

T.C.
Mersin Üniveritesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Anabilim Dalı

19. YÜZYILDA MERSİN'İN KENTSEL GELİŞİMİ

Tülin SELVİ ÜNLÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mersin, 2007

T.C.
Mersin Üniveritesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Anabilim Dalı

19. YÜZYILDA MERSİN'İN KENTSEL GELİŞİMİ

Tülin SELVİ ÜNLÜ

Danışman
Prof. Dr. Tamer GÖK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN, 2007

Bu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Tamer GÖK
(Başkan)

Doç. Dr. Emre MADRAN
(Üye)

Yrd. Doç. Dr. Nuri ADIYEKE
(Üye)

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım.

31/07/2007

Prof.Dr. A.Nükhet ADIYEKE
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

19. 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 19. yüzyıla dek kapalı bir mali yapıya sahip imparatorlukta, üretim biçim ve ilişkilerini bütünüyle dönüştürmüştür. Bu dönüşüm ise imparatorlukta kırdan kopuş ve kente hareketin, kapitalist üretim biçimleri ve tüketim alışkanlıklarının ilk ivmesini vermiştir.

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 emperyalist ülkeler için kentlerdeki bu yeni ticaret kültürü oldukça önemli fırsatlar yaratmıştır.

Liman kentleri ise bu 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.

Çalışmanın konusu olan Mersin, tüm bu bileşenlerin bir araya geldiği dönemde, bir 19. yüzyıl Doğu Akdeniz liman kenti olarak, ancak geleneksel bir Osmanlı kentinin dönüşümü ile değil yepyeni bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu doğrultuda, çalışmanın çıkış noktasını oluşturan bu varsayımın, kentin oluşum koşulları ve kentsel mekanın gelişimi ile ilişkisi tartışılmayı bekleyen bir soru olarak belirmektedir. Bu çalışmada, 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.

Mersin kent tarihine ilişkin olarak, kent tarihi ve kentin mekansal gelişimini birlikte ele almayı amaçlayan bu çalışmada, emeği geçen pek çok kişi vardır. Başta Tez Danışmanım Prof. Dr. Tamer Gök olmak üzere, zaman ayırarak teze ilişkin görüş ve önerilerini esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Nuri Adıyeke'ye çok teşekkür ederim.

Başından beri, farklı bir uzmanlık alanından gelmenin güçlükleri karşısında beni daima yüreklendiren Prof. Dr. A. Nükhet Adıyeke, Prof. Dr. Fevzi Demir ve Prof. Dr. Şerife Yorulmaz'a ve desteğini her zaman hissettiğim, zaman ayırarak çalışmayı gözden geçiren Okutman Melike Kara'ya teşekkürü borç bilirim.

Tezin görsel olarak zenginleşebilmesi ve böylelikle çok daha kolay anlaşılabilir olmasını sağlayan kişi koleksiyoner Ali Murat Merzeci'dir. Paylaşımı için kendisine ne kadar teşekkür etsem azdır. Aynı şekilde, Gündüz Artan'ın, Mersin'e ilişkin her türlü bilgi, belge ve kaynağa ulaşmam konusunda verdiği büyük destek benim için çok değerlidir. Kendisine gönülden teşekkür ederim.

Çalışmada, yazılı ve görsel kaynakların dışında, bu kaynaklardan ulaşılması olanaklı olmayan bilgilere ulaşılmasında bir yöntem olarak sözlü tarih görüşmelerine başvurulmuştur. Söz konusu görüşmelerin, sağladığı katkı yalnızca bu çalışma ve benim için değil, Mersin kentsel gelişim tarihi için de oldukça önemlidir. Bunun için başta Yasmina Lokmanoğlu olmak üzere, vakit ayırarak görüşmeyi kabul eden, Kristiyan Corcit, Nihal Lokmanoğlu, Siyanuş Gülden, Nader Polette, Andre Nadir, Kemal Serin, Yolanda Şelfun, Sermet Varan, Margarit Karacaoğlu, Halime Sevim Özgenel, Mürüvet Padır, Özhan Oğuzcan, Hale Toroğlu ve Şükran Etiz'e ayrı ayrı teşekkür ederim.

Başta Nihal Gürol ve Azize Özbek olmak üzere Mimarlık Fakültesi ailesinin desteği her zaman yanımdaydı. Bu desteğin benim için çok önemli olduğunu belirtmeliyim. Hepsine tek tek teşekkür etmek isterim.

Yalnızca bu çalışmada değil, tüm yaşantım boyunca yanımda olan aileme ve özellikle Ozan Ünlü ve Güzin Selvi'ye büyük bir teşekkür borcum var.

Tezin her aşamasında yanımda olan iki kişi var ki, onların emeği ve desteğini teşekkürle ödemem zordur. Onlardan biri, çalışma süresince yanımda olan ve özellikle

arşiv belgelerinin tezde yer almasını sağlayan Okutman Mehtap Ergenoğlu'dur. Ve son olarak teŖekkürün en büyüğünü eŖim Tolga Ünlü'ye etmeliyim. Zira o olmasaydı, bu çalışma da olmazdı.

Tülin SELVİ ÜNLÜ

Mersin, Haziran 2007

ÖZET

19. YÜZYILDA MERSİN'İN KENTSEL GELİŞİMİ

Mersin'in kentsel gelişimini başlatan sürecin, üst ölçekten alt ölçeğe doğru, imparatorluk dışındaki gelişmeler, imparatorluk içindeki gelişmeler ve özel olarak da Çukurova'daki gelişmeler olmak üzere pek çok bileşeni vardır. Mersin'in bir kent olarak belirmeye başladığı 1800'lü yıllar, söz konusu bileşenlerin kesiştiği döneme denk gelmektedir.

Kentin, liman kentlerinin yıldızının parladığı bir dönemde, aynı kıyıda sıralanan pek çok liman kentini geride bırakan bir hızla geliştiği ve geleneksel Osmanlı kentinden farklılaştığı görülmektedir. Ancak, Mersin'i farklı kılan esas öge, kentin oluşum sürecidir.

19. yüzyıl Mersin'de, gelişen ticari fonksiyonları, sanayi ve demiryolu, karayolu gibi bu işlevi daha da güçlendiren kentsel altyapı yatırımları ile yepyeni ve kendine özgü bir kentsel doku üretmiştir. Bir ticaret ve liman kenti olarak Mersin'e kimlik kazandıran 1800'lü yılların ortalarından itibaren başlayan kentleşme süreci kenti, 19. yüzyılda önemli değişimler geçiren pek çok Osmanlı kentinden farklılaştırmıştır. Çünkü Mersin, pek çok Osmanlı kentinin geleneksel dokusuna yeni ve modern unsurların eklendiği ya da geleneksel kent dokusu öğelerinin işlevlerinin değiştiği bir dönemde gelişmiştir. Oysa 19. yüzyıl, imparatorluk sınırları içindeki pek çok kenti değişip dönüştürürken Mersin'de yepyeni bir kentin oluşumunu sağlamıştır. Bu durum Mersin'i, geleneksel Osmanlı kent yapısından farklılaşan, kendine özgü bir kentsel dokuya sahip kılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Doğu Akdeniz Liman Kenti, Mersin, Kentsel Gelişim.

SUMMARY

URBAN DEVELOPMENT OF MERSIN IN 19. CENTURY

The process of the urban development of Mersin has many components - differing from macro scale to micro scale- which are the developments inside and outside the empire and the developments at Çukurova particularly. 1800ies, the years that Mersin appeared to be a city, is the period that the foregoing components intersected.

It's seen that, at a period when the port cities had been on the rise, the city had been developed at a great pace, leaving behind many of the port cities which were lined up at the same shoreline and deviated from the traditional Ottoman city. However, the main element that makes Mersin unique is the formation process of the city.

19 th century, had created a new and authentic urban structure with developing commercial functions and supporting urban infrastructure investments like industry, railroads and highways. The process of urbanization, beginning from mid 1800ies that provided Mersin an identity as an industry and port city, has deviated the city from many other Ottoman cities which also had undergone many precious alternations at 19th century. Because Mersin had developed at a time when new and modern elements had been added to the traditional structure of many Ottoman cities or the functions of traditional urban structure elements changed. 19th century, provided the formation of a brand new city in Mersin whereas, it only changed and transformed many cities in the borders of empire. This is what makes Mersin a city that has a unique urban structure deviating from traditional Ottoman urban structure.

Key Words: Eastern Mediterranean Port Cities, Mersin, urban development.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	v
SUMMARY	vi
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	1
I.BÖLÜM: 19. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA GENEL	
BİR BAKIŞ	11
I.1. 19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu ve Çevreleşme.....	11
I.2. Tanzimat ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Yarattığı Etkiler	18
I.2.1. Tanzimat'ın Getirdiği Düzenlemeler	19
I.2.1.1.Yasal Alandaki Düzenlemeler.....	20
I.2.1.2.Yönetmel Alandaki Düzenlemeler.....	20
I.3. Tanzimat ve Osmanlı Kenti.....	24
I.3.1. Topraktan Kopuş ve Kente Göç	25
I.3.2. Yasal ve Yönetmel Yapıdaki Değişim	28
I.3.3. Sosyo-Mekansal Yapıdaki Değişim.....	31
I.4. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerine Etkisi	39
I.4.1. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerinin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkisi.....	39
I.4.2. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerinin Sosyo-Mekansal Yapısına Etkisi	43

II. BÖLÜM: MERSİN VE İÇİNDE BULUNDUĞU BÖLGE.....	46
II.1. Akdeniz Havzası	46
II.2. 19. Yüzyılda Çukurova	49
II.3. Mersin’le İlişkileri ve Etkileşimi Bağlamında Çukurova’da Tarsus ve Adana	51
II.3.1.Tarsus.....	53
II.3.2. Adana	58
II.4. Bir Liman Kenti Olarak Mersin’in İçinde Bulunduğu İlişkisel Bağlam	61
II.4.1. Ayrişan Bir Liman: İzmir	62
II.4.2. Benzeşen Liman Kentleri: Patras, Beyrut.....	64
II.4.2.1.Patras.....	64
II.4.2.2. Beyrut.....	66
III. BÖLÜM: MERSİN KENTİNİN OLUŞUMUNU ETKİLEYEN BÖLGESEL GELİŞMELER	74
III.1. Osmanlı İmparatorluğu Dışındaki Gelişmelerin Mersin’de Kentsel Gelişime Etkisi	74
III.1.1. Savaşlar ve Artan Tarımsal Üretim	75
III.1.1.1. Amerikan İç Savaşı ve Çukurova’da Artan Pamuk Üretimi	76
III.1.1.2. Kırım Savaşı ve Çukurova’da Artan Tahıl Üretimi.....	82
III.1.2. Göçler ve Demografik Yapının Bileşenleri.....	85
III.1.2.1. Levantenler	86
III.1.2.2. Maruniler	87
III.1.2.3. Araplar	90
III.1.2.4. Rumlar ve Ermeniler	90
III.1.2.5. Musevi, Protestan, Keldani, Süryani ve Diğerleri	92

III.2. Değişen Ulaşım ve Ürün Akış İlişkilerinin Mersin’de Kentsel Gelişime Etkisi....	93
III.2.1. Süveyş Kanalının Açılması	93
III.2.2. Adana-Mersin Demiryolu ve Bağdat Demiryolu’na Bağlanması	96
III.3.Yeni Yönetmel Düzenlemeler ve Mersin’de İdari Yapının Değişimi	108
III.3.1.Kentin İdari Statüsündeki Değişim ve Yeni Yönetim Kurumları	108
III.3.1.1.Mersin Kaza İdare Meclisi	116
III.3.1.2.Mersin Belediye Meclisi.....	116
III.3.1.3.Mersin Liva İdare Meclisi	119
III.3.2.Nizamnameler ve Mersin’deki Etkileri	120
III.3.2.1. 1864 Vilayet Nizamnamesi ve Mersin’de Kentsel Gelişime Etkileri.....	121
III.3.2.2. Kentin Mekansal Gelişimi ve Yapılaşmasını Düzenlemek Üzere Çıkarılan Diğer Nizamnameler ve Mersin’de Kentsel Gelişime Etkisi	123
IV. BÖLÜM: 19. YÜZYILDA MERSİN’DE KENTSEL MEKANIN GELİŞİMİ ...	126
IV.1.Ulaşım Altyapısının Gelişimi.....	127
IV.1.1. Limanın (İskelelerin) Gelişimi	128
IV.1.1.1. Mersin İskelesinin Doğuşu.....	128
IV.1.1.2. Mersin İskelesini Geliştirmeye Yönelik Yeni Yatırımlar	131
IV.1.1.3. Ticaretin Gelişmesi ve Limanın Uluslararası Nitelik Kazanması	132
IV.1.1.4. İskelelerin Konumu	132
IV.1.1.5. İskelelerde Uzmanlaşma ve Uluslararası Ticaret.....	143
IV.1.2.Karayolu Altyapısının Gelişimi	148
IV.1.3.Demiryolu Altyapısının Gelişimi	154
IV.1.3.1. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattının Yapımı	154
IV.1.3.2.Demiryolu Hattı ve İskeleler ile İlişkisi	157

IV.2.Yeni İdari Kurumlar	162
IV.2.1. Merkezi İdarenin Yerel Örgütü: Hükümet Konağı	162
IV.2.2. Gümrük İdaresi.....	165
IV.2.3.Karantina İdaresi	170
IV.2.4.Posta İdaresi	172
IV.2.5.Karakolhane	174
IV.2.6.Konsolosluklar	175
IV.3. Kentin Ticari Yapısı	181
IV.3.1.Mersin’de Ticaret	181
IV.3.1.1. Ticarethaneler ve Tüccarlar.....	184
IV.3.1.2. Ticarete Uzmanlaşma.....	187
IV.3.1.3. Limanın Gelişimi ve Ticarete Etkisi	189
IV.3.1.4. Ticaretin Üçlü Sacayağı: Uray Caddesi & Gümrük Meydanı & Yoğurt Pazarı	193
IV.3.1.Mersin Ticaret Meclisi ve Ticaret Mahkemesi.....	199
IV.3.2.Fabrikalar	201
IV.3.3.Depolar, Antrepolar.....	208
IV.3.4. Bankalar	211
IV.3.4.Hanlar ve Hamamlar	214
IV.3.5.Oteller ve Restoranlar.....	222
IV.3.6.Mağaza ve Dükkanlar.....	225
IV.4. Sosyo-Mekansal Yapı	227
IV.4.1.Mahalleler.....	228
IV.4.2.Dini Yapılar.....	241

