

Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekansal Gelişim*

Tülin SELVİ ÜNLÜ

Özet

Liman kentleri, ondokuzuncu yüzyılda, değişen üretim biçim ve ilişkileri ile yeni ticaret kültürünün hızla nüfuz ettiği kentler olmuştur. Dönemin ulaşım olanakları ve hammadde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, Mersin'in de içinde yer aldığı Doğu Akdeniz liman kentlerinin bu dönemdeki hızlı gelişimi anlaşılır hale gelmektedir.

Bu dönemde, Doğu Akdeniz havzasındaki liman kentlerinin ortak özelliklerini Mersin'de de görmek olanaklıdır. Ne var ki, Mersin'i, içinde yer aldığı Doğu Akdeniz'deki diğer liman kentlerinden ayıran önemli farklılıklar vardır. Bu farklılıkların temelinde, kentin ortaya çıkış süreci etkili olmuştur. Bu süreç ile Mersin, daha önce var olan bir kentsel dokuya eklenen yeni kullanımların söz konusu olmadığı, tamamen yeni kentsel kullanımlarla gelişen bir kent olarak ortaya çıkmıştır.

Bu nedenle, Mersin, ikili bir yapı yerine, limanın uzantısında, ticari ve yönetsel olarak birbirini destekleyen işlevlerin bir arada bulunduğu bir kentsel dokuya sahip olmuştur. Kentin, pek çok liman kentinden farklı olarak, bir koy ya da körfez oluşturmayan düz kıyı çizgisi, doğrusal olarak gelişmesinde etkili olmuş, kentte, diğer pek çok Ortadoğu liman kentinde olduğu gibi ikinci bir ticaret merkezi gelişmemiştir. Kentin ticari mer-

kezini, Uray Caddesi ve onunla birlikte çalışan Gümrük Meydanı ve Yoğurt Pazarı'nın oluşturduğu üçlü sacayağı belirlemiştir. Bu durum, Mersin'in geleneksel Osmanlı kentinden de, Doğu Akdeniz liman kentlerinden de farklılaşmasını, gelişiminin ilk evresinde bir ticaret ve liman kenti kimliği ile var olmasını sağlamıştır.

Çalışmada, on dokuzuncu yüzyıl sonunda gerçekleşen Mersin'in bu kendine özgü gelişimi, kentin oluşum koşulları ile ilişkisi çerçevesinde tartışılmakta, kentin gelişim süreci, tarihi, ekonomik ve toplumsal gelişmelerden soyutlanmadan değerlendirilmeye çalışılmaktadır.

Anahtar sözcükler: Mersin, On Dokuzuncu Yüzyıl, Kentsel Gelişim, Doğu Akdeniz Liman Kenti.

Giriş

Bu yazının konusu olan Mersin, içinde yer aldığı coğrafya ile birlikte, antik dönemde pek çok yerleşimi barındırmış olsa da, modern dönemde ancak on dokuzuncu yüzyıla kadar uzanan bir geçmişe sahiptir. Dolayısıyla Mersin'i konu alan bir çalışmada, kenti belli bir döneme bağlı olarak genel bir kent kategorisi içine yerleştirerek özgünlüğünü ortaya koyma çabasından biraz daha fazlasına ihtiyaç vardır (Tekeli, 1998: 153). Zira Mersin, her ne kadar genel bir kent kategorisi içinde değerlendirilebilse de yaşadığı kısa kent-

Şehir Plancısı,
Mersin Üniversitesi Akdeniz
Kent Araştırmaları Merkezi

* Bu yazı, yazar tarafından Kasım 2008 tarihinde, Mersin Sempozyumu'nda sunulan "On Dokuzuncu Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi" başlıklı çalışmanın gözden geçirilmiş halidir.

leşme ve en önemlisi bir kent olarak ortaya çıkış süreci ile oldukça özgün bir çalışma konusu olarak karşımıza çıkmaktadır.

On dokuzuncu yüzyıl, tüm dünya için olduğu kadar Osmanlı İmparatorluğu için de büyük değişimlerin yüzyılı olmuştur. Bu uzun yüzyılda, imparatorluk genelinde yaşanan değişim ve dönüşümlerin belki de en somut göstergeleri kentler ve kentsel yaşamda izlenmiştir. Çünkü bu dönem, temelde ekonomik alanda köklü değişimleri beraberinde getirmiş, bu da ondokuzuncu yüzyıla dek kapalı bir mali yapıya sahip imparatorlukta, üretim biçim ve ilişkilerini önemli ölçüde dönüştürmüştür. Bu dönüşüm ise imparatorlukta kırdan kopuş ve kente hareketin başlaması, kapitalist üretim biçimleri ve tüketim alışkanlıklarının kendini göstermesi ile kentsel gelişimde ve mekanda çeşitli değişimleri beraberinde getirmiştir.

Öte yandan bu süreç, kapitalist ekonominin ve piyasa düzeninin ürettiği bir ticaret kültürünü geliştirmiştir. İmparatorlukta her alanda gerçekleştirilmeye çalışılan yeniden yapılanma çabaları ile söz konusu kapitalist sistemle bütünleşme süreci birlikte yürümüş, özellikle merkez ülkeler için kentlerdeki bu yeni ticaret kültürü oldukça önemli fırsatlar yaratmıştır.

Liman kentleri ise yeni ticaret kültürünün en hızlı nüfuz ettiği kentler olarak, bu değişim ve dönüşümün mekanı olmuştur. Dönemin ulaşım olanakları ve hammadde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, özellikle Doğu Akdeniz liman kentlerinin gelişimi daha anlaşılır hale gelmektedir.

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

iskeleler, demiryolu, karayolu gibi kentsel altyapı yatırımları ile yepyeni ve kendine özgü bir kentsel dokunun gelişimine zemin hazırlamıştır. Böylece Mersin, bu dönemde, bir on dokuzuncu yüzyıl Doğu Akdeniz liman kenti olarak, ancak, geleneksel bir Osmanlı kentinin dönüşümü ile değil, yepyeni bir kent olarak gelişmiştir.

Yazımızın çıkış noktasını oluşturan bu varsayımın, kentin oluşum koşulları ve kentsel mekanın gelişimi ile ilişkisi tartışılmayı bekleyen bir soru olarak belirmektedir. Bu yazıda, Mersin’in bir liman kenti olarak ortaya çıkışına ilişkin söz konusu soru, tarihi, ekonomik ve toplumsal koşullar ile kentsel mekan arasındaki karşılıklı ilişki çerçevesinde ele alınmaya çalışılmıştır. Bir başka deyişle, tarihi, ekonomik ve toplumsal gelişmeler mekandan ve mekan da tarihi, ekonomik ve toplumsal gelişmelerden soyutlanmadan, karşılıklı olarak birbirini üreten bir ilişki içinde değerlendirilmeye çaba gösterilmiştir.

Çukurova’da Bir Liman Olarak Beliren Mersin

Mersin’in öncelikle bir liman ve sonra da bir kent olarak ortaya çıkış sürecinde Çukurova kentlerinin ondokuzuncu yüzyıl başında değişen işlev ve özellikleri etkili olmuştur. Bu değişimlerden belki de en önemlisi, Tarsus’un bölge içinde değişen rolüdür.

Bölgenin önemli kentleri olan Adana ve Tarsus, Akdeniz havzasında, antik dönemde “Kilikya” olarak adlandırılan topraklar içinde yer alan Çukurova kentleridir. Antik dönemden itibaren kesintisiz olarak bir yerleşim özelliği gösteren Tarsus kenti, on dokuzuncu yüzyıl başına kadar, bir yandan önemli ticaret ve kervan yollarına yakınlığı, öte yandan güvenli bir iç liman niteliği gösteren coğrafi konumu ile antik Kilikya’nın en önemli yerleşimlerinden biridir (Sayar, 2004: 9,10, 11).

Antik Kydnos Nehri (Berdan ya da Tarsus Çayı) aracılığı ile Rhegma Gölü’nü güvenli bir iç liman olarak kullanabilmesi Tarsus’a, önemli bir ticaret kenti kimliği kazandırmıştır. İlkçağlardan itibaren Kıbrıs’tan gelen mallar, Gülek Boğazı’ndan Anadolu içlerine Tarsus Limanı üzerinden taşınmıştır (Özdemir, 2005: 105). Limana boşaltılan mallar, Kydnos Nehri sayesinde şehrin içine kadar güvenli biçimde ulaştırılmıştır (Uçar, 2000: 3; Ulutaş, 2006: 27).

Ne var ki, bu güvenli ve işlek liman, zaman içerisinde Kydnos Nehri'nin getirdiği alüvyonların Rhegma Gölü'nü bataklıkla (Aynaz Bataklığı) dönüştürmesi sonucu işlevini yitirmeye başlamıştır (Zoroğlu, 1995: 10; Ulutaş, 2006: 30). Söz konusu limanın tamamen ne zaman kapandığına dair kesin bilginin bulunmamasına rağmen, 19. yüzyıl başlarında bölgeyi ziyaret eden Beaufort ve Langlois gibi gezginlerin anlatılarından, Tarsus'un yeni limanının Kazanlı'ya kaydığı anlaşılmaktadır (Beaufort, 2002, 266-273; Langlois, 1947: 32-34).

Ancak, gerek bölgede görev yapan konsolosların yazışmalarından (Akkaya, 2004: 335), gerekse 1858 yılından sonra Tarsus İskeleyi'ne dair belgelere rastlanamamasından, Kazanlı İskeleyi'nin de işlevini kaybettiği ve Tarsus için yeni ve güvenilir bir liman ihtiyacının belirdiği görülmektedir (Ulutaş, 2006: 32). Coğrafyada yaşanan değişimlerin yarattığı bu durum Tarsus için olduğu kadar Mersin için de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu tarihten sonra Mersin İskeleyi, 1830'lardan itibaren konsolosların sık sık bahsettiği bir uğrak yeri olmanın yanı sıra Tarsus'un denizle bağlantısını sağlayan başlıca iskele olarak belirlemiştir (Ulutaş, 2006: 32). (Şekil 1)

Mersin'in, bölgenin yeni limanı olarak gelişmesinde bir diğer etmen ise Adana ve etki alanındaki tarımsal üretim olmuştur. Yüzyılın başında, bataklıkları ve dağları ile yerleşik bir nüfusu olmayan Adana, Çukurova'nın merkezi olmasına rağmen, daha çok yerel ihtiyaçları karşılayan tahıl ve pamuk üretimi ile henüz geniş bir etki alanına sahip olmayan bir yerleşimdir. Ondokuzuncu yüzyıl başına kadar kent, Anadolu'dan Arap vilayetlerine uzanan ticaret yolu üzerinde bulunmasına rağmen bir ticaret merkezi niteliği göstermemektedir (Toksöz, 2006: 97).

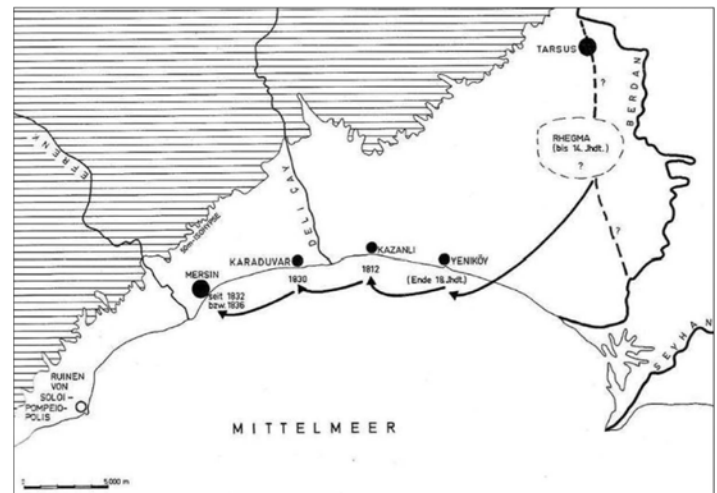
Oysa bu dönemde, sanayi devrimini gerçekleştirmiş merkez ülkeler, üretimleri için gerekli olan ucuz hammadde ve kapitalist ekonomileri için gerekli olan yeni pazar arayışları ile Osmanlı gibi çevre ülkelerin verimli topraklarına yönelmeye başlamıştır. 1840'lı yıllarda, uluslararası talebin yüzde 8'ini tarımsal ürünler oluşturmaktadır ve bu talebi karşılamak üzere özellikle bazı yörelerde, ihraç edilebilecek artı ürün, büyük toprak mülkiyetinin yanı sıra tarımda görece gelişmiş teknoloji kullanımıyla sağlanmaktadır. Bu durum

için, Mersin limanı aracılığıyla Adana Ovası ise en dikkat çekici örneklerden biridir (Keyder ve diğerleri, 1994: 133). Çünkü, bu dönemde Çukurova, büyük arazileri ve özellikle pamuk ve tahıl üretimine uygun iklim koşulları ile öne çıkan bir bölgedir (Toksöz, 2006: 101).

Çukurova'nın sahip olduğu avantajlar yalnızca, bölgede büyük ölçekli pamuk işletmelerinin ortaya çıkmasını kolaylaştıran parçalanmamış mülkiyet yapısı ve uygun iklimle de sınırlı değildir. 1832'den itibaren bölgeyi yöneten İbrahim Paşa'nın, modern tarım ve çalışma koşullarına yönelik düzenlemeleri, Mısır ve Kıbrıs'tan pamuk tohumu getirtmesi ve ordunun ihtiyaçları için Mısır ve Suriye'den ziraat işlerini bilen insanları bölgeye yerleştirmesi de Çukurova'nın önemli bir tarımsal üretim bölgesi olmasının koşullarını oluşturmuştur (Yorulmaz, 2005: s.71).

