaşılan sonuçlar şunlardır:

1- İthalat veya ihracattaki artış birbirini anlamlı olarak etkilememektedir. Her iki değişkendeki düzenli artışın, ihracat ve ithalatın zamanla artmasından kaynaklandığı söylenebilir. (Bkz. Tablo 20, Grafik 3)

İlk yıllarda ihracat ve ithalatın toplam içindeki payları birbirine yakın seyretmektedir. 1880'lerin başlarından itibaren, ihracatın payı ithalata göre daha yüksekken, son yıllarda bu paylar giderek birbirlerine yaklaşmıştır. (Bkz. Tablo 20)

2- ihracat açısından en yüksek ortalama sahip ürünün üzüm olduğu görülmektedir. Bu ürünü sırasıyla palamut, incir, afyon, arpa, pamuk, halı ve sünger takip etmektedir. Üzümün toplam ihracat içindeki payı ortalama olarak %22,11'dir. Ardından gelen palamut ve incir için bu paylar sırasıyla %12,92 ve %10,17 olup, bu üç ürün toplam ihracatın ortalama olarak %45,2'sini oluşturmaktadır. (Bkz. Tablo 6)

3- İzmir'in incelenen dönemdeki en yüksek ortalama sahip ithalat ürününün pamuklu ürünler olduğu göze çarpmaktadır. Bu ürünün ardından sırasıyla yünlü ürünler, pamuklu iplik, kereste, kahve, madeni eşya, şeker ve ipekli ürünler gelmektedir. (Bkz. Tablo 12)

Ürünlerin ithalat içindeki payları incelendiğinde pamuklu ürünlerin payına ilişkin ortalama %21,16'dır. Bu ürünleri takip eden yünlü ürünler, pamuklu iplik, kereste ve kahvenin ortalamaları ise sırasıyla %6,74, %6,02, %5,52 ve %5,15'dir. Adı geçen bu beş ürünün toplam payı %44,59'dur. (Bkz. Tablo 13)

4- İzmir'in ihracatının büyük kısmını İngiltere'ye yaptığı kısım teşkil etmektedir. Diğer ülkelere yapılan ihracatlar birbirlerine yakın seyretmektedir. Ayrıca İngiltere'ye yapılan ihracatta bir artış trendi gözlenmektedir. (Bkz. Grafik 1.)

İzmir'in en büyük ihracatı 2.021.916 £ ortalama ile İngiltere'yedir. Bu ülkeyi Avusturya, Fransa, Amerika, Osmanlı, Hollanda, İtalya ve Rusya takip etmektedir.

İngiltere-Fransa, İngiltere-Rusya, Fransa-Diğer, Avusturya-Amerika, Osmanlı-Hollanda, Osmanlı-Amerika ve İtalya-Diğer ülkelerine yapılan ihracatlar arasında negatif ve anlamlı ilişki görülmektedir. Yani bu ülkeler ikili

ikili düşünülduğünde, birine yapılan ihracat arttıkça, diğerinin yapılanın azalacağı söylenebilir. Örneğin İngiltere-Fransa arasındaki negatif ve anlamlı korelasyon, İngiltere'ye yapılan ihracat ile Fransa'ya yapılan ihracat arasında ters yönlü bir ilişki olduğu anlamına gelmektedir. Öte yandan tablodaki diğer korelasyonlar anlamsız olduğundan bu ülkelere yapılan ihracatların ikili olarak birbirlerini etkilemediği söylenebilir. (Bkz. Tablo 16)

5- İzmir'den yapılan ithalatın da büyük kısmının İngiltere ile olduğu görülmektedir. Öte yandan son yıllara doğru İngiltere'nin değerinde düşüş gözlenmekte ve bu ülkeye ait değerler Avusturya'nın değerlerine yaklaşmaktadır. Diğer ülkelerin verileri ise zamana göre fazla değişmeyen bir yapı göstermektedir. (Bkz. Grafik 2.)

En büyük ithalat ortalaması 1.200.597 £ ile İngiltere'dedir. Bu ülkeyi sırasıyla Avusturya, Fransa, Osmanlı, İtalya, Rusya, Amerika ve Hollanda izlemektedir.(Bkz. Tablo 18)

Korelasyonlar incelendiğinde pek çok ülkenin ithalatları arasında anlamlı ilişkiler görülmektedir. Bu ilişkilerden aynı yönlü olanlar İngiltere-Fransa, İngiltere-Amerika, Fransa-Avusturya, Fransa-Amerika, Avusturya-Rusya, Osmanlı-Rusya, Hollanda-Diğer ve İtalya-Diğer şeklindedir. Bu ülkeler ikili ikili düşünülduğünde, birinin ithalatındaki artış (azalış), diğerininkini de arttıracaktır (azaltacaktır) yorumu yapılabilir. Öte yandan ters yönlü ve anlamlı korelasyona sahip olanlar İngiltere-Hollanda, İngiltere-Diğer, Fransa-Hollanda, Fransa-İtalya, Fransa-Diğer, Avusturya-Diğer, Osmanlı-Diğer, Hollanda-Amerika ve Rusya-Amerika şeklindedir. Buradaki ülke ikilileri düşünülduğünde, birinin ithalatındaki artışın (azalışın) diğerinin ithalatını azaltacağı (arttıracığı) söylenebilir. (Bkz. Tablo 19)