IV.4.3.Eğitim Yapıları	255
IV.4.4. Sağlık Yapıları.....	260
IV.4.5.Eğlence Yapıları.....	262
SONUÇ	266
KAYNAKÇA.....	272
EKLER	

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
a.g.t.	Adı Geçen Tez
A.AMD	Âmedi Kalemî
A.MKT.MHM	Âmedi Mektubi Mühimme Kalemî
Bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	Cilt
Çev.	Çeviren
D. no	Defter Numarası
Dosya no	Dosya Numarası
Der.	Derleyen
DH. İD	Dâhiliye Nezâreti İdâre-i Umûmiyye
Ed.	Editör
G. no	Gömlek numarası
Haz.	Hazırlayan
HR. TO	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ..DH.	İrade-Dahiliye
İ..HR.	İrade-Hariciye
İ..MMS	İrade-Meclis-i Mahsusa
İ..MVL	İrade-Meclis-i Vala
İ..RSM	İradeyi Rüsûmat

M.	Miladi
s.	Sayfa
ss.	Sayfadan sayfaya
TŞS.	Tarsus Şeriye Sicilleri
VGMA	Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi
Y.A.RES.	Yıldız Sadaret Resmî Maruzat Evrakı

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil I.1: 1798 yılından 1923 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu.....	18
Şekil I.2: Osmanlı İmparatorluğu'nda vilayetler-1872.	30
Şekil I.3: 19. Yüzyılda Paris'te kentsel dönüşüm.....	37
Şekil II-1: 13. ve 14. yüzyılda Ermeni Krallığı sınırları ve koloniler	47
Şekil II-2: İbrahim Paşa'nın 1830-1840 yılları arasında bölgedeki hakimiyet alanı ve bu alanda yer alan vilayetler	50
Şekil II-3: 19. yüzyılda Anadolu'daki kervan ve ticaret yolları ve Tarsus'un konumu	54
Şekil II-4: Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması.57	
Şekil II-5: 1882 ve 1905 yıllarında İzmir.	65
Şekil II-6: Beyrut'un 1841'den 1912'ye kadar gösterdiği gelişme.	69
Şekil II-7: Mersin'in Doğu Akdeniz'de yer alan diğer liman şehirleri bağlamındaki konumu	73
Şekil III-1: Çukurova Bölgesi'nin tarımsal üretimi.....	80
Şekil III-2: Süveyş Kanalı'nın bölge içindeki konumu.	94
Şekil III-3: 19. yüzyıl sonunda Anadolu'daki demiryolu hatları.....	100
Şekil III-4: 1886 yılında işletmeye açılan Mersin-Adana demiryolu.....	102
Şekil III-5: 1919 yılında Berlin-Bağdat demiryolu hattı ve bu hattın Anadolu'da inşa edilmiş bölümleri.....	105
Şekil III-6: “The Geographical Society” tarafından 1914 yılında basılmış Bağdat Demiryolu'nun Toroslar geçişini gösteren harita.....	106
Şekil III-7: 19. yüzyılın ikinci yarsısında Mersin ve çevresindeki Elvanlı, Kalınlı ve Gökçeli yerleşimlerinin konumu:	112

Şekil III-8: “Adana Vilayeti Haritası”	115
Şekil IV-1: 1914 Yılında Mersin’deki İskeleler.....	138
Şekil IV-2: 1916 Yılında Mersin’deki İskeleler.....	138
Şekil IV-3: Gümrük İskelesi’nin konumu	140
Şekil IV-4: Taş İskele’nin konumu	141
Şekil IV-5: Demiryolu İskelesi’nin konumu	142
Şekil IV-6: Mersin İskelesi’nde açıkta bekleyen gemiler	145
Şekil IV-7: Mersin Deniz Feneri	146
Şekil IV-8: 1914 yılında Mersin kent içi yolları.....	153
Şekil IV-9: 19. yüzyıl sonunda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu ve Mersin Garı	157
Şekil IV-10: İstasyon ve uzantısındaki “Demiryolu İskelesi”.....	158
Şekil IV-11: 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Mersin’deki tramvay ve dekovil hattı.	160
Şekil IV-12: 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Mersin’deki dekovil hattı.....	161
Şekil IV-13: Mersin Hükümet Konağı.....	164
Şekil IV-14: Hükümet Konağı, Yoğurt Pazarı ve Gümrük Meydanı’nın Mersin kentindeki konumu.....	165
Şekil IV-15: Gümrük Meydanı’nın kent içindeki konumu	167
Şekil IV-16: Gümrük Binası ve Gümrük Meydanı	169
Şekil IV-17: Fransız Postanesi’nden gönderilmiş bir kartpostal	174
Şekil IV-18: İngiliz Konsoloslugu’nun kent içindeki konumu (1914).....	179
Şekil IV-19: 20. yüzyıl başlarında “İstasyon Caddesi” ve konsolosluklar.....	180
Şekil IV-20: İspanya Konsoloslugu ve Yeni Cami.	180
Şekil IV-21: Merkezi Mersin’de bulunan Gayret Ticarethanesi (Societe Gayret).....	183

Şekil IV-22: Mersin’de ticaretle uğraşan Brazzafolli’ye İtalyan Konsolosluğu tarafından verilen vatandaşlık belgesi.....	185
Şekil IV-23: 1844 Yılında Tarsus’un Limanı (Dışsatım Kapısı) Olarak Mersin’den Yapılan İthalat-İhracat Rakamları.....	191
Şekil IV-24: 19. yüzyılda kentin genel görünümü	193
Şekil IV-25: Ticaretin omurgası Uray Caddesi	194
Şekil IV-26: Mersin Ticaret Meclisi.....	201
Şekil IV-27: “Mersyna Oil Mill” Yağ Fabrikası	204
Şekil IV-28: Kentin Kuzeyindeki Gelişen Sanayi Yatırımları	207
Şekil IV-29: Ziraat Bankası.....	215
Şekil IV-30: Mersin’deki Hanlar.....	221
Şekil IV-31: Sursok Hamamı.	222
Şekil IV-32: Hotel D’Europe.....	224
Şekil IV-33: Mersin’de Mahalleler.....	229
Şekil IV-34: Cami-i Şerif Mahallesi’nden genel görünümler	231
Şekil IV-35: Kiremithane ve Bahçe mahallelerinden genel görünümler	233
Şekil IV-36: Müftü Mahallesi’nden genel görünümler	235
Şekil IV-37: Kentin doğusundan genel görünüm.	237
Şekil IV-38: İhsaniye Mahallesi’nden genel bir görünüm.	238
Şekil IV-39: Rum Ortodoks, Maruni ve Latin Katolik kiliselerinin kent içindeki konumu	246
Şekil IV-40: Müftü Cami.....	252
Şekil IV-41: Yeni Cami.....	254
Şekil IV-42: Saint Antuan Koleji	257

Şekil IV-43: Ziya Paşa Gazinosu.....	263
Şekil IV-44: Pathé Sineması.....	265

GİRİŞ

Çalışmanın Konusu

Aktüre, “19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi” adlı doktora tezi çalışmasının giriş bölümünde, Anadolu’nun üç bin yılı aşkın bir yerleşme geleneğine sahip olduğunu ve bugün içinde yaşadığımız kentlerin mekansal yapılarının temel niteliklerini belirleyen dönemin Osmanlı dönemi olduğunu ifade etmektedir.

Bu çalışmanın konusu olan Mersin ise içinde yer aldığı coğrafyayla birlikte antik dönemde pek çok yerleşimi barındırmış olsa da, modern dönemde ancak 19. yüzyıla dek uzanan bir geçmişe sahiptir. Dolayısıyla Mersin’i konu alan bir çalışmanın, kent tarihi yazıcısının, tarihini yazdığı kenti, ilgisini yoğunlaştırdığı döneme bağlı olarak genel bir kent kategorisi içine yerleştirerek özgünlüğünü ortaya koyma çabasından biraz daha fazlasına ihtiyacı vardır¹. Zira Mersin, her ne kadar genel bir kent kategorisi içinde değerlendirilebilse de yaşadığı kısa kentleşme ve en önemlisi bir kent olarak ortaya çıkış süreci ile oldukça özgün bir çalışma konusu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mersin’in, 1800’lü yılların ortalarından itibaren başlayan kentleşme süreci kenti, 19. yüzyılda önemli değişimler geçiren pek çok Osmanlı kentinden

¹ İlhan Tekeli, “Türkiye’deki Kent Tarihi Yazımı Üzerine Düşünceler”, *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Dost Kitabevi, 1998, Ankara, ss.148-166, s. 153.

farklılaştırmaktadır. Çünkü Mersin, pek çok Osmanlı kentinin geleneksel dokusuna yeni ve modern unsurların eklendiği ya da geleneksel kent dokusu öğelerinin işlevlerinin değiştiği bir dönemde gelişmiştir. Dolayısıyla, 19. yüzyıl, imparatorluk sınırları içindeki pek çok kenti değişip dönüştürürken Mersin’de yepyeni bir kentin oluşumunu sağlamıştır. Bu durum Mersin’i, geleneksel Osmanlı kent yapısından farklılaşan, kendine özgü bir kentsel dokuya sahip kılmıştır.

Çalışmanın Sorusu

Bu doğrultuda çalışmanın temel sorunu, 19. yüzyılda kentin, sözü edilen kendine özgü dokuya sahip olmasını ve kent tarihi açısından oldukça kısa sayılabilecek, elli-altmış yıl gibi bir sürede, Doğu Akdeniz’in önemli bir limanı ve ticaret kentine dönüşmesini sağlayan öğelerin, kendine özgü karakterinin ortaya konmasıdır.

Çalışmanın Varsayımı

Bu süreçte, kente kimliğini veren temel öğenin, aynı zamanda kentsel dokunun da gelişim mayası olarak işlev gören iskeleler ve bu alanda gelişen ticaret olduğu ise çalışmanın temel varsayımıdır.

Gerek problemin tarifinde, gerekse kente kendine özgülük ve kimlik kazandıran söz konusu dönemin öğelerine ilişkin temel varsayımın belirlenmesinde, kentin gelişmeye başladığı dönemin yanı sıra içinde bulunduğu fiziksel ve ilişkisel bağlam belirleyici olmuştur. Söz konusu bağlam, Akdeniz kıyısında sıralanan ve 19. yüzyılda oldukça benzer

gelişim ve değişim süreçleri yaşamış olan Ortadoğu liman kentlerinin oluşturduğu bağlamdır.

İçinde Yer aldığı Bağlam ve Mersin'in Kendine Özgüğü

Mersin, 19. yüzyıl başında, imparatorluğun değişen şartları ve yenedünya ekonomisinin ürettiği koşullar doğrultusunda kentlerin yeni işlevler kazandığı ve kademelenmesinde çeşitli değişikliklerin yaşandığı bir süreçte doğmuştur. Söz konusu süreç, özellikle Ortadoğu'da, Akdeniz kıyısında yer alan liman kentleri üzerinde etkili olmuş, İskenderiye, Hayfa, Beyrut, Sayda, Hama gibi kentlerin gelişimini hızlandırırken, Mersin'i ise neredeyse yoktan var etmiştir. Dolayısıyla Mersin, gerek coğrafi ve gerekse sahip oldukları kentsel işlevler açısından doğrudan doğruya söz konusu Doğu Akdeniz liman kentleri ağının bir parçası olarak gelişmiştir.

Akdeniz kıyısında sıralanan bu Ortadoğu liman kentlerinin, fiziksel ve sosyal yapıları açısından önemli benzerlikler taşıyan ve özellikle demografik ve morfolojik yapılarıyla klasik Osmanlı kentinden farklılaştıkları görülmektedir. 19. yüzyılda, liman kentini iç bölgelerdeki diğer kentlerden ayıran ilk fark, eski şehir ile limanın buluşması ve bu kentsel dokuya modern unsurların eklenmesidir. Bu unsurlar, kente kozmopolitizmi, yoğun liman etkinliğini, sanayi yatırımlarını ve demiryolu gibi yeni ulaşım olanaklarını getirmiş ve liman kentini farklılaştırmıştır².

² Arnon Soffer; Shimon Stern, "The Port City: A Sub-group of the Middle-Eastern City Model", *Ekistics* 316, 317, 1986, ss.102-110, s.103, 104.

Nüfusun kozmopolit yapısı, yoğun liman faaliyeti ve uluslar arası ticaret, limanla ilişki doğrultusunda gerçekleşen kentsel gelişim vb. pek çok yönden benzeşen bu kentleri, klasik Osmanlı kentinden farklılaştıran bir başka yön daha bulunmaktadır. Mersin'in de bir parçası olduğu söz konusu bağlamda yer alan Doğu Akdeniz liman kentlerinin, imparatorluğun içsel koşullarından çok uluslar arası gelişmelerle olan etkileşimleridir. Bu durum, söz konusu kentlerin, kendi iç bölgelerinde ya da yakın çevrelerindeki kentlerden çok birbirlerine benzemelerini sağlamıştır.

Ne var ki Mersin, içinde yer aldığı söz konusu bağlamın parçası olan yukarıda sözü edilen liman kentleri ile benzerlikler gösterse de, bu dönemde ürettiği kentsel yapı ile kendine özgülüğünü ve kimliğini oluşturabilmiştir.

Kent Tarihi Yazımı ve Mersin'e İlişkin Yapılmış Çalışmalar

Kente liman ve ticaret kenti kimliğini kazandıran sürecin, kentin oluşum aşamasından başlayarak 20. yüzyıl başına dek geçen süreç olduğuna dair çalışmanın temel varsayımının sorgulanması için nasıl bir yöntem izlenmelidir? Yöntemin belirlenmesinde, çalışmanın temel sorusu ve temel varsayımı etkili olmuştur. Ancak, kent tarihi yazımının kuramsal çerçevesi ve çalışmanın bu çerçevede nerede yer alabileceği, öte yandan Mersin'e ilişkin daha önce yapılmış çalışmalar da yöntemin belirlenmesinde etkili olmuştur.

