

AKSARAY KENTİ COĞRAFI KONUMUNUN İKTİSADİ GELİŞMEYE ETKİSİ ÜZERİNE TARİHSEL BİR DEĞERLENDİRME

Haluk AYTEKİN¹

Özet

Bu çalışmada; Aksaray kenti özelinde, yerleşim yerlerinin tarihsel arka planları ve mekânsal özgünlüklerinin, kentlerin iktisadi kalkınma süreçlerine olan etkisini tartışmak amaçlanmıştır. Coğrafyanın bir kentin kaderi olduğu önermesi, temel hareket noktası olarak kabul edilmiştir. Ancak, bunu avantaja çevirme yollarının aranabileceği öngörülmüştür. İnsan davranışlarını ve onların ekonomik faaliyetlerini şekillendiren fiziki çevre midir? Bir kentin iktisadi gelişim potansiyeli üzerinde coğrafi konumun ve tarihsel geçmişin etkisi ne düzeydedir? Bu soruların cevaplarını aramak çalışmanın temel amacını teşkil eder. Çalışmanın ilk bölümünde; tarih sahnesine çıkan farklı yerleşimler üzerinde görülen nüfus artış hızı farklılıklarının gerekçelerini sorguladık. Oluşan nüfus yoğunluğunun, bir kentin ortaya çıkmasını nasıl sağladığını tartıştık. Kent hüviyeti kazanmak olarak tarif ettiğimiz bu süreçler sonucunda, daha avantajlı olanların, çevre yerleşimleri etki altına alabildiği sonucuna vardık. İkinci bölümde, çevrelere üstünlük sağlamayı başaran ve siyasi yönetim merkezi olan kentlerin diğer kentlere dayattığı rolleri sorguladık. Bir başka kentin hinterlandı olma rolünü kabul eden kentin, söz konusu merkezin çevresinde oluşan bir entegrasyonun parçası haline geldiğini tespit ettik. Tarihsel süreçte, Aksaray'ın bağlı olduğu bir "Konya Entegrasyonu" oluşumunun gerçekleştiğini ve Osmanlı fetihlerinden sonra bu entegrasyona tabi unsurların iktisadi bir gerileme evresi yaşadığı sonucuna vardık. Üçüncü bölümde; Aksaray özelinde, coğrafyadan kaynaklanan dezavantajları sorguladık. Limana sahip olmayan ve demiryolu ulaşım hatlarının dışında kalan Aksaray'da üretilecek malların; uzmanlık ve sermaye gerektiren, nitelikli mallar olmalarının gerekliliği yönünde çıkarımlar yaptık. Çalışma boyunca; Aksaray ekonomisinin güncel görünümünü şekillendiren tarihsel arka planın bir değerlendirmesini yapmış olduk. Lojistik kaynaklı coğrafi dezavantajların olumsuz etkilerini azaltmak üzere; kentin demografik yapısını uzmanlık sahibi bir işgücüne dönüştürmek gerektiği sonucuna vardık.

Anahtar Kelimeler: Aksaray, İktisat Tarihi, Tarihsel Lojistik ve Ticaret

A HISTORICAL EVALUATION OF THE EFFECT OF THE GEOGRAPHICAL LOCATION OF AKSARAY CITY ON ECONOMIC DEVELOPMENT

Abstract

This study aims to discuss the importance of background and geographical features of a city for its economic progress. Key consideration for the study is that the geographic location of a city being its destiny. It is foreseen that ways to use it for economic progress do exist for cities. "Is environment the reason for human behavior that shapes their economic behaviour?" and "How important is a town's location and historical heritage for its development potential?" questions asked as the focal points of the study. The first chapter of the study aims to examine the cause of differences in population growth rate for cities in different locations. Then discussed how emerging population density can evolve into forming a city. It is concluded that this process, "city identity" as it's named in this study, cause such cities affect nearby settlements. Second chapter investigates the roles imposed to surrounding cities by those that achieved to become political civic centers. It is concluded that the hinterland cities become a part of an integration around the subject economic centers. Also, it is concluded that, the "Konya Integration", which also includes Aksaray, suffered an economic decline after it has been conquered by Ottomans. Third chapter discusses Aksaray's disadvantages inherited from its geography. It is deducted that goods to be produced in Aksaray, which has no coasts and is distant to railways, should be meritable goods that require expertise and capital. Throughout the study, the historical background that shapes modern day Aksaray economy is evaluated. It is suggested in the study that Aksaray should evolve its demography into skilled labour in order to avoid the negative effects of its logistic disadvantages of its location.

Keywords: Aksaray, Economic History, Historical Logistics and Trade.

¹ Arş. Gör. Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Kayseri, haytekin@erciyes.edu.tr

1.GİRİŞ

Neolitik çağdan günümüze kadar dünya üzerinde beliren kentlere bakıldığında bu kentlerin tarih sahnesine çıkış şekilleri farklı sebeplerden olsa da tarih boyunca insanların kentleşme doğrultusundaki yerleşim yeri tercihleri, su ve gıda kaynaklarının bol olduğu coğrafi konumlar üzerinde olmuştur. Tarih sahnesindeki kentlerin iktisadi açıdan başarılarının yargıcı ise; yine bizzat tarihin kendisi olmuştur. Geçmişten günümüze kadar gelebilen tüm kentler bu açıdan “başarılı” olarak addedilebilmekle birlikte, başarı seviyelerinin birbirlerinden farklı olduğunu söylemek icap eder. Benzer koşullarda başlangıç yaptıkları halde, tarih sahnesinde beliren kentlerin bazıları köy, kasaba gibi küçük yerleşkelerden metropollere dönüşürken; bazıları yok olmuştur. Bu çalışmanın temel konusu Aksaray kenti örneğinde hangi yerleşim noktalarının başarılı tercihler sınıfına girdiğini tartışmak olacaktır.

Çalışmanın ilk bölümünde kent hüviyeti kazanmanın nasıl olduğu ve tarihsel ekonomik organizasyonlarla kentlerin rol paylaşımları üzerine bilgiler verilecektir. İkinci bölümde Aksaray’ın tarihsel iktisadi yapısına değinilecek, Selçuklu dönemi boyunca Aksaray’ın da uydusu olduğu Konya entegrasyonu ile İstanbul entegrasyonu arasındaki güç kayması ve bu entegrasyonlarda Aksaray’ın üstlendiği roller açıklanmaya çalışılacaktır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise Aksaray özelinde kentlerin lojistik zafiyetlerinin güncel iktisadi tabloya etkisi kıyaslanıp, kentin iktisadi tarihinden çıkarılan bilgiler çerçevesinde çözüm önerileri sunulacaktır.

2. KENT HÜVİYETİ, REKABET VE ROL PAYLAŞIMI

Çalışmanın temel sorunsalına bakıldığında üzerinde durulması gereken konulardan ilki; coğrafi konum değişkeninin arzu edilen cevapları vermeye tek başına yeterli olup olmadığına tartışmak olacaktır. 19.YY sonlarından itibaren, Darwin’den etkilenen “Çevreci Determinizm” akımının yönlendirdiği ve Le Play’ın sosyolojik çerçevesini çizdiği üzere; toplumsal örgütlenme biçimleri ve beşeri faaliyetlerdeki karakteristik özelliklerin, fiziki çevre tarafından şekillendirildiği hususunda bir ağırlık oluşmuş durumdadır (Özgüç & Tümertekin, 2000, s. 196-205). Bu tek yönlü “Determinist” çözümlenmeye karşı çıkarak, insanın fiziksel çevreyi şekillendirmekteki rolünü savunma yönünde bir açık kapı bırakma eğilimi ise; coğrafya literatüründe “Possibilizm” olarak bilinmektedir.