Bütün bu gelişmelere, 1830'lu yıllarda bölgede bulunan büyük ve çok sayıda bataklığın kurutulması, sulama kanallarının yapılması ve göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişmenin de eklenmesi, Çukurova'nın, özellikle pamukta artan talebi karşılayacak bir bölge olarak öne çıkmasını sağlamıştır (Davis, 1879: 29, 30; Rolleston, 1856: 61; Wilson, 1884: 314; Massy, 1905: 285).

Dolayısıyla Çukurova, Amerikan İç Savaşı ile özellikle pamuk tarımında oluşan yeni koşulları ve Kırım Savaşı ile tahıl üretiminde artan gereksinimi, verimli toprakları, iklimi ve sahip olduğu



Şekil 1- Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması. (Kaynak: Rother, 1971, 67).

işgücü ile karşılaşmıştır. Bu durum, Mersin'in bölgenin bir limanı olarak ortaya çıkışında etkili olduğu kadar, iki yönlü bir etkileşimle, limanın üretim bölgesi olarak Çukurova'nın ve tarımsal üretimin gelişimini de sağlamıştır. Bir başka deyişle, Çukurova'da yaşanan gelişimin tek nedeni bölgenin verimli topraklara sahip olması değil, aynı zamanda burada yetişen ürünün sevki edilebileceği bir ulaşım bağlantısına sahip bulunması olmuştur. Böylece, Çukurova'da, yeni bölgesel hiyerarşi ve iş bölümünün merkezi Adana, limanı da giderek gelişen Mersin olmuş (Yenişehirlioğlu vd., 1995; 19), Birinci Dünya Savaşı öncesinde Çukurova, tarımın en fazla ticarileştiği, kapitalist üretim ilişkilerinin en fazla yayıldığı yörelerden biri haline gelmiştir (Pamuk, 1987; 222, 223).

Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti Olarak Mersin

Mersin'in, bu dönemde, bölgenin dışa açılım noktası olarak işlev görmeye başlaması, kentin bir başka ilişkiler ağının parçası haline gelme-

sinin yolunu açmıştır. Mersin, bölgenin yüksek kapasiteli ticari tarıma geçişini hızlandıran ve Çukurova'nın, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli pamuk üreticisi ve ihracatçısı olarak kimlik kazanmasını kolaylaştıran bir liman olarak gelişmiştir (Toksöz, 2006: 101). Ancak, bölgenin limanı olarak Mersin, on dokuzuncu yüzyıl başından itibaren aynı zamanda, Akdeniz kıyısında yer alan, İzmir, İskenderun, Lazkiye, Tripoli, Hayfa, Beyrut, İskenderiye gibi pek çok liman kentinin içinde yer aldığı ilişki ağının da bir parçası haline gelmiştir (Şekil 2).

Mersin'den yapılan ticarete, bu liman kentleri ile ekonomik (hammadde ve ürün alım satımı) ve sosyal ilişkiler (nüfus hareketleri) kentin gelişimini yönlendiren öğeler olarak belirlemiştir. Ancak kentin gelişimini ve fiziksel olarak şekillenişini, bu ilişki ağının dışında etkileyen başka bileşenler de söz konusudur (Selvi Ünlü, 2007: 70).

Söz konusu bileşenler temel olarak üç başlık altında ele alınabilir. Bunlardan ilki, yukarıda da yer verildiği üzere, savaşlar ve artan tarımsal üretimdir. Amerikan İç Savaşı ile birlikte artan pamuk üretimi ve Kırım Savaşı ile artan tahıl üretimi, bölgenin ve dolayısıyla bölgenin limanı olarak Mersin'in, liman işlevinin yanı sıra bir kent olarak da gelişiminde etkili olan imparatorluk dışında yaşanan gelişmelerdir.

Bir diğer başlık ise bölgede gelişen bir liman kenti olarak Mersin'in, artan ticari etkinlikle birlikte yarattığı çekim ve demografik yapının bileşenleridir. Zira, kentin gelişimini belirleyen süreçleri anlayabilmek için kentsel gelişim dinamiklerinin önemli bir ögesi olarak nüfusun büyüklüğü kadar bileşenleri de önemlidir.

On dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında, Suriye'de yaşanan gelişmeler, Amerikan İç Savaşı ve Kırım Savaşı, etkileri yalnızca ekonomik yapı ve üretim ilişkilerinde değil aynı zamanda demografik yapıda da izlenen değişimleri beraberinde getirmiştir. Suriye'de yaşanan gelişmelerle birlikte Maruni'lerin Suriye'den göçü, Kırım Savaşı sonrasında Adana Ovası'na yönelen göç, Amerikan İç Savaşı'yla artan pamuk üretiminin bölgede geliştirdiği iş olanaklarının etkisi ile Anadolu'dan gelen göçler, kentteki demografik yapıyı etkileyen önemli hareketlerdir. Pek çok



Şekil 2- Mersin'in Doğu Akdeniz'de yer alan diğer liman şehirleri bağlamındaki konumu

liman kentinde olduğu gibi Mersin’de de, göçmenler ve levantenlerden oluşan kozmopolitizm kentin demografik yapısında önemli bir belirleyici olmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004: 77).

Kentte yerleşik durumda bulunan Avrupalılar ve Katoliklerden oluşan Levanten topluluk, Mersin’de Marunilerin de etkisiyle farklı bir kimlik geliştirmiştir. 1850’li yıllardan itibaren kentte yer alan Levantenlerin, Marsilyalı, Maruni, Galyalı, Adanalı, Kıbrıslı ve Latin kökenli ailelerden oluştuğu görülmektedir (Yorulmaz, 2004; 321; Adıyeke ve Adıyeke, 2004; 77).

1875 yılında bölgeyi ziyaret eden gezgin Davis, bu bölgedeki diğer limanlarda olduğu gibi, Mersin’de yaşayanların temel olarak Rumlar ve Hıristiyan Suriyeliler olduğunu, Avrupalıların sayısının ise çok az olduğunu belirtmektedir (Davis, 1879: 12). 1880 yılında kentin nüfusu büyük bir artış göstermiş, kentte Ortodoks Rum ve Ermenilerin yanı sıra Katolik Rum ve Ermeniler de görülmeye başlamıştır (Adıyeke ve Adıyeke, 2004; 78). 1891 yılı verileri, kentteki diğer gayrimüslim nüfus gerilerken, ağırlıklı olarak ekonomik gücü ellerinde bulunduran Rumların (Adıyeke ve Adıyeke, 2004: 80) nüfusunun arttığını göstermektedir. Yerleşimde önemli bir ekonomik güce sahip olan Rum nüfusundaki bu artış, bu dönemde kentte ticaretin geliştiğine ilişkin somut bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır (Selvi Ünlü, 2007: 91).

Bu dönemde kentte en yoğun nüfus artışının gözlemlendiği gayrimüslim topluluğun ise Ermeniler olduğu görülmektedir (Adıyeke ve Adıyeke, 2004:78). Ermeni nüfusunun daha çok yakın çevre il ve kasabalardan geldiği anlaşılmaktadır. Bu topluluk, nüfus olarak Rumlardan sonra en kalabalık gayrimüslim topluluktur (Yorulmaz, 2004: 321). Kentte ayrıca, Musevi, Protestan, Keldani, Süryani nüfus da yaşamaktadır (Bozkurt, 2001: 56). 1879-1882 yılları arasında bölgeyi ziyaret eden gezgin Wilson, Kırım Savaşı’ndan sonra Kırım’ı terk eden yaklaşık yirmibin kişinin Adana ovasına yerleştiğini, kaçınının Mersin’de olduğunu belirtmemekle birlikte bunlardan ikibin ailenin bölgede kaldığını söylemektedir (Yorulmaz, 2004: 321).

Demografik yapıya ilişkin tüm bu veriler, Mersin’in, bölgede artan pamuk üretimi, liman ve karayolu gibi altyapı yatırımlarında sağlanan

gelişmelerle, on dokuzuncu yüzyılda yıldızı parlayan Doğu Akdeniz liman kentlerinden biri olarak, gerek coğrafi konumu, gerekse iklimi ve verimli toprakları ile bir çekim yaratmış olduğunu ortaya koymaktadır.

Kentin gelişimini ve fiziksel olarak şekillenişini etkileyen bileşenlerden üçüncüsü ise, değişen ulaşım ve ürün akış ilişkileridir. Yazının esas aldığı dönemde, gelişen ulaşım olanakları arasında, etkileri Çukurova ve dolayısıyla Mersin’de de görülen bir gelişme Süveyş Kanalı’nın yapımıdır.

1869 yılında Süveyş Kanalı’nın açılmasının Osmanlı İmparatorluğu’nda yarattığı etkinin, Çukurova ve dolayısıyla Mersin’e yansımaları ise birkaç farklı boyutta hissedilmiştir. Kanalin açılışı, İngiltere için Osmanlı topraklarının bütünlüğünün eski önemini yitirmesine neden olurken, bir yandan da İngiltere’nin, aynı dönemde sona eren Amerikan İç Savaşı nedeniyle pamuk ihtiyacını karşıladığı Çukurova’ya olan ilgisinin azalmasına yol açmıştır. İngiltere’nin, bölgeye ilgisinin azalması ve hemen hemen aynı dönemde Adana-Mersin demiryolunun yapımı Çukurova’ya İngiliz sermayesinden sonra Alman sermayesinin de girmesinde etkili olmuştur (Selvi Ünlü, 2007: 95).

Süveyş Kanalı’nın bölgeye ve Mersin’e uzanan etkilerinden bir diğeri ise kanalın yapımından itibaren kendini göstermiştir. Bu etki, Toros Dağları’nın sahip olduğu orman varlığından kaynaklanmıştır. Kanalin yapımı için ihtiyaç duyulan kerestenin karşılanmasında, kerestenin limana taşınmasında Surturas Nehri’nin sağladığı avantajdan yararlanan Lübnanlı tüccarların Toroslar’daki ormanlara yönelmesi, bölgenin ticaretini canlandırdığı gibi deniz ulaşımında Mersin limanının önemini de artırmıştır (Develi, 2001: 143). Kanalin inşaatı için kesilen kereste Mersin Limanı’ndan Mısır ve Şam’a ihraç edilmiş (Sami, 1996: 4260,4261), kereste ticareti için Lübnan’dan gelerek bölgeye yerleşen tüccarlar, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmişler ve Mersin’de yeni iş olanakları yaratmışlardır (ODAK, 1992: 8). Dolayısıyla, kanalın yapımının Mersin’e dek uzanan bir diğer etkisi de kentin ticaretinin canlanması ve bunun sonucunda oluşan iş olanaklarının yarattığı nüfustur (Yenişehirlioğlu ve diğerleri, 1995: 25).

Bu dönemde Mersin'in de içinde yer aldığı Doğu Akdeniz coğrafyasındaki bu değişim ve gelişen ticari ilişkiler ağı, yalnızca denizyolu trafiğini değiştirmemiş, özellikle Mersin gibi liman kentlerinde, yeni ulaşım olanaklarını da beraberinde getirmiştir. On dokuzuncu yüzyıl ortalarından itibaren, bu döneme kadar Anadolu'da dağıtım ve ticaret işlevini yerine getiren tek ulaşım ağı olan uzun mesafe kervan yolları yerini, yeni bir ulaşım altyapısına bırakmaya başlamıştır. Öncelikli olarak liman kentleri ve onları üretim bölgelerine bağlayan bu yeni ulaşım ağı demiryoludur (Selvi Ünlü, 2001: 97).

Bu dönemde, başta pamuk olmak üzere Çukurova'daki tarımsal üretimin aktarım noktası olarak Mersin'i, üretim bölgesi olan Çukurova'ya bağlayacak bir demiryoluna gereksinim duyulmuş, 1863 yılından itibaren, Adana-Mersin demiryolunun yapımı için çeşitli girişimler kendini göstermeye başlamıştır (BOA¹, 1863). Merkezi hükümet ile çeşitli yazışmalar yapılmış, ürünün nakliyesinde maliyeti yükselten ve zaman açısından verimli olmayan deve kervanlarının kullanılmasının, Amerikan İç Savaşı'yla birlikte artan pamuk üretimi ve ticaretin gelişiminin önünde bir engel olduğu ve kentin ticari gelişimi için Mersin-Adana demiryolu hattının bir an önce yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur (Oğuz, 2006: 129). 1860'lı yıllarda başlayan girişimler sonuç vermiş ve İngiliz sermayesi ile yapılan toplam 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu hattı 1886 yılında hizmete girmiştir (Dingeç, 1998: 76, 77; Develi, 2001: 148).

Ancak, demiryolu 1900'lü yıllardan itibaren el değiştirmiş ve bölgede değişen güç dengesinin bir sonucu olarak, hattın mülkiyeti bir süre Anglo-Fransız ortaklığına ve ardından 1908 yılında da Almanlara geçmiştir (Woods, 1917: 44). Aynı yıl hat, Bağdat Demiryolu'nun bir parçası haline getirilmiştir (Develi, 2001: 148).

Mersin-Adana demiryolunun açılması ile Mersin doğu hinterlandının çıkış kapısı olduğu gibi Güleğ Boğazi yoluyla İç Anadolu Bölgesi ile de bir bağ kurmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004: 74). Dönemin en önemli ulaşım sistemi olarak, Berlin'den Bağdat'a uzanan demiryolu sisteminin bir

parçası olan Mersin-Adana hattı, bölgesel tarımın ticarileşmesinde belirleyici olmuş ve Mersin'in sahip olduğu liman kenti kimliğini güçlendirmiştir (Selvi Ünlü, 2007: 21).

