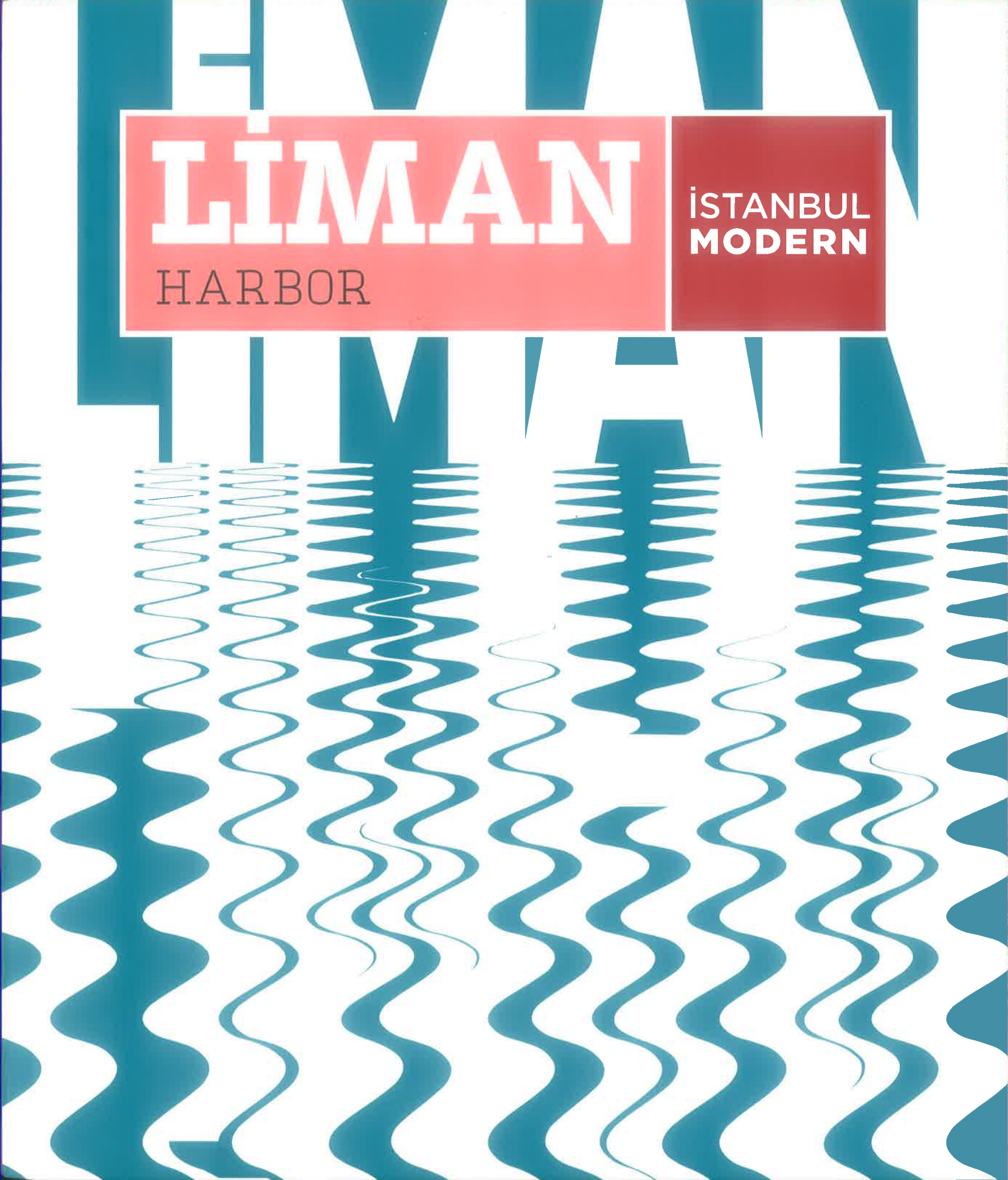


# LİMAN

HARBOR

İSTANBUL  
MODERN



---

**LİMAN**  
HARBOR

---

28 OCAK JANUARY - 4 HAZİRAN JUNE 2017

---

**SERĞİ KÜRATÖRLERİ** EXHIBITION CURATORS  
ÇELENK BAFRA, LEVENT ÇALIKOĞLU

---

**ASİSTAN KÜRATÖRLER** ASSISTANT CURATORS  
ASLI CAN, SENEM R. KANTARCI

---

**İSTANBUL MODERN SERĞİ YÖNETİMİ**  
ISTANBUL MODERN EXHIBITION MANAGEMENT

---

**ESER KAYIT VE SERĞİ BÖLÜMÜ**  
REGISTRATION AND EXHIBITION DEPARTMENT  
S. GÖZEN MÜFTÜOĞLU AKSAN  
SERKAN TERZİOĞLU, ERKUL GÖNÜL

---

**MİMAR** ARCHITECT  
ÇAĞDAŞ BEZİRGAN

---

**KATALOG** CATALOGUE

---

**EDİTÖR** EDITOR  
N. CAN KANTARCI

---

**MAKALELER** ESSAYS  
ÇELENK BAFRA, LEVENT ÇALIKOĞLU, MURAT GÜVENÇ

---

**ZAMAN ÇİZELGESİ** TIMELINE  
ASLI CAN

---

**SANATÇI SAYFALARI** ARTISTS' PAGES  
ÇELENK BAFRA, ASLI CAN,  
SENEM R. KANTARCI, DENİZ PEHLİVANER

---

**TASARIM DANIŞMANI** DESIGN CONSULTANCY  
BÜLENT ERKMEN

---

**TASARIM KONSEPTİ** DESIGN CONCEPT  
KEREM YAMAN, BEK

---

**SERĞİ AFİŞİ VE KATALOG KAPAK TASARIMI**  
EXHIBITION POSTER AND CATALOGUE COVER DESIGN  
KEREM YAMAN, BEK

---

**GRAFİK TASARIM UYGULAMA** GRAPHIC DESIGN APPLICATION  
MUSTAFA NAMLI

---

**ÇEVİRİ** TRANSLATION  
HANDE EAGLE, GÜLİN EKİNCİ,  
BRENDAN FREELY, LINDA STARK

---

**İNGİLİZCE DÜZELTİ** PROOFREADING  
DOROTHY ENER, LINDSEY WESTBROOK

---

**KATALOGDA KULLANILAN YAPIT GÖRSELLERİ AKSİ BELİRTİLMEDİKÇE**  
©CHROMA TARAFINDAN ÇEKİLMİŞTİR. İZİNSİZ KULLANILAMAZ.  
UNLESS STATED OTHERWISE, ALL IMAGES OF THE ARTWORK USED IN  
THIS CATALOGUE ARE SHOT BY ©CHROMA.  
THEY CAN NOT BE USED WITHOUT PERMISSION.