6- İzmir Limanı'na gelen sayı ve ton ortalamalarının giden sayı ve ton ortalamalarına yakın olduğu görülmektedir. Limana gelen gemilerin büyük bir çoğunluğunun geri dönmesi beklendiğinden, gelen ve giden sayılar açısından bu sonuç normaldir. Öte yandan gelen ve giden ton ortalamaları da birbirine yakın çıktığından, gelen gemilerin büyük bir çoğunluğunun, getirdikleri mal kadar İzmir'den mal götürdükleri yorumu yapılabilir. (Tablo 27)

Gelen ve giden değerlerinin genelde birbirine yakın olduğu görülmektedir. Sayılara ait grafiğe bakıldığında, limana gelen ve giden gemi sayısının ilk dönemlerde hemen hemen sabit olduğu, öte yandan 1870'lerin sonlarından itibaren bir artış trendi sergilediği göze çarpmaktadır. Buna karşılık ton cinsinden çizilen grafikte sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Dolayısıyla limana gelen ve giden yük miktarında sürekli bir artışın olduğu söylenebilir. Son olarak ton/sayı grafiklerinde de genel bir artış eğiliminin olduğu söylenebilir. Bu oran gemi başına düşen ton miktarını gösterdiğinden, gemilerin kapasitelerini daha fazla kullandığı ve/veya İzmir trafiğinde giderek daha büyük gemilerin kullanıldığı yorumu yapılabilir.(Bkz. Grafik 6)

İzmir'in ortalama ihracatının, ithalatından daha yüksek olduğu görülmektedir. Aynı durum minimum ve maksimum değerleri açısından da geçerlidir. Dolayısıyla incelenen dönemde İzmir'in üretim ve ihracat açısından iyi bir yapıya sahip olduğu söylenebilir. (Bkz. Tablo 29)

İzmir ticaretinde ihracatın genel olarak ithalattan daha fazla olduğu görülmektedir. Özellikle 1880'lerden itibaren ihracat ile ithalat arasındaki fark açılmış ancak I. Dünya Savaşına yaklaşıldıkça ithalatın ihracatı yakalamaya başladığı göze çarpmaktadır.

İki değişken arasındaki korelasyon katsayısı 0,737 olup bu katsayıya ait p değeri 0,000'dır. Dolayısıyla ihracat ve ithalat arasında aynı yönlü ve anlamlı bir ilişki olduğu söylenebilir. Öte yandan bu ilişkinin, ihracat ve ithalattaki zamana bağlı artıştan kaynaklandığı iddia edilebilir. Zamanın etkisi arındırıldıktan sonra ihracat ve ithalat arasındaki korelasyon 0,535'e düşmekle birlikte, p değeri hala 0,000 olup değişkenler arasında aynı yönlü ve anlamlı bir ilişkinin hala geçerli olduğu söylenebilir. (Grafik 7.)

7- Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'ye ihracatındaki en önemli kalemin kırmızı boya kökü olduğu görülmektedir. Bu ürünü sırasıyla meşe palamudu, pamuk, afyon ve kuru üzüm takip etmektedir.

8- İzmir'in hem ithalat hem de ihracatında en büyük pay İngiltere'ye aittir. İngiltere'yi yine hem ithalat hem de ihracatta Fransa ve Avusturya takip etmektedir. (Tablo 23)

İngiltere ile olan ithalat ve ihracat, toplam ithalat ve ihracata genelde paralel bir seyir izlemektedir. Toplam ithalat ve ihracat içinde İngiltere'nin payı büyük olduğundan, bu durumla karşılaşılmaması normaldir. İngiltere ithalatı ile toplam ithalat arasında aynı yönlü ve anlamlı bir ilişki vardır. İngiltere ihracatı ile toplam ihracat arasında aynı yönlü bir ilişki olduğu söylenebilir. Dolayısıyla İzmir'in İngiltere ihracatı arttıkça toplam ihracatının da önemli ölçüde artacağı yorumu yapılabilir.(Bkz. Tablo 14,Tablo 17, Grafik 1,Grafik 2)

Tezimizin literatüre katkısı açısından değerlendirildiğinde, emperyalizmin girdiği ölkelerde üretimin yönünü belirlediğini ifade etmiş ve emperyalist ölkelerin çıkarı neyi gerektiriyorsa, sömürgeleştirmekte olduğu- sömürgeleştirdiği ölkeyi bir ya da birkaç ürün ihracatında uzmanlaştırdığını ileri sürmüştük. İzmir liman kenti örneğinde bu tezimizin, yukarıdaki

maddelerde de izleneceği üzere, doğrulandığını tespit ettik. Bu bağlamda, başka bölgelerde başka örnek vakalar üzerine yapılacak tezler literatüre yeni katkılar sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Düstur

14 Ocak 1884 (Hicri 15 Rebiülevvel 1301-Rumi 02 kanunisani 1299) tarihli “İzmir limanında yolcu ve eşya nakli için gereken müteşekkil Şirket-i Hamidiye Nizamnamesi” için bkz. *Düstur*, 1. Tertip, cilt 5, s. 10-13.