On Dokuzuncu Yüzyılda Mersin'de Kentsel Gelişim

Mersin'in bölgenin ulaşım bağlantısı işlevi ile Doğu Akdeniz'de bir liman olarak gelişimi, artan ticari etkinlik ve yarattığı iş olanakları sayesinde bir liman kenti olarak gelişmesini de beraberinde getirmiştir. Bu gelişmenin, liman işlevi ile kentin mekansal gelişiminin karşılıklı olarak birbirini ürettiği bir süreçle gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bu durumun belki de en somut göstergesi, iskeleler ve demiryolu gibi bölgesel ölçekli ulaşım yatırımlarının, kentsel mekanın gelişimi ile karşılıklı ilişkisi ve kentin idari yapısındaki değişimlerdir.

On dokuzuncu yüzyıl başında, doğu-batı yönünde doğrusal biçimde gelişen kentin ana caddesinden ticaret kervanları develeriyle geçmektedir. Oysa yukarıda yer verildiği gibi 1886 yılında kent, dönemin en hızlı ve ekonomik ulaşım altyapısı ile tanışmış ve bölgenin finansal merkezi durumundaki Adana'ya bağlanmıştır.

Bu dönemde, demiryolu ile kente gelen hammadde ve ürün, kentin ana iskelesine kadar devam eden raylar ile taşınmakta ve iskeleden teknelere yüklenmektedir. Teknelere açıkta bekleyen gemilere taşınan hammadde ve ürün, Fransız, İngiliz, Arap bandıralı gemilerle, Şam'dan, Tripoli'ye, Marsilya'dan İzmir'e kadar pek çok limana taşınmaktadır. Ya da tam tersi, farklı ülkelerin bandıralını taşıyan gemilerle gelen mallar, kentteki iskelelerden istasyona taşınarak, demiryolu ile Anadolu'ya ulaştırılmaktadır.

İstasyon ile liman arasındaki bu ilişki, kentin ana ticari ekseninin, bu iki ulaşım noktası arasında, kıyıya paralel ve iskeleler ile ilişkili biçimde gelişmesinde etkili olmuştur. Kente, demiryolu istasyonu ile girilmekte ve kentteki yoğun ticari etkinlik istasyondan ana iskeleye kadar devam eden, kıyıya paralel bir cadde boyunca gerçekleşmektedir.

Mersin'in kentsel gelişiminde, istasyon ile kentin ana iskelesi arasındaki ilişkiyi kuran söz konusu cadde büyük önem taşımaktadır. Zira, demiryolu bağlantısından önce de kentsel gelişimin kendini gösterdiği alan, bu cadde (önceleri İstasyon Caddesi, sonra Hükümet Caddesi ismini alan günümüzdeki Uray Caddesi) ve çevresi olmuştur. Bu durum, kentsel gelişim ve kentin iskeleler ile ilişkisini açıkça ortaya koymaktadır. Öyle ki, bu dönemde, kentin en eski ve ana iskelesi olan Gümrük İskelesi'nden, doğudaki istasyona kadar, kıydan Uray Caddesi'ne açılan, sürekli yer değiştiren ya da yıkılıp yeniden yapılan çok sayıda iskele, kent içindeki cadde ve yollar ile karşılıklı olarak gelişim göstermekle kalmamış, aynı zamanda bölgesel ölçekli ulaşım bağlantılarının gelişiminde de belirleyici olmuştur.

Bu dönemde, yerli ve yabancı tüccarlar ile merkezi hükümet, kentteki ticari faaliyetlerin gelişimi için iskelelerin ve yerleşimi iç bölgelere bağlayacak yolların yapımını gerekli görmüş ve bu doğrultuda bölgede yeni yatırımlara girişilmiştir (BOA, 1852). 1850'li yıllara gelindiğinde, bir liman olarak Mersin'deki iskelelerin, uluslararası taşımacılık yapan büyük gemiler tarafından kullanılıyor olması, kentsel gelişimdeki söz konusu yatırımların sonuç vermeye başladığını göstermektedir. 1850'li yıllarda bölgeyi ziyaret eden Beamont gibi pek çok gezginin anlatılarından, limanda gemilere yüklenmek üzere pamuk ve yünün beklediği ve açığa çok sayıda geminin beklediği öğrenilmektedir. Ayrıca, bu dönemde iskelelerden yalnızca mal sevkiyatı yapılmamakta, iskeleler aynı zamanda bir yolcu limanı olarak da hizmet vermektedir (Beamont, 1856: 232; Dorr, 1856: 39, 310; TŞS², 1855).

İskelelerin ve dolayısıyla deniz ticaretinin yarattığı canlılık, gezginlerin anlatılarının yanı sıra, çeşitli arşiv belgelerinden de izlenmektedir. Zira, söz konusu belgelerden kentteki ticaretin, özellikle iskele ve denize yakınlığı nedeniyle kumluk alanda geliştiği, iskelere yakın ve kıyı boyunca gelişen alanda, yeni ticari yapıların inşa edilmeye başlandığı, yine aynı yerde yeni dükkan ve mağazaların yapımı için taleplerin arttığı görülmektedir (VGMA³, 1857, VGMA, 1859).

1850'li yılların başlarında ağırlıklı olarak kumluklar üzerinde yer seçtiği anlaşılan ticarethaneler, 1850'li yılların sonuna doğru iskelelerden giderek uzaklaşmış, dolayısıyla kentsel yerleşik alan genişlemeye başlamıştır. Kentte artan ticari faaliyetle birlikte 1857'de, mevcut bulunan ahşap iskele eskimiş ve onarıma ihtiyaç duyulması üzerine söz konusu iskelenin onarımının yanı sıra beş yeni iskelenin yapılmasına karar verilmiştir (BOA, 1857). Söz konusu karar, kentsel gelişimin, yapılan iskelelerin uzantısında sürdüğünü ancak aynı zamanda gelişmekte olan kentsel yapının yeni iskelelerin inşasını gerekli kıldığını, dolayısıyla kentin fiziki gelişiminin iskeleler ile karşılıklı bir ilişki içinde gerçekleştiğini ortaya koymaktadır (Selvi Ünlü, 2007: 134,135).

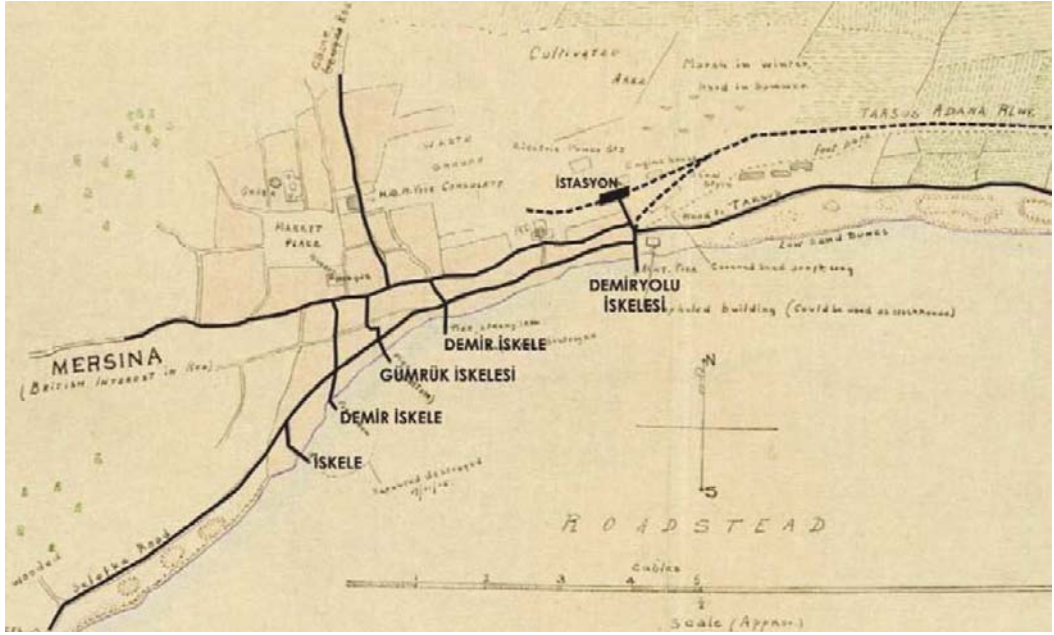
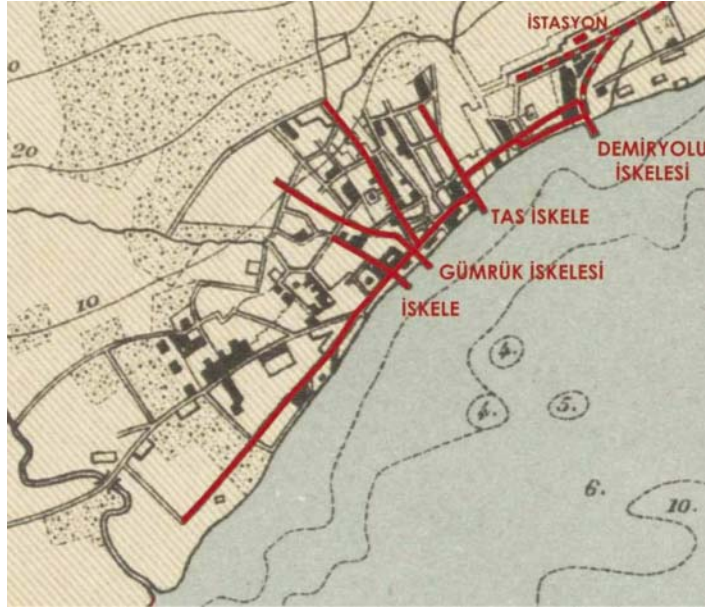
Kentte, önceleri kıyıda bir ahşap iskele bulunmaktadır. 1852'de, buna ek olarak, bir taş iskelenin yapımı (BOA, 1852), 1857'de ise ahşap iskelenin onarılması ve ayrıca beş yeni iskele daha yapılmasına karar verilmiştir (BOA, 1857) Bu durumda, 1857'den itibaren kentteki iskele sayısının yedi olması gerekmektedir. Ancak, Adana Vilayet Salnamesi'nden, 1872 yılında, kentte dört adet iskele bulunduğu öğrenilmektedir (Bozkurt, 2001: 109, 110). 1874 yılında Messagares Maritime Şirketi tarafından kentte bir iskele daha yapılmıştır (BOA, 1874). Yine Adana Vilayet Salnamesi'ne göre, 1892 yılında kentte, dört tanesi ahşap, birisi taş, diğeri taş temelli ahşap ve birisi de şimendifere ait demir olan toplam yedi iskele bulunmaktadır (Bozkurt, 2001: 114). (Şekil 3 ve Şekil 4)

Kentteki iskelelerin sayıları, artan ticari etkinliği göstermesi açısından önemlidir. Farklı zaman ve farklı kaynaklarda iskele sayısı ve yerlerine ilişkin bilgiler çeşitlilik göstermektedir. Ne var ki, söz konusu kaynaklarda ortaklaşan durum, "Gümrük İskelesi", "Demiryolu İskelesi" ve "Taş İskele"nin konumlarını uzun süre aynı yerde koruduğudur. "Gümrük İskelesi" (Şekil 5), kentin ana meydanı olan Gümrük Meydanı'nda, "Taş İskele" (Şekil 6) Taşhan'ın önünde ve "Demiryolu İskelesi" de (Şekil 7) istasyon ile bağlantılı şekilde demiryolu hattının denize ulaştığı yerde bulunmaktadır (Selvi Ünlü, 2007: 139).

² TŞS: Tarsus Şerhiye Sicilleri

³ VGMA: Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

Şekil 3: 1914 Yılında Mersin'deki İskeleler. İngiliz Konsolosu'nun 22 Temmuz 1914 tarihli raporuna eklenmiş olan ölçekli krokide Mersin'deki beş iskele işaretlenmiştir. Kroki üzerine sonra işlendiği anlaşılan nota göre bu iskelelerden üçü ilerleyen yıllarda yıkılmıştır ve "Demiryolu İskelesi" ile "Gümrük İskelesi" kalmıştır.



Şekil 4: 1916 Yılında Mersin'deki İskeleler. Khanzadian tarafından 1916 yılında hazırlanan Mersin kentinin 1/25000 ölçekli haritasında kentte dört iskele bulunduğu görülmektedir. Bu iskeleler, doğudan batıya doğru, garla doğrudan ilişkili olan "Demiryolu İskelesi", Taşhan'ın önündeki "Taş İskele", Gümrük Meydanı'ndaki kentin ilk iskelesi olan "Gümrük İskelesi" ve haritada ismi belirtilmemiş ve yalnızca "İskele" olarak gösterilmiş olan iskeledir.

İskele yer, sayı ve adları konusunda farklılıklar barındırmakla birlikte, yukarıda yer verilen dönemin kent haritalarında ortak olan, iskeleler uzantısında geliştiği izlenen caddelerdir. Bu caddelerin, iskelelere ya da iskelelerden kentin iç kesimlerine taşınacak hammadde, ürün ve yolcuların hızlı, kolay ve düşük maliyetle doğrudan ulaşımını sağlamaya yönelik olarak geliştiği anlaşılmaktadır. Bu durum, kentin fiziksel gelişimi

ile iskeleler ve iskelelerde gerçekleşen ticaret arasındaki karşılıklı ilişkiyi somut olarak ortaya koymaktadır.