---

**BASKI VE CİLT** PRINTING AND BINDING  
MAS MATBAACILIK SAN. VE TİC. A.Ş.  
Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi No: 3, 34408,  
Kağıthane İstanbul / Türkiye  
T (212) 294 1000 kitap@masmat.com.tr Sertifika No: 12055

---

ISBN: 978-975-6167-83-0

---

Bu yayın, İstanbul Modern'in "LİMAN" adlı sergisinin kataloğudur.  
This publication is the catalogue of "HARBOR", the exhibition of İstanbul Modern.

---

**İSTANBUL MODERN**  
Mecidiyeköy Mebusan Caddesi, Liman İşletmeleri Sahası, Antrepo 4, 34433  
Karaköy, İstanbul / Türkiye  
T (212) 334 7300 F (212) 334 4319  
info@istanbulmodern.org - www.istanbulmodern.org

---

# Modernleşme Sürecinde İstanbul Limani'nda Değişim ve Kararlılık

## Transformation and Stability at the Istanbul Harbor throughout the Process of Modernization

**PROF. DR. MURAT GÜVENÇ**

DİREKTÖR, KADIR HAS ÜNİVERSİTESİ, İSTANBUL ÇALIŞMALARI MERKEZİ  
DIRECTOR, ISTANBUL STUDIES CENTER AT KADIR HAS UNIVERSITY

İstanbul, Marsilya ve Venedik-Trieste ile birlikte üç önemli geçit kentinden biridir. Tuna üzerinden tüm Balkan memleketleri, Karadeniz'e bağlanan su ulaşımına elverişli nehirler üzerinden, milyonlarca kilometrekarelik bir geri bölge de İstanbul Limanı üzerinden dünya ekonomisine eklenir. İaşe ve su temini konusundaki aşikar handikaplarına rağmen İstanbul'un Doğu Roma İmparatorluğu'nun yeni başkenti olarak seçilip imarı, limanın sağladığı ticari potansiyele bağlanabilir. Boğaz, eşsiz peyzajına rağmen kentsel gelişme sürecinin liman kadar önemli bir ögesi değildir. Nitekim, Altın Boynuz'dan yoksun Çanakkale-Gelibolu bölgesinde modern tarihin hiçbir döneminde İstanbul'la yarışabilecek bir kentsel gelişme gözlenmez. İstanbul, limandan ayrı düşünülemez bir kenttir.

Haliç'in girişi merkez alınarak çizilen 60 kilometre yarıçaplı bir daire alanının yarısından azı (5000 km<sup>2</sup>) kara, yarıdan fazlası denizlerle kaplıdır. Su kaynaklarının sürdürülebilirliği açısından tarım dışı tutulması zaruriydi; taze sebze meyve için gerekli alan düşünüldüğünde ise İstanbul çevresi çok küçük

Marseilles, Venice-Trieste, and Istanbul are the world's three important gateway cities. From a rear zone stretching across millions of square kilometers, all of the Balkan countries are connected to the world economy through rivers that are favorable for maritime transport and pour into the Black Sea to reach the Port of Istanbul. Despite its handicaps in relation to provisions and water supply, the proclamation of Istanbul as the new capital of the Eastern Roman Empire and its zoning can be attributed to the commercial potential of its harbor. In spite of the unique landscape it offers, the Bosphorus has not been as important as the harbor for the process of urban development. This is why the area of Çanakkale and Gelibolu, which are bereft of the Golden Horn, did not attain a level of urban development that could rival Istanbul in any given period of modern history. Istanbul is a city that cannot be thought about independently from its harbor.

Place a compass needle at the mouth of the Golden Horn and draw a circle with a diameter of 60 kilometers, and less than half of the (5,000 square kilometers) enclosed area is land. Most of it is sea. It was imperative that agriculture was not developed in the city to ensure the sustainability of its water resources. When it came to finding land for growing fresh vegetables and

bir nüfusu besleyebilmekteydi. Kentin su temini açısından sergilediği kırılganlık Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde kuzey ormanları, meraları ve su havzalarının tarıma açılmasını önlemeye yönelik yönetsel tedbirlerle denetim altında tutulmuştur. Bentler, su yolları, su kemerleri su terazileri, maksemler, çeşmeler ve nihayet sarnıç sistemleri, dini yapılarla birlikte kentin mimari mirasının en etkileyici öğeleridir. İstanbul, rakibi Venedik'te olduğu gibi, limanın sağladığı iktisadi olanaklar, kaynaklar ve kırılgan ekolojisinin izin verdiği ölçüde gelişebilmiş; siyasi, iktisadi, kültürel önemini koruyabilmiştir. Kent tarihinin ayrılmaz bir parçası olmasına, iktisadi ve nüfus gelişimi üzerindeki bilinen bağlantılarına rağmen liman tarihi, liman üzerinden kurulan dış dünya ilişkileri konvansiyonel kent tarihlerinde ağırlıklı yer tutmaz. Ne yazık ki, liman tarihçiliği alanında da bunun tersi geçerlidir; liman tarihleri de genelde kent tarihinden kopuk, bağımsız oluşumlar şeklinde ele alınır.

Bu yazıda konvansiyonel liman ve kent tarihçiliği arasındaki kopukluğun "mekânsal çerçeve" kavramı

yardımıyla giderilebileceğini savunarak, liman tarihini kentsel gelişme sürecinin sonucu ve bir aktörü şeklinde yorumlayarak değerlendirmeye çalışacağım. Profesör İlhan Tekeli'nin geliştirdiği "mekânsal çerçeve" kavramına göre, kentlerin belirli bir tarihte sergilediği özgün toplumsal-mekânsal oluşumlar; ulaşım alt yapısı ve teknolojileri (yol ağı), iş yeri ve konut dağılım kalıbı, kentin dış dünya ile kurduğu ilişkiler, kentsel gelişmeyi düzenleyen yasal çerçeveler ve bunlara yapılan politik müdahaleler üzerinden kavranıp yorumlanabilir. Mekânsal çerçeve, birbiriyle ilişkili ancak görece özerk yapıların tarihsel ve coğrafi etkileşimiyle şekillenir. Bileşenlerin görece özerkliğinin teslim edilmesi, yerel özgünlüklere duyarlı kent tarihçiliğine olanak sağlar. Bu kavramsal çerçeve ışığında incelenirse, İstanbul Limanı'nın zaman içerisinde fiziksel özellikleri açısından şaşırtıcı bir süreklilik sergilediği, Tanzimat öncesi (Erken modernite), Tanzimat sonrası (Utangaç modernite, 1839 - 1923), Tek Parti Dönemi (Radikal modernite, 1923 - 1946), Çok Partili Dönem (Popülist modernite, 1946 - 1980) nihayet Küreselleşme (1980 - ) dönemlerinde kentin dış dünya ilişkilerinin aynı doğal

fruits, the areas surrounding Istanbul could only sustain a small portion of the population. The vulnerability of the city in terms of water supply was taken firmly under control with administrative measures directed at prohibiting agriculture in the northern forests, pastures, and water basins throughout the rule of the Romans, the Byzantines, and the Ottomans. Together with religious structures, dikes, conduits, aqueducts, water gauges, maksem (covered water distribution structure that sometimes features fountains and basins), fountains, and cisterns became some of the most impressive elements of the city's architectural legacy. Just as with its rival, Venice, Istanbul was only able to develop to the degree that the harbor's economic scope and fragile ecology allowed. And thus, it was to that extent that it could preserve its political, economic, and cultural importance. Despite the fact that the harbor has been integral to the city's progress, economic relationships, and population growth, its history and the relationships it enabled Istanbul to establish with the external world do not get enough emphasis in most urban histories. Indeed, harbors are usually studied as formations entirely detached and independent from the urban locations they serve.