Tekeli, kent tarihi yazımı konusunda Türkiye'de yapılmış çalışmalara ilişkin bir gruplandırma yapmıştır. Birinci grupta, Osmanlı düzenini daha iyi tanımak amacıyla, akademik tarihçiler tarafından, tapu tahrir defterleri, evkaf, mühimme, maliye defterleri,

şeriye sicilleri gibi arşiv kaynaklarına dayanarak yapılan çalışmalar yer almaktadır. İkinci grup, yerelin siyasal tarihini esas alan çalışmalar, üçüncü grup ise kent tarihini daha çok bir tarihi yapılar kataloğu olarak ele alan çalışmalardır. Dördüncü grupta daha çok amatör tarihçilerce yazılan, belli bir sorunsal etrafında gelişen, çok yönlü yerel tarihler yer almaktadır. Tekeli'nin beşinci grupta sınıfladığı kent tarihi çalışmaları, kent tarihini bir kurum ya da ekonomik sektörün üzerinden anlatan çalışmalardır. Bir başka grup, kent tarihini kent planlama tarihi olarak ele alan çalışmalardır³.

Tekeli'nin yaptığı bu sınıflandırmanın son grubu ise bu çalışmanın yer almayı hedeflediği gruptur. Söz konusu gruptaki çalışmalar, kentin ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimler ile kentin formundaki, fiziki yapısındaki değişimleri bir bütünlük içinde kavramaya gayret eden çalışmalardır. Tekeli, bu grupta yer alan çalışmaların, daha çok mimarlık ve şehir planlama formasyonundan gelenler tarafından yazıldığını ve yerel tarih yazımından farklılaşmış kent tarihi çalışmaları olduğunu belirtmektedir⁴.

Tekeli'nin çizdiği bu çerçevede, Mersin'e ilişkin olarak bugüne dek yapılan çalışmalara bakıldığında temel olarak üç tür çalışmanın söz konusu olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi, kentin gelişimini, salnameler ve şeriye sicilleri gibi çeşitli arşiv belgelerine dayalı olarak ele alan ve yukarıda sözü edilen birinci grup içinde değerlendirilebilecek nitelikte çalışmalardır⁵. İkincisi, genel olarak amatör tarihçiler

³ Tekeli, a.g.m.,s. 149, 150, 151, 152.

⁴ Tekeli, a.g.m., s. 151.

⁵ İbrahim Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2001; *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, Haz. İbrahim Oğuz, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2006, s.128; Emine Dingiş, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998.

tarafından daha çok kenti tanıtmayı amaçlayan çalışmalardır⁶. Mersin'e ilişkin olarak yapılan çalışmalar arasında, söz konusu sınıflandırma çerçevesinde üçüncü tür çalışma ise kent tarihini tarihi yapıları esas alarak anlatan ve bu yapıları kentsel gelişme söylemi içinde ele alan, Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri tarafından hazırlanmış olan "Mersin Evleri" adlı çalışmadır⁷. Söz konusu sınıflandırma içinde konumlandırmak güç olmakla birlikte, Mersin'e ilişkin de önemli sonuçlar elde edilebilecek, kentin içinde bulunduğu bölgeyi ele alan çeşitli çalışmalar bulunmaktadır⁸.

Çalışmada Yararlanılan Kaynaklar

Bu çalışma, yukarıda da ifade edildiği üzere, Mersin'in ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimler ile kentin formu ve fiziki yapısındaki gelişme ve değişimleri bir bütünlük içinde ele almaya çalışmıştır. Bunun için, konuya ilişkin literatürün dışında, yalnızca Halep Vilayet Salnameleri, Tarsus Şerhiye Sicilleri, Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşiv Belgeleri, Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri gibi arşiv belgelerinden değil, 19. yüzyılda kenti ve bölgeyi ziyaret eden gezginlerin anlatılarından, ulusal ve yabancı arşivlerde bulunan konsolosluk raporları ve ekleri ile Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları'ndan⁹

⁶ Bu çalışmalardan bazıları, Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001; Gündüz Artan, *Mersin Tarihi Kronolojisi*, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin, 2003; Mustafa Necati Çıplak, *İçel Tarihi (Tarihi-Turistik Zenginlikleriyle)*, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara, 1968; Sait Uğur, *İçel Tarihi*, Yeni Mersin Matbaası, Mersin, 1943; Selma Aktan, *İçel İli Yakın Çevre İncelemeleri, Garanti Matbaacılık*, İstanbul, 1982 vd.

⁷ *Mersin Evleri*, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995. Tekeli, söz konusu sınıflandırmasında, kent tarihini daha çok bir tarihi yapılar kataloğu olarak ele alan bu tür çalışmaların genellikle sanat tarihi disiplininin gelen akademisyenlerce hazırlandığını dile getirmektedir.

⁸ Bu çalışmalardan bazıları, Lothar Rother, *Die Städte der Çukurova: Adana-Mersin-Tarsus, Im Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Tübingen*, 1971; Meltem Toksöz, *The Çukurova: From Nomadic Life to Commercial Agriculture, 1800-1909*, Binghamton Üniversitesi, 2001, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2001.

⁹ Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden sağlanmıştır.

yararlanılmıştır¹⁰.

Söz konusu kaynakların yanı sıra, özellikle Mersin'in yakın geçmişinde önemli etkileri olan ailelere mensup kişilerle sözlü tarih görüşmeleri yapılarak, kent tarihine ilişkin kaynaklardan ulaşılamayan bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Öte yandan, Mersin koleksiyonuna sahip koleksiyonerlerin koleksiyonlarından¹¹, kentsel dokunun gelişimine ilişkin önemli bilgiler içeren kent kartpostalları, fotoğraf vb. görsel malzeme ile kentteki ticari yapıya ilişkin bilgi veren tüccar yazışmaları, telgraf vb. belgelerden yararlanılmıştır. Söz konusu belgelerin bir kısmı satın alınmış, diğer kısmı ise yalnızca bu çalışmada kullanılmak üzere çeşitli kurumsal ve kişisel arşivlerden, bu kişi ve kurumların özel izinleri ile kullanılmıştır.

Ayrıca, çalışmada yer alan görsel malzemeler ve haritaların çoğu, anlatımı zenginleştirmek ve daha kolay anlaşılır kılabilmek üzere, söz konusu belgeler üzerinden yazar tarafından üretilmiştir. Dolayısıyla, gerek söz konusu belgelerin bir kısmının yazara ait olması, gerek izinli olarak kullanılanların kullanım hakkının bu çalışmayla kısıtlı olması ve gerekse çalışmada yer alan pek çok görsel malzemenin, söz konusu belgeler üzerinden ilk kez yazar tarafından üretilmiş olması nedeniyle, konuya ilişkin çalışmalarda yararlanılmak istenmesi durumunda mutlaka yazarın izninin alınması gerekmektedir.

¹⁰ Söz konusu kaynaklara ilişkin araştırmalar süresince, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü, Orient Institut, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, National Archives of the United Kingdom ve The British Library kaynaklarından yararlanılmıştır.

¹¹ Ali Murat Merzeci Koleksiyon ve arşivinden yararlanılmıştır.

Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın sorusu ve temel varsayımı doğrultusunda, tüm bu kaynaklardan yararlanılarak, Mersin'in kentsel gelişim sürecini hazırlayan koşullar üst ölçekten alt ölçeğe doğru ilerleyen bir yöntemle ele alınmaya çalışılmıştır. Kentin oluşum sürecini bölgesel ölçekteki gelişmelerden başlayarak ele almaya çalışan bu yaklaşımda mekansal gelişim, toplumsal yapı ilişkileri ve mekan arasındaki karşılıklı etkileşim ve ilişki çerçevesinde ortaya konmaya çalışılmıştır. Böylelikle, toplumsal ilişkileri mekanın bir türevi olarak ele alan mekansal determinizm ile mekanı yalnızca toplumsal yapı ve ilişkilerin gerçekleştiği edilgen bir yüzey olarak değerlendiren, onu sadece bir sonuç olarak göyerek, mekanın toplumsal ilişkiler ve toplumun kuruluşu üzerindeki etkisini göz ardı eden yapısalcı yaklaşım¹² arasında bir denge kurulmaya çalışılmıştır.

Bu doğrultuda, çalışmanın ilk bölümünde, 19. yüzyılda Mersin'in bir liman ve ticaret kenti olarak ortaya çıkışını hazırlayan Osmanlı modernleşmesi ve aynı zamanda çevreleşme süreci ele alınmış ve bu sürecin liman kentlerine etkisi üzerinde durulmuştur. Böylece, kentin ortaya çıkış sürecindeki tarihi arka plan ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda, dönemin koşullarının anlaşılabilmesi amacıyla, doğrudan doğruya Mersin'i etkilemese de, 19. yüzyıl Osmanlısına ilişkin genel değerlendirmelere yer verilmiştir. Mersin, geleneksel Osmanlı kentinden farklılaşan ve dolayısıyla Tanzimat'ın kimi Osmanlı kentlerinde yarattığı değişimlerden doğrudan etkilenmemiş bir kent olsa da, bu bölümde, Tanzimat ve Osmanlı kenti arasındaki ilişki tartışılmaya çalışılmıştır. Zira her ne kadar Mersin söz konusu değişimlerden etkilenmemiş görünse de, gerek idari yapıdaki değişim ve

¹² Oğuz Işık, "Mekanın Politikleşmesi, Politikanın Mekansallaşması", *Toplum ve Bilim*, Birikim Yayıncılık, İstanbul, 1994, Sayı: 64-64 Güz/Kış, s.20, 21, ss.7-38.

gerekse Tanzimat sürecinden bağımsız olarak değerlendirilmesi olanaklı görünmeyen çevreleşme sürecinin yarattığı değişimlerin Mersin'in kentsel gelişim sürecini hazırlayan koşulları oluşturduğu bir gerçektir. Dolayısıyla, 19. yüzyıl Osmanlısında, gerek toprak yönetim sistemi, gerek idari örgütlenme ve gerekse mülkiyet kavramında yaşanan değişimlerin etkileri Mersin için de önemlidir. Bir başka deyişle, kimi Osmanlı kentinde çeşitli dönüşümlere yol açan söz konusu etkiler, Mersin'de bir dönüşüm yaratmamış ancak kentin gelişim koşullarını hazırlamış ve dolayısıyla kentsel gelişiminde somut sonuçlar doğurmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, öncelikle Mersin ve içinde bulunduğu Akdeniz Havzası ile Çukurova ve ardından da, Mersin'le ilişkileri ve etkileşimleri doğrultusunda Tarsus ve Adana ele alınmıştır. Ayrıca, Mersin'le benzerlikler taşıyan Beyrut ve Patras ile farklılaşan bir liman olarak İzmir, liman kentleri arasındaki benzerlik ve farklılıklar doğrultusunda konu edilmiştir. İzmir, Beyrut ve Patras ayrı başlıklar altında anlatılmış, bölüm sonunda Mersin'le benzerlik ve farklılıkları yorumlanmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde, sonuçları doğrudan doğruya Mersin'in içinde bulunduğu bölgedeki tarım ve ticareti etkileyen, imparatorluk dışındaki gelişmeler ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu gelişmelerle birlikte bir liman ve ticaret kenti olarak belirmeye başlayan kente göçler üzerinde durulmuş ve kısaca 19. yüzyılda kentin demografik yapısını oluşturan topluluklara yer verilmiştir. Ayrıca, gelişen ulaşım olanakları ve yeni yönetsel düzenlemeler ile kentin idari yapısındaki değişimler tartışılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, doğrudan kentsel alana bakılarak, önceki

bölümlerde yer verilen gelişmelerle ilişkileri doğrultusunda, kentsel dokunun gelişimi anlatılmaya çalışılmıştır. Kentsel kullanımlar, bu kullanımlar arasındaki ilişki ve yerleşim kararlarının kent için taşıdığı anlamlar sorgulanarak, çalışma ile kente kimliğini verdiği öne sürülen söz konusu bu dönem ve ürettiği doku ortaya konmaya çalışılmıştır.

Çalışmada, her bölümün başlangıcında, o bölümde yer verilecek konu ve anlatım biçimi ve yöntemine ilişkin bilgi verilmeye ve böylece okuyucu hazırlanmaya gayret edilmiştir.

Her çalışma gibi bu çalışmada, belli sınırlar ve kısıtlamalar içermektedir. Dolayısıyla, pek çok eksik taşıması olanaklıdır. Ancak çalışmanın, 19. yüzyılda Mersin’de kentsel dokunun gelişimine ilişkin belki de ilk çalışma olması, bundan sonraki çalışmalar için bir açılım yapabilecektir. Yaklaşık ikiyüz yıl önce kente, Doğu Akdeniz’in önemli bir ticaret ve liman kenti kimliğini veren öğelere yeniden bakılması ve Mersin’in günümüzdeki kimlik sorununun yeniden düşünülmesini sağlayabilmek ise çalışmanın en büyük kazanımı olacaktır.

I.BÖLÜM: 19. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA GENEL BİR BAKIŞ

I.1. 19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu ve Çevreleşme

19. yüzyıl, tüm dünya toplumları için büyük değişimleri beraberinde getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da bu değişimlerden etkilenmiş, hatta imparatorluk için, 19. yüzyıl bu dönüşümlerin en yoğun ve hızlı yaşandığı yüzyıl olmuştur.

19. yüzyıl Osmanlısında yaşanan değişimlerde, dünya ekonomisi ile artan ilişkiler önemli bir belirleyici olarak ortaya çıkmaktadır¹. Bu dönemde, özellikle üretim ve pazarlama biçimlerindeki değişimle ekonomik alanda, ülke sınırlarını aşan ilişkiler önem kazanmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda, 16. yüzyılın sonundan itibaren kendini göstermeye başlayan idari, ekonomik ve toplumsal yaşamdaki dönüşümler, 19. yüzyılın tüm dünyada yarattığı bu değişimle birlikte iyice belirginleşmiş ve geri dönülmez bir sürecin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde, özellikle sanayi uygarlığının ilk aşamasına giren Batı için Osmanlı bir rakip olarak görülmekten çıkmıştır².