Braudel; fiziksel çevrenin etkisini önemle belirtmekle birlikte, insan ve onun temsil ettiği kimliğe de önemli bir yer ayırır: “Uygurulukların gerçeklikleri, coğrafi yerleşimlerinin getirdiği zorlamalara veya sağladığı avantajlara bağımlıdır; kazanımlar üzerindeki payı ne kadar yüksek

olsa da çevre her şeyi açıklamamaktadır”. Belirli coğrafi konumlar üzerindeki uygarlıkları izah ederken, mekan kavramını kullanmaya özen gösterir. Fiziksel çevre ve üzerindeki beşeri unsur bir bütün olarak söz konusu mekânın maddi dokusu şeklinde tanımlamış olur (Braudel, 2014, s. 39-46).

Coğrafi yerleşimler üzerinde yaşayan insan topluluklarının beşeri nitelikleri ve inşa edebilecekleri özgün kimlikleri, üzerinde buldukları coğrafi konumun nitelikleri kadar önemlidir. Yerleşim yeri sakinlerinin sahip olduğu güçlü siyasal organizasyonlar kurma becerileri, rakip siyasal organizasyonlar karşısında kendilerini koruyabilme kapasiteleri, tabiata veya rakiplerine üstünlük sağlayacak teknikler geliştirebilme düzeyleri gibi insana özgü değişkenler, şüpheye yer bırakmayacak şekilde bizatihi tarihin ve iktisadın özünü meydana getirecektir. Yine de bu beşeri unsur, fiziki çevresinin ve göreceli coğrafi konumunun çizeceği kalın sınırlar içerisinde, söz konusu özgün kültürünü ve yetenekler bütünü inşa etmiş olacaktır.

Söz konusu yerleşim yeri üzerindeki beşerî unsurun toplumsal örgütlenme ve siyasi üniteler oluşturma yolundaki yeteneklerini geliştirebilmesi için; öncelikle kendi kendisine bazı varoluşsal sorular sormaya başlaması, felsefi faaliyetlerde bulunması, güdüleyici hedefler edinmesi ve belki de hedefe dönük içsel motivasyon sağlayan bir inanç sistemi geliştirebilmesi gerekecektir. Bu bireysel içsel motivasyonun, parçası olunan sürünün geneline ve ortak kimliğine ait bir motivasyon haline dönüşmesi; çoban ve sürü metaforu içerisinde planlı ve tutarlı şekilde yönetilerek yayılma stratejileri izleyebilen, topluluğun hayatta tutulmasını şansa bırakmayan bir siyasi organizasyon meydana getirmiştir (Foucault, 2012, s. 101-117).

Yerleşim yeri sakinlerinin bir değerler sistemi geliştirebilmesi veya diğer felsefi faaliyetlerde bulunması, yerleşimin belli bir nüfus yoğunluğu ve işbölümü aşamasına eriştiğinin göstergesidir. Nüfus yoğunluğu artmaya devam ettikçe oluşmakta olan inanç sistemi üzerinde, ihtiyaca uygun güncellemeler yapılacak ve daha derinlikli bir kurgu oluşabilecektir. Belki de takip eden aşamalarda bu inanç sistemi çevre yerleşimlere ihraç edilebilir niteliğe ulaşacaktır (Tanili, 1981, s. 3-12).

Etki alanı genişleyen bir inancın merkezi olmak, ya da bir bölgedeki arazinin ve taşların civar yerleşimlerin sakinleri için kutsal hale gelmesi; göçler yoluyla yerleşimin nüfusunu arttırmasına da katkı sağlayacaktır. Bu anıtsal taşların kazandığı kutsallık ve çekim merkezine dönüşme sürecine, Anadolu coğrafyasında yaşamış pek çok uygarlıktan örnekler bulunabilir (Watson, 2013, s. 88-113).

Basit bir örnek vermek gerekirse; içerisinde putların muhafaza edildiği bir tapınağa, o putların kudretine inananlar tarafından, murada erebilme niyetiyle uzak yerlerden adaklar getirilmekte olduğunu varsayalım. Tapınağın rahipleri, getirilen ihtiyaç fazlası gıdaları yoksullara dağıtmaya kalkışrsa, civar yerleşim yerlerindeki yoksulların bundan haberdar olmaları sayesinde söz konusu yerleşim yerinin cazibesi artacaktır. Tapınağın bulunduğu yerleşimde kaçınılmaz bir nüfus artışı beklenecektir. Bu nüfus artışı da ucuz iş gücü ve yeni iş kollarını beraberinde getirecektir. Varsayımsal örneğimizdeki gibi olsun ya da olmasın, kaynağının ne olduğu fark etmeksizin; bir yerleşim yerinde artı değer olarak bilinen ilave bir mal veya hizmet satınalma gücünün ortaya çıkışı, geri dönülmez bir gelişme sürecini başlatacaktır. Bu durumda; sayıları sınırlı dahi olsa, hayatta kalmak için kendi gıdasını kendi başına üretmekten azade olan sakinler barındıran yerleşimler, kent hüviyeti kazanma yolunda sıradan köylerden daha büyük bir potansiyel barındırıyor olacaktır.

İkinci aşamada ise topraktan bağımsız olarak geçimini sağlayabilen, iş bölümü ve uzmanlaşma sayesinde hayatlarını idame ettirmekte olan zümrelerin yoğunlaştığı bir kent hüviyeti kazanılmış olacaktır. Kent ekonomisinin üretim ve tüketim ilişkileri kalıpları içerisinde bir iktisadi hayatın tanımlanamadığı; ürünlerin pazara arz edilip satılmak değil, yalnızca üretici aile tarafından tüketilmek üzere üretildiği yerleşimlere, kent sıfatını vermek mümkün olmayacaktır. Ülgener, kent ekonomisini var edenlerin küçük tacir ve sanat erbabı olduğunu ve bu zümrelerin yokluğu halinde kent ekonomisinden söz edilemeyeceğini belirtiyor (Ülgener, 1991, s. 21-37).

Kent hüviyetini kazanmayı başaran ve eşit koşullarda bir başlangıç yapmış olan kentler, benzer miktarda nüfus ve kaynakla kurulmuş olsalar dahi; şans dahil herhangi bir sebep yüzünden tetiklenen ve arayış açmaya başlayan küçük farkların, zaman içerisinde büyük farklara yol açmasını beklemek gerekir. Nüfustaki küçük bir nicelik avantajı, yuvarlanan bir kartopu misali geometrik olarak artacaktır. Nüfuslar arasındaki farkların, kritik eşikler aşıldığında askeri ve ekonomik güçte uçurumlar oluşmasına yol açması beklenebilir, Böylesi asimetrik bir denge, kaçınılmaz olarak zayıf olanın güçlü olana tabi olmasıyla sonuçlanacaktır. Güçlü yerleşimin zayıf yerleşimi kendi ihtiyaçlarına hizmet eden bir uyduya dönüştürmesi, en muhtemel sonuçlardan olacaktır (Maisels, 1999, s. 217-251 ; Şenel, 1995, s. 184-191). Oppenheimer'a göre devletler; yani yerleşimler üzerinde kurulan siyasi oluşumlar, kendisini var eden doğaları gereği genişleme zorunluluğu taşır ve doygunluk sınırına ulaşırsalar bile genişleyip büyüme eğilimini sürdürürler (Oppenheimer, 2005, s. 95-104).