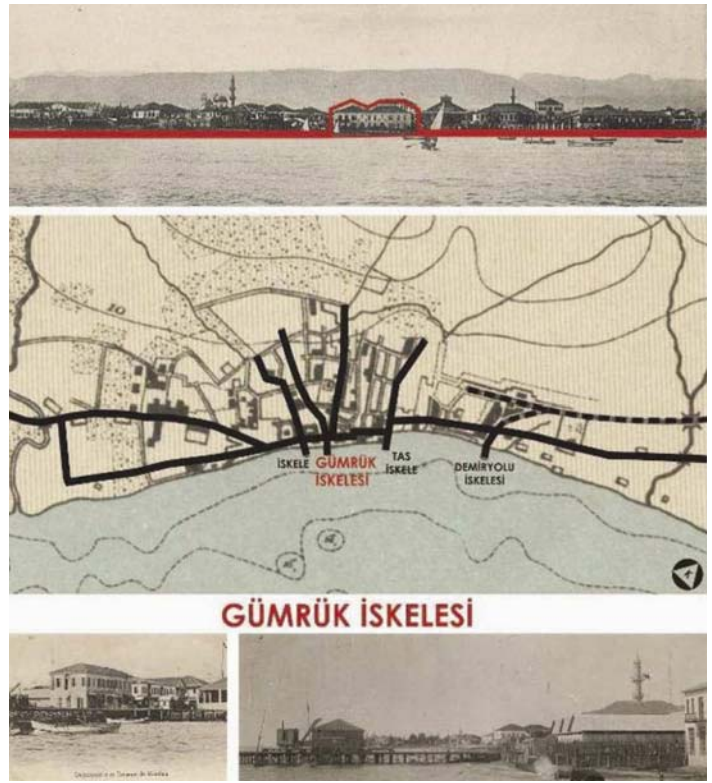
1900'lü yıllara gelindiğinde tüm bu gelişmeler ile kent, Güneydoğu Anadolu'nun en önemli limanı haline gelmiş ve böylece kent, deniz yollarının önemli bir durağı olmuştur (Metheny, 1907: 155; Dingec, 1998: 53; Yenişehirlioğlu vd., 1995: 7,8).

Ne var ki, Mersin'in, Doğu Akdeniz'deki deniz ulaşımında önemli bir durak haline gelmesinde, etkili olan yalnızca, iskeleler ve denizyolu ulaşımı değildir. Deniz ulaşımını destekleyen karayolu ve demiryolu bağlantıları da, bu dönemde kentsel gelişimin önemli dinamikleri olmuştur. Karayolu ve demiryolu bağlantılarının önemi, gerek yerli ve yabancı tüccarlar, gerek gezginler ve gerekse merkezi hükümet tarafından farkedilmiştir.

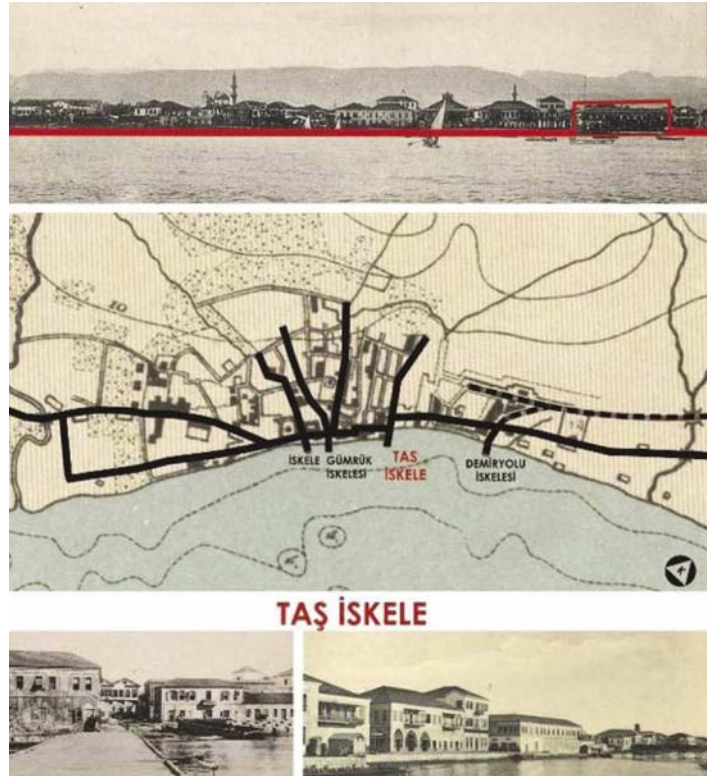
1850'li yıllardan itibaren, merkezi hükümet tarafından, Mersin iskelesinin işlek bir liman olduğu belirtilerek, bozuk durumda olan Mersin-Tarsus yolunun iyileştirilmesi yönünde kararlar alındığı görülmektedir (BOA, 1852). Bu doğrultudaki girişimlerle, 1870'li yıllarda Tarsus bağlantısı oldukça iyi bir duruma getirilmiştir (Geary, 2005: 297; Davis, 1879: 29, 30). Bu dönemde, taşımacılıkta hala kervanlar kullanılıyor olsa da, söz konusu karayolu altyapısının iyileştirilmesi yönünde yatırım yapılması, bir yandan yeni iskeleler inşa edilen kente, denizyolunun yanı sıra karayolundan erişimin de önemsendiğini ve bunun en önemli gerekçesinin de kentin ticari fonksiyonları olduğunu ortaya koymaktadır (Oğuz, 2006: 128).

Mersin-Tarsus yolunun yapımı, Mersin ve Tarsus arasındaki ilişkiyi güçlendirmekle kalmamış, kent ölçeğinde de önemli bir güzergahın devamlılığını sağlamıştır. 1914 tarihli Mersin kent haritasından söz konusu yolun, deniz kıyısına paralel şekilde devam edip kentin doğusunda bulunan en son iskeleye erişim sağladığı görülmektedir. Haritadan, Mersin-Tarsus arasında bağlantı sağlayan ve bölgesel ölçekli bir yol olarak hizmet veren karayolunun, kıyı boyunca sıralanan iskelelere erişim sağlayan ve bu iskeleler arasında bağlantı kuran kentiçi yolla bağlantı izlenmektedir. Diğer bir deyişle söz konusu yol, iskelelerin gelişimi ile kumluk alanlarda yer seçmeye başlayan ticari kullanımları ve iskeleleri birbirlerine bağlayan kentiçi yolun uzantısı biçiminde devam etmektedir.

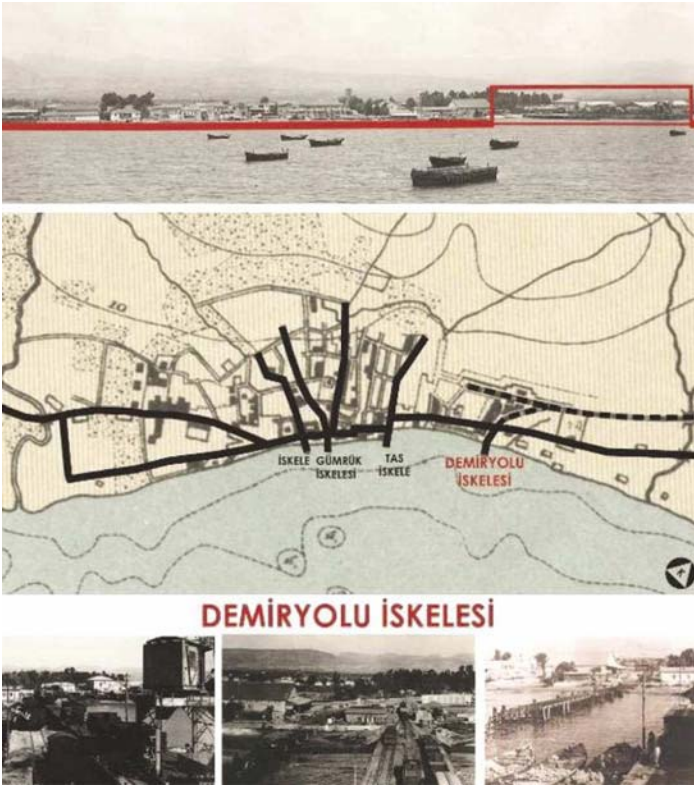
Haritaya göre, kentte iskelelerin uzantısında gelişen yerleşim alanını doğu-batı doğrultusunda doğrusal biçimde geçen kentiçi yol, batı yönünde Silifke'ye, doğu yönünde ise Tarsus'a devam eden bölgesel bağlantıların kentiçindeki parçası olarak görünmektedir (Selvi Ünlü, 2007: 151, 152, 153) (Şekil 8).



Şekil 5: Gümruk İskelesi'nin konumu (Fotoğraflar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)



Şekil 6: Taş İskele'nin konumu (Fotoğraflar: Soldaki ve üstteki fotoğraf, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu ve sağdaki fotoğraf Başgelen, 1998)

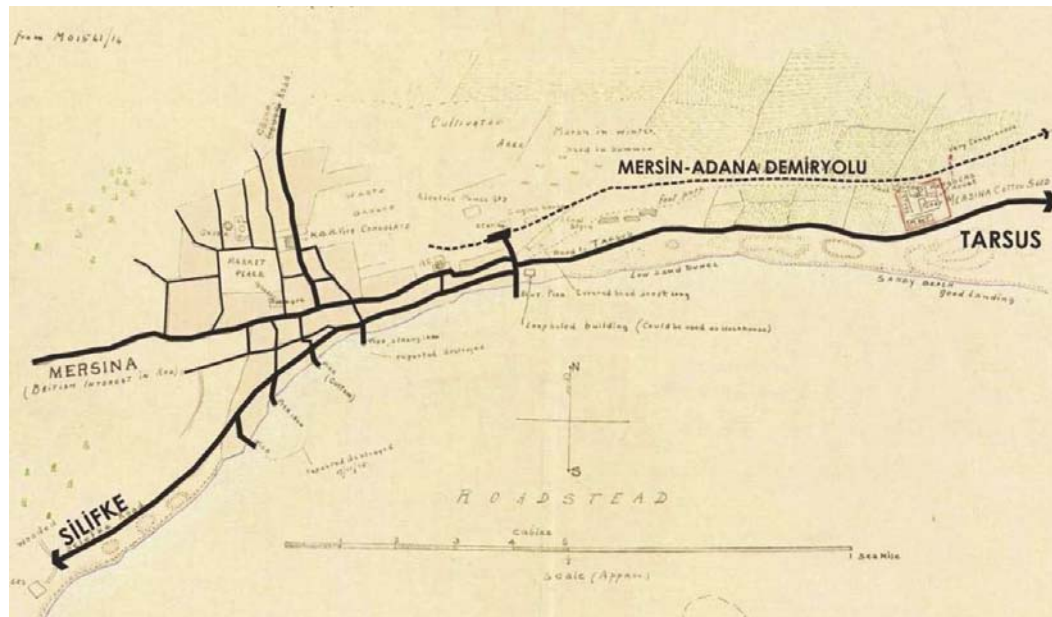


Şekil 7: Demiryolu İskelesi'nin konumu (Fotoğraflar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Bu durum, gerek kentiçi ulaşım sisteminin, gerekse yerleşimler arasında bağlantı sağlayan bölgesel ölçekli ulaşım ağının, kentin ticari fonksiyonlarının yer aldığı, iskeleler ve onların uzantısında gelişen kentsel alana erişim sağlamak üzere kıyıya paralel biçimde geliştiğini ortaya koymaktadır. Bu da, kentte yirminci yüzyılda da önemini korumuş olan Uray Caddesi ve Kışla Caddesi'nin, kentin liman faaliyeti doğrultusunda şekillenen kentsel ulaşım sisteminin temel öğeleri olarak on dokuzuncu yüzyıldan itibaren belirlemeye başladığını göstermesi açısından önemlidir.

Bu dönemde kent içindeki ulaşım sisteminin gelişimi ve şekillenişinde, söz konusu karayolu bağlantılarının yanı sıra, 1886 yılında, toplam 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu hattının hizmete açılması da önemli bir etken olmuştur. Üç istasyonu ve yedi durağı bulunan hattın, merkezi ve görevli sayısının en fazla olduğu istasyon Mersin istasyonu'dur. İstasyonda ithal ve ihrac edilen malların bir süre saklanması için mağazalar yer almaktadır (Woods, 1917:44; Dıngiç,1998: 76). (Şekil 9)

1900'lü yıllara ait kent haritalarından, kenti, üretim bölgesine bağlayan söz konusu demiryolu hattının, kentiçi ulaşım sistemiyle ve kentsel kullanımlarla ilişkisinde, iskelelerin belirleyici olduğu anlaşılmaktadır. Zira söz konusu haritalardan,

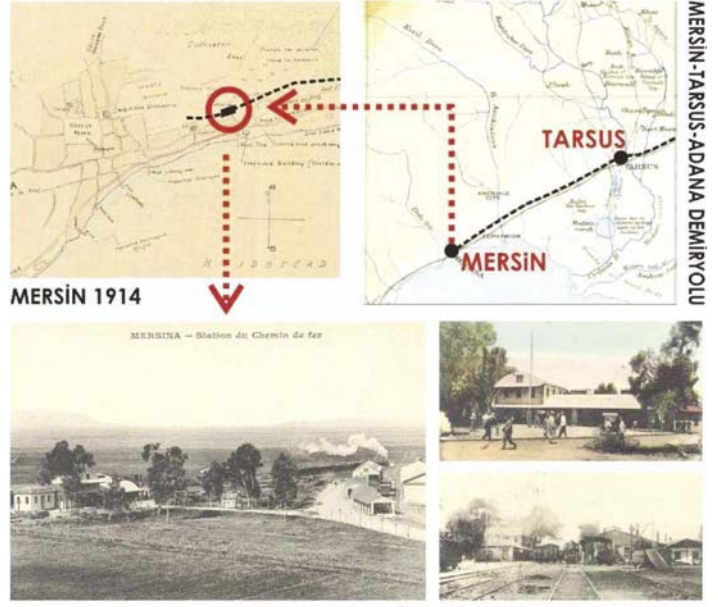


Şekil 8: 1914 yılında Mersin kent içi yolları. Mersin'de görev yapmış olan İngiliz Konsolosu tarafından 1914 yılında hazırlanmış kroki altlık olarak kullanılmıştır (Kaynak: Kişisel arşiv).

demiryolu istasyonunun, kentin doğu girişindeki iskelenin uzantısında yer seçtiği görülmektedir. Bir başka deyişle, istasyon ile söz konusu iskele, kuzey-güney doğrultusunda bir kentiçi yol ile doğrudan birbirine bağlanmıştır.