Bu süreçte, 1699'da imzalanan Karlofça Antlaşması önemli bir dönüm noktasıdır. 1683 yılındaki ikinci Viyana kuşatmasının ardından imzalanan bu antlaşma ile İmparatorluk ilk kez toprak kaybetmiştir. O güne dek imparatorluğun ayrılmaz parçası olarak görülen toprakların yitirmeye başlanmasıyla birlikte Osmanlı devlet adamı, idari sistemdeki zayıflıkların farkına varmış ve ilk kez Batı'nın askeri ve örgütlenme alanındaki

¹ Reşat Kasaba, *Dünya İmparatorluk ve Toplum*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s.130.

² Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s.42, 43.

üstünlüğünü fark ederek, bu üstünlüğü nasıl sağladığını öğrenmek ve bunu Osmanlı düzenine uygulayarak bir reform yapmak gereğini hissetmiştir³. Osmanlı, bir bakıma Avrupa'nın özellikle askeri alanda artan gücü karşısında kendini korumak için kimi reformlara girişmek zorunda kalmıştır⁴. Ancak, Batı'da yaşanan kültürel ve siyasi alandaki sıçramalar, sanayi ve tarımda yaşanan devrim niteliğindeki yenilikler, iç örgütlenmesi, yönetim sistemi ve ekonomik yapılanması kapalı bir sistem olarak işlemiş olan imparatorluk için ayak uydurulması oldukça güç değişimler olmuştur. İmparatorluk, Batı'daki gelişmeleri yakalayamadığı için bunlarla mücadele şansını yitirdiği gibi, iç örgütlenme ve yönetim sisteminde oluşan sorunlarla da karşı karşıya kalmıştır⁵.

Sanayi devrimi ve ardından gelen yeni ekonomik sistemde, hammadde-pazar ilişkilerini eline geçiren Avrupa ülkeleri merkezde yer alırken, bu sürece ayak uyduramayan, Osmanlı İmparatorluğu'nun da içinde bulunduğu pek çok ülke çeperde kalmıştır. Kapitalist olmayan bir üretim tarzının egemen olduğu İmparatorluk, dünya ekonomisinin hiyerarşisine, bir çevre birimi olarak katılmak durumunda kalmıştır⁶. Çevreleşme ya da çevreselleşme olarak adlandırılan bu süreç, her çevre ülkesinde farklı biçimde gerçekleşmiştir. Osmanlı'nın yaşadığı çevreleşme süreci, ne resmi sömürge ne de biçimsel olarak bağımsız olmakla birlikte emperyalist devletin etki alanında bulunan bir çevre ülke şeklinde gerçekleşmiştir; Osmanlı İmparatorluğu'nda, emperyalistler arası rekabet koşullarında gerçekleşen bir çevreleşme süreci söz konusu olmuştur⁷. Pamuk'a göre, Osmanlı İmparatorluğu'nu, diğer çevre ülkelerinden ayıran iki önemli özelliği vardır.

³ Standford Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, E Yayınları Tarih Dizisi, İstanbul, 1982, c.1, s.307; Roderic Davison, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, Çev.: Osman Akınhay, İstanbul, 2005, Agora Kitaplığı, s.14.

⁴ Davison, a.g.e., s.4, 5.

⁵ Davison, a.g.e.,s.14, 15.

⁶ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.1.

⁷ Pamuk, a.g.e., s.7-10.

Bunlardan biri, imparatorluğun siyasi bağımsızlığını tümüyle yitirmemesi ve diğeri de merkezi bürokrasinin ülke içindeki siyasi dengelerde büyük bir ağırlığının olmasıdır⁸.

Merkez ülkelerden İngiltere, 1820'lere gelindiğinde, Sanayi Devrimi'ni tamamlamış, Napolyon Savaşları sonucunda Fransa'yı yenmiş ve dünya pazarlarında rakipsiz bir duruma gelmiştir⁹. Bu sırada, Fransa ise, Osmanlı'yı Rusya'ya karşı bir güç olarak desteklemiş ve Osmanlı da Rusya'ya karşı Fransa ile yakınlaşma eğilimi göstermiştir. Böylelikle, Akdeniz ve Karadeniz'de ticari üstünlüğü sağlamayı hedefleyen Fransa, aynı zamanda rakibi İngiltere'nin okyanus ötesi bölgelerde yayılması olasılığının da önüne geçmeye çalışmıştır. Bu doğrultuda, Fransa, özellikle Doğu Akdeniz, Mısır ve Ege'de yeni imtiyazlar edinme arayışı içine girmiştir¹⁰.

Gerek Fransa'nın geniş ticari ve hukuki imtiyazlar elde ettiği 1740 Kapitülasyonları ve gerekse İngiltere ile imzalanan 1838 tarihli Balta Limanı Anlaşması ile başlayan süreçte, Osmanlı hammaddelerinin dış ticarete açılması kolaylaştırılmış, ithalat ve ihracatta uygulanan gümrük vergilerinde yabancı tüccarlar lehine çeşitli ayrıcalıklar uygulanmıştır. Her ne kadar hammadde ihracatında büyük bir artış gerçekleştirilmiş olsa da, bu sürecin önemli bir sonucu olarak Osmanlı, bağımsız dış ticaret politikası hakkını yitirmiştir¹¹.

Antlaşmanın önemli sonuçlarından biri de, 19. yüzyıl ortalarına gelindiğinde ithal malların rekabeti karşısında el tezgâhlarının gerilemesi, küçük imalathane sahiplerinin

⁸ Pamuk, a.g.e., s. 87.

⁹ Pamuk, a.g.e.,s.19.

¹⁰ Berkes, a.g.e., s.79, 80.

¹¹ Pamuk, a.g.e., s.18.

ve lonca çalışanlarının bu rekabetle baş etmekte ciddi güçlükler yaşamaya başlamaları olmuştur¹². Bir başka deyişle, zanaatlara dayalı yerli üretim ve imalat faaliyetleri bu dönemde direnmeye devam etse de silinmeye yüz tutmuştur. Tüm bu gelişmeler, iktisadi yapıda, üretim biçim ve ilişkilerinde imparatorluk için yepyeni bir dönem anlamına gelmektedir.

Balta Limanı Antlaşması ile İngiltere, Fransa ve Rusya'nın yayılma çabalarına karşı durabilmiş ve Yakındoğu politikasının merkezinde Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünü koruma çabasının olduğunu göstermiştir. Bunun yolu olarak, İmparatorluğun modernleştirilmesi, merkezi ve laik bir hale getirilmesini görmüş ve reformların destekçisi haline gelmiştir¹³.

Sonunda, ister siyasi ister yalnızca ticari amaçlarla olsun, İngiltere ve Fransa gibi merkez ülkelerinin, Osmanlı İmparatorluğu'na ilişkin geliştirdiği politikalar aslında imparatorluk sınırlarının bütünlüğünü koruma ve içeride köklü yenilikler yapma zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Yani, imparatorluk dışında yaşanan tüm bu gelişmeler, imparatorluk içinde ihtiyaç duyulan reformların hem nedeni hem de gerçekleştirilmesini destekleyen bir etki olarak belirlemiştir.

Merkez ülkelerin kontrolündeki yeni kapitalist ekonomik sistemin bir yandan dayattığı, çıkarları gereği öte yandan da desteklediği yenileşme girişimlerinin içsel koşullarına bakıldığında ise en belirgin faktörün askeri alandaki yenilgiler ve bu yenilgilerin yarattığı mali güçlükler olduğu görülmektedir. Çünkü değişen ve hızla gelişen

¹² Pamuk, a.g.e., s.20.

¹³ Kasaba, a.g.e., s.53.

Avrupa'ya karşı koymanın, kendini en şiddetli biçimde hissettirdiği alan askeri güçtür. Bu da ekonomik ilerlemeye dayanmaktadır. Ancak, askeri alanda yenileşme ihtiyacı ekonomik alandakinden, ekonomik alandaki ise eğitim ve hukuk alanındaki yenileşme gereksiniminden bağımsız değildir¹⁴.

Davison'a göre, 16. yüzyıla dek, İmparatorluğu bir arada tutan çimento, önceki iki yüzyıl boyunca kurulmuş olan yönetim sistemidir. Ancak yönetim kurumu tamamen bozulmuş, devşirme sisteminin işlemez hale gelmesiyle yönetim kademeleri belli ailelerin çıkarları doğrultusunda şekillenmeye başlamıştır¹⁵.

Yönetim kurumunda yaşanan bu yozlaşmanın yanı sıra sistemin aksamasındaki en önemli nedenlerden bir diğeri de toprak yönetim sistemindeki değişimdir. Tımar sistemi, yalnızca sipahi sağlayarak askeri kuvvet açısından değil, sistemin dayanağını oluşturan köylüler açısından da büyük önem taşımaktadır. İltizam sistemine geçilmesiyle birlikte, bundan yararlanmaya başlayan mültezimler kar sağlamak için, kullanım hakkını satın aldığı bölgede çalışan köylüleri zorlamaya başlamışlardır¹⁶. Bu durumun en önemli sonucu, taşrada, yönetici tabakasının yetkilerini paylaşma arzusunda olan derebeylerin ortaya çıkmasıdır¹⁷. Bir başka deyişle, birçok yerde ayanlardan oluşan ve imparatorluğun önceleri önüne geçmeyi başarabildiği bir toprak aristokrasisinin oluşmasının yolu açılmıştır. Üstelik ayanlar yerel siyasal otoritede de önemli ölçüde hak iddia etmeye başlamış, hatta bazıları hükümete kafa tutacak ölçüde güçlenmiştir. Bu yükseliş,

¹⁴ Davison, a.g.e., s.5.

¹⁵ Davison, a.g.e., s.11-17.

¹⁶ Davison, a.g.e.,s.18.

¹⁷ Berkes, a.g.e., s.79.

imparatorluğun bütünlüğü açısından ciddi bir tehlike olarak belirlemiştir¹⁸.

Klasik dönemden beri Osmanlı tarımının temelini oluşturan köylü de, 19. yüzyıla gelindiğinde, yine dışsal etkilerin bir uzantısı ve imparatorluk içindeki yansıması olarak önemli değişimler geçirmiştir. İmparatorluğun denetim mekanizmalarının gevşemesiyle, köylüler, pazar koşullarına uyum sağlama becerisi kazanmış, toprakta daha fazla mülkiyet hakkı iddia etmeye başlamıştır¹⁹.

Toprak rejiminde yaşanan değişimlerle birlikte, Anadolu'da, ortaya çıkan yeni yerel toprak sahiplerinin yanı sıra, daha çok ticaret, tefecilik ve iltizam ile uğraşan gayrimüslim ailelerin öne çıktığı yerel otorite güçlenmiştir²⁰. Zamanla, ticaretten çok iltizam, tefecilik ve spekülasyonla ilgilenen bu kimseler, Fransa ve İngiltere gibi merkez ülkelere tanınan kapitülasyonlar ve/veya imzalanan serbest ticaret antlaşmaları ile iyice güçlenirken, öte yandan da bu ülkelerin himayesine girmiştir²¹.

Aynı zamanda, imparatorluk sisteminin boşluklarını doldurmaya başlayan sermaye ağı, yine dünyadaki yeni ekonomik sistemin gerekleri doğrultusunda, değişen koşullara uymaya başlamıştır. Önceki sisteme göre suiistimale daha yatkın olan bu ağın denetimi, hemen hemen hepsi gayrimüslim ailelere ait olan az sayıdaki bankacılık şirketinin eline geçmiştir²².

İmparatorluğun bu dönemde yaşadığı değişimler yalnızca iktisadi, idari ve

¹⁸ Davison, a.g.e.,s.18.

¹⁹ Kasaba, a.g.e., s.13,14.

²⁰ Kasaba, a.g.e., s.13, 14.

²¹ Kasaba, a.g.e., s.139.

²² Kasaba, a.g.e., s.13,14.

toprak yönetimi alanıyla sınırlı kalmamıştır. İktisadi yapıdaki dönüşümler nasıl dünyada olup biten gelişmelerin bir uzantısı olarak kaçınılmaz biçimde imparatorluk sınırlarına girdiyse, bu dönemde dünyanın toplumsal alanda yaşadığı gelişmeler de aynı şekilde etkilerini göstermiştir.

15. yüzyılda bir Balkan İmparatorluğu olan Osmanlı Devleti'nde Hıristiyan halklar tebaanın önemli bir kesimini meydana getirmektedir. İmparatorluk sınırları içerisinde herkes, ailesinin ve ailesinin ait olduğu dini cemaat ve etnik grubun üyesidir. Dışa kapalı biçimde yaşayan bu farklı milletlerden insanlar 18. ve 19. yüzyılın dünyasına uyum sağlama yeteneğinden çok uzaktır²³.

İmparatorluk içinde ve dışında yaşanan tüm bu gelişmeler sonucu, 16. yüzyılın sonlarından itibaren başlayan ve 19. yüzyıla gelindiğinde iyice derinleşmiş olan mali bunalım, merkezi denetimin zayıflamasının yanı sıra taşranın giderek güçlenmesi, askeri teknolojideki gelişmelerin izlenememesi ve ardı ardına gelen yenilgiler, mültezimlerin baskısı ile köylünün topraktan kopması ve çıkan isyanlar, rüşvet, tefecilik vb. yozlaşmaların yarattığı toplumsal huzursuzluk, gayrimüslim cemaatlerde görülen başkaldırı ve ulusçu hareketler köklü ve kalıcı bir yeniden yapılanmayı kaçınılmaz kılmıştır. Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki bu genel fotoğrafı, Tanzimat sürecinin başlamasının koşullarını ortaya koymaktadır (Şekil I.1).

²³ İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüz Yılı*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.59, 60.