In this article I will examine the history of the harbor as both a consequence of and an actor in Istanbul's urban development, calling upon the concept of spatial organization. Through this concept, developed by Professor İlhan Tekeli, the distinctive socio-spatial formations that cities present at any specific time can be grasped and interpreted through their transport infrastructures and technologies (road networks), workplace and housing distribution, the relationships they establish with the external world, the legal frameworks that regulate urban development, and their political interventions. Spatial organization is shaped through the historical and geographical interaction of relatively autonomous but interrelated structures. The submission of the relative autonomy of constituent parts enables the development of an urban historiography that is responsive to regional individuality. I will approach the formation of Istanbul's harbor landscape in a historical framework and attempt to reveal the underlying social, spatial, and technological mechanisms as well as the organization of its business connections, implicit tensions, and social conflicts. Examined in light of this conceptual framework, the physical characteristics of the Port of Istanbul exhibit

liman üzerinden kurulduğu görülüyor. İstanbul'un doğal limanı, hakim rüzgarlarından korunmuş, güvenli, her tür yelkenli geminin yılın her ayı güney ve kuzey kıyılarına rıhtıma gerek kalmadan yanaşıp yük boşaltabileceği, dalga, yelpaze çarpıntı akıntı ve gel gitten hemen hiç etkilenmeyen, geniş, kullanışlı ve Doğu Akdeniz'de benzeri olmayan bir halidir. Bu doğal liman, iç içe geçen üç alt birim içerir. Haliç'in batı ucuyla köprüler arasında kalan bölge iç liman, Karaköy - Sarayburnu arası orta liman; Yeşilköy, Tuzla ve Boğaz girişi arası ise dış liman bölgeleridir. Kentin gelişme sürecinden farklı biçimlerde etkilenen bu üç bölgede zaman içerisinde belirginleşen alansal uzmanlaşma kalıpları liman yapılarını şekillendirmiştir.

Bu yazıda İstanbul liman peyzajının oluşumunu tarihsel bir çerçevede ele alarak, gözlenen kararlılığın ardındaki toplumsal, mekânsal, teknolojik uyum mekanizmalarını ve bunların ardındaki iş ilişkileri örgütlenmelerini örtük gerilim ve toplumsal çatışmaları açığa çıkarmaya çalışacağım.

a surprising level of continuity across time, and it becomes evident as well that the city's relationships with the external world throughout the pre-Tanzimat (early modernity), post-Tanzimat (shy modernity, 1839-1923), single party (radical modernity, 1923-46), and multi-party (populist modernity, 1946-80) eras, and throughout the process of globalization (1980 to the present day), have been established through the same natural harbor. Istanbul's natural harbor is an unparalleled estuary in the eastern Mediterranean; it is safe, large, and practical. It is protected from prevailing winds, and all types of sailing ships can unload cargo at its southern and northern shores any month of the year without the use of a quay; it's almost never affected by waves, choppy seas, undercurrents, or tides. This natural harbor comprises three subunits. The area between the western end of the Golden Horn is the inner harbor; the area between Karaköy and Sarayburnu is the middle harbor; and the area between Yeşilköy, Tuzla, and the mouth of the Bosphorus is the outer harbor region. The regional specialization models that emerged across time in these distinct regions were diversely affected by the city's processes of urban development, and themselves actively shaped the structures on and around the harbor.

İstanbul, geç orta çağda, Avrupa'nın en önemli ticaret merkezleri ve liman kentleri arasındaydı. Amerika'nın keşfi ve Atlantik ekonomisinin kuruluşu Akdeniz havzası ve liman kentlerinin uzun süren bir durgunluk ve gerileme döneminin tetikleyicisi oldu. Geçit kent olmasına, başkent olma avantajlarına rağmen İstanbul da bu süreçten olumsuz etkilendi ve Akdeniz havzasının uzun durgunluk döneminde kayda değer bir gelişme göstermedi. 19. yüzyıl başında İstanbul nüfusu 300 binin biraz üzerindeydi. İki yüzyıl süren uzun ve çalkantılı modernleşme süreci sonunda İstanbul 15 milyonluk bir dünya kentine dönüştü. Ne var ki, bu başdöndürücü süreç yaşanırken liman peyzajı şaşırtıcı düzeyde kararlı kaldı.

19. yüzyıl başında henüz köprülerle bölünmemiş Haliç'in kuzey kıyısında, surları yıkılmamış Galata yerleşmesi ve onun batısında, kuzey rüzgarlarından tümüyle korunmuş tersane kompleksi, Alibeyköy ve Kağıthane dereleri üzerinde de başkent en önemli mesire yerleri yer alıyordu. Haliç'in güney kıyısı, başkent nüfusunun çok büyük bölümünün yaşadığı suriçi

In the late medieval age, Istanbul was one of the most important ports and centers of commerce in Europe. But then the exploration of the Americas and the establishment of the Atlantic economy triggered a long period of decline in the Mediterranean basin and coastal towns. In spite of the fact that it was a gateway city and had many advantages as a capital, Istanbul failed to make significant progress in this prolonged period of Mediterranean recession. The city's population was just over three hundred thousand in the early nineteenth century. At the end of its drawn-out and turbulent modernization period, which lasted two centuries, Istanbul had transformed into a world city with a population of fifteen million. Yet throughout this dizzying period, the landscape of the harbor remained surprisingly unchanged.