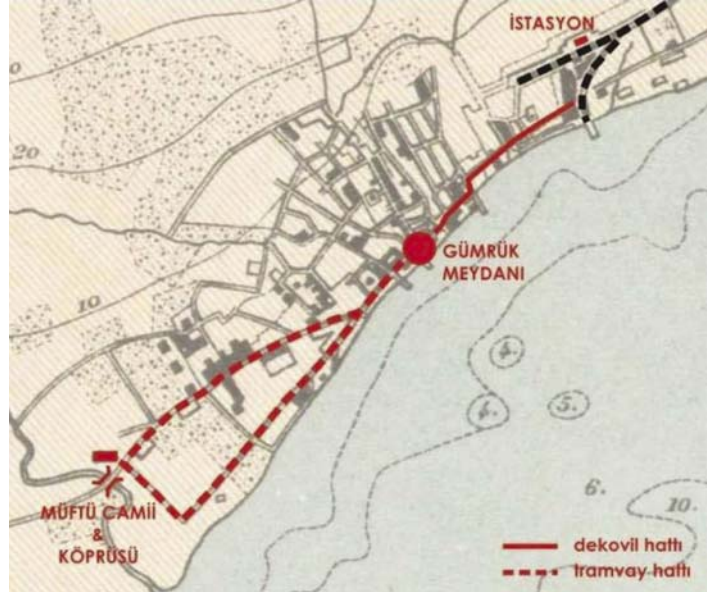
İstasyonun, iskele ve Mersin-Tarsus yolu ile kurduğu ilişki, denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşım altyapısının kentte birbirini destekler nitelikteki gelişimini açıkça ortaya koymaktadır. Bir başka deyişle, bölgesel ulaşım bağlantıları, iskeler, kentiçi ulaşım sistemi ve dolayısıyla kentin mekansal gelişimi birbirini besler biçimde birlikte şekillenmiş görülmektedir.

Mersin'in kentiçi ulaşım sisteminin, denizyolu, karayolu, demiryolu gibi ulaşım bağlantılarının yanı sıra, aynı dönemde yeni bir ulaşım altyapısı ve ulaşım aracı ile pek çok Anadolu kentinden farklılaşmış olduğu görülmektedir. Söz konusu ulaşım aracı, kentte 1912 yılında işletmeye açılan tramvay hattıdır (Develi, 2001: 81) (Şekil 10). Söz konusu tramvay hattı Fransız işgalinden sonra kaldırılmış, Gümrük Meydanı ile istasyon arasında, Uray Caddesi boyunca, yalnızca eşya taşımak üzere bir hat döşenmiş, hat Fransız işgali sonrasında kullanılmamış ve 1932 yılında da rayları sökülüştür (Develi, 2001: 82). "Dekovil hattı" olarak adlandırılan bu raylı sistemin, insan gücüyle çalışan, zaman içerisinde, Hastane Caddesi ve Fabrikalar Caddesi gibi kentin kuzeyindeki kentsel gelişme alanlarında açılmaya başlayan küçük ölçekli sanayi işletmeleri ve fabrikalara dek uzatılarak, mal sevkiyatında kullanıldığı bilinmektedir (Mersin Yerel Tarih Grubu, 2001:7). (Şekil 11)



19. YÜZYIL SONUNDA MERSİN GARI

Şekil 9: Ondokuzuncu yüzyıl sonunda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu ve Mersin Gari (Sol üstteki kroki kişisel arşiv; sağ üstteki harita Ramsey, 1903; fotoğraflar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)



Şekil 10: On dokuzuncu yüzyıl sonu ve Yirminci yüzyıl başında Mersin'deki tramvay ve dekovil hattı. Hattın görselleştirilmesinde Khanzadian tarafından hazırlanmış olan 1916 yılı Mersin kent haritası kullanılmıştır (Kaynak: kişisel arşiv)



Şekil 11: On dokuzuncu yüzyıl sonu ve Yirminci yüzyıl başında Mersin'deki dekovil hattı. Fotoğraflarda dekovil hattının Katolik Kilisesi önünden geçen bölümü (solda ön planda) ve başlangıç noktası olan Gümrük İskelesi'ndeki bölümü (sağda) görülmektedir (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Kentin ulaşım altyapısındaki bu gelişmeler, bir liman kenti olarak Mersin'in, sahip olduğu deniz ulaşımı ve karayolu bağlantılarına ek olarak, demiryolu ile birlikte 1900'lü yıllarda güçlü bir bölgesel ve kentiçi ulaşım ağına sahip olduğunu göstermektedir. Bu döneme ait yukarıda yer alan kent haritalarından da okunan söz konusu ulaşım altyapısının, iskeleler ve istasyon arasında gelişen kentsel dokuyu birbirine doğrudan ve en kısa yoldan bağlayacak biçimde şekillendiği görülmektedir.

Kentin mekansal gelişimi ile söz konusu ulaşım bağlantılarının, birbirini üreten gelişiminde etkili olan bir diğer bileşen, kentin idari yapısındaki değişimlerdir. Tıpkı, kentin öncelikle bir liman olarak belirmesi ve ardından bir yerleşim olarak gelişiminde etkili olan ulaşım bağlantıları gibi, idari yapıdaki değişimler de kentsel gelişimle etkileşimli olarak gerçekleşmiştir. Bir başka deyişle, artan ticari etkinlik ile kentte başlayan gelişme, kentin idari yapısındaki değişimleri beraberinde getirirken aynı zamanda, idari yapıdaki söz konusu değişimler de kentsel mekanın yeni öğeler kazanmasında etkili olmuştur.

Kentin İdari Yapısındaki Değişimler

Fiziki sınırları bugünkü kent merkezi ile örtüşen (doğuda Müftü Deresi, batıda Katolik Kilisesi, kuzeyde Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve güneyde Akdeniz ile sınırlanan alan) yerleşimin idari yapısının, on dokuzuncu yüzyıl boyunca sürekli değiştiği görülmektedir (Selvi Ünlü, 2007: 109).

1843 yılına dek belgelerde, Mersin'e yalnızca "Mersin İskelesi" ifadesi içinde rastlanırken, 1843 yılında Mersin, Tarsus'a bağlı Gökçeli Kazası'nın bir köyü olarak ifade edilerek ilk

kez iskeleden bağımsız, bir yerleşim olarak tanımlanmıştır (TŞS, 1843; Adıyeke ve Oğuz, 2005: 122). İlki 1847 yılında yayınlanmış olan Devlet Salnamesi'ne göre Mersin, Adana Eyaleti'nin livası olan Tarsus'a bağlı bir köy olarak, Adana Eyaleti sınırları içinde yer almaktadır (Bozkurt, 2002:29). 1841 yılında birkaç haneden oluşan, Gökçeli Nahiyesi'ne bağlı bir karyecik olarak tanımlanan ve 1831 yılında yapılan nüfus sayımında adı geçmeyen yerleşim, 1852 yılına gelindiğinde ise artık Tarsus'a bağlı bir nahiyedir (Adıyeke ve Oğuz, 2005, 122).

1864 yılı imparatorluk genelindeki yerleşimler kadar Mersin için de önemli değişiklikleri getirmiştir. Yönetmelik alanındaki düzenlemeler ile Adana, eyalet olmaktan çıkarılarak kendisine bağlı Tarsus, Mersin ve Karaisalı ile beraber Halep Vilayeti sınırları içinde bir sancağa dönüştürülmüştür. Ancak bu durum uzun sürmemiş, 1870 yılında yayınlanmış olan Adana Vilayeti'nin ilk salnamesine göre Adana Halep Vilayeti'nden ayrılmıştır (Bozkurt, 2002:29).

1864-1870 arasında Adana ile birlikte Halep Vilayeti'ne bağlı bir yerleşim olan Mersin, 1864 Vilayet Nizamnamesi ile idari yapısında önemli bir değişim geçirmiş ve Tarsus'tan ayrılarak doğrudan Adana'ya bağlı olarak, Gökçeli, Kalınlı ve Elvanlı Nahiyelerinden oluşan kazanın merkezi durumuna gelmiştir (Bozkurt, 2002: 29,30; Develi, 2001:107).

1889 yılına gelindiğinde ise kent kayıtlarda artık sancak olarak anılmaktadır (TŞS, 1889). Bir başka deyişle kent bu tarihten itibaren, merkez sancağına bağlı bir kazanın merkezi iken, Tarsus'u da içerecek biçimde oluşturulan yeni sancağın merkezi durumuna gelmiştir (Sami, 1996:4260, 4261) (Tablo 1).

Yılı	Nereye Bağlı Olduğu	Statüsü
1843	Tarsus'a bağlı Gökçeli Kazası (kurası)	Karye
1847	Tarsus'a bağlı (köy)	Köy
1852	Tarsus'a bağlı (nahiye)	Nahiye
1864	Tarsus'tan ayrılmış, Adana'ya bağlı (Gökçeli, Kalınlı ve Elvanlı Nahiyelerinden oluşan kazanın merkezi)	Kaza Merkezi
1888	Adana	Sancak (Gökçeli, Kalınlı, Elvanlı ve Tarsus'u da idari sınırları içine katarak)

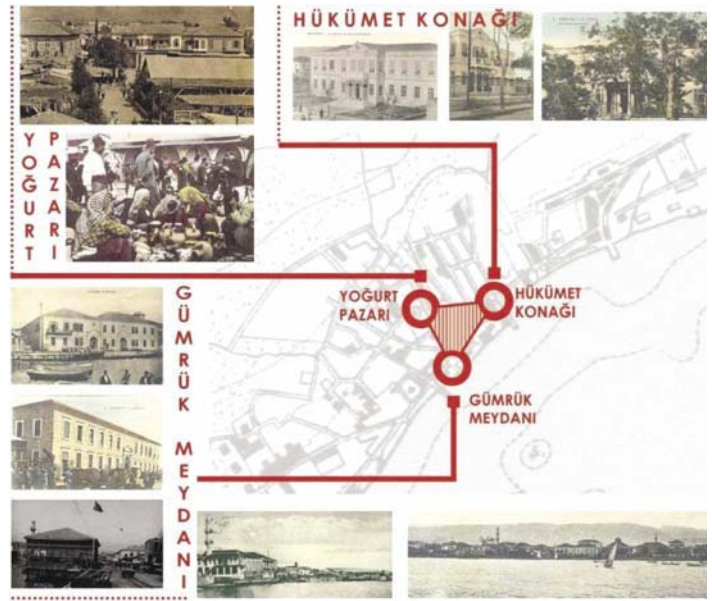
Yerleşimin idari statüsündeki bu değişim ve iskele çevresinde gelişmeye başlayan yapılaşma, yerleşimde bir yandan çeşitli ticari yapıları, bir yandan da kentte daha önce bulunmayan yönetim yapılarını getirmiştir (Barker, 1853: 115, 116). Bu yönetim yapılarından, kentin mekansal gelişimine ilişkin fikir vermesi açısından belki de en önemlisi, hükümet konağıdır.

Kentteki hükümet konağının konumu, bu dönemde kentin mekansal gelişim eğilimine ilişkin önemli bir ipucu vermektedir. Bu dönemde, hükümet konağı, içinde barındırdığı adliye, maliye vb. kurumlarla birlikte bir anlamda kentin yönetim odağı olarak belirmektedir. Bu çerçevede, hükümet konağının, kentin yönetsel merkezini temsil ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Söz konusu yönetsel merkezin, kıyıya paralel olarak devam eden doğu-batı doğrultusundaki yollar ve 1880'li yıllardan itibaren istasyon ile bağlantı sağlayan kuzey-güney doğrultusundaki yollar ekseninde şekillenen kentsel dokuda, kentin ticari merkezi olarak nitelendirilebilecek gümrük meydanının doğusunda yer aldığı görülmektedir.

Bu durum, Mersin'in yönetsel ve ticari merkezinin aynı eksende yer aldığını, ancak yönetsel merkezin Uray Caddesi'nin doğusunda, ticari merkezin ise Uray Caddesi boyunca ve caddenin batısında geliştiğini göstermektedir. Bir başka deyişle bu durum, kentte ticari kullanımlar ile yönetsel kurumlar arasındaki işlevsel ilişkinin kentsel mekanda da izlenebildiğini ortaya koymaktadır. (Şekil 12)

Kentte yer almaya başlayan idari yapılardan bir diğeri ise gümrük idaresidir. Dönemin kent haritaları ve yaklaşık olarak aynı döneme ait fotoğraflardan, gümrük binasının, yaklaşık olarak bugünkü Ulu Çarşı'nın bulunduğu meydan ile Mersin Oteli arasında yer aldığı anlaşılmaktadır. Gümrük binası, kentin ana iskelesinin uzantısındaki konumu ve meydanı, kenti çevre yerleşimlere ve diğer iskelelere bağlayan yollarla ilişkisi ile kentin ticari merkezi işlevini görmektedir. (Şekil 13)

Kentte bu dönemde, iskelelerle yakın ilişki içinde olan, kente, dışarıdan gelen yolcu ve malların sağlık koşullarının tespit edilmesi ve salgın hastalıkların önüne geçilebilmesi için gereksinim duyulan karantina idaresi, kentin uluslararası ticari ilişkileri nedeniyle gereksinim duyduğu posta idaresi, karakolhane gibi çeşitli idari yapılar yer almaya başlamıştır.