Belirli bir başkentin etrafında kurulmuş olan kadim imparatorluklar, egemenlikleri altına aldıkları yerleşimlerden vergi toplayarak, çevreden merkeze doğru servet ve nüfus transfer eden ekonomik entegrasyonlardır (Ekholm & Friedman, 2003, s. 139-174). Bu entegrasyonlar ne kadar uzun yaşarsa, entegrasyon içerisindeki iş bölümünün de o derece kalıcı hale gelmesi beklenebilir. Adeta toprak bir kalıbın içerisinde ilerleyen erimiş metalin donup şekil alması misali katılaşıp belirginleşen ticaret yolları, yerleşimler arasında bağımlılık yaratacak ve bir rol paylaşımını vücuda getirecektir. Entegrasyon merkezinin bağımlılık ağı içerisindeki hiyerarşik gücüne ilave olarak, aynı merkeze bağımlı olan ikincil merkezlerin çevresinde de tedarik zincirleri oluşacaktır. Bir imparatorluk eyaletinin siyasi yönetim merkezi, gelecekte kurulacak bir devletin başkentine dönüşme potansiyeli taşıyor ve kendi içerisinde alt entegrasyonlar barındırıyor olabilir. Ekonomik entegrasyona tabi kentleri bir arada tutan siyasi merkez, toprak kalıba vurulan balyoz darbesi misali yıkıma uğrayarak egemenlik gücünü kaybetse ve hatta kadim entegrasyonun kentleri farklı farklı devletler arasında paylaşılsa bile; eski bağımlıklar, moloz yığınları arasında kalmış bir metal iskelet misali direnç gösterecektir. Bu sonuca bir örnek olarak; İmparatorluk bakiyesi topraklardaki sosyo-ekonomik aktivitenin, cetvelle çizilen sınırları tanımaması gibi güncel fiili durumlar ortaya çıkacaktır.

Yüzyıllar içerisinde olgunlaşan ve karşılıklı bağımlılığa dönüşen bir tedarik zinciri ağının, dış müdahale kaynaklı yıkım teşebbüslerine direnç göstermesi beklenmelidir. Ancak; tek başına bu direnç eğiliminin, eski entegrasyonu bir arada tutmayı başarması beklenemez. Çizilen yeni sınırları ve yükseltilecek yeni gümrükleri korumaya çalışan yeni bir silahlı otorite iş başında olacaktır. Eski entegrasyonun tüm parçalarını olumsuz etkileyen bir kriz hali baş gösterecektir. Savaşlar sonucu toprak kayıpları yaşayan bir devlet,² kadim ticari entegrasyonu içerisindeki merkezlere erişimini kaybettiğinde, kaybedilen ticari merkezin vazgeçilmezliği nispetinde zarar görecektir ve belki de felce uğrayacaktır. Kangren olan bir uzvun amputasyonu sırasında sağlıklı dokulardan da feragat edilmek zorunda kalınması misali, bazı entegrasyon parçaları ekonomik açıdan işlevsiz hale gelebilecektir. Eskiden ticaret yolları üzerinde önemli vazifeler yüklenen bir kent ekonomik faaliyet ve nüfus bakımından küçülmeye sürüklenebilecektir. Kentler ticaret yollarının ayak izleri üzerinde doğar ve gelişir, diyor Pirene'nin 1925 yılında tanımladığı formülasyon (Pirene, 2005, s. 101); esasen kentlerin gerileme sürecine dair de ipuçları vermektedir.

² Roma İmparatorluğu'nun deniz yoluyla başkente bağlanan ve çok iyi işleyen tahıl tedarik zinciri; toprak kayıpları sonucunda koptuğunda, imparatorluk büyük bir gıda krizi ile karşılaşmıştı (Temin, 2013, s. 97-113).

3. AKSARAY'IN TARİHSEL İKTİSADİ YAPISI VE MİRASI

Sunmakta olduğu gıda kaynakları cezbedici olan ve Aşıklı Höyük çevresinde yapılan arkeolojik kazılar sayesinde 9000 yıldır yerleşik hayata ev sahipliği yaptığı anlaşılan Aksaray toprakları, Antik çağda taş döşeli yollar ile ticaret ağına bağlanmıştır (Gülçur, 1999). Aksaray-Nevşehir güzergahında halen kalıntıları bulunan taş döşeli yollar, Antik Çağ'da Aksaray'ın ana ticaret yolları üzerinde yer alan bir nüfus merkezi olduğunun ispatıdır. Acemhöyük olarak bilenen Pruşhanda, Asurlu tüccarların daimi temsilcilik kurduğu yerel bir ticaret merkezine dönüşmüştür (Kamış, 2017). M.S.17'den sonra Colonia Archelais adıyla anılan bir Roma kentine dönüşen yerleşim, Roma İmparatoru Cladius (M.S.41-54) döneminde bayındırlık faaliyetlerine sahne olmuştur (Ramsay, 1960, s. 314).

Anadolu'yu baştan başa geçerek, Ege'yi İran'a bağlayan ana ticaret güzergahı olan Kral Yolu (Yükçü & Atağan, 2011); Ankara (Gordion) üzerinden ilerleyerek, yolu uzatmak pahasına Konya ve Aksaray'ı devre dışı bırakmaktadır. Buna göre; bu dönemde Kapadokya bölgesi ve Anadolu'nun güvenli yol kabul edilen transit ticaret güzergahının dışında kalmıştır. Buradan çıkarılması gereken ders, bir ticari entegrasyonun oluşumu sırasında bir araya gelecek parçaların çatışma halinde olmamaları gerektiği sonucu olabilir. İdeal durum; parçalar arasında doku uyumu sağlayacak ortak bir kimlik mirasıdır.

Orta Anadolu'yu hakimiyet altına alarak ticaret için gereken güvenlik ve istikrarı sağlayan Selçukluların,³ nüfus ve ticaret bakımından önemli kentleri olan Konya-Kayseri-Sivas bağlantısının en kısa güzergahı, Aksaray üzerinden geçiyordu. Sivas'tan Erzurum ve İran içlerine doğru devam eden bu güzergâh; Sivas üzerinden Tokat yoluyla Sinop limanına doğru, Kayseri üzerinden Elbistan Yoluyla Halep'e doğru kuzey ve güney bağlantılarına kavuşuyordu (Turan, 1964). Selçuklu döneminin kervan ticareti anayolu üzerinde yer almak, Aksaray'daki nüfus artışı ve ekonomik gelişmeyi açıklamak için tek başına yeterli değildir. Yol üzerinde yer almak büyümek için yeterli olsaydı, Selçuklu kervansaraylarının her birinin etrafında kentleşme görmeyi beklemek gerekirdi. Halbuki bir yerleşimi kente dönüştüren itici güç; o yerleşimin, satınalma gücü barındıran bir tüketim merkezi olmasını sağlamaktır.