Sözlükler, Ansiklopediler

Ana Britannica, 2004, Cilt:14.

By. J.W Redhouse, 1922.

Kamus-i Fransevi, 1900.

Kamus-i Türki, 1985.

Türk Ansiklopedisi,1976, Cilt: 23.

Yeni Türk Ansiklopedisi,1985, Cilt: 6.

Yurt Ansiklopedisi, 1981-1984, Cilt: 6.

Makale, Kitap, Derleme

Adıyeye, Nuri, “Anadolu-Osmanlı Ölçeğinde Yerel Tarih Yazımında Kuramların Değişimi, Merkez Çevreden Çevreselleşmeye, Çevreselleşmeden Globalleşmeye”, *Tarih Yazımında Yeni Yaklaşımlar, Küreselleşme ve Yerelleşme*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 260–270.

Atilla, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2002.

Atilla, Nedim, *İzmir Posta Tarihi (1841-2001)*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2002.

Bağış, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler*, Ankara: Turhan Yayınevi, 1983.

Barkan, Ömer Lütfi, "XV. ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Toprak İşçiliğinin Organizasyon Şekilleri", *Türkiye'de Toprak Meselesi: Toplu Eserler 1*, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1980, s. 575-716.

Baskıcı, Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara: Turhan Yayınevi, 2005

Baykara, Tuncer, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası'na Giriş I*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 2000.

Baykara, Tuncer, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir. Ege Üniversitesi Yayınları, 1974.

Can, Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Cerasi, Maurice M., *Osmanlı Kenti: Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, (Çev. Aslı Ataöv), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1999.

Ceylan, Ebubekir, "Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 1, İstanbul, 2003, s., 81-95.

Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim", *Bellekten*, C. LII, S. 203, 1988, s. 601-626.

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara: Türk Tarih kurumu Yayınları, 1997.

Çavdar, Tefik, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi (1900-1960)*, Ankara: İmge Yayınları, 2003.

Çizakça, Mehmet, "Price History and The Bursa Silk Industry: A Study in Ottoman Industrial Decline, 1550-1650 ", *The Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 247-261.

Çizakça, Murat, "Incorporation of The Middle East into The European World Economy", *Review*, Winter, 1985, s. 353-378.

Dirlik, Arif, *Kriz, Kimlik ve Siyaset: Küreselleşme Yazıları*, (Çev. Sami Oğuz), İstanbul, İletişim, 2009.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972.

Edhem Eldem, Daniel Goffman, Bruce Masters, "Giriş: Bir Osmanlı Kenti Var mıydı?", *Doğu ile Batı Arasında İslam Kenti*, (Çev. Sermet Yalçın), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 1-18.

Eldem, Edhem, " 'Levanten' Kelimesi Üzerine", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 11-22.

Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994.

Erdost, Muzaffer İlhan, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Mülkiyet İlişkileri*, Ankara: Onur Yayınları, 1884.

Ergenç Özer, "Salnamelerde İzmir", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinde 100 Yıl ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları 1985, s. 141-151.

Ersoy, Melih, “Bağımlılık Okulu Eleştirisine Giriş”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine*, (Der. Melih Ersoy), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s. 9-21.

Faroqhi, Suraiya, “The Venetian Presence in The Ottoman Empire, 1600-1630”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 311-344.

Frank, Andre G., “Dünya Sistemi Bunalımda”, çev. Ümit Kıvanç, *Dünya Ekonomisi, Bunalım ve Siyasal Yapılar*, İstanbul, 1984, s. 131–151.

Frank, Andre G., “Üçüncü Dünya’da Ekonomik Bunalım ve Siyasal Yapılar”, (Çev. Erol Özbek), *Dünya Ekonomik Bunalımı ve Siyasal Yapılar*, (Der. Belge yayınları), İstanbul: Belge Yayınları, 1984, s.234–279.

Genç, Mehmet, “A Study of The Feasibility of Using Eighteenth-Century Ottoman Financial Records as an Indicator of Economyc Activity,” *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cabridge University Press, 2004, s. 345-173.

Genstein, Ira, “Dünya Ekonomisi ve Emperyalizm Kuramları”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine*, (Der. Melih Ersoy) (Makaleyi çev. Melih Ersoy-İnci Ataç), Ank., Verso, 1992, s. 93-116.

Goffman, Daniel, “İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine”, *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurta Yayınları, 2003, s. 88-121.

Gofman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, (Çev. Ayşen Anadol-Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul: Tarih Vakfı Yurta Yayınları, 1995.

Gran, Peter, "Late-Eighteenth-Early-Nineteenth-Century Egypt: Merchant Capitalism or Modern Capitalism?" *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 27-41.