Şekil I.1: 1798 yılından 1923 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu. (Kaynak: <http://www.worldstatesmen.org>, Nisan 2007)

I.2. Tanzimat ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Yarattığı Etkiler

İmparatorlukta, yukarıda anlatılmaya çalışılan askeri, ekonomik ve dolayısıyla toplumsal alanda yaşanan bozulmalara bir tepki olarak merkezi otoritenin güçlendirilmesi temelindeki yenilik çabaları, Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile başlayan Tanzimat sürecini

getirmişti. 1839 yılındaki Gülhane Hatt-ı Hümayunu ve 1856 yılında okunan Islahat Fermanı ile reform girişimleri, ordu ve maliye alanından bürokrasiye, eğitim ve hukuk alanına doğru genişledi. Tüm bu girişimlerle, merkezi devlet, bir yandan maliyeyi güçlendirirken öte yandan da taşradaki unsurların iktisadi temellerini zayıflatmayı hedefliyordu²⁴.

Bu süreç, Hatt-ı Hümayun'un okunduğu 1839 yılından itibaren, pek çok alanda getirdiği yeniliklerle, İmparatorluk topraklarındaki düzensizlik ve karmaşayı önleyerek, merkezi yönetimin gücünü artırmayı hedefliyordu. Yukarıdan aşağıya doğru gelişen bu yenileşme çabaları ve öngördüğü yeni düzenlemeler pek çok tartışma ve sosyal tepkiyi beraberinde getiriyor, bu da reformların tam olarak ve her yerde aynı biçimde uygulanmasını engelliyordu. Üstelik merkezi yönetimin reformlara bürokratik yaklaşımı, yönetenlerle yönetilenler arasında bir uçurum yaratıyor, 18. yüzyıldan başlayarak devlet, halkın gözünde meşruiyetini sağlayan unsurları yavaş yavaş terk ediyordu. Yaşanan bu değişim sonucunda, devletin görünüşte artmış olan gücü özde sürmekte olan zayıflıkla çakışıyordu²⁵. Bu durum, Tanzimat ve devamındaki sürecin getirdiği “geleneksel ve modern”in birlikte varolduğu ikili yapının da temelini oluşturuyordu.

I.2.1. Tanzimat'ın Getirdiği Düzenlemeler

Tanzimat'la birlikte, askeri, yasal ve yönetsel alanda girişilen reform denemelerinin özünde, Batılı fikir ve kurumların benimsenmesi ya da uyarlanmasıyla

²⁴ Pamuk, a.g.e., s.13, 14, 15.

²⁵ Kasaba, a.g.e., s.148-153.

imparatorluğun yeniden canlandırılması yer alıyordu²⁶. Tüm bu reform çabalarının oturduğu eksen ise merkezi otoritenin güçlendirilmesi ve imparatorluk topraklarındaki gelişmelerin kontrol altına alınmasıydı. Bu doğrultuda öncelikle, çevreleşme süreciyle birlikte, merkezin denetiminin zayıfladığı yerelin kontrol altına alınması gerekiyordu. Bu da yönetim sisteminin hukuksal bir zemine oturtulması ve idari örgütlenmenin yeniden ele alınmasına yönelik çeşitli düzenlemeleri beraberinde getiriyordu.

I.2.1.1.Yasal Alandaki Düzenlemeler

Yasal alandaki reformların belki de en önemlisi, devletin hukuksal bir zeminde hareket etmesini hedefleyen ve hükümdarın mutlak haklarını kısıtlayan reform girişimleriydi. Bu alandaki düzenlemelerle, İmparatorlukta klasik despotizmin son bulması ve bundan sonra modern otokratik bir yönetimin esas alınması hedefleniyordu²⁷. Bunun için, sorunların çözümüne yönelik çeşitli meclisler oluşturuldu. Yaşanan sorunlara ilişkin öneri geliştirip karar üreten bu meclisler, kanun ve tüzükler hazırlayarak bir anlamda yasama görevi yürütüyordu. Ceza Kanunu, Arazi Kanunu, Eyalet Meclisleri Yönetmeliği, Askere Alma Yönetmeliği gibi toplumsal yaşama yeni düzenlemeler getiren çok sayıda yasa ve tüzük, oluşturulan bu meclislerce hazırlandı²⁸.

I.2.1.2.Yönetimsel Alandaki Düzenlemeler

Yasal düzenlemelerin yanı sıra ve bir uzantısı olarak yönetim sistemine ilişkin

²⁶ Davison, a.g.e., s.6.

²⁷ İlber Ortaylı, "Tanzimat", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.6, ss.1545-1554, s. 1545.

²⁸ Musa Çadırcı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.1, ss. 209-230, s.212.

de bazı yeniliklere gidildi. Yönetim alanında getirilen yeni düzenlemelerden biri idari örgütlenme sistemine ilişkindi.

16. yüzyıldan itibaren imparatorluğun parçalarını oluşturan ve Tanzimat öncesinde “eyalet” olarak adlandırılan vilayetler valiler tarafından yönetiliyordu²⁹. Ancak, imparatorluğun pek çok bölgesinde ayan ve derebeyleri merkezi devletten bağımsız olarak davranıyor, geniş toprakların denetimini ellerinde tutuyor ve merkezi devlet adına toplanan vergi gelirlerinin büyük bir kısmına el koyuyordu³⁰.

Bu doğrultuda, iltizam sistemi kaldırılarak, hem yerel güçlerin etkinliğinin sınırlanması hem de vergilerin daha düzenli şekilde toplanması amacıyla vergi toplama yetkilerinin ayanlardan alınması ve devletin kendi memurları tarafından toplanması ilkesi benimsendi³¹. Ayanların denetimi ellerinde tuttuğu geniş toprakların bir bölümüne el konarak, bunlar köylü üreticilere dağıtıldı³². Vergi gelirlerinin toplanması işinin merkezden atanan görevlilere (muhasıllara) verilmesi, yöneticilerin hazine gelirlerini kendi çıkarları doğrultusunda harcamalarını önlemenin yanısıra kimi zaman ayaklanmalara neden olan vergi toplama ve dağıtma işinin de çözüme kavuşturulmasını amaçlıyordu³³.

Yeni sistem uyarınca vergiye esas olacak emlak ve nüfusun sayılması gerekiyordu. Bu doğrultuda her sancak ve kaza merkezinde vergilerin saptanıp dağıtımı için “muhasıllık meclisleri” oluşturuldu. Muhasıllık kurumunun oluşturulmasıyla,

²⁹ Davison, a.g.e., s. 18.

³⁰ Pamuk, a.g.e., s. 13, 14, 15.

³¹ Pamuk, a.g.e., s. 14, 15; Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Türk Tarih Kurumu*, Ankara, 1997, s. 208.

³² Pamuk, a.g.e., s. 13, 14, 15.

³³ Çadırcı, a.g.e., s. 210.

imparatorluğun kuruluşundan itibaren hem mali hem de idari-askeri görevler yüklenmiş olan vali, sancakbeyi ve mütesellimlerin mali yükümlülükleri kalmamış oluyordu³⁴. Yönetmel alandaki reformlardan biri, valilerin yetkilerinin azaltılması ve idarenin her aşamasında halkın katıldığı idare ve taşra meclislerinin oluşturulması yönünde gerçekleştiriliyordu³⁵.

Ancak, vergilerin toplanmasında muhassıllık kurumundan beklenen sonuç elde edilememişti. Ayrıca, vergilerin toplanması, angaryanın kaldırılması, valilerin yetkilerinin sınırlanması gibi alanlarda getirilen düzenlemeler, bu alanlardaki boşluk, belirsizlik ve dağınıklıklardan fayda sağlayan toplumsal kesimlerin tepkisine yol açmıştı. Örneğin, aşarın toplanmasında eski mültezimlerin ve ayanın direnişiyle karşılaşmış ve verginin önemli bir kısmı toplanamamıştı. Aynı şekilde, iltizamın kaldırılması sonucu, o zamana dek bundan çıkar sağlamış gruplar tepki göstermiş, vergi konusunda getirilen eşitlik ilkesi de yine bu konuda imtiyazlı ya da tamamen muaf kesimlerin hoşuna gitmemişti. Birçok yerde ayanlar, yöredeki memurları da etki alanına alarak merkezi otoritenin karşısında yer almıştı.³⁶

Vergilerin zamanında ve eşit olarak toplanması amacıyla yapılan bu düzenlemeyle 1840 yılından itibaren kaldırılan iltizam yöntemine geri dönüldü³⁷. Ayrıca, yine taşradaki yerel unsurların gücünü kontrol altına almak ve vergi gelirlerini artırmak

³⁴ Çadircı, a.g.e., s.208, 209, 210.

³⁵ Halil İnalçık, "Tanzimat'ın Uygulanması ve Sosyal Tepkiler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.6, ss.1536-1544; s. 1536; Musa Çadircı, a.g.e., s.225.

³⁶ İnalçık, a.g.m., s.1539.

³⁷ Musa Çadircı, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi*, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.1, s.213, ss.209-230.

amacıyla, pek çok tımar, sipahilerin denetiminden alınarak iltizam sistemine aktarıldı³⁸. Ancak iltizam sistemine geri dönülse de valilere mali yükümlülükleri geri verilmemiş, eyaletlerin mali işleri bu kez “defterdar” adlı bir görevliye bırakılmıştı³⁹.

Bu düzenlemenin ardından, yönetimde “sancak” ve “kaza” olarak adlandırılan yeni bir örgütlenmeye gidildi. Sancak yönetimi “kaymakam”a, kaza ise “kaza müdürü”ne verildi. Eyalet yöneticisi ise Tanzimat öncesinde olduğu gibi yine “vali”ydi. Osmanlı İmparatorluğu’nun kuruluşundan itibaren, önceleri idari-adli, daha sonra ise yalnız adli bir birim olarak “kaza” hep vardı ancak bu kurum Tanzimat öncesinde eski niteliğini tamamen yitirmişti. Kaza, Tanzimat’la birlikte ilk kez bir idari birim olarak taşra yönetiminde yer alıyordu. Muhtarlık örgütünün kurulup muhtarların seçimle işbaşına gelmelerinden sonra, kaza yöneticileri de halkın oyuyla göreve gelmiş oluyordu⁴⁰.

Bu düzenlemeler sonucu ülke, eyalet, sancak ve kaza olarak üç ana birime bölünmüş oluyordu. Sancak, Tanzimat öncesinde olduğu gibi asıl birim olmakla birlikte, eyaletin bir alt birimi olmuş ve en küçük idari birim olma niteliğini de yitirmişti⁴¹.

1849 yılında ise, vali, defterdar, kaymakam ve kaza müdürlerinin görevlerinin yeniden belirlenmesini öngören bir yönetmelik hazırlandı. 1864’te yayınlanan “Vilayet Nizamnamesi”ne kadar yürürlükte kalan bu yönetmelik uyarınca “eyalet meclisleri” oluşturuluyor ve Tanzimat’ın eşitlik ilkesinin bir yansıması olarak, halk tarafından

³⁸ Pamuk, a.g.e., s.13, 14, 15.

³⁹ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Türk Tarih Kurumu*, Ankara, 1997, s.208, 209, 210.

⁴⁰ Musa Çadırcı, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.1, ss. 209-230, s. 213.

⁴¹ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Türk Tarih Kurumu*, Ankara, 1997, s.236.

seçilecek bu meclislerde Müslüman ve Müslüman olmayan cemaatlerden kişilerin bir arada görev yapması öngörülüyordu. Bu meclislerin toplantıları için bir yer ayrılması ve halka bu meclislere başvurma hakkı tanınması⁴² Tanzimat'ın getirdiği önemli değişikliklerdi.

Bu süreçte, merkezi bürokrasi, bir yandan taşradaki grupların gücünü sınırlamaya çalışırken, bir yandan da Avrupa devletleri arasındaki rekabetten yararlanarak kendini var etmeye çalıştı. Ancak, Avrupa devletleri ve sermayedarlar, sürekli olarak merkezi yönetimden ödünler kopararak ekonomik nüfuz alanlarını oluşturmayı ve korumayı başardı⁴³.

Osmanlının geleneksel yapısı ile reformlar arasındaki bu çatışma, aslında taşraya hakim egemen güçlerle, merkezi otorite arasındaki mücadelede somutlanmış, yaşanan kargaşa, taşranın gelenekselci refleksi ile merkezi modernleşme girişimlerinin arasında daha uzun yıllar sürecek gerilimin de habercisi olmuştur. Söz konusu gerilim ve çatışma, yalnızca, iktisadi ve sosyal alanla sınırlı kalmamış, özellikle değişen ekonomik yapının yarattığı dönüşümler kentsel mekanın biçimlenişinde de etkili olmuştur.

I.3. Tanzimat ve Osmanlı Kenti

Osmanlı'da kentsel mekanın biçimlenme süreci, kentsel yapılar, yollar, anıtlar ve kentsel dokuyu oluşturan her türlü öğenin biraraya geliş biçimi, İmparatorluğun geçirdiği dönemlerin kendine özgü koşulları içinde değerlendirilebilir. Ancak, bir yandan kentsel mekanın, pek çok öğenin biraradalığından oluşan karmaşık yapısı, öte yandan

⁴² Çadircı, a.g.e., s.220.

⁴³ Pamuk, a.g.e, s.13, 14, 15.

İmparatorluğun uzun ömrü gözönünde bulundurulduğunda, böyle bir değerlendirmenin nedeni güç olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle, Osmanlı kentini tanımlamaya/anlamaya yönelik çalışmaların çoğunda olduğu gibi burada da, çalışmanın sınırları içerisinde, özellikle Osmanlı liman kentinin mekansal yapısının 19. yüzyıldaki çevreleşme ve modernleşme sürecinde geçirdiği dönüşüm ortaya konmaya çalışılacaktır. Ayrıca, Balkan, Anadolu ve kıyı kentlerinin de söz konusu değişimi farklı biçimde yaşadığı ya da bu dönüşümden değişik biçimlerde etkilendiği gerçeğinden yola çıkılarak, kentsel mekanın biçimlenişinde tarihsel dönem olarak 19. yüzyılı esas alan bu bölümde, öncelikle kısaca Tanzimat'ın Osmanlı kentine etkisi ve ardından da kıyı ve liman kentlerinde bu sürecin nasıl gerçekleştiğine bakılacaktır.