³ Söz konusu ticaret güvenliğinin sağlanmasında Ahi teşkilatının mühim bir rol üstlendiği İbn Battuta seyahatnamesinin Anadolu ile ilgili kısımlarında tekrarlayan şekilde belirtilir ve Ahilerin yiğitlikleri ve misafirperverliklerinden övgüyle söz edilir (İbn Battuta, 2005, s. 275-287).

Seyahatnamelerde geçen refah artışını⁴ kente yapılan yeni yatırımlara⁵ ve transfer edilen nüfusa dayandırmak mümkün görünmektedir. Sultan II. Kılıçarsalan tarafından Aksaray'ın bir garnizon kenti haline getirilmesi (Ertuğrul, 2015, s. 335-337), efektif talebi arttıracak taze bir satınalma gücü eliyle kentin iç piyasasını canlandırmak sonucunu üretmiş olmalıdır. Kentte inşa edilen kaleye yerleştirilen gaziler dışında, ücret karşılığı kentte yerleşmesi teşvik edilen ve Azerbaycan ellerinden kente geldiği rivayet olunan büyükçe bir zanaatkâr zümresinin varlığı, Niğdeli Kadı Ahmet'in 1333'te kaleme aldığı eserinde nakledilmektedir (Ertuğrul, 2015, s. 335-337). Aksaray'ın bu dönemdeki gelişmişlik düzeyini çağdaşı olan Anadolu kentleriyle kıyasladığımızda, kentin potansiyel barındıran bir Altın Çağ yaşadığı sonucuna ulaşılabilir.

3.1. İstanbul'un İaşe Tedarik Entegrasyonu İçerisinde Aksaray'ın Rolü

Savaş zamanlarında, sefer halindeki ordunun dönemsel lojistik ihtiyaçlarını karşılarken kullanılan menzil sisteminin (Halaçoğlu, 1981); barış zamanlarını da kapsayacak şekilde daimî hale getirilmiş benzer bir modeli İstanbul'un iaşe ihtiyaçlarını karşılamak için kullanmış oluyordu. Kapıkulu ordusunun daimî ikametgâhı olan başkent İstanbul'daki fiyat enflasyonunu kontrol altında tutarak, askeri ve dolayısıyla yönetsel maliyetleri sınırlı tutmayı esas alan Osmanlı iktisadi yaklaşımı, İstanbul'un iaşe tedarikini güvence altına almak üzere; eyalet ve vilayetlere çeşitli ödevler paylaştırmıştı (Güran, 1986). Bu yükümlülükleri ilk bakışta bir vergi gibi görmek zordur. Söz konusu yükümlülükler; önceden belirlenen bir bedel üzerinden, devletin gösterdiği yerde, devletin belirlediği fiyat üzerinden, devletin belirlediği miktarda mal satma zorunluluğudur. Bu tedarik yükümlülükleri genel kabule göre vergi olarak kabule edilmeseler dahi; geleneksel Osmanlı vergi çeşitleri arasında sayılan Avarız-ı Divaniye'nin alt başlıklarından olan ve "Sürsat" olarak bilinen angarya tipi çalışma yükümlükleri ile önemli benzerlikler gösterirler. Sürsat yükümlülüğü ayni ve bedeni vergiler arasında sayılabildiğine göre (İşbilir, 2002); başkente iaşe tedarik etme yükümlülüğünü de vergi benzeri yükümlülük olarak kabul etmek yanlış olmayacaktır. Netice itibarıyla; savaş zamanında ordunun sefer güzergâhı üzerinde uygulanması anlaşılır olan olağanüstü hâl yükümlülükleri, başkentin refahı

⁴ 1321'de kenti ziyaret eden Ebu-l Fidâ; şahit olduğu Aksaray'ı sevinçli, mutlu, müreffeh bir kent olarak tarif ediyor. Aksaray'ın yeşillik olduğunu, bolca meyvesi olduğunu ve bunların Konya pazarına da sevk edildiğini belirtiyor (Yıldırım, 2012, s. 36-37). 1333'te kentten geçen İbn Battuta ise; kentin meyve bahçeleri, bağlar ve bostanlar ile çevrili olduğunu, Anadolu'nun en güzel beldelerinden olduğunu, kentte dokunan ve kentin adıyla tanınan eşsiz halı ve kilimlerin Hindistan ve Çin pazarına kadar ihraç edildiğine yer veriyor (İbn Battuta, 2005, s. 284-285).

⁵ Claude Cahen, dönemin kaynaklarından İbn Said'e dayandığına göre; Aksaray'dan Konya'ya kadar olan bölgedeki sulama kanalları ağının varlığından ve ekili alan bolluğundan bahsediyor (Cahen, 2000, s. 116-123).

ve asayışı uğruna olağanlaşmış bir olağanüstü hâl uygulaması şeklinde sürdürülmüş oluyordu. İstanbul'un iâşesi için üstlenilen yükümlülükler arasında; başkent'in celeplerine satılmak üzere her yıl Aksaray aşiretlerinden 100.000 canlı koyun gönderilmesi⁶ ve Baruthane için kara barutun temel hammaddesi olan güherçilenin⁷ gönderilmesi de bulunmaktaydı.

Aşiretler tarafından yapılan göçer hayvancılık, esasen kent merkezinde yapılan bir faaliyet değildi. Yaylak ve kışlak mıntıkaları arasında, binlerce koyunluk büyük sürülerle, yer yer 500 km 'lik rotaları takip eden göç döngüleri olarak; göçer aşiretler tarafından, kendilerine tahsis edilen yaylak ve kışlak alanlarda sürdürülüyordu (Kutlu, 1987, s. 19-28). İstanbul'un ihtiyacı için kendilerine verilen yükümlülük, belirtilen sayıda hayvanı İstanbul'a teslim etmeleri ve "rayic-i mutedile" (Güran, 1986); olarak anılan ve piyasa fiyatının altında kalmış olan bir ödemeye razı olmalarıydı. Aşiretler, bu faaliyetin karşılığı olan ödemeyi nakit olarak aldıklarında hak ettikleri ücretin altında bile olsa kente nakit girişi sağlamış olacaktı. Aksaray piyasasındaki para arzı artışı, piyasayı canlandırmaya ve üretim yapmanın kıymetini arttırarak atıl kaynakların piyasaya sürülmesine yardımcı olmuş olurdu. Görüleceği üzere; İstanbul ile Aksaray arasındaki yükümlülük tipi ticari ilişkilerin, Aksaray ekonomisini geliştirmeye yardım edecek bir ticari ortaklık sayılıp sayılamayacağı hususu henüz muğlaktır.

Koyun yetiştiricilerine verilen tedarik yükümlülüğün bir benzeri, güherçile tedarik yükümlülüğü olarak karşımıza çıkmaktadır. Aksaray Kâlhanesi'nin ulaşılan ilk belgeleri 1640 yılından başlamak üzere (İnce, 2011); yıllık 10 bin ila 27 bin vukkiye güherçileyi,⁸ İstanbul'daki Baruthane-i Amire'ye gönderme yükümlülüğü ve yine piyasa rayicinin 3'te 1'ine denk gelecek bir ödemeyi,⁹ Aksaray'ın bağlı bulunduğu Niğde Muhasıllığı'nın sorumluluk sahasında topladığı vergi içerisinde alma hakkı vardır. 1842 tarihli bir Osmanlı arşiv belgesine göre; gönderilen güherçilenin kalitesi İstanbul tarafından onaylanana kadar, Aksaray

⁶ BOA, C.BLD, 41/2011, H1244, aktaran Osmanlı Belgelerinde Aksaray Vilayeti adlı derleme (Koltuk, 2011, s. 126-128).