Gülalp, Haldun, "Bağımlılık ve Dünya Sistemi Teorileri: Frank ile Wallerstein'in Eleştirisi, *Oribirinci Tez Kitap Dizisi*. Mayıs, Sayı 3, 1986, s. 28-48.

Güler, Birgöl Ayman, *Yerel Yönetimler: Liberal Açılımlara Eleştirel Yaklaşım*, Ankara: İmge Yayınları, 2006.

Güran, Tefik (Haz.), *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü yayınları, 1997.

Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980.

İnalçık, Halil, "Tanzimatın Uygulanması ve Sosyal Tepkiler", *Bellekten*, C. XXVIII, S. 112, 1964, s. 623-649.

İnalçık, Halil, "When and How British Cotton Goods Invaded The Levant Markets", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 374-383.

İnan, Huricihan, "Osmanlı tarihi ve Dünya Sistemi: Bir Değerlendirme", *Toplum ve Bilim*, sayı 23, 1983, s. 9-39.

İslamoğlu, Huricihan-İnan, "Introduction: 'Oriental Despotism' in World-System Perspective" *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 5-24.

Johnson Carlos, "Emperyalizm ve Bağımlılık Kuramlarında İdeolojiler", *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine, Üzerine* (Der: Melih Ersoy) (Makaleyi çev. H. Çağatay Keskinok), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s. 147-168.

Kansu, Aykut, *1908 Devrimi*, (Çev. Ayda Erbal), İstanbul: İletişim, 1995.

Karaömerlioğlu, M. Asım, "Bağımlılık, Dünya Sistemi ve Osmanlı/Türkiye Çalışmaları", *Toplum ve Bilim*, Kış, 2001-2002, sayı 91, s. 81-99.

Kasaba, Reşat, "Batı Anadolu'da Göçer İşçiler", *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, (Haz. Ayşen Anadol), (Çev. Banu Büyükkal), İstanbul, 2005, s. 24-32.

Kasaba, Reşat, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Çev. Gül Çağlalı Güven), (Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 1-22.

Kasaba, Reşat, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Batı Anadolu'da Komprador Burjuvazi var mıydı?", *Dünya, İmparatorluk ve Toplum*, (Çev. Banu Büyükkal), İstanbul: Kitap Yayınları, 2005, s. 12-23

Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (Ondokuzuncu Yüzyıl)*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Belge Yayınları, 1994, s. 38-39.

Kaygalak, Sevilay, *Kapitalizmin Taşrası: 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008.

Kazgan, Gülten, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi: Birinci Küreselleşmeden İkinci Küreselleşmeye*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2006

Keleş, Ruşen, *100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut ve Gecekondu*, İstanbul: Gerçek Yayınları, 1978.

Keyder, Çağlar, Özveren, Y. Eyüp, Quataert, Donald, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Çev. Gül Çağlalı Güven), (Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 121-157.

Keyder, Çağlar, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: İletişim Yayınları, 1993.

Kıray, Mübeccel, *Örgütlenemeyen Kent İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.

Koloğlu, Orhan, "İlk İzmirli Gazeteciden İzmir Haberleri", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri*, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Kitabevi Yayınları, 1993,

Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: yordam Yayınları, 2008.

Kütükoğlu, Mübahat S., "İzmir Rihtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, sayı 32, s. 509-513.

Kütükoğlu, Mübahat S., “Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri”, *150. Yılında Tanzimat*, Haz. Hakkı Dursun Yıldız, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, s. 91-138.

Kütükoğlu, Mübahat S., *15 ve 16. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2000.

Kütükoğlu, Mübahat, “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü”, 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985., s. 99-120.

Laclau, Ernest, “Latin Amerika’da Feodalizm ve Kapitalizm”, (Çev. Erol Tulpar), *Birikim*, c.1, sy 1, 1975, s. 16–29.

Luxemburg, Rosa, “Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı imparatorluğu’na Giriş”, *Az gelişmişlik ve Emperyalizm*, (Der. Atilla Aksoy), İstanbul: Gözlem Yayınları, 1975, s. 75-95.

Martal, Abdullah, *Değişim Sürecinde İzmir’de Sanayileşme*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1999.

McGowan, Bruce, “The Middle Danube *Cul-de-sac*”, *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 170-177.

Nikitin, P., *Ekonomi Politik*, (Çev. Hamdi Konur), Ankara: Sol Yayınları, 1979.

Noviçev, A.D., *Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çev. Nabi Dinçer), Ankara: Onur Yayınları, 1979.

Oktik, Nurgün - Kökalan, Füsün, "Immanuel Wallerstein; Tarihsel Kapitalizmin Analizi ve Dünya Sistemi", *Doğu-Batı*, Yıl:4, Sayı: 17, 2001-2002, s. 121-133.

Ortaylı, İlber, "Levantenler", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 23-28.

Owen, Roger, "The Silk-Reeling Industry of Mounth Lebanon, 1840-1914: A Study of The Possibilities and Limitations of Factory Production in The Periphery", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cabridge University Press, 2004, s. 271-283.