I.3.1. Topraktan Kopuş ve Kente Göç

Kentlerde meydana gelen değişim, imparatorluk genelinde yaşananların bir uzantısı ve somut yansıması olarak düşünüldüğünde, bu değişimin nedenleri ve koşullarını, imparatorluğun temel bileşenleri, kurumları ve bunlar arasındaki ilişkide yaşanan değişimde aramak gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Söz konusu değişim genel hatlarıyla yukarıda ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda, burada, kenti ve kentsel mekanı etkileyen değişikliklerin temel nedenlerinden biri olan toprak yönetim sistemindeki değişimlere ve sonuçlarına bakılmaya çalışılacaktır⁴⁴.

⁴⁴ İlhan Tekeli, *Türkiye'de Kentleşme Yazıları*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1982, s.11. Tekeli, kitapta yer alan, "Anadolu'daki Kentsel Yaşantı'nın Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar" başlıklı makalesinde, kentsel yapının örgütlenmesindeki dönüşümleri, Osmanlı'nın geçirdiği dönemlere paralel olarak ele almış ve sınıflandırmıştır. Buna göre Tekeli, yerleşme sisteminde beş farklı dönem tarif etmektedir. Bunlardan birincisi, 16. yüzyıldaki Klasik Osmanlı dönemi; ikincisi 17. ve 18. yüzyılda merkezi denetimin zayıflayıp ayanların denetiminin arttığı dönem; üçüncüsü, sistemin 19. yüzyılda Batı emperyalizmine açılmasıyla yarı sömürge haline geldiği dönem; dördüncüsü, Ulusal Kurtuluş Savaşı sonrasında İkinci Dünya Savaşı'na kadar süren, iç pazar bütünleşmesinin sağlandığı dönem ve beşincisi de, İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı

Başında padişah bulunan Osmanlı yönetim sisteminin önemli bileşenlerinden biri sivil ve askeri memurlardan oluşan yönetim kurumuyken diğeri tımarıdır. Tımar olarak adlandırılan toprak yönetim sisteminde, toprağın mülkiyeti ve tasarrufunu devretme hakkı devletindir. Fethedilen topraklar, kadastro işlemleri yapıldıktan sonra devlet adına kaydedilmekteydi. Daha sonra bunlar farklı büyüklükte tımarlar olarak sipahilere tahsis ediliyordu. Bunun karşılığında sipahiler, ihtiyaç halinde şart koşulan sayıda askeri sağlamak durumundaydı. Bunlar ayrıca, kendi tımar bölgelerindeki köylülerin ödemekle yükümlü olduğu öşürü toplamakla da görevliydi. Böylelikle asker temininin yanı sıra, merkezi hükümetin çıkarlarına aykırı düşecek sürekli bir toprak aristokrasisinin gelişmesini önleyecek bir denetim mekanizması kurulmuş ve aşırı büyüklükte özel mülklerin ortaya çıkması da önlenmiş oluyordu⁴⁵.

Toprak yönetimine ilişkin geliştirilen bu sistem, 19. yüzyıla gelindiğinde değişmişti. Tımar, hukuksal olarak devletin mülkiyetinde olmasına rağmen zamanla özel mülk olarak görülmeye başlamıştı. Çünkü tımar sahipleri iltizam sisteminin kazançlarını keşfetmişti. Buna göre, belirli bir bölgedeki vergi toplama imtiyazı, en yüksek teklifi verene satılır duruma gelmişti. Bu hakkı satın alan mültezim de öncelikle ödediği parayı çıkarmak, sonra da vergi olarak devlete ödenmesi gereken miktarın üzerine çıkararak bir kar sağlamak amacıyla köylüleri zorlamaya başlamıştı⁴⁶.

Tımar sistemindeki bu çözümlerle birlikte, güçlenen gruplar, iltizam sistemi çerçevesinde merkez adına toplanan vergilerin büyük bölümüne ortak olmuş, ekonomik

kentleşme dönemidir. Bu çalışma kapsamında ele alınan dönem, söz konusu dönemleme uyarınca imparatorluğun Batı emperyalizmine açıldığı üçüncü dönemdir.

⁴⁵ Davison, a.g.e., s.10, 11.

⁴⁶ Davison, a.g.e., s.18.

anlamdaki bu güçlerini kentlerin yönetiminde de yer alarak pekiştirmişlerdi⁴⁷. Maddi olarak güç kazanan yerel yöneticilerin siyasi olarak da güçlenmeleri ile görülen derebeyleşme eğilimleri, eşkıyalık, hırsızlık gibi iç güvenliği sarsan olaylar⁴⁸, vergi gelirlerinin bir bölümüne el koyan valiler, angaryalar ve toplanan haraçlar köylüyü topraktan koparmaya başlamıştı.

Tanzimat öncesinde başlayan bu kopuş, artan baskılarla köylünün kente yönelimini hızlandırmıştı. Üstelik yalnızca köylü değil, kentlerde artan ticari faaliyetler sonucu, tımar sahipleri de İstanbul ve diğer büyük kentlere göç etmeye başlamıştı. 17. yüzyıl başı ile 19. yüzyıl başı arasında Anadolu'da nüfus artış hızı yüzde 15'i geçmişti⁴⁹. Osmanlı, bu gelişmenin önüne geçebilmek ve merkezi denetimi yeniden kurabilmek için konar-göçer halkı yerleşik hale getirmek üzere sistemli bir iskan politikası izlemişti⁵⁰. Tüm bu gelişmeler kentlerin nüfusunda önemli bir artışa yol açmış ve kentsel yapıyı doğrudan etkilemişti⁵¹.

Nüfus ve göç hareketinin yanı sıra kentler ve kentsel örgütlenmenin değişimine yol açan etmenlerden biri de, üretim arz ve talebinde yaşanan değişimle birlikte lonca sisteminin çözülüşüydü. Eskiden beri, ayaklanmalar, talan, yağma olayları ve kırsal kesimden kente göç gibi dış baskılara karşı bütünlüğü ve güvenliğini korumak amacıyla Anadolu kenti, merkezi yönetime ve eyalet yöneticilerinin baskılarına karşı örgütlenmişti.

⁴⁷ Çadırcı, a.g.e., s.4, Pamuk, a.g.e., s.13, Davison, a.g.e., s.18.

⁴⁸ Çadırcı, a.g.e., s.4.

⁴⁹ Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 1978, s.15-17.

⁵⁰ İlhan Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss. 878-890, s.881, Aktüre, a.g.e., s.15-17.

⁵¹ Tekeli, a.g.m., s.881. Tekeli, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm" başlıklı makalede, 19. yüzyılda liman kentleri aracılığıyla tarımın dış ticarete açılmasının, ovalardaki toprakların ekimini gerekli kıldığını, iskan politikası kapsamında göçerlerin, Konya, Adana gibi kıyı ovalarına yerleştirildiğini ifade etmektedir.

Bu örgütlenme, kentin ekonomik güçlerini oluşturan esnaf loncalarının başındakiler tarafından gerçekleştiriliyordu. Oysa 19. yüzyılın yeni ekonomik koşullarıyla birlikte yerli endüstri büyük bir gerileme süreci içine girmiş, özellikle dış ülkelerle ilişki içinde olan kentlerde⁵², hammaddenin yüksek fiyatla alıcı bulması ve yurtdışından ucuz mamul malların girişi ile esnaf ve zanaatkar gücünü yitirmişti⁵³. Bu da geleneksel lonca düzeninin ve küçük endüstrinin çöküşüne neden olmuştu⁵⁴. Yerel üretimin çöküşünün yanı sıra, imzalanan ticaret anlaşmalarının da etkisiyle, Avrupa'dan gelen işlenmiş mallar, Avrupa ile güçlü ilişkileri olan İstanbul, İzmir gibi kentler başta olmak üzere taşra kentlerindeki pazarlara kadar girmişti⁵⁵. 17. yüzyılın başından 19. yüzyılın sonuna kadarki iki yüzyıllık bu süreç, kentlerin arazi kullanım biçimlerinde ve kent merkezlerinde büyük bir değişim yaratmıştı⁵⁶.

Bu gelişmeler merkezin, yerelin denetim altına alınması ve kontrolü için yönetsel alanda düzenlemeler yapmasına neden oldu. Yönetsel alandaki bu düzenlemeleri gerçekleştirmek için çeşitli yasa ve yönetmelikler hazırlandı.

I.3.2. Yasal ve Yönetsel Yapıdaki Değişim

Osmanlı'da, Tanzimat öncesi kentinde gözlenen düzensizlik, ilgisizlikten değil

⁵² Sevgi Aktüre, "Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss.891-904, s.891. Aktüre, 19. yüzyılda kentlerdeki üretimin hammaddesi olan ürünlerin iç pazar yerine dış pazara yönelmesiyle, bölgelerarası ticarete önemli değişimler yaşandığını, tarımsal ürünlerin dış pazarlara deniz yoluyla gönderilmesi nedeniyle bu dönemde İzmir, Samsun gibi liman kentlerinin giderek önem kazandığını ifade etmektedir.

⁵³ Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 1978, s.43-55.

⁵⁴ Aktüre, a.g.e., s.43-55.

⁵⁵ Sevgi Aktüre, "Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss. 891-904, s. 892.

⁵⁶ Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 1978, s.15-17.

bir iradenin hayata geçirilememesinden kaynaklanıyordu. Tanzimat'la bu otorite boşluğunun doldurulmaya çalışıldığı⁵⁷ ve yukarıda açıklanmaya çalışılan merkezileşme gereksinimi doğrultusunda, kentlerin örgütlenme biçimine ve idaresine yönelik bazı düzenlemeler yapıldığı ve nizamnameler çıkarıldığı görülmektedir.

Bu nizamnamelerden, kent planlama ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilki 1848'de hazırlandı. 1848 ile 1882 yılları arasında, 1848 Ebniye Nizamnamesi, 1858 Sokaklara Dair Nizamname, 1863 Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, 1875 İstanbul ve Belde-i Selase'de Yapılacak Ebniyenin Sureti-i İnşaiyesine Dair Nizamname, 1877 Dersaadet Belediye Kanunu ve 1882 Ebniye Kanunu olmak üzere toplam altı nizamname çıkarıldı⁵⁸. 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi yalnızca İstanbul için çıkarılmışken, 1863'teki Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, neredeyse hiç uygulanamamış olsa da tüm imparatorluğu kapsıyordu. Bunlar, daha çok kentin büyümesi nedeniyle Sultan'ın izniyle yapılaşmaya açılacak alanlara ve yangınları önlemek amacıyla yolların genişletilmesine yönelik hükümler içeriyordu⁵⁹.

1864'te yayımlanan Vilayet Nizamnamesi ile ise 1842'den beri yapılan düzenlemeler yeniden ele alınıyor ve 1867'ye gelindiğinde uygulama tamamlanıyordu⁶⁰. Bu nizamname uyarınca imparatorluğun idari birimleri farklılaşmıyor ancak yönetici unvan ve atamalarında çeşitli değişiklikler getiriliyordu. "Eyalet" adı "vilayet" olarak değiştiriliyor, yöneticisi "vali" olarak ismini ve durumunu koruyordu. "Sancak" yerine

⁵⁷ Stefan Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 1-18, s.7.

⁵⁸ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1998, s. 41-83.

⁵⁹ İlhan Tekeli, *Kent Planlaması Konuşmaları*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 1991, s.19; İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed.; Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 19-56, s.24.

⁶⁰ Çadircı, a.g.e., s.251, 252.

“liva” geliyor ve yöneticisi de artık “kaymakam” değil “mutasarrıf” oluyordu. “Kaza” birimi 1842’deki statüsünü koruyor ancak seçimle göreve gelen “kaza müdürü” yerini merkez tarafından atanan “kaymakam”a bırakıyordu⁶¹ (Şekil I.2).



Şekil I.2: Osmanlı İmparatorluğu’nda vilayetler-1872. Kiepert tarafından 1872 yılında hazırlanmış olan haritada, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde Anadolu’yu oluşturan vilayetler Hüdavendigar, Kastamonu, Ankara, Trabzon, Sivas, Konya, İzmir ve Adana olarak sıralanmıştır. Bunun dışında doğuda Diyarbakır ve Erzurum, güneyde ise Halep, Şam, Hicaz ve Bağdat vilayetleri haritada gösterilmektedir (Kaynak: Kişisel arşiv)

1864 Vilayet Nizamnamesi ile en önemli değişiklik “kaza”da yapılıyor, yönetim birimlerinin her birinde oluşturulan meclisler, 1864’ten sonra da varlıklarını ve fonksiyonlarını sürdürüyordu. 1864 Vilayet Nizamnamesi, 1871’de çıkarılan “İdare-i Umumiye Vilayet Nizamnamesi”ne dek yürürlükte kalmıştı. 1871 Nizamnamesi’ndeki en

⁶¹ Çadırcı, a.g.e., s.252.

büyük yenilik, idari bir birim olarak ilk kez “nahiye” örgütlerinin getirilmesi olmuştu⁶². Kent yönetimindeki bu yeniliklerin ilk uygulandığı yer imparatorluğun başkenti İstanbul'du. Ancak 1854'te “İstanbul Şehremaneti Dairesi”nin kurulması, 1853'te “İntizam-ı Şehir Komisyonu” ve 1858'de yürürlüğe giren “Altıncı Belediye Nizamı” uygulamaları İstanbul'un sorunlarını çözmediği gibi, taşra kentlerinde de uygulanamamıştı⁶³.

Örgütlenme sistemindeki tüm bu değişimleri, 19. yüzyılın kapitalist ekonomisine eklenmeye başlayan imparatorluğun ekonomik koşulları ile birlikte kentin sosyal ve mekansal yapısında da çeşitli değişimler meydana getirmişti.

I.3.3. Sosyo-Mekansal Yapıdaki Değişim

Kentlerin mekansal yapısı, bölgesel ölçekteki ilişkilerle karşılıklı bir ilişki çerçevesinde gelişmektedir. Ekonomik ve toplumsal yapıdaki değişimler bölgesel ilişkileri etkilemekte, değişen ilişkiler de kentin yönetiminden, formuna, etki alanından kentsel işlevlere değin pek çok kurguyu şekillendirmektedir⁶⁴. Dolayısıyla, 18. yüzyıldan itibaren imparatorluk topraklarına giren kapitalizm yapısal olarak kentleri değiştirmiştir⁶⁵. Aktüre, Osmanlı İmparatorluğu'nun en parlak dönemini yaşadığı 15. yüzyıldan 19. yüzyılın ortalarına kadarki uzun dönemde, toplumun farklılaşan yapısına karşın, kentlerin mekansal yapısının durağanlığını koruduğunu, ancak 19. yüzyılın sonlarında değişim sürecine

⁶² Çadırcı, a.g.e., s.252.