⁷ Güherçile: Mikroorganizma etkisiyle toprak yüzeyinde kendiliğinden oluşan Potasyum Nitrat bileşimidir. Toprak yüzeyinde küf benzeri bir tabaka halinde oluşur. Üzerinde güherçile bulunan toprak kütleleri sulandırılıp kazanlarda kaynatılarak saf güherçile elde edilir. Toz haline getirilmiş 1 ölçek odun kömürü ve 1 ölçek kükürte, 6 ölçek güherçile katılması ile tüfeklerde ve toplarda kullanılan kara barut elde edilir (Gölen, 2006, s. 226).

⁸ Vukkiye = 1,28 kg karşılığı olan bir Osmanlı ağırlık ölçüsüdür. Yükümlülük miktarı her yıl değişiklik gösrebilmektedir. Savaş durumunda veya stokların hızlı azaldığı dönemlerde, yükümlülüklerin yıllık ortalamasının 3 katına kadar yükselebildiği anlaşılmıştır (Gül, 2013, s. 76-78).

⁹ Koyun piyasasına kıyasla bu defa karşımıza çıkan bir fark, güherçilenin resmi alıcısı olan devlete ait Baruthaneler haricine satılması yasaktır. Güherçile ve barutun sivil satışının yasak olması sebebiyle, söz konusu piyasa rayici, kaçakçılığa dönük kara borsa fiyatı olmak zorundadır ve bu mal cinsinde rayiç ifadesini kullanmak tartışmaya açıktır (İnce, 2011).

Snacağı'nın bağılı bulunduğu Niğde Muhassıllığı'nın ödeme yapmaması istenmektedir¹⁰ (Koltuk, 2011, s. 136-137).

Kâlhanelerde genel olarak mülkiyetin sahibi devletin kendisi olurken, işletme güherçile emini denilen sorumlulara geçici olarak tahsis edilir. Güherçile emini yıllık olarak yükümlendiği miktarda mamûlü üreterek devlete satar. Satış bedelinden maliyetler düşüldükten sonra kalan kısım, kendisinin kârı sayılmış olur. Yükümlendiği güherçileyi üretmek için gerekli olan güherçile muhtevalı toprak ve odun gibi hammaddeleri reayadan talep eder. Tüm diğer bedeni vergi türlerinde olduğu gibi, yine reayanın bu hizmet teklifini geri çevirme hakkı yoktur. Bu angaryayı yerine getirenler, yıllık avarız yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır ve savaş durumunda kendilerinden başka bir aynı veya bedeni fedakârlık istenmez. Güherçile emini tarafından, hammadde getirme hizmeti karşılığında reayaya resmi olarak ödenmesi gereken cüzi bir gündelik vardır; ancak piyasa rayicinin altında olduğu için halkın bu yükümlülüğe pek de gönüllü olmadığı anlaşılmaktadır. Reayaya ödenen yakacak odun ve güherçile toprağı getirme bedeli piyasa rayicinin altında da kalsa, bu sistem Aksaray'dan toplanan verginin bir kısmının kentte kalmasını sağlamış olmaktadır.¹¹

3.2. Kazanan İstanbul Entegrasyonu, Kaybeden Konya Entegrasyonu

Selçuklu döneminin ışıldayan kentleri Konya, Kayseri ve Sivas ile olan kuvvetli bağlarını sağlamlaştıran Aksaray'ın; Moğol istilası ve Karamanoğulları döneminde Kayseri ve Sivas'ın farklı merkezlere tabii kentler haline gelmesine rağmen göreceli ticari öneminde dikkate değer bir kayıp yaşamadığı söylenebilir. İbn Battuta'nın Moğol istilasını takip eden döneme denk gelen 1333 yılında aktardığına göre; Aksaray'da dokunan eşsiz halı ve kilimler, Hindisatn ve Çin'e kadar yayılan bir ihraç pazarına sahipti (İbn Battuta, 2005, s. 284-285). Anadolu içerisinde kollara ayrılmakta olan İpek Yolu, Aksaray'ı da kapsıyordu. Ancak; Osmanlı döneminde, Ankara ile kıyaslandığında Aksaray'ın göreceli bir düşüş sürecine girdiği anlaşılır.

¹⁰ BOA, C.AS, 417/17286 nolu H.07.06.1258 tarihli belgenin miladi takvim karşılığı 16 Temmuz 1842 olmaktadır. Belgenin Aksaray Valiliği tarafından Osmanlı Belgelerinde Aksaray Vilayeti başlıklı derlemesinde paylaşılan kopyası esas alınmıştır (Koltuk, 2011, s. 136-137). Valilik tarafından yaptırılan derlemede paylaşılan Miladi 31 Aralık 1744 tarihinin hatalı olduğu ve belgede geçen 57-58 senesinin 1157-1158 değil 1257-1258 olduğu sanılmaktadır. Belgede geçen talimatın muhatabı Niğde Muhassıllığı, 1744 tarihinde henüz ihdas edilmemiştir.

¹¹ Reayanın gündeliği de istemeyerek, odun ve toprak getirme yükümlülüğünden kaytarmak için çeşitli hilelere başvurduğunu gözler önüne seren ve bunlara karşı alınacak tedbirlerin konu edildiği arşiv belegeleri mevcuttur. Sultan III. Selim zamanında bu isteksizliklerin had safhaya çıkması üzerine, güherçile tedariki sürecindeki işgücü ücretleri iki katına çıkarılmıştır (Çetin, 2001, s. 51-56 ; İnce, 2011).

Selçuklular tarafından Ankara'ya hiç bir kervansaray yapılmamış olduğu ve Osmanlı dönemindeyse Aksaray'a hiç bir kervansaray yapılmamış olduğu bilgileri; bu devletlerin odaklandıkları ticari stratejiler üzerine fikir verici görünmektedir. Yalnızca bu bilgilere dayanarak, Osmanlıların Aksaray'dan geçen yollara verdikleri önemle ilgili bir değerlendirme yapmak spekülâtif olabilir. Selçukluların, Aksaray'da ticaret yollarının gelişimi için yapılabilir her yatırımı halihazırda yapmış buldukları ancak; Ankara üzerinden geçecek ticaret yollarına en azından kısıtlı bir değer atfettikleri sonucu çıkarılabilir. Başlı başına bir araştırma konusu olabilecek bu alanda, şimdilik sadece bu çıkarımın yapılması mümkün görünmektedir.