Şekil 12: Hükümet Konağı, Yoğurt Pazarı ve Gümrük Meydanı'nın Mersin kentindeki konumu. On dokuzuncu yüzyıl sonunda ve yirminci yüzyıl başında Hükümet Konağı yönetim merkezinde, Gümrük Meydanı dış ticaretin merkezinde, Yoğurt Pazarı ise yerel ticaretin merkezinde yer almaktadır. Bu üç alanın oluşturduğu bütün aynı zamanda kentin geometrik olarak da merkezinde yer almaktadır (Şekilde kullanılan fotoğraflar Ali Murat Merzeci ve Hayrettin Ergun koleksiyonuna aittir).



Şekil 13: Gümrük Binası ve Gümrük Meydanı (En üstteki fotoğraf Ali Merzeci Koleksiyonu; diğer fotoğraflar, Başgelen, 1998)

Söz konusu idari yapılardan biri de, bir liman kenti olarak Mersin'i, Anadolu kentlerinin çoğundan ayıran konsolosluklardır. Önceleri Tarsus'ta faaliyet gösteren konsoloslukların, zaman içerisinde artan liman faaliyeti nedeniyle Mersin'e taşınması

PLANLAMA
2009/3-4

ile kentte 1850'li yıllarda beşi geçmeyen konsolosluk sayısının kırk-elli yıl gibi kısa süre içinde onüç-ondörde ulaştığı görülmektedir. 1883 yılında kentte, İngiltere'den, İran'a kadar çok sayıda ülkenin konsoloslugu bulunmaktadır (1883 Şark Ticaret Yıllığı:605). Yine dönemin kent haritalarından, söz konusu konsolosluk yapılarının, iskeleler ve uzantısındaki ulaşım bağlantıları üzerinde, kıyıya yakın noktalarda yer aldığı görülmektedir.

Artan konsolosluk sayısı, kentte gelişen ticari yapının da önemli göstergelerinden biridir. 19. yüzyılda Mersin'de ticaretin gelişiminde, pek çok liman kentinde olduğu gibi kozmopolit nüfus yapısı önemli rol oynamış görünmektedir. Farklı coğrafyalardan gelen ve farklı uğraş alanları olan topluluklar, kentin ticari yaşamını zenginleştirmiştir. Farklı dillerde konuşan bu toplulukların, kentteki ticaretin uluslararası nitelik kazanmasında da etkili oldukları anlaşılmaktadır.

Gelişen Ticaret

Kentte ticari yapıyı oluşturan temel alanlar, limandaki ticari faaliyet ve tarımsal üretimdir. Zaman içinde kervan ticaretinden farklı bir ulaşım türüne geçilmesiyle yeni depolama ve aktarma yöntemlerine gereksinim duyulmuş ve bu dönemde kentte, depolar, fabrikalar, bankalar, hanlar, oteller, mağaza ve dükkanlar yer almaya başlamıştır.

Bu dönemde kentte özellikle denizcilik, gemi, vapur acenteliği, komisyonculuk, sigortacılık gibi iş kollarıyla ya da özel olarak kereste alım satım işiyle uğraşan aileler olduğu görülmektedir (Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları). 1880'li yıllardan itibaren oldukça hızlı biçimde tüccar sayısının arttığı, kentte, ithalat ve ihracatla gelip giden malların güvenli biçimde taşınması ihtiyacının sigorta şirketlerini gerekli kıldığı anlaşılmaktadır.

1800'lerden 1910'lu yıllara dek kentte ticari yapının gelişmişliğinin somut bir göstergesi olarak ticaretteki uzmanlaşmadan söz edilebilir. Bu dönemde kentte pamuk ve pamuk ipliği ihracatı yapanların ayrı kişi veya aileler olması, 1909 yılında doktor sayısı sekize ulaşmış olan kentte, iki dış hekiminin bulunuyor olması söz konusu uzmanlaşmayı ve kentteki ticari yapının niteliğini göstermesi açısından önemlidir. Öte yandan bu dönemde, attariye dükkanından nal ve sac imalatı yapan ticarethanelere, fotoğrafçılıkla uğraşan

zanaatkarlardan halı ve kilim satıcılarına, hırdavatçıdan kantariye ticareti ile uğraşanlara dek çok farklı iş kolunun kentte yer aldığı görülmektedir (Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları).

Kentte gelişen ticari etkinlik ve beraberinde kentsel mekanda yerini alan ticari yapılardan, bazıları günümüzde de ayakta olan Azakhan, Taşhan, Sursok Han gibi hanlar, kentteki ticaretin limana dayalı niteliği doğrultusunda, özellikle deniz kıyısında ve Uray Caddesi üzerinde yer almıştır. Öncelikle, deniz kıyısındaki kumluklar üzerinde gelişmeye başlayan ticari faaliyet zamanla, Uray Caddesi ve iskelelerin uzantısında gelişen Gümrük Meydanı, Yoğurt Pazarı gibi birçok ticari etkinliğin bir arada bulunduğu kentsel alana doğru genişlemiştir. Kentteki ticari fonksiyonların yoğun olarak yer seçtiği Uray Caddesi'nden başka, özellikle çevre yerleşimlerden gelen ürünlerin değişiminin yapıldığı bir ticaret odağı olarak Yoğurt Pazarı belirmektedir. Daha çok kentte yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çalışan söz konusu pazarın, kentin ticari merkezi niteliğindeki Gümrük Meydanı ve uzantısında yer aldığı görülmektedir.

Böylece, yirminci yüzyıl başına dek, kentin bütün ticari faaliyetlerinin yer aldığı, Gümrük İskelesi'nin açıldığı Gümrük Meydanı, bu meydanı kentin kuzeyindeki yerleşim alanlarına bağlayan Hastane Caddesi üzerinde yer alan Yoğurt Pazarı ve Gümrük İskelesi ile istasyon arasındaki en önemli bağlantı olan Uray Caddesi, kentin ticari merkezinin üçlü sacayağını oluşturmuştur. (Şekil 12) Uray Caddesi, barındırdığı hanlar, bankalar, bürolar, imalathane ve ticarethaneler ile kentin ağırlıklı olarak ithalat-ihracata dayalı ticaret ve finansa yönelik işlevlerin ana omurgasını oluştururken, Gümrük Meydanı hem bir kentsel meydan hem de limanın servis alanı olmuş ve kentte yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik dükkan ve ticarethaneleri barındıran Yoğurt Pazarı ile birlikte çalışmıştır.

Çeşitli ticarethane ve otellerin de yer aldığı Gümrük Meydanı, Gümrük binası, liman yolcu salonu, postanesi, çeşmesi ile en önemli kentsel odak olarak, kuzey-güney ve doğu-batı yönünde ulaşım bağlantılarının da kesişim noktasında yer almıştır. Kent içinde bir alt odak olarak beliren Yoğurt Pazarı ise yine kentin kuzey-güney doğrultusundaki en önemli ulaşım bağlantısı olan

Hastane Caddesi üzerinde yer almakta ve bugün Mücahitler Caddesi olarak adlandırılan Pazar Caddesi ile Uray Caddesi'ne paralel olarak doğu-batı yönünde açılım sağlamaktadır (Artan, 2002: 143).

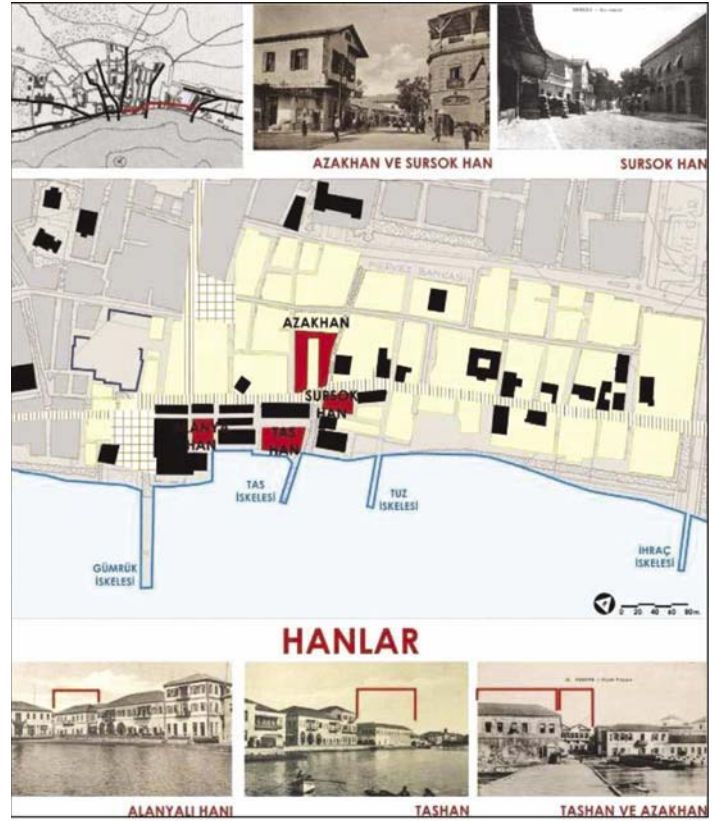
Kentin bu ticari yapısı, mekansal olarak belli kentsel odaklar ve ticari işlevlerin yoğunlaştığı alanlarla birlikte gelişmiştir. Bu gelişme, ticaret meclisi ve ticaret mahkemesi gibi ticaretin kurumsal yapıları ile fabrika, depo, han, banka, otel, restoran, mağaza, dükkan gibi ticari kullanımları beraberinde getirmiştir.

Ticaretteki bu gelişme, kentte sermaye birikiminin gerçekleşmesinin yanı sıra, tarımsal ürünün sanayileşmesine ve küçük ölçekli de olsa sanayi işletmelerinin açılmasına zemin hazırlamıştır. Ele alınan dönemde, kentte özellikle, bölgedeki pamuk üretimi doğrultusunda çeşitli fabrikalar, işletmeler, imalathaneler görülmeye başlanmıştır.

Kentte açılan söz konusu fabrikalar ve küçük ölçekli işletmeler, kentin makroformunu değiştirmeye başlamıştır. 1840'larda bugünkü Uray Caddesi boyunca gelişmişken, 1900'lere gelindiğinde, kuzey-güney doğrultusundaki Hastane Caddesi boyunca yer seçen bu yatırımlarla birlikte, kentin kuzeye doğru ilerlemeye başladığı görülmektedir.

Bu dönemde gelişen ticari yapı, kentte finans sektörüne yönelik çeşitli yapıların yer almasını beraberinde getirmiştir. İmparatorlukta para ve kredi kurumlarının gelişmesi sürecinde önemli bir kurum olarak Osmanlı Bankası'nın şube açtığı yerler, Osmanlı Devleti içinde ekonomik açıdan önem taşıyan bölgeler olmuştur. Bu bağlamda, 1894 yılında Mersin'de bir Bank-ı Osmani Şubesi'nin bulunuyor olması dikkat çekicidir. Benzer şekilde, bu dönemde kentte, Osmanlı Bankası, Ziraat Bankası, Deutsche Orientbank, Atina Bankası gibi önemli bankaların da şubelerinin bulunması ve söz konusu yapıların, Uray Caddesi ve yakın çevresinde yer alması da önemlidir. Bu durum, söz konusu kullanımların kentsel mekandaki konumlarının, kentin kimliğini oluşturan liman ve ticaret işlevi ile ilişki içerisinde biçimlendiğini ortaya koymaktadır.

On dokuzuncu yüzyılda kentte, yine ticari hareketliliğin bir göstergesi olarak, çeşitli iş kollarında uzmanlaşmış iş hanları yer almaya başlamıştır.



Şekil 14: Mersin'deki Hanlar. Kentteki hanlar, ticaretin omurgasını oluşturan Uray Caddesi boyunca iskelelere yakın konumda yer seçmişlerdir (Kaynak: Fotoğraflar Ali Murat Merzeci ve Hayrettin Ergun koleksiyonları; Uray Caddesi ve çevresinin arazi kullanım haritası, 1938 tarihli Jansen Planı'nın altlığı kullanılarak üretilmiştir)

Hanların önceleri kente dışarıdan gelenler için konaklama işlevi taşıdığı, zamanla gelişen ticarete paralel olarak söz konusu yapıların ticarethane ve depoları barındıran ticari yapılara dönüşerek işlev değiştirdiği görülmektedir.

Bu dönemde ağırlıklı olarak gemi ve vapur acenteleri ile gümrük komisyoncularının yazıhanelerinin bulunduğu ve bir kısmı yirminci yüzyıl başına dek ticari yaşamın en önemli adresleri olan söz konusu hanlar arasında, Azakhan, Taş Han, Sursok Han, Alanya Han gibi hanlar bulunmaktadır. Söz konusu yapıların kent içindeki konumlarına bakıldığında, yine kentin ticari eksenini niteliğindeki Uray Caddesi ve yakın çevresinde yer aldıkları görülmektedir. Bu durum, kentin özellikle dışa dönük ticari yapısının öğelerini barındıran Uray Caddesi'nin, 1890'lı yıllara gelindiğinde, ticaretteki dönüşümle birlikte fiziksel olarak da çehresinin değişmeye başladığını göstermektedir. Zira cadde artık, kervanların belli sürelerle konaklayarak geçip gittikleri bir güzergah olmaktan çıkmış, daha çok liman faaliyetine dayalı

faaliyet alanlarının etkili olduğu anlaşılmaktadır (Selvi Ünlü, 2001: 231, 232, 233).