In the early nineteenth century, the Galata settlement was still surrounded by city walls and situated on the northern coast of the Golden Horn, which was yet undivided by bridges. To its west was the shipyard complex, which was completely sheltered from north winds. The primary recreation areas of the capital were located on the banks of the Alibeyköy and Kağıthane streams. The south bank of the Golden Horn corresponded to the northern coast of the walled city, where a great portion

bölgesinin kuzey sahilidir. Ahırkapı - Sirkeci arasında Topkapı Sarayı kompleksi, Sirkeci - Unkapanı arasında suriçi bölgenin ticaret alanları ve bu alanların iskeleleri yer alır. Bu iskeleler, karadaki ticari faaliyetlerin uzantıdır. Müller-Wiener'in İstanbul Liman haritaları incelendiğinde iskelelerin karadaki faaliyetler üzerinden adlandırıldığı, Yemiş iskelesinin ardında meyve pazarlarının, Hasır İskelesinin ardında hasır örücülerin, Odun İskelesinin ardında odun depoları ve toptancılarının yer aldığı görülür. Haliç'in güney kıyısı boyunca kara surlarına kadar şekillenen bu ilginç ticari örgütlenme 1903 - 1905 tarihleri arasında üretilen Goad haritalarında açıkça okunabilmektedir. Kara surlarının batısında dini açıdan önemli Eyüp yerleşmesi ve mezarlıklar yer alır. Haliç peyzajının özellikleri Antoine Ignace Melling'in (1763-1831) gravürleri üzerinde kolayca izlenebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretini, idari yapısını, iktisadi ve toplumsal örgütlenmesini değiştiren Tanzimat, liman peyzajının şekillenmesinde de etkili oldu. Dış ticaret önündeki engellerin kaldırılması,

Akdeniz'de tarifeli buharlı gemi seferlerinin başlaması, İstanbul'a sefer yapan gemi sayısı ve tonajlarını önemli ölçüde arttırdı. Tekeli'nin Utangaç modernite şeklinde adlandırdığı bu dönemde kent nüfusu yaklaşık üç kat artarken, nüfusun metropol içi dağılımı değişti. Güvenli olmadığı anlaşılan Topkapı Sarayı'nın Beyoğlu yakasına taşınması, Müslüman ve gayrimüslim seçkinlerin ve üst kademe bürokratlarının kent içi dağılım kalıbını değiştirdi. Suriçi İstanbul'u Beyoğlu yakasına bağlayan ilk köprü, günümüzün Unkapanı Köprüsü'ne yakın bir bölgede kuruldu. Yeni Beyoğlu Belediyesi'nin kuruluşu, Galata surlarının yıkımı, sur hendeklerinin yollara dönüştürülmesi yoluyla arsa üretimi, Karaköy meydanının açılması, bande yeni iskan alanlarının oluşumunu hızlandırdı. Modern ve geleneksel yaşam tarzları karşıtlığı belirginleşip pekiştirilmiş oldu. Rum, Ermeni, Yahudi milletlerinin modern yaşama eklenmesi hane halkları Pera Cadde-i Kebiri (bugünkü İstiklal Caddesi) boyunca oluşan modern iskan alanlarına yerleştiler. Tünelin faaliyete geçişi Galata Cadde-i Kebiri üzerinde önemli bir ticari yeniden yapılanma sürecinin tetikleyicisi oldu. Bu aksın

of the capital's population lived. The Topkapı Palace complex was located between Ahırkapı and Sirkeci, while the area between Sirkeci and Unkapanı accommodated the trade blocs and jetties of the region that remained within city walls. These jetties served as extensions of land-based commercial activities. Wolfgang Müller-Wiener's map of Istanbul's ports from this era reveals that the jetties were named after the operations that took place on land nearby: fruit markets were set up behind the Fruit (Yemiş) Jetty, wicker weavers were to be found behind the Wicker (Hasır) Jetty, and firewood stores and wholesalers were behind the Firewood (Odun) Jetty. This interesting commercial organization, shaped from the southern coast of the Golden Horn to the inland waters, is clearly traceable on the Goad maps dating back to the period from 1903 to 1905. Significant for their religious aspects, the Eyüp settlement and cemeteries were located to the west of these territorial waters. The characteristics of the Golden Horn landscape are clear in the engravings of Antoine Ignace Melling (1763-1831).

The Tanzimat reforms altered foreign trade, administrative structures, and the economic and social organization

of the Ottoman Empire. They were also influential in the modeling of the harbor's landscape. The removal of obstacles to foreign trade and the commencement of scheduled steamship services in the Mediterranean significantly increased both the number of vessels that sailed to Istanbul and their tonnage. This period, referred to by İlhan Tekeli as "shy modernity," witnessed a tripling of the city's population, and the rearrangement of its distribution within the metropolis. The relocation of Topkapı Palace to the banks of Beyoğlu, due to a perception that its previous location was unsafe, changed the population distribution of Muslim and non-Muslim elites and top bureaucrats. The first bridge that connected the walled city to the coast of Beyoğlu was built near present-day Unkapanı Bridge. The establishment of the new Beyoğlu Municipality, the demolition of the city walls surrounding Galata, the transformation of water drains into roads, the planning of Karaköy Square, the construction of the stock exchange, and other town planning operations sped up the formation of new residential areas in the north of the Golden Horn. The contrast between modern and traditional lifestyles became clearer and more reinforced. Greek, Armenian, and Jewish households that

doğu ucunda ve Karaköy çevresinde gemi acentaları, sigortacılık, toptan ticaret, komisyonculuk ve üretici hizmetler yaygınlaşırken daha önce bu kesimde faaliyet gösteren düzensiz perakendeciler ve bazı büyük mağazalar yeni açılan Pera Caddesi Kebiri'ne taşındılar. Merkezi iş alanının yeniden yapılanması, Galata'yı bir çekim merkezi haline getirdi. Bu süreçte suriçi İstanbul ile Galata arasında bağlantı gereksiniminin ağırlık kazanması yeni bir köprü ihtiyacı doğurdu. Yayaların parayla geçebildiği Galata köprüsü yakalar arası trafiği kolaylaştırırken, yüzyıllardır kararlı kalan liman peyzajını kökten değiştirdi. İki köprü arasında kalan bölgede arazi kullanımını konusunda yeni düzenlemeler getirildi. Köprü geçişi ücretliydi ve geliri belediyeye bırakılmıştı. Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları iskelelerinin köprü üzerinde olması belediye gelirlerini arttırıyordu. Zamanla İstanbul'un en önemli kamu alanına dönüşen köprü, kartpostallarında en fazla işlenen konular arasındadır. Ne var ki bu köprü, liman açısından önemli bir sorundu. Köprünün gemi geçişine açık tutulabildiği süre kısıtlıydı. Dalga ve ters akıntılar nedeniyle iç limana geçiş riski gemilerin

sigorta primlerini yükseltiyordu. Bu durum iki köprü arasında kalan liman alanının uzun mesafe taşımacılığı açısından çekiciliğini azalttı. Limanın iş hacmi artarken yanaşma alanının yarı yarıya daralması, köprünün Haliç'e bakan yüzünde yeni bir arazi kullanma örüntüsü şekillendirdi. Kuzey kıyı (Perşembe Pazarı) metal işleme ve alet yapımı, hırdavat, kürek yapımı, makina ve kimyevi madde ithalatı ve toptan ticaretinde uzmanlaştı. Balık Pazarı / Keresteciler / Taşçılar şeklinde anılan güney kıyı ise balık, meyve, tütün, yağ, günlük gıda maddesi, hasır gibi koloni eşyası, odun, kereste taş vb. toptan ticaretinde uzmanlaştı. Liman faaliyeti, köprünün doğusunda kalan bölgede yürütülmek zorundaydı. Merkezi iş alanıyla çakışan bu kesimde ardiye ve antrepo kurmak iktisaden akıl kararı değildi. Sirkeci gümrük ardiyelerinin sınırlı kapasitesi, rıhtımların darlığı ve sınırlı sayıda gemiye hizmet verebilmesi modern yükleme boşaltma teknolojilerinden yararlanmayı güçleştiriyordu. İstanbul Limanı'nın iş hacmi arttıkça, emek yoğunluklu yükleme boşaltma işleri ağırlık kazandı. Açıkta şamandıraya bağlı gemilerden boşaltılan yük, ardiye sıkıntısı nedeniyle günlerce mavna üzerinde