Uzun yıllar boyunca rekabet halinde olduğu Karamanoğulları'nı yıkan Osmanlılar; bu Beyliğin olası mirasçılarının üçüncü kez güçlenip Anadolu'daki Türk siyasi birliğini bozmaması için 1472'de Karamanoğlu sarayını yerle bir ettiler. Konya, Karaman ve Aksaray zanaatkârlarını ise; zorunlu iskâna tabi tutarak İstanbul'a yerleştirdiler. Zorunlu iskanlar ile amaçlananın; İstanbul'u ekonomik olarak güçlendirmekle birlikte, eski Karamanoğlu toprakları üzerindeki ekonomik gücü elinde bulundurma avantajını lehine çevirerek Osmanlılara karşı isyan edebilecek alternatif bir siyasi merkez oluşturmaya dönüşebilecek eğilimlerin önüne geçilmesi olduğu sonucuna ulaşılabilir (Başkan, 2012).

İran'dan gelen ipekli dokuma kervanlarının Erzurum'dan sonra İstanbul'a doğru izleyeceği yol, Tokat ve Amasya üzerinden geçiyordu (Genç, 2000, s. 273-274). Ticaret yolları kaynaklı ekonomik güç, Konya entegrasyonunun elinden alınmıştı. Halihazırda Osmanlı kimliği ile yeniden inşa edilmiş olan, Tokat, Amasya ve Ankara'dan geçen kuzey rotası kentleri, Osmanlı döneminde inşa edilen yeni kervansaraylardan ve yol şebekesinden de anlaşılacağı üzere (Müderrişoğlu, 1993, s. 20-31); aktif birer ticari merkez halini almışlardı. Zorunlu iskân ve nakillerin de etkisiyle, Aksaray'ın bu kentlere kıyasla küçülmeye devam etmesi kaçınılmaz olmuştu.

İstanbul, liman sahibi bir kent olarak farklı iklimlere açılabilen bir kentti. Hem Karadeniz kıyılarından, hem de Ege Adaları'ndan çok çeşitli malları düşük lojistik maliyetleriyle satın alabilirdi. Geniş hinterlandı sayesinde ticaret seçenekleri bol olan İstanbul'un ticaret partneri olabilmek ve entegrasyon içerisinde avantajlı bir rol üstlenebilmek, limansız Aksaray için hiç de kolay değildi. Vaktiyle Anadolu'nun vergilerini toplayarak kayda değer bir satınalma gücüne sahip olan komşusu Konya kentine, kervan yolları üzerinden tarım ürünü satabilen Aksaray kenti; dönemin yeni güç merkezi İstanbul ile kârlı bir ticari ilişki kurmak için çok karasal ve izole kalıyordu. Elbette, Osmanlıların İstanbul merkezli iâşe organizasyonları

içerisinde Aksaray'a da roller verilecekti. Ancak; bu roller piyasa rayicinin altında kalacak şekilde İstanbul'a mal nakledip satma sorumluluklarıydı ve çalışmanın farklı kısımlarında değinildiği gibi; kentin ekonomik büyümesine olumlu katkı sağladıkları da şüpheliydi.

4. GEMİLERİN VE LOKOMOTİFLERİN UĞRAMADIĞI BİR KENT

Liman sahibi olmanın bir kentin ticari rekabet gücünde ne derece önemli olduğunu izah edebilmek için Roma döneminden kalma dikkat çekici bir örnek mevcuttur. Buna göre; deniz yoluyla Akdeniz'in en doğu ucundan en batı ucuna bir amfora yük nakletmek, aynı yükü at arabasıyla 120 km uzağa taşımaktan daha ucuza gelmektedir (Lewis, 2009, s. 215). Roma döneminden buharlı lokomotifin icadına kadar geçen süre zarfında karayolu ulaşım teknolojisinde kayda değer bir gelişme yaşanmadığı dikkate alınır, Sanayi Devrimi öncesi koşullarda Aksaray'ın ekonomik büyüme olanaklarının doğal engeller ile sınırlandırılmış olduğu anlaşılır.

Temel yakıt kaynağının odun veya odundan elde edilen odun kömürü olduğu bir dönemde, orman varlığı sınırlı olan bir kentte gelişebilecek imalat kolları sınırlı olacaktı. Yoğun ısı enerjisi gerektiren bir imalat kolunun Aksaray'da gelişebilmesi ve sürdürülebilir üretim yapabilmesi akla yatkın görünmemektedir. Yakıtların farklı merkezlerden taşınarak Aksaray'a getirilmesi için ise; su yolu ulaşımı gibi ekonomik bir lojistik seçeneği Aksaray coğrafyasında mevcut değildi. Aksaray limansız bir kentti ve gerek hammadde tedariki, gerekse üretilecek malların pazara ulaştırılmasında maliyetlere olumsuz etki eden bir dezavantaja sahipti.

Sanayi Devrimi sürecinde buharlı lokomotiflerin icadı ile birlikte lojistik engellerin tanımı değişmiş ve limansız kentler de demiryolu bağlantısına kavuştukları ölçüde büyük pazarlara entegre olabilme avantajı yakalamışlardı. Pazara ulaştırma olanağına sahip olmadığı için yalnızca yerel ihtiyaçlar için tarımsal üretim yaparak, geniş tarım arazilerini atıl tutan Ankara (1892) ve Konya (1896) gibi kentler demiryolu ağına bağlandıktan sonra hızla tarımsal üretim seviyelerini arttırmaya başladılar. Ortaylı, İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak demiryolunun Ankara'ya ulaşmasını takip eden 4 yıl içerisinde buğday üretiminin 8 milyon kileden 15 milyon kileye ulaştığını, bir anlamda ikiye katlanmış olduğunu belirtiyor (Ortaylı, 1981, s. 93-95).

Rusya'dan gelen buğdayla karşılaşan İstanbul'un iaaesi artık Anadolu'dan karşılaşmış oluyordu. Ödenen yüksek nakliye maliyetlerine gerek kalmadığı için İstanbul'daki buğday fiyatları dünya piyasalarındaki düzeye düşmüş oluyordu. Arz tarafında ise; Demiryolu öncesinde Ankara ve Konya kentlerindeki buğday fiyatları dünya piyasasındaki fiyatların

altındayken, demiryolunun gelmesi ile birlikte fiyatlar dünya piyasalarındaki düzeye yükselmiş oluyordu (Ortaylı, 1981, s. 94-95).

Anlaşılacağı üzere; pazara ulaştırılamıyor olduğu için mahsulün para etmediği ve dolayısıyla ekim yapmanın anlamlı olmadığı tarım arazilerine, demiryolu sonrasında buğday ekiliyor ve atıl kaynaklar ekonomiye kazandırılmış oluyordu. Demiryolu hattı Aksaray üzerinden geçecek olsaydı, bu fırsatın Aksaray kentinin ekonomisi üzerinde de olumlu yansımalar göstermesi beklenebilirdi. Bu doğrultuda, 1893'te Aksaray'ı Adana'ya bağlayacak bir demiryolu hattı yapılması ile ilgili olarak İngiliz şirketlerine etüt yaptırıldığı, arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.¹² Bu proje hayata geçebilse; İstanbul gibi büyük tüketim merkezlerine ve limanlara erişim fırsatı yakalanacaktı. Ancak; böyle bir demiryolu imtiyazı hiçbir şirkete verilmemiştir ve Aksaray'ın demiryolu bağlantısı günümüzde hala gerçekleşmemiştir.