⁶³ Sevgi Aktüre, “Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss. 891-904, s.894.

⁶⁴ Sevgi Aktüre, “17. Yüzyıl Başından 19. Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehrsel Yapının Değişme Süreci”, *METU Journal of The Faculty of Architecture*, Volume 1, Number 1, Ankara, 1975, ss. 101-128, s.101.

⁶⁵ Fatma Acun, “Portrait of the Otoman Cities”, *Muslim World*, 2002, Vol. 92, Issue 3/4, ss.255-286, s.15.

girdiğini ifade etmektedir⁶⁶.

16. yüzyıl öncesi Osmanlı kenti, genel hatlarıyla yönetim işlevlerinin yer aldığı iç kale ve zanaat faaliyetlerinin sürdürüldüğü, kentin ileri gelenlerinin oturduğu kalenin dış kısmından oluşuyordu. Kalenin dışında “kale altı” olarak adlandırılan kısımda ise daha çok yerleşik olmayan ticari faaliyetler sürdürülüyordu. Kent dışındaki bu kesimde, yolcuların konaklaması için kervansaraylar, kentten kopuk olan ve tarımla uğraşanların yaşadığı alanlar ile tekke ve zaviyeler yer alıyordu.

Kentlerin nüfusundaki artış ve “gezgin tüccar”ın yerini “yerleşik tüccar”a bırakması, 16. yüzyıl kentinin yapısında bir değişim meydana getirdi. Örneğin kale altındaki yerleşik olmayan ticaret faaliyetleri sona eriyor ve “bedestenler” içinde yer almaya başlıyordu. Ardından bedestenlerin çevresinde, belli uzmanlık alanlarında faaliyet gösteren tüccarların yer aldığı sokaklar gelişti. Bu kentin kale dışına taşması anlamına geliyordu. Oluşan yeni mahalleler, sınıfsal farklılıklara göre değil, dini ve etnik gruplara göre farklılık gösteriyordu. 17. ve 18. yüzyıllarda kent yapısında önemli bir değişiklik yaşanmamış, askeri sınıfın önemini kaybetmesi ve ayanın yükselmesi sonucu iç kale boşalmıştı. Ayanın konakları daha çok kent merkezinin yakınında yer almaya başlamıştı⁶⁷.

Anadolu kentinde yeni mahalleler kurulmasıyla hızla genişleyen yerleşim alanı 17. yüzyıl başlarında ulaştığı sınırları 19. yüzyıl sonlarına kadar korumuştur⁶⁸. 19. yüzyılın

⁶⁶ Sevgi Aktüre, “Osmanlı Devleti’nde Taşra Kentlerindeki Değişimler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss.891-904, s.891.

⁶⁷ İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss. 878-890, s.881; İlhan Tekeli, *Türkiye’de Kentleşme Yazıları*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1982, s.11-46.

⁶⁸ Aktüre, a.g.m., s.896.

ikinci yarısına gelindiğinde ise nüfusun yavaş da olsa artışı ve imparatorluğun kaybettiği topraklarda yaşayan büyük sayıda Müslüman nüfusun göçü kentlerin büyümesine ve çevresinde göçmen mahallerinin oluşmasına yol açmıştı⁶⁹. İmparatorluğun içine girdiği yeni kapitalist iş ilişkileri çerçevesinde, 16. yüzyılda görülen bedesten ve etrafındaki merkez yetersiz kalmış, bu merkezin yanında yeni bir merkez gelişerek ikili bir kent merkezi yapısı oluşmuştu⁷⁰. Arıca, yönetim yapısındaki değişim kentin mekansal yapısına “yönetici merkez” olgusunu getirmişti. Bunun odağını “hükümet konağı” oluşturuyordu. Pek çok Anadolu kentinde bunun yanında, saat kulesi, telgrafhane, Düyun-u Umumiye ve Reji Dairesi gibi kullanımlar da yer almaya başlamıştı⁷¹.

Kentsel yapıdaki bu değişim ve gereksinim duyulan kentsel hizmetlerin artık geleneksel Osmanlı kent yöneticileri ve yönetim kurumları ile karşılanması oldukça güçleşmişti⁷². Osmanlı'nın 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bir parçası olduğu ekonomik ilişkiler ve yeni yönetim biçimi, kent merkezlerinin, kentsel altyapı ve kurumların değişmesini gerekli kılıyordu. Kadılık, ihtisab ağalığı, mimarbaşılık gibi geleneksel Osmanlı idari kurumları yeni kentsel gereksinimler karşısında yetersiz kalıyor, gerekli altyapı, dini vakıflar aracılığıyla karşılanamıyordu. Çünkü bu idari kurumlar yalnızca yapısal açıdan yetersiz değildi, 1840'lardan itibaren yaşanan dönüşümle çoğu çökmüştü. Hem geleneksel sistemin çöküşü, hem de yeni kentsel gereksinimler, bir yandan yeni bir yönetim anlayışı ve biçimini gerektirirken, öte yandan kentsel gelişimi denetleyecek ve

⁶⁹ İlhan Tekeli, “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı yayınları, İstanbul, 1998, ss.1-24, s.2.

⁷⁰ İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss.878-890, s.881.

⁷¹ Aktüre, a.g.m., s.896.

⁷² İlhan Tekeli, “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, , Tarih Vakfı yayınları, İstanbul, 1998, s.1-24, s.2, 3.

yönlendirecek yeni bir sistemi gerekli kılıyordu⁷³. Örneğin, Tanzimat öncesinde kent yönetimi ve güvenliğinden birinci derecede sorumlu olan “kadı”nın mahkeme, belediye ve hükümet konağı işlevlerini gören özel konutu yerine, kurulan ihtisap müdürlükleri yeni bir kurum olarak kentlerdeki yerini alıyordu.

İmparatorluk sınırları içindeki bütün kentlere genellenemese de başta İstanbul olmak üzere, belli başlı ticaret merkezlerinde, 19. yüzyılda özellikle dış etmenler sonucu kentsel mekana eklenen yönetici merkez, göçmen mahallesi, askeri kışla gibi yeni öğeler ile birlikte⁷⁴ yalnızca merkezde değil kentin bütününde de önemli değişiklikler meydana gelmişti. Bunlardan biri kentin makformundaki değişimdi. 19. yüzyılın son çeyreğine kadar, en uzak iki mahallesi arasında yaklaşık yarım saatlik yürüme mesafesi bulunan Anadolu kenti yaya ölçeğinde bir kentti. Oysa 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, ticari faaliyetlerinde canlanma yaşanan kimi Anadolu kentlerinde, özellikle ticarete etkin Rum ve Ermeni azınlıkların kentiçi ulaşımında at arabasını kullanmaya başlamalarıyla, zenginleşen ailelerin, kent çevresinde bahçe içinde gösterişli yeni konutlar yaptırmaları ve buralarda yaşamaya başlamaları olanaklı hale gelmişti. Aynı zamanda, çıkarılan nizamnameler ile kentlerin çevresinde kullanıma açılan yeni konut alanları ve yangınları önlemek üzere açılan yolların tekerlekli araçlar tarafından kullanılabilmesi de söz konusu kentlerin büyümesine yol açmıştı. Üstelik bu altyapı, yeni konut alanlarına su, kanalizasyon gibi kentsel hizmetlerin götürülmesini de kolaylaştırmıştı⁷⁵.

Tanzimat’ın devleti ve oradan hareketle toplumu modernleştirmek için

⁷³ İlhan Tekeli, “19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 19-59, s.19.

⁷⁴ Aktüre, a.g.m., s.896.

⁷⁵ Aktüre, a.g.m., s.899, 900; Mübeccel Kıray, “Azgelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Türkiye İş Bankası, Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 1998, ss.99-106, s.99.

öngördüğü şey, Batı'nın tekniği ve kültüründen yararlanmaktı. Bunun kent alanındaki izdüşümü Batılı anlamda bir kenti⁷⁶. Tanzimat'ın mimarlarından olan Mustafa Reşid Paşa'nın, Paris, Viyana, Londra gibi Avrupa başkentlerinde görüp beğendiği standartlar ve planlamada “bilimsel yaklaşım”ın esas alınması gerektiğine olan inancı ile kentsel mekânın yeniden düzenlenmesinde yabancı uzmanların görüşlerine başvurulmaya başlandı⁷⁷.

Viyana'da, Paris'te görev yapan Osmanlı elçileri, bu kentlerin biçimli planları, geniş ve ağaçlıklı caddeleri, yüksek binalarına hayranlık duyuyor ve bu özellikler örtülü biçimde bir model olarak sunuluyordu. Bu doğrultuda, özellikle sağlıklı işleyiş ve estetik açıdan kimi müdahaleler ve düzenlemeler yapıyordu⁷⁸. Bu düzenlemelerle, örneğin yolların düzleştirilmesi ve genişletilmesi önerileri kentin gereksinimlerini karşılamann yanı sıra batılı görünüme uygun olmak hevesinden de kaynaklanıyordu⁷⁹. Ancak, tek amaç, işlerlik ya da estetik amacıyla Batılı şehirleşme modelini taklit etme isteği değildi. Tanzimat'ın merkezi otoritenin yeniden kurulması hedefine yönelik olarak, devlet otoritesinin sağlamlaştırılması için gerekli düzenlemelerin kent alanına müdahaleyi zorunlu kılması da, kentsel alanda yenilikleri kaçınılmaz kılan nedenlerden biriydi. Batı'daki, bürokratik kurumsallaşma, devletin, yurttaşların yaşamına yalnızca asayiş ve emniyetin güvencesi olarak müdahalesini aşıyor, yeni hizmetler ve vergileri beraberinde getiriyordu. Batı'da görev yapan Osmanlı elçilerinin, her yeni hizmetinin, devlet için yeni bir gelir anlamına geldiğini görmeleri, posta hizmetleri, yol yapımı vb. kentsel hizmetleri sunacak kurumların oluşturulması ve hizmet vermeye başlamaları yönünde etkili oluyordu⁸⁰ (Şekil

⁷⁶ Yerasimos, a.g.m., s.2.

⁷⁷ Çelik, a.g.e., s. 41-83.

⁷⁸ Yerasimos, a.g.m., s.3,4.

⁷⁹ Serim Denel, “19. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar”, *Tarih İçinde Ankara*, Der. Aysıl Tükel Yavuz, TBMM Basımevi, Ankara, 2000, ss. 129-152, s.129.

⁸⁰ Yerasimos, a.g.m., s. 5.

I.3). Bu doğrultuda, 1848 tarihli “Birinci Ebniye Nizamnamesi”⁸¹ ve 1856 tarihli “İlk İstimlak Nizamnamesi” yayımlanarak Batı şehirciliğinin, yeni yapılan binaları geriye çekerek sokakları genişletme ve parselleme gibi bazı temel ilkeleri getirilmeye çalışıldı⁸².

1880’lerden sonra uygulanmaya başlanan “ızgara plan” Batı’da endüstri devriminden sonra kentte hızla artan nüfusun yerleştirilmesi için planlanan kentlerde yaygın biçimde kullanılmıştı. Aynı sistemin, ticari faaliyetlerin düzenli bir şekilde sürdürülmesi için gerekli bir altyapı olarak özellikle ticari nüfuz bölgeleri olarak gelişen yerleşimlerde uygulanması Avrupa ülkelerince de desteklenmişti⁸³.

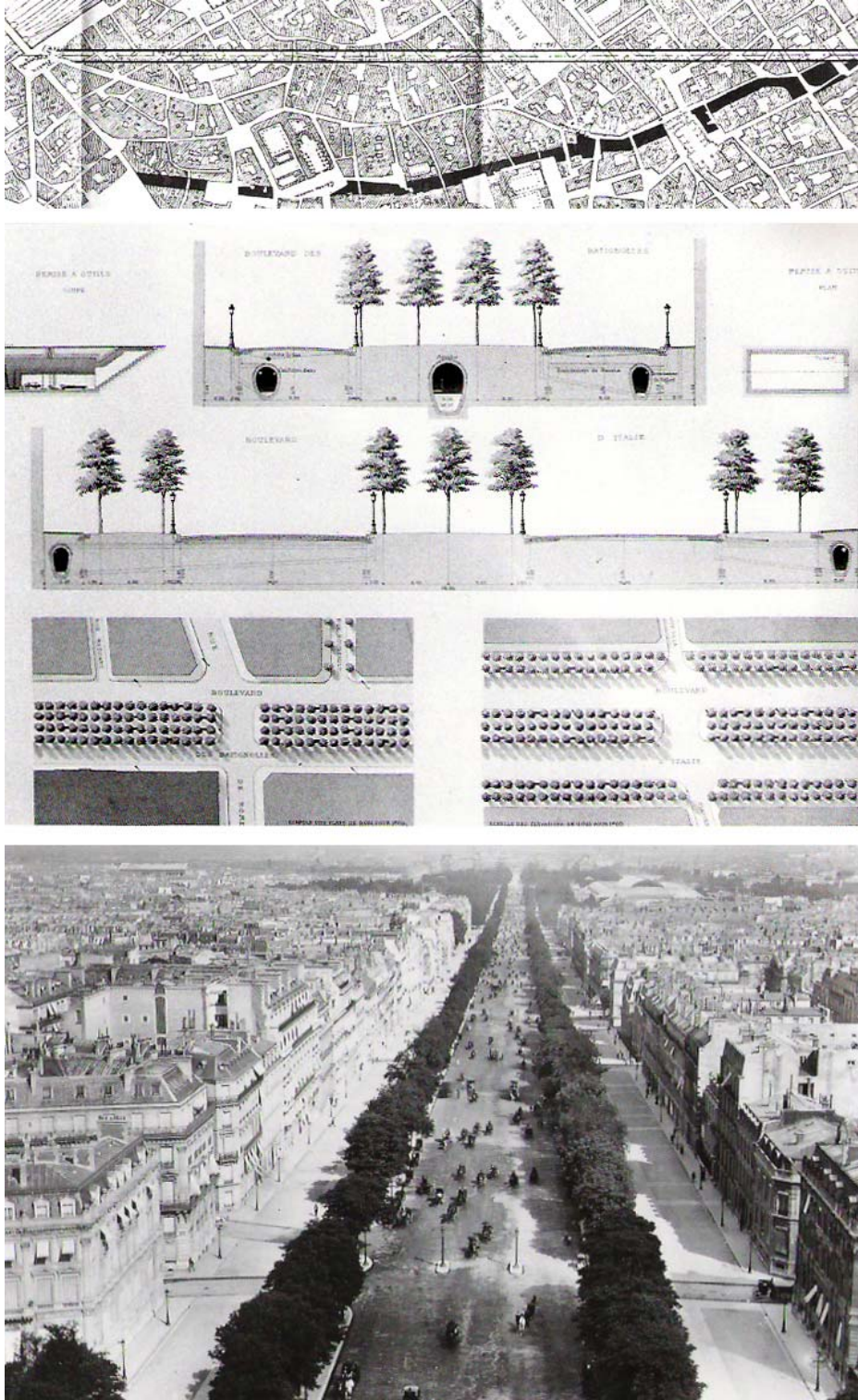
Bu dönemde kentin formunu etkileyen bazı yasal düzenlemelerle, kent topraklarında mülkiyetin kurumsallaşmasında da değişimler gerçekleşmişti. 1858’te çıkarılan “Arazi Kanunnamesi” ile Hazine’nin ihtiyaç olduğunda miri toprakları satmasının yolu açıldı. Miri toprakların mülk toprağa dönüşmesi, tapu kavramının gelişmesi ve mülkiyet hakkının kurumsallaşması anlamına geliyordu. 1869’da çıkarılan kanunla ise yabancıların da toprak edinmesi ve mülkiyet haklarının yasallaşması sağlandı⁸⁴.