adopted modern living settled in modern residential areas that were built along present-day İstiklâl Avenue (Grande Rue de Péra). Another trigger during this period of significant commercial restructuring on and around the Avenue was the commencement of the Tünel service. The east end of this axis and the area surrounding Karaköy witnessed an increase in the number of shipping agencies, insurance businesses, wholesale trade, brokering, and manufacturing services. The irregular retailers and other large stores that previously operated in this area relocated to the newly built Grande Rue de Péra. The restructuring of the central field of operations transformed Galata into a central attraction. During this period, parts of the city surrounded by city walls and Galata gained importance, and this gave rise to the need to build a new bridge. The tolled Galata Bridge eased traffic for pedestrians between the two banks of the Golden Horn and completely changed the landscape of the harbor, which had been fixed for years.

New regulations were put into practice with regard to the use of the land between the two bridges. Crossing the bridge was subject to a toll charge, and this revenue benefited

the municipality. City revenues further increased because the jetties of Şirket-i Hayriye and Golden Horn steamships were located on the bridge. Over time, the bridge became one of the most important public spaces in Istanbul and one of the most widely used images on postcards. However, it also posed a great problem for the harbor. The bridge was open for the passage of ships for a limited time each day. Cruising into the inner harbor posed a risk due to choppy seas and countercurrents, and this increased the shippers' insurance premiums. This situation made the harbor area between two bridges less attractive for long-distance transportation. While the volume of business in the harbor increased, berthing areas narrowed to about half. This gave rise to the formation of a pattern of using new land on the Golden Horn side of the bridge. The north coast (Perşembe Pazarı) specialized in metalworking and tool making, hardware, woodworking, machinery, chemical agent importation, and wholesale trade. The south coast, which included Balık Pazarı (Fish Market), Keresteciler (Lumbermen), and Taşçılar (Stonemasons), specialized in the wholesale of fish, fruit, tobacco, oil, daily foodstuffs, colonial goods such as wicker, firewood, and lumber. The operations of the harbor had to be administered in the area located to the east of the bridge. It was financially

beklemek zorunda kalıyordu. Gümrük sıralarını bekleyen mavnalar Perşembe Pazarı kıyısında korunan Haliç peyzajında yüzer adalar oluşturuyordu. Balık Pazarı iskelelerine yanaşmış irili ufaklı pazarcı kayıkları ve yelkenlilerle birlikte düşünüldüğünde, iki köprü arası adeta yüzer ardiye görünümündeydi. Güvenlik ve hava kirliliği nedeniyle limanın bu bölgesinde buhar makinası kullanımının kesinlikle yasak oluşu sivil ve askeri tersanelerin, elektrik santrali, mezbaha, sigara fabrikası, un değirmenleri, feshane vb. ağır sanayi tesislerinin tümünün Unkapanı Köprüsü'nün batısında yer almasına yol açtı.

Haliç'in kuzey kıyısında uzun mesafe taşımacılığı, küçük imalat ve daha batıda ağır sanayi tesislerinin şekillendiği çok özgün bir liman peyzajı oluşmuştu. Güney sahilinde ise gümrükler, çürüeyebilir gıda toptan ticareti ve diğer toptancılık şeklinde çok farklı bir diziliş vardı. Emek yoğunluklu ve geri kalmış teknolojisine rağmen İstanbul Limanı I. Dünya Savaşı öncesinde Avrupa'nın iş hacmi en yüksek ikinci limanıydı. Limanın yüksek iş hacmi Galata köprüsü ile Sarayburnu

- Tophane rıhtımlarıyla sınırlı çok dar bir alanda gerçekleşiyordu. Uzun mesafe yolcu ve yük taşımacılığı ile Boğaz'a, Adalar'a, Marmara kıyılarına sefer yapan posta vapurları ve şehir hatları vapurları, Üsküdar - Sirkeci arasında çalışan arabalı vapurlar, Haydarpaşa'ya vagon nakleden gemiler, boğaz köylerinden balık pazarına sebze getiren pazarcı kayıkları, şamandıradaki gemilere hamal taşıyan motorlar, gümrüğe emtia taşıyan mavnalar, Karaköy - Eminönü arasında yolcu taşıyan kayıklar, boşaltılmayı bekleyen şilepler, balıkçı motorları ve irili ufaklı mavnalar, yelkenliler, Silahtarağa termik santraline kömür taşıyan mavnaları çeken römorkörler bu daracık bölgeyi kullanmak zorundaydılar.

19. yüzyıl boyunca limanın iş hacmi genişlerken liman sahasının genişletilemeyişi, tersine, köprü'nün etkisiyle kayda değer şekilde daralması, hamallık, mavnacılık vb. iş kollarında gedik tipi korporatist pre-modern iş örgütlenmelerinin, limanın modernizasyon çalışmalarını engelleyebilecek düzeyde güç kazanmalarına yol açtı. II. Meşrutiyet döneminde sermaye yoğun işletmeciliğe geçmeyi amaçlayan İstanbul Rıhtım Şirketi, İttihat ve

inadvisable to construct storehouses and warehouses in this area, which clashed with the central fields of operation. The limited capacity of Sirkeci's customs warehouses, the narrowness of its quays, and the limitations on the number of ships it could serve made the utilization of modern cargo handling technologies difficult. As the workload of the Port of Istanbul increased, labor-intensive cargo handling jobs gained importance. The cargo that was loaded from ships buoyed out at sea often had to wait on barges for days due to inadequate numbers of warehouses. The barges that waited in line for customs controls formed floating islands in the landscape of the Golden Horn, sheltered by the coast of Perşembe Pazarı. The area between the two bridges almost looked like a massive floating warehouse if you picture the hundreds of small and large rowboats and sailboats that belonged to stallholders, which were berthed on the jetties of Balık Pazarı. The use of steam engines was strictly forbidden in this section of the harbor because of security and air pollution. This led to the establishment of all heavy-industry facilities such as civil and military shipyards, power plants, abattoirs, cigarette factories, flour mills, and army uniform manufacturers to the west of the Unkapanı Bridge.