Esasında, Bağdat demiryolu hattı güzergahının Aksaray'dan geçmesi de düşünülebilirdi. Ancak, Eskişehir-Konya güzergahı üzerinden gelen Berlin-İstanbul-Bağdat demiryolu hattı, Konya-Aksaray-Niğde güzergahını değil; Konya-Karaman-Ereğli-Niğde güzergahını takip etti. Aksaray için önemli bir fırsatın kaybedilmesi anlamına geldiği aşikârdır. Bu durumu, Aksaray'da demiryolu bağlantısı kurulmasını gerektirecek bir yer altı kaynağı bulunmamasına bağlamak mümkündür. MTA haritalarına göre;¹³ Konya-Karaman arasındaki demiryolu güzergahı krom madenleri yönünden zengin bir sahadan geçmektedir. Demiryolu güzergahını, istifade edilecek hammadde rezervleri üzerinden geçirmek isteyen Alman sermayesinin çıkarları göz önüne alındığında (Earle, 2003, s. 33-56); bu durum gayet anlaşılabilir olmaktadır.

5. SONUÇ

Melendiz'in suladığı bereketli topraklar üzerinde kurulan Aksaray, kervan ticareti yolları üzerindeki konumu sayesinde gelişme fırsatı yakalamıştır. Coğrafi konumu itibariyle limansız bir kent olarak kurulmuş bulunması ise; kentin belirli bir büyüme limiti ile kısıtlanmasına yol açmıştır. Ulaştırma olanakları göz önünde bulundurulduğunda, kent belirgin lojistik dezavantajlara sahiptir. Selçuklu Sultanı II. Kılıçarslan tarafından daimi bir ordugâh ve garnizon haline getirilmesi kentte ilave bir satınalma gücü yaratarak kentin büyümesini

¹² BOA, Y.PRK.TNF, 4-3, H.1311, aktaran Osmanlı Belgelerinde Aksaray Vilayeti adlı derleme (Koltuk, 2011).

¹³ Bakınız: Konya, Karaman ve Aksaray illeri maden rezerv haritaları (MTA, Konya İli Maden ve Enerji Kaynakları, 2010) (MTA, Aksaray İli Maden ve Enerji Kaynakları, 2010) (MTA, Karaman İli Maden ve Enerji Kaynakları, 2010).

hızlandırmıştır. Aynı dönemde kente dışarıdan getirilip yerleştirilen zanaatkâr zümresi de kentin belirli imalat kollarında ihraç edilebilir üretim yapar hale gelmesini sağlamıştır. Tarihsel olarak bakıldığında, karşılaştırmalı üstünlükler açısından kentin en önemli ihracat kalemleri marka değeri taşıdığı kabul edilen Aksaray halı ve kilimleri olmuştur.

Kentte yakıt veya metalürjik kaynakların bulunmaması, ağır sanayi kurulmasına olanak vermediği gibi; demiryolunun yokluğu da kentte sanayi tesisleri kurulmasını kısıtlamıştır. Aksaray’da, ulaştırma maliyetlerinin oransal öneminin yüksek olduğu imalat sektörlerini geliştirmek pek mantıklı görünmemektedir. Daha önce kendiliğinden ortaya çıkmış ve başarısı sınanmış bir model olarak; marka değeri barındıran, muhtemelen yüksek gelir grubuna hitap edecek ürünler üretilmesi denenmelidir. Üretilecek ürünlerin birim başına nakliye giderleri, ürünün toplam satış değeri içerisinde ne kadar küçük bir orana sahip olursa; lojistik kaynaklı kısıtlar o derecede önemsiz hale gelmiş olacaktır. Eskilerin deyimiyle, “yükte hafif, pahada ağır” ürünler geliştirmeyi hedeflemek gereklidir. Sözü edilen ürünler, ya marka değeri barındıran ürünler ya da maliyet kalemleri içerisinde tasarım ve mühendislik oranı yüksek olan yüksek teknoloji ürünler olmalıdır.

II. Kılıçarslan döneminde garnizon kenti haline gelerek sınanmış ve başarısını göstermiş olan, ilave satınalma gücü enjekte etme ve nitelikli işgücü barındırma modeli; günümüzde üniversiteler ve teknoparklar yoluyla denenebilir. Garnizon kent olmanın günümüzdeki karşılığı, eğitim ve sağlık turizmine ev sahipliği yapmak şeklindedir. Kente eğitim amacıyla gelecek öğrencilerin bu kapsamda katkı sağlamaları arzu edilen bir gelişme olur. Dışarıdan kente gelip yerleşme yönünde cezbedilecek nitelikli işgücü; yukarıda belirtilen katma değeri yüksek mallar üretilmesine katkı sağlayabilir ve kendilerine ödenecek ücretleri kent ekonomisi içerisinde harcayarak ilave bir satınalma gücünü harekete geçirebilir. Nitelikli işgücünün üst gelir grubuna uygun bir harcama alışkanlığı göstermesi ise; marka değeri yüksek ürünler üretilmesi için itici güç sağlayabilir.

KAYNAKÇA

- Başkan, Y. (2012). Fatih Sultan Mehmed Döneminde Karaman Bölgesinden İstanbul'a Nakledilen Nüfus. *Tarih Dergisi - Turkish Journal of History* (55), s. 107-134.
- Braudel, F. (2014). *Uygarlıkların Grameri* (4. b.). (M. A. Kılıçbay, Çev.) Ankara: İmge Yayınevi.
- Cahen, C. (2000). *Osmanlılardan Önce Anadolu*. (E. Üyepazarcı, Çev.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Çetin, B. (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayi 1700-1900*. Ankara: T.C Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Earle, E. M. (2003). *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*. (K. Yargıcı, & N. Uğurlu, Çev.) İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Ekholm, K., & Friedman, J. (2003). Eski Dünya Sistemlerinde Sermaye Emperyalizmi ve Sömrü. A. G. Frank, & B. K. Gills içinde, *Dünya Sistemi - 500 Yıllık Mı, 5000 Yıllık Mı?* (A. Şenel, & Y. Alogan, Çev.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Ertuğrul, A. (2015). *Kadı Ahmed'in El-Veledü's-Şefik Ve'l-Hâfidü'l-Halîk'i* (İnceleme – Tercüme) (Cilt 1). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Foucault, M. (2012). *Güvenlik-Toprak-Nüfus College de France Dersleri (1977-1978)*. (F. Taylan, Çev.) İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Genç, M. (2000). *Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Gölen, Z. (2006). *Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire (XVIII.YY)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Gül, M. F. (2013). *Bir Zamanlar Aksaray'da Ticaret*. Ankara: Aksaray Üniversitesi Somuncu Baba Tarih ve Kültür Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi.
- Gülçur, S. (1999). *Aksaray, Niğde ve Nevşehir İlleri 1994 Yüzey Araştırmaları*. *Anadolu Araştırmaları*, s. 105-136.
- Güran, T. (1986). *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839)*. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, 1(4), s. 245-275.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar. *Osmanlı Araştırmaları - The Journal of Ottoman Studies*(2), s. 123-132.