Owen, Roger, *The Middle East in The World Economy 1800-1914*, Londra, New York: I. B. Tauris & Co Ltd Publishers,, 2002.

Ökçün, Gündüz (Der.), *Osmanlı Sanayii: 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, 1970.

Önen, Nizam, Reyhan, Cenk, "Osmanlı Mülki İdaresinde Tanzimat Düzenlemeleri Üzerine Bir Değerlendirme (1839-1859)", *Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Cilt XI, Sayı 1 (Bahar 2009) s. 9-24.

Pamuk, Şevket, "Bağımlılık ve Büyüme: Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi", *Doğu-Batı*, Yıl: 4, Sayı: 17, 2001-02, s. 35-41.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi; 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005.

Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: Yurt Yayınları, 1987.

Quataert, Donald, "Osmanlı Ekonomisi: Nüfus, Ulaşım, Ticaret, Tarım ve İmalatçılık", *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (çev. Ayşe Berktaş), İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, s. 171-207.

Quataert, Donald, "Ottoman Handicrafts and Industry in The Age of Imperialism", *Review*, 1988, c. XI, s. 2, s. 169-178.

Quataert, Donald, "Ottoman Women, Households and Textile Manufacturing, 1880-1914", *The Modern Middle East: A Reader* (içinde), 1993, (Der. Albert Hourani, Khoury, Philip S. - Wilsonet, Mary C., University of California Press, Berkeley, 1993, s. 255-269.

Quataert, Donald, "The Age Reforms, 1812-1914", *An Economic and Social History of The Ottoman Empire, 1300-1914* (içinde), 1994, (Der. Halil İnalçık, D. Quataert, Cambridge University Press, Cambridge, s. 761-932.

Quataert, Donald, "The Silk Industry of Bursa, 1880-1914", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 284-299.

Quataert, Donald, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (Çev. Tansel Güney), İstanbul: İletişim Yayınları, 1999.

Ragin, Charles - Chirot, Daniel, "Immanuel Wallerstein'in Dünya Sistemi: Tarih Olarak Siyaset ve Sosyoloji", *Tarihsel Sosyoloji: Bloch'tan Wallerstein'a Görüşler ve Yöntemler*, (Ed. Theda Skocpol, (Çev. Ahmet Fethi), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 276-312.

Reyhan, Cenk, *Osmanlı'da Kapitalizmin Kökenleri: Kent-Kapitalizm İlişkisi Üzerine Tarihsel-Sosyolojik Bir Çözümleme*, İstanbul Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2008.

Richard, Alan, "Primitive Accumulation in Egypt, 1798-1882", *The Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004, s. 203-243.

Sunar, İlkey, "State and Economy in The Otoman Empire", *The Ottoman Empire and The World-Economy*, (Ed. Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, New York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 2004. 63-87.

Tekeli, İlhan, "Ege Bölgesi'nde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Ege Mimarlık*, III/4, İzmir, 1992.

Tekeli, İlhan, *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Ankara: Dost Yayınları, 1998.

Tezel, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1982.

Ülker, Necmi, "Batılı Gözlemcilere Göre XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Şehri ve Ticarî Sorunları", *XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I, (Ticaret Tarihi Araştırmaları)*, İzmir: Akademi Kitabevi Yayınları, 1994, s. 1-33.

Wallerstein Immanuel, *Tarihsel Kapitalizm*, (Çev: Necmiye Alpay), İstanbul: Metis Yayınları, 1992.

Wallerstein, Immanuel - Decdeli Hale - Kasaba, Reşat, “Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci”, *Toplum ve Bilim*, (Çev: Ali Selman), Sayı: 23 Güz 1983, s., 41-54.

Wallerstein, Immanuel, “Kapitalist Dünya Sisteminin Yükselişi ve Geleceği: Karşılaştırmalı Analiz İçin Temel Kavramlar, (Çev. Orhan Esen), *Dünya Ekonomisi, Bunalım ve Siyasal Yapılar*, (Der. Belge Yayınları), İstanbul, Belge, 1993, s. 71-113.

Wallerstein, Immanuel, “Sınıf Mücadelesini Gördüğümüz Zaman Nasıl Tanıyoruz: Ira Gerstein’a Yanıt”, *Emperyalizm, Gelişme ve Bağımlılık Üzerine* (Der: Melih Ersoy) (Makaleyi Çev. Melih Ersoy), Ankara: Verso Yayınları, 1992, s., 125-130.

Wallerstein, Immanuel, “The Ottoman Empire and The Capitalist World-Economy: Some Questions for Research” *Review*, II, 3, 1979, s. 389–398.

Wallerstein, Immanuel, *Modern Dünya Sistemi: Avrupa Dünya-Ekonomisinin Pekişmesi ve Merkantilizm, 1600-1750*, (Çev. Latif Boyacı), c. II, İstanbul: Bakış Yayınları, 2005.

Wallerstein, Immanuel, *Modern Dünya Sistemi: Kapitalist Tarım ve 16. Yüzyıl’da Avrupa Dünya-Ekonomisinin Kökenleri*, (Çev. Latif Boyacı), c. I, İstanbul: Bakış Yayınları, 2002.