A unique harbor landscape formed on the north coast of the Golden Horn, where long-distance shipping and small manufacturing facilities were established, and further to the west, heavy industry operated. On the south coast was a diverse string of establishments such as customs, fresh food wholesale, and other wholesale businesses. Despite its labor-intensive and outdated technologies, before World War I the Port of Istanbul was the second port in Europe with the highest volume of business. This towering level of business took place in a very narrow strip limited to the Galata Bridge and the quays of Galata and Tophane. All had to use this narrow strip: mail steamers and city line ferries in service in the Bosphorus, the Prince Islands, and the Marmara coastline with long-distance passenger and cargo transportation ships; ferryboats operating between Üsküdar and Sirkeci; ships transporting train wagons to Haydarpaşa; stallholders' rowboats transporting vegetables to the Fish Market from villages dotted along the Bosphorus; motorboats transporting porters to buoyed ships; barges transporting goods to customs; small passenger boats in service between Karaköy and Eminönü; freighters waiting to be unloaded; fishing boats; large and small barges;



Terakki yönetiminin siyasi desteğini almasına ve var olan tüm çaba ve baskıya rağmen başarılı olamadı. Hamal ve mavnacı gediklerinin direnişi karşısında geri adım atmak zorunda kalan İstanbul Rıhtım Şirketi emek yoğunluklu liman işletmesinin sürmesini kabullenmek zorunda kaldı.

20. yüzyılın ilk çeyreğinde Balkan ve I. Dünya Savaşları, Boğazlar'ın abluka altına alınması, 1917 devriminin ardından Rusya'nın içe kapanması, işgal dönemi, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılması, saltanatın kaldırılması, hanedanın yurt dışına çıkışı, Cumhuriyet'in ilanı, Ankara'nın başkent oluşu, sefaretlerin ve bakanlıkların taşınması kent ekonomisini çok olumsuz etkiledi. 1907'de 1.2 milyon olan kent nüfusu 1927'de 690 bine ve limanın iş hacmi ise yılda 12 milyon tondan 5,5 milyon ton düzeyine düştü. 20. yüzyıl başında İstanbul Limanı'nın izleyiciyi hayrete düşüren iş yoğunluğu Cumhuriyet'in ilk yıllarında ortadan kalkmıştı.

Ağırlaşan iktisadi krize çözüm arayan raporlarda Liman, İstanbul'un kaderini değiştirecek önemli bir kaldıraç,

bir politika aracı olarak görüldü. Limancı Ahmet Hamdi Başar, İstanbul limandaki iş süreçlerini en ince ayrıntısına kadar inceledikten sonra, bazı küçük yatırımlarla krizin fırsata dönüştürülebileceğini, İstanbul'un yük limanı olarak yitirdiği konumu hızla geri kazanabileceğini savunur. Yazara göre her şeyden önce liman sahasının geliştirilmesi ve emek yoğunluklu irrasyonel işletmeden modern işletmeciliğe geçmek gerekmektedir. Hamallık ve mavnacılığın denetim altına alınması, daha da önemlisi Galata Köprüsü'nün sökülerek Unkapanı'na kaydırılması limanın modernleşmesini hızlandıracaktır. İstanbul Ticaret Odası'nın, eski maliye bakanlarından Cavit Bey başkanlığında oluşturduğu komisyon ise kentin eşsiz tarihi anıtlarına dikkat çekerek şayet liman geliştirilirse turist çekerek kalkınabileceği vurgular. Son olarak İstanbul'un imar planını hazırlamak üzere davet edilen tüm plançıların limanın önemini vurgulayıp modernizasyonunu önerdiklerini vurgulamalıyız.

Ne var ki, 1929 krizi ve ardından benimsenen içe dönük iktisat politikaları uygulanırken bu önerilerin hiçbiri hayata geçirilemedi. II. Dünya Savaşı öncesi

sailboats; tugboats pulling coal-carrying barges to Silahtarağa thermal power plant. The harbor reach remained narrow even as the volume of business increased throughout the nineteenth century. In fact, it became considerably narrower with the construction of the bridge. This led corporatist premodern business organizations, which had a trade monopoly in lines of work such as portering and bargemanship, to gain power to a sufficient degree that they could hinder the harbor modernization project. Despite the fact that the Istanbul Quays Company, which aimed to adopt capital-intensive management during the Second Constitutional Era, had political backing from the Committee of Union and Progress and strived very hard, it failed to push the project through. The Istanbul Quays Company was forced to relent to resistance from the portering and the bargemen, and accept the continuation of labor-intensive port administration.

In the first quarter of the twentieth century, several factors had a very negative impact on the urban economy: the Balkan Wars; World War I; the blockade of the Straits; Russian isolationist policies after the 1917 Revolution; the period of occupation; the decline of the Ottoman Empire;

the abolition of the sultanate; the noble family leaving the country; the proclamation of the Republic; Ankara becoming the capital; and the relocation of embassies and ministries. The city's population, which was 1.2 million in 1907, decreased to 690,000 in 1927. The business volume of the port dropped from 12 million tons a year to 5.5 million. The business volume of the Port of Istanbul, which astounded onlookers in the very early twentieth century, dried up in the first years of the Republic.

Reports seeking solutions to the worsening financial crisis viewed the port as an important lever, a political tool that could change the fate of Istanbul. Harbormaster Ahmet Hamdi Başar examined the business processes at the port down to the last detail and asserted that the crisis could be turned into an opportunity: with some small investments, Istanbul could quickly regain its position as a key global shipping port. According to Başar, the first and foremost action required was the development of the harbor reach and the shift from inefficient labor-intensive management to modern management. The supervision of portering and bargemanship as well as the relocation of the Galata Bridge to Unkapanı could speed up the process. A commission formed by the Istanbul Chamber of Commerce with Cavit Bey—a former

kamu kaynaklarının kıt olduğu ekonomik durgunluk ortamında İstanbul Limanı'nın modernleşmesi siyaseten hiç de cazip görülmedi. Limanda iş hacmi düşerken gözlenen yetersizlikler ve bunun yol açtığı fiyat artışları Ankara'da önemli ve öncelikli bir sorun olarak görülmüyordu.<sup>1</sup> İstanbul'da modern liman işletmeciliğine geçiş gereksinimi biliniyordu. Ancak acil değildi. Kurumsal ve mali yetersizlikler, teknolojik zorluklar, toplumsal ekonomik politik belirsizlik; kapsamlı yapısal çözümler yerine gündelik sorunları hafifleten parçacı çözümlerin pekişmesine yol açtı. Haydarpaşa'daki küçük iyileştirmeler dışarıda tutulursa 1950'lerin sonuna kadar İstanbul'da limanın modernleştirilmesi hiçbir zaman öncelikli bir proje olmadı; hamal ve mavnacılar, kriz ortamında uğradıkları gelir kayıplarına rağmen eldeki işleri korporatist yöntemlerle bölüşüp modernleşmenin beraberinde getirebileceği genel tasfiyeden kurtulmuş oldular. Bu emek yoğunluklu liman işletmeciliğinin yol açtığı maliyet, toplum tarafından ödenmiş oldu.