- İbn Battuta. (2005). *İbn Battuta Seyahatnamesi*. (A. S. Aykut, Çev.) İstanbul.
- İnce, Y. (2011). Kârhânededen Baruthâneye Karaman Eyaleti'nde Güherçile Üretimi (18–19. Yüzyıllarda). *Osmanlı Bilimi Araştırmalar Dergisi*, XIII(1), s. 11-30.
- İşbilir, Ö. (2002). Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği. *Türkler Ansiklopedisi* (s. 151-158). içinde Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Kamış, Y. (2017). Erken Tunç Çağı'nda Acemhöyük ve Konya Ovası. S. Özkan, H. Hüryılmaz, & A. Türker (Dü) içinde, *Samsat'tan Acemhöyük'e Eski Uygarlıkların İzinde Aliye Öztan'a Armağan* (s. 187-202). İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- Koltuk, T. (2011). *Osmanlı Belgelerinde Aksaray Vilayeti*. (A. Yılmaz, Dü., N. Pakırdağ, & M. Pakırdağ, Çev.) Ankara: T.C. Aksaray Valiliği Kültür Yayınları.
- Kutlu, M. M. (1987). *Şavaklı Türkmenlerde Göçer Hayvancılık*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Milli Folklor Araştırma Dairesi Yayınları.
- Lewis, B. (2009). *Ortadoğu* (6. b.). (S. Kölay, Çev.) Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Maisels, C. K. (1999). *Uygarlığın Doğuşu – Yakındoğu'da Avcılık ve Toplayıcılıktan Tarıma Kentlere ve Devlete Geçiş*. (A. Şenel, Çev.) Ankara: İmge Kitabevi.
- MTA. (2010). Aksaray İli Maden ve Enerji Kaynakları. Eylül 7, 2018 tarihinde Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü: http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/Aksaray_Madenler.pdf adresinden alındı
- MTA. (2010). Karaman İli Maden ve Enerji Kaynakları. Eylül 7, 2018 tarihinde Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü: http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/Karaman_Madenler.pdf adresinden alındı
- MTA. (2010). Konya İli Maden ve Enerji Kaynakları. Eylül 7, 2018 tarihinde Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü: http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/konya_madenler.pdf adresinden alındı
- Müderrişoğlu, M. F. (1993). *16. YY'da Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyyeleri* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). (F. Yenişehirlioğlu, Dü.) Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Oppenheimer, F. (2005). *Devlet*. (A. Şenel, & Y. Sabuncu, Çev.) Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

- Özgüç, N., & Tümertekin, E. (2000). *Coğrafya (Geçmiş-Kavramlar-Coğrafyacılar)*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Pirene, H. (2005). *Ortaçağ Kentleri* (5. b.). (Ş. Karadeniz, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. (M. Pektaş, Çev.) İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Şenel, A. (1995). *İlkel Topluluktan Uygar Topluma*. Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Tanili, S. (1981). *Uygarlık Tarihi - Çağdaş Dünyaya Giriş*. İstanbul: Say Kitap.
- Temin, P. (2013). *The Roman Market Economy*. New Jersey: Princeton University Press.
- Turan, O. (1964). Selçuk Kervansarayları. *Belleten*, 10(39), s. 471-496.
- Ülgener, S. F. (1991). *İktisadi Çözülmenin Ahlak ve Zihniyet Dünyası* (3. b.). İstanbul: Der Yayınları.
- Watson, P. (2013). *Ateşten Freud'a Fikirlerin Tarihi*. (B. Pala, Çev.) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yıldırım, F. (2012). *333'ten 1968'e Seyyahların Gözünden Aksaray ve Çevresi*. (T. Arsalan, Dü.) Aksaray: Aksaray Valiliği Kültür ve Turizm Müdürlüğü Kültür Yayınları.
- Yükçü, S., & Atağan, G. (2011). Ortadoğu Zaman Tünelinde Ticaret. *MUFTAD*(1), s. 86-109

Summary

Research Problem

This study aims to discuss the importance of background and geographical features of a city for its economic progress. Historical features and those features' effect on economic growth of historical cities, Aksaray in particular, are discussed. Information on Aksaray's economic history is investigated based on trade routes, aquatic resources and its competitive and cooperative behavior. In the context of its location with respect to trade routes and its logistical capabilities, information about its competitive power against other cities, its tendencies for cooperation and integration is provided, in line with this information an analysis of the economic history of Aksaray is conducted. The reasons why Aksaray did not benefit from the economic dynamism of Anatolia on the major historic trade routes' path are analyzed and Aksaray's historical economical heritage from Seljuk and Ottoman Empires is discussed briefly.

Research Questions

Main questions asked in this study are: "Does geographical environment shape the individual and societal economic behavior?", "Is the main determinant of a town's economic role it's interaction with the surrounding settlements and its position against them?", "How effective is a town's location and historical heritage on its economic potential?", and "What lessons can be learned for Aksaray from its past in order to establish a development strategy for future?".

Literature Review

It is discussed that using human factor's historical characteristics that emerged as a result of their historic experiences as an input is necessary. "A town's location is it's destiny" statement is deemed as the focal point of the analysis in the study. However, it is also suggested that one can search ways to turn it into an advantage. Study also aims to present a conceptual discussion based on Le Play's deterministic approach, and Braudel's authenticity of human factor description.

Investigations and Findings

The first chapter of the study investigates the criteria of settlement of human element. Population growth diversity for different cities, founded on different locations is examined based on their development process and their interaction with their environment. The study questions how the emerging population density leads to the establishment of a town by people's division and specialization of the labor. It is concluded that this process, "city identity" as it's named in this study, cause such cities affect nearby settlements. It is also shown that such process for various cities can include different stages and advantageous cities can economically control its surrounding cities.

The second chapter investigates the process of role delegation of cities, that have become political civic centers, on its surrounding cities. The process of a cities way to become another's hinterland by being a part of an integration is also investigated in the study. It is seen that the role inherited by the assumed function of a city in an integration becomes its permanent identity because of labor specializatoin and demographics shaped as a result of being a part of an integration. The effect of different integrations' rivalry on cities that assume the peripheral role in an integration is also investigated. It is found out that co-dependency between cities in an integration is still valid in modern day. Also, it is concluded that, the "Konya Integration", which also includes Aksaray, suffered an economic decline after it has been conquered by Ottomans.

The third chapter questions Aksaray's disadvantages inherited from its location. Aksaray, being an inland city, has no coasts. Melendiz brook, that serves the agriculture, is not suitable for water transportation. Aksaray's product variety to export is largely restricted because of having no access to coasts and railways. Because high logistic costs, producers have no valid reasons to produce goods that can no be sold at an affordable price. Logistically disadvantaged cities must have the ability to produce goods that can compensate the high logistic costs per unit. Thus it can be suggested that the goods to be produced in Aksaray have to be expertise and capital intensive goods that require relatively higher technology.

Results and Conclusions

Throughout the study, the historical background that shapes modern day Aksaray economy is evaluated. Historical logistic and demographic factors are studied as the bases of Aksaray's modern economic outlook and the connections between Aksaray as a historical garrison town and its modern status is presented.

It is suggested in the study that Aksaray should evolve its demography into skilled labour in order to avoid the negative effects of its logistic disadvantages of its location. It is deduced that current demographic state of Aksaray is also linked by it's history, being a garrison town for centuries. As a result, it can be suggested that public investments that would create job opportunities can encourage immigration and increase the population density. It is concluded that supporting the high education establishments in the city can provide solutions to both concerns.

Keywords: Aksaray, Economic History, Historical Logistics and Trade.