Doğu-batı yönündeki kentsel gelişmenin batı ucunda yer alan mahalle ise bugünkü Hamidiye Mahallesi'dir. Hamidiye Mahallesi'nin de, bu dönemde Kiremithane ve Bahçe Mahallesi'ne benzer ancak söz konusu iki mahalleden daha seyrek bir yapılaşmanın gerçekleştiği, ağırlıklı olarak bahçelerden oluşan ve bugünkü adı ile Müftü Deresi'nde son bulan bir mahalle olduğu anlaşılmaktadır. 1882 yılında kentte kurulan ilk medrese nedeniyle bir dönem Medrese Mahallesi olarak da anılmış olan mahalle, kent merkezini doğu-batı doğrultusunda geçen Silifke Caddesi sayesinde kent merkezine güçlü bir bağlantıya sahiptir. Kentin büyümesi ile bugün artık neredeyse kent merkezinde kalmış olan mahalle, gelişmeye başladığı ilk dönemde, kent merkezine kurduğu güçlü ilişkinin bir uzantısı olarak bugün de ticari çekirdeğin ikinci halkasında yer almaktadır. Mahallenin geliştiği ilk dönemde adını, 1882 yılında kurulan medreseden aldığı göz önünde bulundurulduğunda, kentin batı yönündeki gelişiminin 1880'li yıllardan itibaren başladığı ve bu dönemde kentsel gelişimin doğal bir eşik olarak Müftü Deresi'nde sonlandığı anlaşılmaktadır.

Kentin yine aynı dönemdeki doğu sınırını ise istasyon ve Katolik Kilisesi'nin belirlediği, kentsel yerleşik alanın söz konusu sınır ile sonlandığı, bugünkü adıyla Uray Caddesi'nin uzantısında devam eden Tarsus-Adana karayolu bağlantısı boyunca oldukça seyrek olarak fabrika, küçük ölçekli işletme vb. sanayi yatırımlarının yer seçtiği görülmektedir. Bu dönemde, günümüzde Merkez Bankası'nın bulunduğu alan ve çevresinde ise daha çok gayrimüslim nüfusun yaşadığından söz konusu alan Frenk Mahallesi olarak adlandırılmıştır (Develi, 2001: 64).

1860'lı yıllarda, doğu ve batı olarak iki mahalleden oluşan kentin, zaman içinde yalnızca doğu-batı yönünde değil kuzeye doğru da geliştiği görülmektedir. Dönemin kent haritalarından izlenen söz konusu gelişim, kentin deniz kıyısındaki yerleşik alan ile arasında boşluklar bulunmak üzere kuzeyde çeşitli yapılaşmaların gerçekleştiğini göstermektedir. Seyrek bir yapılaşmanın izlendiği kuzeydeki söz konusu kentsel doku, "Hıristiyan Köyü" olarak adlandırılmış olan ve

günümüzde Osmaniyeye Mahallesi olarak bilinen yerleşimdir (Metheney, 1907: 156).

1900'lü yıllarda, ilk aşamada kentsel yerleşik alandan kopuk biçimde gelişen ancak daha sonra kentle bütünleşik hale gelen bir diğer mahalle de İhsaniye Mahallesi'dir. İhsaniye Mahallesi'nin, 1899 ve 1924 yılında Girit'ten göç eden nüfusun yerleşmesi ile geliştiği, göçle gelen nüfusu yerleştirmek üzere elli kadar ev yapıldığı ve bu dönemde Giritli Mahallesi olarak adlandırıldığı görülmektedir. Bu dönemde, kentin yerleşik alanı ile Giritli Mahallesi arasında, sebze, meyve yetiştirilen bahçeler bulunmaktadır (Develi, 2001: 79; Risk, 1853: 61). Zaman içinde, bugünkü Metropol binası ve yakın çevresinde Mesudiye Mahallesi gelişim göstermiştir (Develi, 2001: 79).

Kentin ilk gelişen mahallelerinden bir diğerinin ise Mahmudiye Mahallesi olduğu anlaşılmaktadır. Zira 1900'lü yıllarda gelişmeye başlayan fabrikalar ve küçük ölçekli imalathane ve işletmelerin, bu döneme kadar doğu-batı doğrultusunda gelişen kentin kuzeyinde yer seçmesiyle, bu yönde bir gelişim eğilimi gösterdiği görülmektedir. Bu çerçevede, Mahmudiye Mahallesi'nin de, söz konusu bu yeni gelişim eğilimiyle birlikte oluştuğu ve şekillendiği anlaşılmaktadır.

Kentteki söz konusu dokuz mahalle, ondokuzuncu yüzyılda kentin, ticari kimliğini ve bir bahçe-kent modelini çağrıştıran fiziksel gelişimini izleme olanağı sunmaktadır. Özellikle 1860'lardan sonra başta Suriye ve Lübnan'dan olmak üzere, pek çok farklı coğrafyadan kente göç eden nüfus ve bu nüfusun çeşitlilik gösteren bileşenleri, kentsel gelişimde çeşitlilik yaratmıştır. Yerleşim dokusu ve özellikle konut mimarisi, yeni kurulan bu yerleşimin çeşitliliğini, sahiplerinin meslek ve sosyal sınıfına göre farklı plan tipleri ve mimari teknikler ile yansıtmaktadır. Yapılardaki bu farklılıklar ve kent içindeki dağılımları, bir anlamda sosyal ve mesleki farklılıkları göstermektedir (Yenişehirlioğlu, 2004:177).

Kentte mahallelerin gelişimi, Mersin'i diğer pek çok Anadolu kentinden ve geleneksel Osmanlı kentinden ayıran en önemli farklılıklardan birine işaret etmektedir. Zira yukarıda yer verilmeye çalışılan mahallelerin gelişimi, çoğunlukla dini yapılar etrafında şekillenen Osmanlı kentinden farklı olarak ticaret ve ticaretle birlikte artan

göçün etkisiyle gerçekleşmiştir. Söz konusu mahallelerde, göçle gelen nüfusun iş becerileri ve ilgi alanları uyarınca kentte uygun bir alana yerleşerek, inançları doğrultusunda dini yapılarını inşa ettikleri ve yaşam biçimlerine uygun bir kentsel doku ürettikleri anlaşılmaktadır.

Söz konusu dini yapılar, kentteki nüfus bileşenlerinin ne denli çeşitli olduğunu somut olarak ortaya koymaktadır. Öyle ki, Ortodoks, Katolik, Musevi, Protestan, Maruni, Keldani, Süryani ve Müslümanlardan oluşan farklı dini inanışlara sahip topluluklara ait çok sayıda dini yapının, birbirine oldukça yakın mesafelerde yer seçtiği görülmektedir (Şekil 16).

Benzer biçimde, bu dönemde kentin gelişen mahallelerinde, Eski Cami, Yeni Cami, Mağribi Cami, Avniye Cami (Tahtalı Cami), İhsaniye Mescidi gibi müslümanlara yönelik çok sayıda dini yapı yer almaktadır. Bu durum, kentin sahip olduğu kültürel çeşitliliğin izlerinin kentsel mekanda da izlendiğini göstermektedir.



Şekil 16: Rum Ortodoks, Maruni ve Latin Katolik kiliselerinin kent içindeki konumu (Kaynak: Fotoğraflar Ali Murat Merzeci ve Hayrettin Ergun koleksiyonları; Uray Caddesi ve çevresinin arazi kullanım haritası, 1938 tarihli Jansen Planı'nın altlığı kullanılarak üretilmiştir).

Kentsel mekanda, buldukları alanın sosyal ve demografik yapısı hakkında bilgi veren bir diğer yapı ise eğitim yapılarıdır. Bu dönemde Mersin'de, farklı yaşam kültürüne sahip nüfusun kendi eğitim kurumlarını açtığı ve kentte farklı dillerde eğitim veren okulların bulunduğu anlaşılmaktadır. Bunlar arasında, kendilerine yakın cemaatler oluşturmak amacıyla taşıyan Katolik ve Protestan Amerikan okulları ve dini eğitim veren medreseler de bulunmaktadır.

Kentin gelişim gösterdiği on dokuzuncu yüzyılda, özellikle Fransız Latin Katolik ve Protestan Amerikan okulları, imparatorluk genelinde olduğu gibi Mersin ve içinde bulunduğu bölgede de faaliyet göstermektedir. Söz konusu okulların, kentsel gelişim tarihine ilişkin somut bilgiler veren mahallere dağılmış olduğu görülmektedir. Eğitim yapılarının kent içindeki konumları, bu dönemde kentte, eğitim, dini yapı vb. kentsel kullanımların mahalle ölçeğinde sunulmaya başladığının bir göstergesi olarak belirmektedir.

Artan ticari etkinlik ve nüfusla birlikte gelişen kentsel yerleşimde, çeşitlenen kentsel gereksinimler doğrultusunda, yukarıda yer verilen kullanımlardan başka, sağlık ve eğlence sektörüne yönelik yapılar da yer almaya başlamıştır. Memleket Hastanesi, Ziyapaşa Gazinosu, Pathé Sineması, Tüccar Kulübü gibi söz konusu bu kullanımlar da birer birer, yukarıdaki yeni kentsel kullanımlar gibi, deniz ve iskeleler ile ilişki içinde gelişen kentsel yapı içinde yerlerini almıştır.

Sonuç

Mersin, ondokuzuncu yüzyılda yaşanan yeni dünya ekonomisinin ve çevreleşme sürecinin, liman kentleri üzerinde önemli etkileri olduğu bir dönemde ortaya çıkmıştır. Kent aynı dönemde gelişen pek çok Ortadoğu liman kentiyle benzerlikler taşımaktadır. İklim, coğrafya, üretim ve pazarlama biçimleriyle, kendi yakın çevrelerindeki yerleşimlerden çok birbirlerine benzeyen bu liman kentlerinin, gelişimleri, sahip oldukları nüfus yapısı ve kentsel doku ile de Anadolu kentinden farklılaştıkları görülür. Söz konusu farklılık, Soffer ve Stern'in liman kentleri içinde bir alt grup olarak kavramsallaştırdığı Ortadoğu liman kentine ilişkin modelde açıkça görülmektedir (Soffer ve Stern, 1986: 103, 104).

Ortadoğu liman kentlerine ilişkin bu kavramsallaştırmaya göre, söz konusu kentlerde,

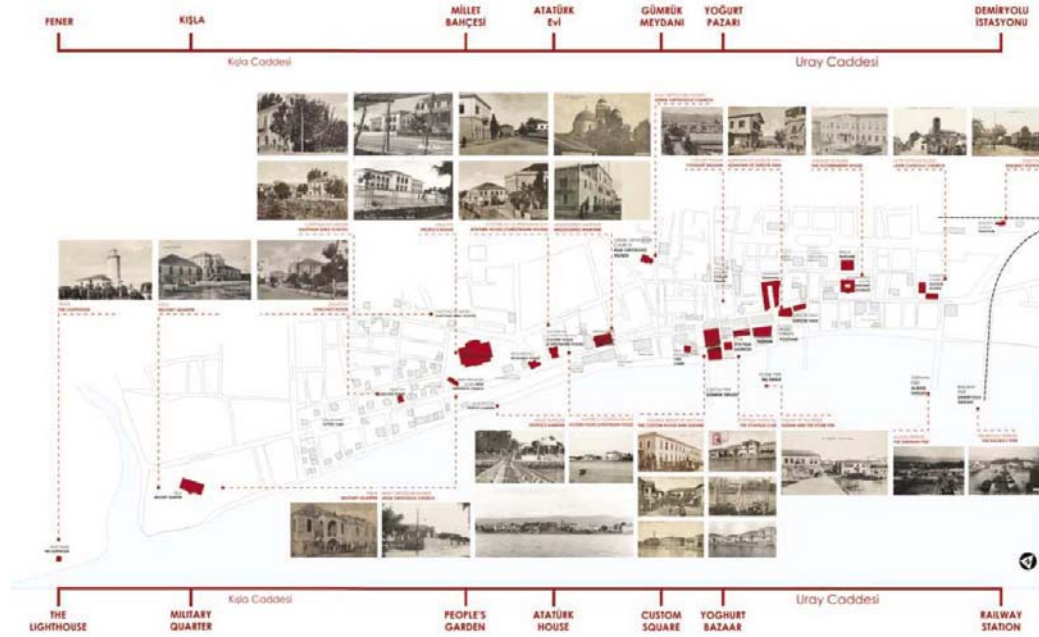
- çeşitlilik gösteren nüfus,
- ikinci bir geniş ticaret merkezinin oluşması süreci,
- kentte, genellikle biri limandan uzakta olmak üzere başka ticari merkezlerin gelişmesi,
- söz konusu kentlerin, büyük, karma bir merkeze sahip olması ve alt ve üst gelir düzeyinin yaşadığı alanlar arasında kesin sınırlar olmaması,
- limanın güney-batı rüzgarlarına karşı korunaklı koylarda yer alması ve tarihi alandan doğuya doğru genişlemesi,
- demiryolunun, eski kente bir değişiklik getiren ve liman kentini iç kentten ayıran bir öğe olarak eklenmesi ve eski kent ile yeni kenti ayıran bir sınır olması,
- demiryolunun, limana bitişik olan eski kent bölümünü de içine alarak, eski kentin sınırında tipik bir şekilde sonlanarak tüm sahil şeridi boyunca uzanması veya eski kentte yer alması ve belli sayıda istasyonu olması,

gibi özellikler gözlenmektedir (Soffer ve Strern, 1986: 104, 105).