1

NİTEKİM 1929'DA 20 KURUŞ NAVLUNLA İSTANBUL'A VARAN EMTİANIN LİMAN İŞLEMLERİ İÇİN (BOŞALTIMA, MAVNADA BEKLEME KORUMA, GÜMRÜKLEME, ARDIYE VE MAGAZAYA NAKİL) 1 TL MASRAF YAPMAK GEREKIYORDU. BU İRRASYONEL LİMAN İŞLETMECİLİĞİNİN NASIL OLUP DA ON YILLARCA SÜRDÜRÜLÜLEBİLDİĞİ, İSTANBUL LİMAN TARİHİNİN TEMEL SORUSU OLARAK GÖRÜLEBİLİR.

1950'lerin ikinci yarısında alelacele inşa edilen Salıpazarı antrepoları ve Tophane rıhtımları, ilk bakışta önemli bir yatırım şeklinde görünmelerine rağmen, kapsamlı bir kent vizyonunun, liman master planının parçası olmayan, on yıllarca ertelenmiş, liman sorununa köklü çözümler getirmekten uzak müdahalelerdir. Bunlar liman sorununu çözmekten çok, müzmin antrepo sorununu hafifletmeyi amaçlayan ve Menderes Dönemi'nin imar operasyonu ile yitirilen depolama alanlarını hızla geri kazanmaya yönelik, kapsamlı bir planın parçası olmaktan çok, acil sorunları hafifletmeye yönelmiş, ölçek itibarıyla çok küçük ve çok gecikmiş projelerdir. Depolama alanı ve mekanizasyon alanındaki katkılarına rağmen emek yoğun iş süreçleri ve mavnacılık ise ortadan kalkmamıştır.

Nitekim 1930'lu yıllarda Ahmet Hamdi Başar'ın önerileri arasında aynen yer alan bu liman geliştirme tesisleri, 1950'lerin sonunda planlama açısından sorunlu oldu. Sanayi tesislerinin büyük çoğunluğu

finance minister—as its chair drew attention to the unique historical monuments of the city and emphasized that if the harbor was improved, it could eventually develop through tourism. In the end, all of the city planners invited to work on the Istanbul zoning plan emphasized the importance of the harbor and proposed its modernization.

None of these proposals were acted upon, however, due to the crisis of 1929 and the ensuing isolationist financial policies. During the economic recession in the period before World War II, public resources were insufficient and modernization of the Port of Istanbul was not politically appealing. Even as the port's volume of business continued to fall, the apparent insufficiencies and consequent problems were not top priorities in Ankara.<sup>1</sup> Institutional and financial incapability, technological challenges, and social, economic, and political uncertainties led to part-solutions that relieved everyday issues. Aside from slight improvements at Haydarpaşa,

1

IN 1929, IT COST 1 TURKISH LIRA FOR THE ADMINISTRATION OF PORT PROCEDURES (UNLOADING, WAITING ON THE BARGE, PROTECTION, CUSTOMS CLEARANCE, TRANSPORTATION TO THE WAREHOUSE AND STORES) OF GOODS THAT ARRIVED IN İSTANBUL WITH A FREIGHT CHARGE OF 20 KURUŞ. HOW THIS İRRATIONAL PORT ADMINISTRATION WAS SUSTAINED FOR DECADES IS THE FUNDAMENTAL İSSUE BEHİND THE HISTORY OF THE PORT OF İSTANBUL.

the modernization of the port did not become a top priority until the late 1950s. Despite the revenue loss that the porters and bargemen suffered in the crisis environment, they shared what work was available through korporatist methods and staved off the general insolvency that modernization would impose. The cost of the labor-intensive port administration was compensated by the taxpayers.

The warehouses in Salıpazarı and the quays in Tophane, built in the second half of the 1950s, might at first glance seem like significant investments. But in fact these haphazardly constructed buildings were long-delayed interventions that overcame immediate problems but did not create substantial solutions for the port; they were about swiftly regaining storage areas that had been lost during the public works operations of the Menderes period. They were neither part of the port's master plan nor presented as a thorough vision for the city as a whole. They had been delayed for decades and

İstanbul yakasında suriçinde ve Topkapı'daydı; yenileri ise Anadolu'da, Ankara yolu üzerinde kuruluyordu. Salıpazarı'na indirilen emtianın arabalı vapurla Anadolu yakasına geçişi saatler, bazen günler alabiliyordu. İstanbul yakasına geçiş ise önemli trafik sorunu yaratıyordu. 1970'lerin ortasında Boğaziçi Üniversitesi tarafından hazırlanan Liman Master Planı'nda da belirtildiği üzere, konteyner teknolojisine geçiş baskısı olmasa, zamanla Trakya bölgesine hizmet eder hale gelen bu tesisler bir süre yaşayabilirdi. Boğaz Köprüsü'nün açılışından sonra Salıpazarı Limanı işlevsizleşirken, gelişme alanına sahip Haydarpaşa Limanı hızla önem kazanmaya başladı. Ne var ki, konvansiyonel teknolojiyle çalışan bu tesislerin konteyner taşımacılığının gereklerini yerine getirmesi olanaksızdı. Sonuçta bu modern liman, kent tarihi için çok kısa bir süre, sadece yirmi yıl işletilebildi. İstanbul'da emek yoğunluklu liman işletmeciliği modern iş süreçlerine en son ana kadar direnmiş ancak konteyner taşımacılığının gereklerini yerine getiremeyerek tarihe karışmıştır. Modern yük liman tesisleri 1980'lerin sonunda kapatıldı. Tophane rıhtımın 200 metre açığında yüzyıldır duran

şamandıraların sökülüşü İstanbul Limanı'nda emek yoğunluklu yük taşımacılığının sonuna işaret eder.

Yeni mendirek sayesinde rıhtımları önemli ölçüde uzatılan, şehirlerarası taşımacılığa çok daha uygun konumdaki Haydarpaşa Limanı konteyner taşımacılığında uzmanlaşırken İstanbul Limanı'nda yük taşımacılığı sona ermiş oldu. 2000'li yıllardan sonra Marmara Denizi kıyılarında yüzlerce iskele ve onlarca özel konteyner limanı inşa edildi. İstanbul'da emek yoğunluklu yük limanı işletmeciliği tarihe karışırken Marmara Denizi'nin tamamı İstanbul'un yeni yük limanı gibi çalışmaya başladı.

İstanbul Limanı, yük limanı işlevini yitirse de yolcu limanı olarak işlevini sürdürüyordu. 1990'ların başında Galata - Salıpazarı - Tophane rıhtımlarına yanaşan büyük kruvaziyer gemilerinin sayısı sınırlıydı. Eski yük limanı 1990'lı yıllarda Karadeniz'e sahildar eski Sovyet cumhuriyetlerine sefer yapan yolcu - turist gemileriyle doldu. Bu mütevazı yolcu gemileri Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra yaygınlaşan bavul ticareti

were fractional in scale. They improved storage areas and mechanization, but labor-intensive work processes and the need for bargemen continued.