Yapucu, Olcay Pullukçuoğlu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, İstanbul, Kitap Yayınları 2007.

Yerasimos, Stefanos, “Levanten Kimdir?”, *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006, s. 29-32.

Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, (Çev. Babür Kuzucu), İstanbul: Belge Yayınları 1977, 3 cilt.

Yıldırım, Ferzan Bayramoğlu (Haz.) *Kent Tarihçiliği: Kent Tarihleri Atölyesi (5-6 Mart 1994)*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994.

Yumul, Arus, "Melez Kimlikler", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), İstanbul, 2006, s. 39-50.

Yumul, Arus; Dikkaya, Fahri (Haz.), *Avrupalı mı Levanten mi?*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2006.

İnternet Kaynakları

Es, Muharrem; Dudu, Engin, "Liman – Kent İlişkileri ve Dünya’da Liman Kentleri", <http://www.yerelsiyaset.com/pdf/ekim2008/11.pdf> (Erişim 04.03.2011), s. 3-4 (1-9)

Ünlü, Tülin Selvi, "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekansal Gelişim", http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/ffc98347ee35b3e_ek.pdf. (Erişim: 04.03.2011) (1-22)

EKLER

EK 1:

OSMANLI İHRACATININ VE İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI: 1839-1913 (%)

Osmanlı İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı: 1839-1913 (%)

Yıllar	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Toplam	Merkez	Rusya	Çevre	Cari Fiyatlarda Yıllık İhracat (Sterlin)
1830-1832	13,3	14,3	2,1	30,9	60,6	64,3	12,6	23,1	3,8
1840-1842	19,8	16,6	1,9	29,1	67,5	70	10,4	19,5	5,2
1850-1852	20,1	15,8	1,1	28	74	76,4	8,3	15,3	8,8
1860-1862	23,5	29,9	0,5	16,8	70,7	73,4	10,2	16,4	12,4
1970-1872	27,2	25,3	0,4	14,3	67,2	69,4	14,7	15,9	19,4
1880-1882	23,5	28	0,5	6,1	58,1	62,9	13,6	23,5	15,2
1890-1892	25,9	24,5	4,3	5,9	50,6	76,1	4,2	20,7	17,9
1900-1902	25,9	19,2	7,2	7,8	60,1	78,3	3,9	17,8	20,3
1909-1911	17,9	14,1	11,4	8	51,4	77	3,9	19,2	25,9

Osmanlı İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı: 1839-1913 (%)

Yıllar	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Toplam	Merkez	Rusya	Çevre	Cari Fiyatlarda Yıllık İhracat (Sterlin)
1830-1832	19	9,9	3,1	16,9	49,1	52,7	31,3	16	4
1840-1842	29,3	8,6	4,6	22,1	64,3	67,3	16,5	16,2	5,7
1850-1852	25,5	9,3	9,7	26,2	70,7	74,6	13,6	11,8	9,5
1860-1862	26,5	12,2	9,5	17,2	65,4	67,5	11,5	20,9	12,9
1970-1872	32,4	12,3	13,6	12,9	71,2	76,7	9,2	12,1	22,4
1880-1882	45,2	11,8	2,4	11,8	71,2	74,9	9,7	15,4	15,4
1890-1892	35,9	12,4	10,3	9,8	68,4	77,5	9,9	12,6	19,2
1900-1902	29,8	10	9,8	14,5	64,1	78,7	10,3	11,1	20,3
1909-1911	23,9	8,4	13,7	13,9	49,9	78,8	8,7	12,5	37,7

Kaynak: Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul, 2005, s. 33-34.

EK 2:
İZMİR LİMAN TİCARETİ

İzmir Liman Ticareti

Yıllar	İhracat+ithalat	İhracat	İthalat	İhracat'ın İthalat'a Oranı
1834	2.075	1.473	602	2,45
1835	1.702	1.032	670	1,54
1836	1.625	1.102	523	2,11
1837	1.289	967	322	3
1838	1.708	1.136	572	1,99
1839	2.115	1.434	681	2,11
1840	*	*	*	*
1841	2	1.243	722	1,72
1842	2.057	1.323	734	1,8
1843	2.402	1.298	1.104	1,18
1844	*	*	*	*
1845	*	*	*	*
1846	1.300	800	500	1,6
1847	*	*	*	*
1848	*	*	*	*
1849	*	*	*	*
1850	2.690	1.449	1.241	117
1851	2.606	1.467	1.139	1,29
1852	2.598	1.458	1.140	1,28
1853	*	*	*	*
1854	2.320	1.120	1.200	0,93
1855	4.800	2.520	2.280	1,11
1856	5.763	2.889	2.874	1,01
1857	4.964	2.517	2.447	1,03
1858	4.598	2.231	2.367	0,94
1859	4.353	2.125	2.228	0,95
1860	4.233	1.846	2.387	0,77
1861	*	*	*	*
1862	7.245	4.519	2.726	1,66
1863	8.694	4.955	3.739	1,33
1864	6.380	3.842	2.538	1,51
1865	6.317	4.046	2.271	1,78
1866	7.369	3.606	3.763	0,96
1867	6.972	3.568	3.404	1,05
1868	7.986	4.632	3.354	1,38
1869	8.127	4.540	3.587	1,27
1870	6.627	3.620	3.007	1,2
1871	7.803	4.043	3.760	1,08
1872	8.328	4.867	3.461	1,41
1873	9.017	4.499	4.518	1
1874	8.430	3.940	4.490	0,88
1875	7.379	3.896	3.483	1,12
1876	7.490	4.630	2.860	1,62
1877	7.769	4.687	3.082	1,52
1878	7.683	3.543	4.140	0,86
1879	9.163	4.407	4.756	0,93
1880	7.832	3.852	3.980	0,97
1881	8.460	3.804	4.656	0,82