Soffer ve Stern'in kavramsallaştırmaya çalıştığı, Doğu Akdeniz havzasındaki liman kentlerinde görülen bu ortak özelliklerin pek çoğunu Mersin için de sıralamak olanaklıdır. Zira bu kentlerdeki, limanın konumu ile kentin gelişim yönü arasındaki ilişki, Hayfa, Beyrut, Tyre, Sidon ve İzmir'de olduğu gibi, kentsel gelişimin çoğunlukla tarihi dokudan doğuya doğru gerçekleşmesi, demiryolunun İzmir'de olduğu gibi eski şehrin kıyısına kadar gitmesi gibi pek çok özelliğin izine Mersin'de de rastlanmaktadır (Soffer ve Strern, 1986: 108). Öte yandan Mersin, çeşitlilik gösteren nüfusu ile de Ortadoğu liman kentleriyle benzerlik taşımaktadır.

Ancak, Mersin'de, diğer pek çok Ortadoğu liman kentinde olduğu gibi ikinci bir ticaret merkezi gelişmemiştir. Kentin ticari omurgası Uray Caddesi ve onunla birlikte çalışan Gümrük Meydanı ve Yoğurt Pazarı'nın oluşturduğu üçlü sacayağıdır. Bu yapı denizle ve iskelelerle ilişki içinde ve denize yakın bir konumda gelişmiş ve diğer pek çok Ortadoğu liman kentinde olduğu gibi kentte limandan uzakta başka ticari merkezler oluşmamıştır.

Öte yandan, 1800'lü yıllarda, bölgede yaşanan coğrafi değişimler sonucu, bölgede önemli bir



Şekil 17- Mersin'de yirminci yüzyıl başına kadar kentsel yerleşik alan. Mersin'de kentsel yaşam, 1800'lerden Mersin Limanı'nın inşa edildiği 1960'lı yıllara kadar, doğuda Katolik Kilisesi ile batıda Müftü Deresi'ne kadar olan, kıyıya paralel alanda sürmüştür. Kentsel doku ve bu dokuyu oluşturan yapıların mimari dilyle Mersin, kendine özgü, aynı dönem Anadolu ve geleneksel Osmanlı kentinden farklılaşan bir mekansal organizasyon ile gelişerek bir Akdeniz Liman kenti kimliği ile varolmuştur. (Kaynak: Selvi Ünlü ve Ünlü, 2009: 50, 51.)

liman ve transit ticaret merkezi olan Tarsus'un bu işlevini yitirmesiyle birlikte başlayan ve çevreleşme, Tanzimat gibi on dokuzuncu yüzyılın çakışan pek çok gelişmesinin, Doğu Akdeniz'de yepyeni bir kentin; Mersin'in ortaya çıkmasını sağladığı görülmektedir. Dolayısıyla Mersin'in, daha önce var olan bir kentsel dokuya eklenen yeni kullanımların söz konusu olmadığı, iskelelerden ivme alan ve liman işlevlerine paralel olarak tamamen yeni kentsel kullanımlarla gelişen bir kent olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır.

Bu nedenle, Mersin, pek çok Doğu Akdeniz liman kentinden farklı olarak, ikili bir yapı yerine, ticari ve yönetsel olarak birbirini besleyen işlevlerin bir arada bulunduğu bir kentsel dokuya sahip olmuş, limanın uzantısında bir kentsel gelişim gerçekleşmiştir. Kentin, pek çok liman kentinden farklı olarak, bir koy ya da körfez oluşturmayan düz kıyı çizgisi, doğrusal olarak gelişmesinde etkili olmuş, gerek mahallelerle birlikte gelişen kentsel doku ve gerekse bu dokuyu oluşturan yapıların mimari diliyle kent kendine özgü, aynı dönem Anadolu ve geleneksel Osmanlı kentinden farklılaşan bir mekansal organizasyona sahip olmuştur. (Şekil 17)

Bu dönemde kentin demografik yapısını oluşturan bileşenlerin, kendi yaşam kültürleri ve inançları ile söz konusu özgün kentsel dokunun şekillenmesinde önemli bir role sahip olduğu anlaşılmaktadır. Mersin'de, mahallelerin gelişimi, çoğunlukla dini yapılar etrafında şekillenen Osmanlı kentinden farklı olarak ticaret ve ticaretle birlikte artan göçün etkisiyle gerçekleşmiştir. Göçle gelen nüfus, iş becerileri ve ilgi alanları uyarınca kentte uygun bir alana yerleşerek, inançları doğrultusunda dini yapılarını inşa etmiş ve yaşam biçimlerine uygun bir kentsel doku üretmiştir. Mersin'de kentsel dokudaki bir diğer farklılık ise konut ve ticari kullanımların bir aradığında karşımıza çıkmaktadır. Kentte, özellikle Uray Caddesi ve yakın çevresinde ticaret ve konut işlevleri bir aradadır.

Dolayısıyla Mersin, oluşum süreci, bu sürecin bir uzantısı olarak tekli yapısı ve kentsel mekanın doğrusal gelişimi ile geleneksel Osmanlı kentinden de, Doğu Akdeniz liman kentlerinden de farklılaşmıştır. Söz konusu farklılık, Mersin'in, kendine özgü bir kentsel gelişim göstermesini

ve kendine özgü bir kentsel doku ile gelişebilmesini sağlamıştır. Bu da kentin, gelişiminin ilk evresinde bir ticaret ve liman kenti kimliği ile var olmasını bir başka deyişle, bir kimlik ve kişilik kazanmasını sağlamıştır.

Kaynakça

Adıyeye, N. ve Adıyeye, N. (2004), "Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin", Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, ss.69-89.

Adıyeye N. ve Oğuz, İ. (2005), "Mersin Tarihi Yazımında Bir Kaynak Olarak Tarsus Şeriye Sicilleri", Tarih İçinde Mersin Kolokyum II (Mersin in History: Colloquium and Exhibition II), Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, ss. 121-124.

Akkaya, Y. (2004), "19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Mersin Ekonomisi", Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Hazırlayan: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, ss.335-349.

Artan, G. (2002), "19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası, Açık Oturum: Bellek ve Miras", 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, ss. 141-152.

Barker, W. B. (1853), Cilicia and Its Governors, Ingram, Cooke and Co., London.

Başgelen, N. (1998), Bir Zamanlar Mersin, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

Beaumont, W. (1856), A Diary of a Journey to the East in the Autumn of 1854, Volume 2, published by Elibron Classics as a replica of copy Published in 1856 by Adamant Media Corporation.

Beaufort, F. (2002), Karamanya, Çeviren: Ali Neyzi-Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya.

BOA, İ.MMS., Dosya no: 27, Gömlek no: 188, Ek: 6, 21 Safer 1280 (7 Ağustos 1863).

BOA, İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, Ek:1, 24 Şevval 1268 (M. 11 Ağustos 1852).

BOA, İ.MVL., Dosya no: 386, G. no:16864, 5 Cemazeyilevvel 1274 (M. 22 Aralık 1857).

BOA, İ.DH., Dosya no:257, G. no: 15843, Ek:2, 13 Zi'l-kade 1268 (M. 29 Ağustos 1852).

BOA, İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, 12 Şevval 1268 (M. 30 Temmuz 1852).

- BOA, İ.MVL., Dosya no: 386, G. no:16864, 5 Cemazeyilevvel 1274 (M. 22 Aralık 1857).
- BOA, HR. TO., Dosya no: 204, G. no: 31, 7 Cemazeyilahir 1291 (M. 22 Temmuz 1874).
- BOA, İ.DH., Dosya no: 257, G. no: 15843, Ek:2, 13 Zi'lkade 1268 (M. 29 Ağustos 1852).
- Bozkurt, İ. (2001), Salnamelerde Mersin, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.
- Bozkurt, İ. (2002), "Salnamelere Göre 19. Yüzyılın Sonları İle 20. Yüzyılın Başlarında Mersin'in Demografik, Etnik ve Dinsel Yapısı", 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası (Mersin, the Mediterranean, and Modernity Heritage of the Long Nineteenth Century), Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları No:1, Mersin, ss.29-33.
- Davis, E. J. (1879), *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, London.
- Develi, Ş. (2001), *Dünden Bugüne Mersin*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin.
- Dingeç, E. (1998), 19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Dorr, B. (1856), *Notes of Travel in Egypt, The Holy Land, Turkey and Greece*, J. B. Liippincott, 1856, Philadelphia.
- Geary, G. (2005), *Through Asiatic Turkey*, Elibron Classics, London, The replica edition of the edition published in 1878 by Sampson Low.
- Haz.: Mersin Yerel Tarih Grubu (2001), "Dekovil'in Peşisıra Uray'dan Çıktık Yola", Uray Caddesi'nin Mersin Tarihindeki Yeri Üzerine Bir Sergi, Mersin, Sergi Tanıtım Kitapçığı.
- Haz.: ODAK Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd. (1992), *Tarihten Güncele Mersin*, Mersin Belediyesi, Mersin.
- Haz.: Oğuz, İ. (2006), *Mersin'in Kuruluş Öyküsü*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin.
- Karadağ, H. (1941), "Tarihi Bir Vesikaya Göre Mersin", *Halkevi Dergisi*, Yıl: 2, Sayı: 19.
- Keyder, Ç.; Özveren, Y. E.; Quataert, D. (1994), "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Ed; Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss.121-157.
- Langlois, V. (1947), *Eski Kilikya*, Çeviren: M. Rahmi Balaban, Yeni Mersin Basımevi, Mersin.
- Massy, P. H. H. (1905), "Explorations in Asiatic Turkey, 1896 to 1903", *The Geographical Journal*, vol. 26, no. 3, ss. 272-303.
- Merzeci A. M., *Mersin Kartpostalları Koleksiyonu*.
- Metheny, J. R. (1907), "Road Notes from Cilicia and North Syria", *Journal of the American Oriental Society*, vol. 28, ss.155-163.
- Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları (1883, 1885-1886, 1889-1890, 1894, 1896, 1909, 1913).
- Özdemir, Ş. (2005), "Osmanlı Döneminde İçel'in Deniz Olanakları", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, ss.105-109.
- Pamuk, Ş. (1987), *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- Risk, H. (1853), *The Thistle and The Cedar of Lebanon*, Wertheimer, London.
- Rolleston, G. (1856), *Report on Smyrna*, George Eyre and William Spottiswoode, London.
- Rother, Lothar (1971), *Die Städte der Çukurova: Adana-Mersin-Tarsus*, Im Selbsverlag des Geographischen Instituts der Univesität Tübingen.
- Sayar, M. H. (2004), "Mersin'de Kayıp Kentler Mersin'in Antikçağ Yerleşim Coğrafyası", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, ss.9-25.
- Sami, Ş. (1996), *Kâmûsu'l - A'lâm*, Ankara, c.2.
- Selvi Ünlü, T. (2007), 19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelşimi, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.
- Soffer A. ve Stern, S. (1986), "The Port City: A Subgroup of the Middle-Eastern City Model", *Ekistics* 316, 317, ss.102-110.
- Tekeli, İ. (1998), "Türkiye'deki Kent Tarihi Yazımı Üzerine Düşünceler", *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Dost Kitabevi, Ankara, ss.148-166.
- Toksöz, M. (2006), "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara, sayı 21, ss.97-110.

TŞS no: 295, Sayfa no: 63, Hane no: 86, 7 Zilkade 1271 (M. 22 Temmuz 1855).

TŞS, No:289, Sayfa no: 148, 27 Cemaziyel-ahir 1259 (M. 25 Temmuz 1843).

TŞS, No:385, Sayfa no: 144, h.no:171, 10 Rabiulahir 1307 (M. 4 Aralık 1889).

TŞS, No: 318, s.365, h.no: 625, 25 Cemazeyilevvel 1298 (M. 25 Nisan 1881).

Uçar, M. (2000), Tarsus'ta Korunması Gerekli Bölgesel Kent Dokusunun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Ulutaş, S. (2006), Şer'iyeye Sicillerine Göre Tarsus'ta Ekonomik Yapı, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.

Ünlü, T. S. ve Ünlü, T. (2009), İstasyon'dan Fenere Mersin / Mersin from Railway Station to the Lighthouse, Mersin Kitapları Dizisi-1, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Başak Ofset, Mersin.

VGMA, D. no: 44, Sayfa No: 133, Sıra No: 126, 23 Zilkade 1273 (M. 15 Temmuz 1857).

VGMA, Defter. no: 44, Sayfa No: 155, Rabiulevvel 1276 (M.30 Eylül 1859).

Wilson, C. W. (1884), "Notes on the physical and Historical Geography of Asia Minor, Made during Journeys in 1879-82", Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography, New Monthly Series, Vol. 6, No. 6, ss.305-325.

Woods, H. C. (1917), "The Baghdad Railway and its Tributaries", The Geographical Journal, vol. 50, no. 1, ss. 32-56.

Yenişehirlioğlu, F. ve diğerleri (1995), Mersin Evleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Yenişehirlioğlu, F. Ç. (2004), "Mersin Evleri", Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, ss.177-189.

Yorulmaz, Ş. (2004), "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, ss.317-333.

Yorulmaz, Ş. (2005), "Doğu Akdeniz'de Bir Cemaat Serüveni: Liman Kenti Olma Sürecinde Mersin'de Gelişen Maruni Taifesi", Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II, Mersin Üniversitesi Yayınları No: 14, Mersin, ss. 68-95.

Zoroğlu, L. (1995), Tarsus Tarihi ve Tarihsel Anıtları, Kemal Matbaası, Adana.