As a matter of fact, the port improvement facilities that Ahmet Hamdi Başar proposed in the 1930s would have been problematic by the end of the 1950s. The majority of the industrial plants were by this time within the city walls of Istanbul and in Topkapı, while the new ones were being built on the Anatolian side of the city, in the area surrounding the road to Ankara. To transport goods unloaded in Salıpazarı to the Anatolian side of the city could take hours, sometimes days. In turn, this led to congestion in the opposite direction, toward the European side of the city. As stated in the master plan for the port produced by Boğaziçi University in the mid-1970s, these facilities could eventually serve the needs of the Thracian region and be maintained had it not been for the pressure caused by the exigency to shift to container technologies.

Following the opening of the Bosphorus Bridge, the Port of Salıpazarı became nonfunctional while the Port

of Haydarpaşa, which had more space to develop, rapidly gained in importance. But it was impossible for these facilities, with their conventional technologies, to meet the requirements of container transportation. In the end, this modern port only continued its operations for twenty years—a very short period in view of the city's long history. Istanbul's labor-intensive port administration resisted modern work processes until the very end and became obsolete because it could not meet the requirements of container transportation. The modern cargo port facilities were shut down in the late 1980s. The removal of the buoys located two hundred meters from Tophane quay pointed to the end of labor-intensive cargo transportation at the Port of Istanbul.

The quays of the Port of Haydarpaşa were extended significantly by means of a newly constructed breakwater. Suitably situated for intercity transportation, this port specialized in container transportation. From the 2000s onward, hundreds of jetties and tens of container ports were built on the coastline of the Sea of Marmara. As labor-intensive cargo port administration became a thing of the past in Istanbul, the whole of the Sea of Marmara began to operate as Istanbul's new cargo port.

amacıyla gelen tüccar turistler için çok ekonomik taşıma araçlarıydı. Zamanla eski Sovyet bloğu ülkelerinde hayat standardı yükselmesi ile Romanya ve Bulgaristan'ın Avrupa Birliği'ne üyesi oluşunun ardından 1990'larda liman peyzajının değişmez öğelerini oluşturan Karadeniz'e sefer yapan posta vapurları seyrekleşirken İstanbul'a sefer yapan lüks kruvaziyer gemileri sıklaştı. Varlıklı turistlerin eski yük limanını kullanma zorunda kalmaları, kruvaziyer turizmine daha uygun liman projelerini ve özelleştirmeyi gündeme getirdi. Galata çevresinde gözlenen yükselen emlak değerleri ve soylulaştırma İstanbul Limanı'nın dönüşümüyle doğrudan ilgilidir.

Haydarpaşa ve Salıpaazarı'nda yapılan tesisler değerlendirmeye İstanbul rıhtımlarının ve liman arkası bölgenin fiziksel anlamda fazla değişmediği, 19. yüzyılda Rıhtım Şirketi'nin inşa ettiği liman altyapısının halen ayakta ve kullanılabilir durumda olduğu görülüyor. Ne var ki, limanlar sadece rıhtımlardan, antrepolardan, vinçlerden, şamandıralardan ve mendireklerden oluşmuyor. Liman günümüzde, yüzyıl başında arı

kovanını andıran işlekliğinden çok uzakta; liman çevresindeki gündelik yaşam ve deniz trafiğinden eser yok. Bu yazıda dönüşümün ayrıntıları üzerinde yoğunlaşmaktan çok, limanın kararlılığının ardındaki toplumsal, mekânsal, kurumsal uyum mekanizmalarının ipuçlarını saptayıp izlemeye çalıştım.

"LİMAN" sergisinin açıldığı dönemde özelleştirilmiş tesislerin inşası, kruvaziyer turizminin gereklerini yerine getirecek şekilde hızla sürüyor. Modernleşme sürecinin başından günümüze dek kent baş döndürücü bir hızla yeniden yapılıyor. Liman ilk bakışta bu dönüşüm sürecinden görece bağımsız bir gelişme çizgisi sergilediği anlaşılıyor. İstanbul Limanı'nın yük limanı olarak kullanıldığı döneme ait son izler liman sahasında İstanbul Modern'e tahsis edilmiş 4 numaralı Antrepo'nun yıkılışıyla birlikte silinmiş olacak. Limanı konu alan bu veda sergisi işte bu çalkantılı dönüşüm sürecine modern ve çağdaş sanat üzerinden işaret ediyor.

Although the Port of Istanbul lost its function as a cargo port, it continued to operate as a passenger port. In the early 1990s, a limited number of large cruiser ships berthed at the quays of Galata, Salıpaazarı, and Tophane, but the old cargo port was packed with passenger and tourist ships that serviced the old Soviet republics with coastlines on the Black Sea. These humble ships were affordable transport vehicles for tourist traders who frequented the city for shuttle trading<sup>2</sup>, which became widespread after the dissolution of the Soviet Union. With improvement in the standard of life in the countries of the former Soviet Bloc and the entry of Romania and Bulgaria into the European Union, the mail steamers—permanent components of the port landscape in the 1990s—that operated in the Black Sea became less common and the luxury cruise ships arrived more frequently. The fact that well-off tourists were obliged to use the old cargo port gave rise to the creation of specific port projects for cruise tourism. Gentrification and the increase in the value of properties around Galata were directly related to the transformation of the Port of Istanbul.

Aside from the facilities built in Haydarpaşa and Salıpaazarı, Istanbul's quays and the area behind the port have not changed much physically; the port infrastructure built by the Istanbul Quay Company in the nineteenth century is still standing and in service. But ports are more than just quays, warehouses, cranes, buoys, and breakwaters. The present-day port is no longer bustling with activity as it was at the start of the century. Not much is left of the day-to-day living and maritime traffic around the port.

At the time of the opening of the "HARBOR" exhibition, construction of new privatized touristic facilities continues, in order to meet the requirements of cruise ships. With the demolition of Antrepo No. 4, the current premises of Istanbul Modern, the final traces of the Port of Istanbul, which date back to the period when it was used as a cargo port, will be erased. This farewell exhibition, focused on the harbor, signals this turbulent process of transformation through modern and contemporary art.

2

SHUTTLE TRADE IS THE ACTIVITY IN WHICH INDIVIDUAL ENTREPRENEURS BUY GOODS ABROAD AND IMPORT THEM FOR RESALE IN STREET MARKETS OR SMALL SHOPS. OFTEN THE GOODS ARE IMPORTED WITHOUT FULL DECLARATION IN ORDER TO AVOID IMPORT DUTIES. (OECD GLOSSARY OF STATISTICAL TERMS)