1882	7.058	3.842	3.216	1,19
1883	7.949	4.711	3.238	1,45
1884	7.749	4.820	2.929	1,65
1885	7.008	4.315	2.693	1,6
1886	7.039	4.332	2.707	1,6
1887	6.808	4.099	2.709	1,51
1888	6.577	3.867	2.710	1,43
1889	7.772	3.236	4.536	0,71
1890	6.739	3.708	3.031	1,22
1891	6.913	3.927	2.986	1,32
1892	6.658	3.648	3.010	1,21
1893	6.372	3.283	3.089	1,06
1894	7.482	4.324	3.158	1,37
1895	7.215	4.334	2.881	1,5
1896	6.300	3.734	2.566	1,46
1897	5.532	3.100	2.252	1,38
1898	5.976	3.298	2.678	1,23
1899	6.346	3.789	2.563	1,48
1900	6.526	4.157	2.369	1,75
1901	7.272	4.423	2.849	1,55
1902	7.080	4.275	2.805	1,52
1903	7.636	4.834	2.802	1,73
1904	7.816	4.755	3.061	1,55
1905	8.719	5.504	3.215	1,71
1906	8.520	4.973	3.547	1,4
1907	7.873	4.690	3.183	1,47
1908	7.391	4.453	2.938	1,52
1909	8.228	4.814	3.414	1,41
1910	8.561	4.500	4.061	1,11
1911	8.538	4.400	4.138	1,06
1912	7.788	4.000	3.788	1,06
1913				

Kaynak: Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ank., 2005, s. 67-68

EK 3:**İZMİR TİCARETİ (CARI PAUND STERLİN) 1839-1912**

Yıllar	İzmir Ticareti (Cari Paund Sterlin) 1839-1912	
	İhracat	İthalat
1839	1.434.240	681.160
1840	*	*
1841	1.241.880	722.280
1842	1.323.400	734.000
1843	1.298.280	1.103.600
1844	*	*
1845	*	*
1846	800.000	500.000
1847	*	*
1848	*	*
1849	*	*
1850	1.449.080	1.241.240
1851	1.467.280	1.138.920
1852	1.458.000	1.140.000
1853	*	*
1854	1.120.000	1.200.000
1855	2.520.000	2.280.000
1856	2.888.840	2.874.280
1857	2.517.400	2.447.480
1858	2.230.920	2.367.280
1859	2.124.680	2.227.600
1860	1.846.360	2.386.520
1861	*	*
1862	4.518.680	2.726.320
1863	4.955.240	3.738.520
1864	3.842.286	2.538.200
1865	5.130.760	1.869.826
1866	4.156.480	2.210.988
1867	4.011.850	2.129.774
1868	*	*
1869	*	*
1870	*	*
1871	4.024.400	*
1872	4.866.840	3.473.840
1873	4.158.860	4.668.400
1874	3.939.560	4.495.300
1875	3.896.063	3.483.405
1876	4.629.590	2.859.934
1877	4.687.491	3.082.400
1878	3.542.944	4.139.907
1879	4.406.699	4.755.609
1880	3.852.479	3.980.411
1881	3.803.639	4.656.134
1882	841.862	3.215.921
1883	4.710.756	3.238.064
1884	4.820.383	2.928.591
1885	4.315.340	2.692.947
1886	4.331.536	2.706.736
1887	4.099.310	*

1888	3.867.083	2.710.445
1889	4.535.975	3.236.139
1890	3.708.149	3.030.559
1891	3.927.182	2.985.851
1892	3.647.512	3.010.472
1893	3.282.767	*
1894	4.323.839	3.158.263
1895	4.334.097	2.880.727
1896	3.334.000	2.220.000
1897	3.100.000	2.250.000
1898	3.294.529	2.678.000
1899	3.782.781	2.563.000
1900	4.157.405	2.538.000
1901	4.413.370	2.849.000
1902	4.275.233	2.805.000
1903	4.835.931	2.802.000
1904	4.754.533	3.061.000
1905	4.504.162	3.215.000
1906	4.973.412	3.547.000
1907	4.990.107	3.183.000
1908	4.529.830	2.938.000
1909	5.039.000	3.508.000
1910	4.500.000	4.061.000
1911	4.400.000	4.138.000
1912	4.000.000	3.738.000
1913		

Kaynak: Reşat Kasaba, *Age.*, s. 103-105; Murat Baskıcı, *Age.*, s. 67-68; Orhan Kurmuş, *Age.*, s. 274; Charles Issawi, *Age.*, s. 110.

ÖZET

Kapitalizmin ve onun temsilcisi olan burjuvazinin gelişimi, liman kentlerinin evrimiyle karşılıklı bir ilişki içindeydi. Ticari yönelimlerine bağlı olarak, liman kent döngülerince belirleniyordu; liman kentinin gönenci, burjuvazinin gelişim hızının işaretiydi. Bu evrim içindeki tarihsel bir noktada, yeni doğmakta olan burjuvazi yabancılarla ilişkisinde bir ölçüde bağımsızlık kazanacak kadar kendini güçlü hissetmiş olabilir. Bu rüştünü ispat, genellikle dünya ekonomisi içindeki bir altüst oluşa denk düştüğünden, liman kenti burjuvazisi doğasının temeli olan ticaretten vazgeçip, daha kararlı bir biçimde sanayiye yönelmek bile istedi. Burada önemli olan burjuvazinin ticari köklerinin ve gelişim çizgilerinin ticari ortaklıkta onları ille de alt düzeye mahkûm etmediği gerçeğidir. Burjuvazinin karakterini azınlık-komprador ya da ticari sermaye olarak belirlemek gerekmez. Bağlam değiştikçe, sermayeye açık fırsatlar ve burjuvazi de değişir.

Bir liman kenti olarak İzmir Osmanlı İmparatorluğu'nun sömürgeleşmesinde ya da dünya ekonomisine eklemlenmesinde önemli bir role sahiptir. Tezimde, bu sürecin karşılıklı ilişkileri üzerine odaklandım. İlk olarak kuramsal düzeyde periferileşme, sömürgeleşme, modernleşme sürecine ilişkin tartışmalara katkıda bulunmak, ikinci olarak da bunun ampirik kayıtları ile analizi çalışmamda güdülen amaçlardır. Öte yandan, "sömürgeleşme", "emperyalizm", "bütünleşme" ve "modernleşme" kavramları iç içe geçmiş bir şekilde ele aldım ve uygulamada bu sürecin İzmir örneğindeki etkisini belirlemeye çalıştım.

Birinci bölümde, bir liman kenti söz konusu olduğunda, genellikle ağırlık kazanan modernleşme, bağımlılık ve modern dünya sistemi teorilerini inceledim. Ağırlıklı olarak liman kenti incelemelerinin büyük bir yoğunluğunu oluşturan “modern dünya sistemi teorisi”ni esas aldım. İkinci bölümde, modern dünya sistemi teorisinin Osmanlı araştırmalarına yansımalarını inceledim. Modern dünya sisteminin örnek olarak seçmemin sebebi, zaman ve mekân ilişkisini 19 yüzyılın liman kenti olan İzmir kenti üzerinde uygulanabilirliğinin sınanmasıdır. Zira konu ile ilgili araştırmalarda modern dünya sistemi teorisinin baskın bir ağırlığı vardır. Üçüncü bölümde, Bir Levanten Kent olarak İzmir’in 19. yüzyıldaki yapısını ele aldım. İzmir Limanı’na dair literatürden yararlanarak önceki bölümlerdeki varsayımları sınadım.

SUMMARY

The development of the capitalist system and this system's representatives the bourgeoisie is interconnected with the evolution of port cities in the world. The wealth of the port city was directly connected to the development speed of the bourgeoisie. At some point of their development the emergent bourgeoisie might have accumulated power and earned some independence to continue its own designed relations with foreigners. Unexpectedly, having proven his legitimacy contradicting with its roots bourgeoisie might even have chosen industrial activities rather than the trade. The important point is that the bourgeoisie in their trade partnerships were not necessarily the disadvantaged. With the changing context bourgeoisie has also changed according to the opportunities and there is no usefulness in classifying them as necessarily the minorities or trade capital holders.

The port city of İzmir has a significant role in Ottoman Empire's integration with the world economy or its becoming a colony. This dissertation has focused on the interrelations of the process. The first aim of this dissertation is to contribute to the debates on peripherization, colonization and modernization; the second aim is to analyze empirical evidence on the debate. The concepts such as "colonization" "imperialism" "integration" and "modernization" were used integrally and how this process affected the İzmir experience.

The first chapter has focused on modernization, dependence and modern world theories which are a must when the topic is about port cities. The focus was more on the “modern world system theory” which is dominantly used in the literature on port cities. The second chapter analyzes the reflections of the “modern world system theory” on Ottoman research. The reason for choosing modern world system is that this view is dominantly used in similar research and the time and space connection of this view is applicable to the İzmir experience. The third chapter focuses on the 19th century structure of the Levantine city of İzmir and tested the assumptions listed on the earlier chapters on İzmir port.