⁸¹ Tekeli, a.g.e., s.23, 24. Tekeli, 1839’da yayımlanan ilmühaberdeki anlayışın 1848 tarihli bu nizamname ve Ebniye Beyannamesi ile yalnızca İstanbul’da geçerli olmak üzere yayımlandığını ve bunun 1849 tarihli Ebniye Nizamnamesi ile yasal bir çerçeveye oturduğunu ifade etmektedir.

⁸² Yerasimos, a.g.m., s.2; Acun, a.g.m., s.15.

⁸³ Aktüre, a.g.m., s.900.

⁸⁴ Tekeli, a.g.m., s. 23.



Şekil I.3: 19. Yüzyılda Paris'te kentsel dönüşüm. 19. yüzyılın ortalarında Haussmann öncülüğünde Paris'te gerçekleştirilen dönüşüm hareketlerinde, meydanları birbirine bağlayan doğrusal yolların açılmasıyla kentsel dokuda önemli değişimler gerçekleşmiştir. Böylece, sürekli cephe hattını oluşturan binalarla birlikte, geniş ve ağaçlıklı bulvarlar oluşturulmuştur (Kaynak: Kostof, 1992)

Yapılan düzenlemeler kentsel alandaki yapılaşmaya oldukça katı kurallar getiriyordu. Bunlar, temelinde, sağlık ve güvenlik sorunları ile dönemin kentleri için önemli bir tehdit olarak yangınlardan korunma gibi gerekçeler barındıran kurallardı. Bu doğrultuda yapılan düzenlemelerle, kent içinde ahşap evlerin yapılmaması, kaçak göçü engellemek için yasadışı ve marjinal yapılaşmanın ve “bekar” hanlarının yasaklanması öngörülüyor, bina yükseklikleri, cephe özellikleri, kullanılacak malzemelere ilişkin hükümler getiriliyordu⁸⁵.

Ne var ki, Tanzimat’la birlikte kentsel mekana ilişkin olarak getirilen düzenlemeler, imparatorluğun başkentini esas alıyordu. İstanbul’da, özellikle yangın tehdidi ile karşı karşıya olan dar sokaklar ve ahşap yapılarla şekillenen geleneksel dokuyu temel alan ve Avrupa’dan esinlenen kent planlama yaklaşımları gündeme geliyordu⁸⁶.

Tanzimat sürecinin Osmanlı kentine etkisi, çevreleşme ile birlikte liman kentlerinde bambaşka biçimlerde kendini gösteriyordu. Zira yeni dünya ekonomisinin doğrudan etkilediği liman kentleri, Tanzimat sürecinde değişim gösteren klasik Osmanlı kentinden pek çok yönden farklılaşıyordu.

19. yüzyılda Osmanlı’da yaşanan değişimlerde, dünya ekonomisi ile ilişkiler belirleyici olarak karşımıza çıkarken, bu dönemde yeni yeni doğmakta olan burjuvazinin beşiği ve gelişen ticaretin odağı olarak liman kentleri önem kazanmıştı⁸⁷. Çünkü liman kentleri, kapitalizm ve çevreleşme süreçlerinin dünya imparatorluklarına nüfuz etmesinin

⁸⁵ Yerasimos, a.g.m., s.7.

⁸⁶ Çelik, a.g.e., s.41-83.

⁸⁷ Kasaba, a.g.e., s.130.

en önemli aracıydı⁸⁸. Bu durum, 19. yüzyılda yaşanan söz konusu değişimin liman kentlerinde birden fazla boyutta yaşanmasına yol açmıştı. Bu değişimlerden biri sosyo-ekonomik alanda, diğeri ise somut olarak sosyo-mekansal alanda görüldü.

I.4. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerine Etkisi

Bu ana başlık altında, Tanzimat ve çevreleşmenin liman kentleri üzerindeki etkisi temel olarak iki alt başlıkta ele alınacaktır. Öncelikle, Tanzimat ve çevreleşmenin, 19. yüzyıl liman kenti üzerindeki sosyo-ekonomik ve ardından da sosyo-mekansal etkisi üzerinde durulacaktır.

I.4.1. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerinin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkisi

16. yüzyılda bir dünya imparatorluğu olan Osmanlı, büyük ölçüde kendi kendine yeten ve dış dünya ile ilişkileri kısıtlı bir ekonomiye sahipti⁸⁹. Hatta 19. yüzyılın başlarına gelindiğinde bile dış ticaret, imparatorluğun kendi içindeki bölgelerarası ticarete göre çok daha geri plandaydı⁹⁰. Oysa Tanzimat'la birlikte imparatorluk, temel ilkeleri merkezîyetçilik ve Batılılaşma olan bir siyasal reform programı başlatmıştı. Bunun bir uzantısı olarak kaldırılan lonca tekelleri ve imzalanan serbest ticaret anlaşmaları ile imparatorluğa yabancı mal akışını engelleyen bariyerler kalkmıştı⁹¹.

⁸⁸ Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, “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, s. 121-124.

⁸⁹ Keyder; Özveren; Quataert, a.g.m., s.125.

⁹⁰ Pamuk, a.g.e., s.20, 21.

⁹¹ Keyder; Özveren; Quataert, a.g.m., s.129.

Avrupa, -özellikle de iki rakip ülke olan İngiltere ve Fransa- 19. yüzyılda, teknolojiye sağladıkları gelişmeyle, ucuz hammadde ve yeni pazar arayışı içine girmişti. Fransız İhtilali öncesinde oldukça iyi olan Osmanlı-Fransız ilişkileri, Napolyon'un Mısır'ı işgal etmesiyle bozulmuş ve Fransa görece üstünlüğünü İngiltere'ye kaptırmıştı. Öyle ki, 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı ihracatının üçte biri İngiltere'ye yapılmaktaydı. İthalatın da yarısından fazlası bu ülkeden sağlanıyordu⁹².

Deniz ulaşımındaki teknolojik devrimle birlikte, çevreleşme sürecinin yaşandığı başka topraklar gibi Osmanlı da, İngiltere ve Fransa başta olmak üzere, hızla kapitalistleşen merkez ülke ekonomilerinin hem pazarı hem de ucuz hammadde kaynağı olmak durumunda kaldı⁹³. Liman kentleri ise bu pazarın en önemli bağlantı noktalarıydı. 16. yüzyıl öncesinde Fransızlara verilen ve daha sonra diğer yabancı güçlere yaygınlaştırılan Osmanlı kapitülasyonları ile Fransa Doğu Akdeniz ticaret tekeli Marsilya üzerinden elinde tutuyor ve Doğu Akdeniz'in çeşitli iskelelerine gönderilecek tüccar-konsolosların atamalarını bu kentin ticaret odası yapıyordu. Bu iskelelerin çoğu İskenderiye, Sayda ve Trablusşam gibi kıyı şeridi üzerinde bir kısmı ise Halep ve Kahire gibi iç kesimlerde yer alıyordu⁹⁴.

Çevre ülkelerdeki liman kentlerine ulaşımı kolaylaşan Avrupa devletleri, kârlılığını artırmak üzere, hammadde kaynağı ve pazar niteliğini bir arada taşıyan bu ticaret merkezlerini, iç bölgelerdeki üretim alanlarına bağladı. Böylelikle, Osmanlı'nın yeni ulaşım sistemlerinin yapımı için gerekli teknik donanım ve sermayeden yoksun oluşu

⁹² Çadırcı, a.g.e., s.6; Pamuk, a.g.e., s.4.

⁹³ Pamuk, a.g.e., s.4.

⁹⁴ Eyüp Özveren, "Beyrut", Ed; Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 75-102, s. 80.

ve bu nedenle özel yatırımcılara çeşitli imtiyazlar tanınması sonucu, Avrupa sermayesi için kârlı bir yatırım alanı daha oluştu⁹⁵.

Transit ticaret merkezlerini, liman kentlerini ve bunların iç bölgelerini birbirine bağlayan demiryollarının yapım işi, çoğunlukla işletme tekeli ve oluşacak zararların karşılanacağı garantisıyla verilmişti. Ancak demiryolları inşasının Avrupa sermayesi için kârlı bir yatırım olması yalnızca bundan kaynaklanmıyordu. Demiryolu yapımı, bu yatırımı yapan ülke ekonomisi için ucuz hammadde ve gıda maddeleri temini ve mamul maddelere pazar yaratmak işlevini de görmüştü. Böylece, demiryolunu yapan Avrupa ülkesi ile yatırımın yapıldığı bölge arasındaki ticari ilişki güçlenmiş, imparatorluk topraklarındaki nüfuz bölgelerinin şekillenmesinde bu bağlantılar en büyük etken olarak belirmişti⁹⁶. Ticaret yolları, üretim biçimleri ve mal akış yönlerinde önemli değişiklikler getiren bu bağlantılar, tüm imparatorluk topraklarını etkilese de özellikle liman kentleri ve onların etki alanında gözle görülür değişimler meydana getirdi.

Liman kentlerinin merkez ülkeleri ile kurduğu ilişkilerin güçlenmesi, bu kentler ve yakın çevrelerinin, merkezi hükümetin sıkı denetiminden uzaklaşmasına zemin hazırlıyordu. Ayrıca, Osmanlı, Akdeniz havzasında ticaretin gelişmesini teşvik etmek üzere, Selanik, İzmir, Beyrut, İskenderiye gibi belli başlı liman kentlerine ticari etkinliklerinde belli serbestiler tanıdı. Bu süreçte, ithalat-ihracat merkezleri ile bu merkezlere mal gönderen iç kesimler arasındaki ilişkileri kuran gezgin tüccar-tefeciler güç ve nüfuz elde etmeye başlamıştı. Bu gruplar, Doğu Akdeniz’de denizcilik, gezgin tüccarlık, Avrupalı kurumların aracılığı, bankacılık yapan ve uluslararası temsilcileri

⁹⁵ Çelik, a.g.e., s. 68; Pamuk, a.g.e., s. 77.

⁹⁶ Pamuk, a.g.e., s. 77, 78.

bulunan ailelerin bireyleri olarak, Avrupa ticaretine yabancı olmamaları ve dil avantajları sayesinde ticaret ve finansın her dalında etkin olmaya başlamışlardı⁹⁷.

Ancak, ağırlıklı olarak dış talep ve yönlendirmelerden ivme kazanan ticarettteki bu canlılık, Amerikan İç Savaşı'ndan sonra, dünyadaki ekonomik gelişmelerin etkisiyle durulmuştu. Bu durum, 1870'lere dek özellikle liman kentlerinde yerel ticari ağları elinde tutan aracılara zayıflatırken, 1890'lara dek süren dönemde, hem imparatorluk sınırlarının bütününde hem de bölge düzeyinde yabancı varlığını artırıyordu. Bu tarihsel perspektif, bir bakıma Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk kez bir kapitalist sınıfın filizlendiğinin işaretiydi⁹⁸. Liman kentlerinde, yeni ekonomik etkinlik türlerinin yarattığı bu yeni gruplar, bu kentlerin ortak ve belirgin bir özelliği olarak belirmişti⁹⁹.

Uluslar arası ticarete dayanan ve kentlerdeki yaşam kültüründe önemli değişiklikler yaratan bu gelişmeler, özellikle liman kentlerindeki toplumsal yapıyı farklılaştırıyordu. Sundukları ekonomik fırsatlarla bu kentler, Avrupa'dan, Akdeniz Havzası'ndan ve imparatorluğun iç kesimlerinden göçmenleri kendilerine çekiyordu¹⁰⁰.

Dış ticaretle uğraşan gayrimüslim nüfus -özellikle Rum ve Ermeni nüfusu- ve toplumun ticaretle uğraşan belli kesimlerinde önemli bir refah artışı gözleniyordu. Bu durum, 19. yüzyılda imparatorluğun dini inançlarına göre farklılaşan toplumsal sınıf yapısında yeni bir tabakalaşma getiriyordu. Bu dönemde sınıfsal farklılaşma değişiyor, bireysel haklar ve mülkiyetin kurumsallaşması gündeme geliyor, klasik Osmanlı düzenin

⁹⁷ Kasaba, a.g.e., s.132-135.

⁹⁸ Kasaba, a.g.e., s.19, 20-23.

⁹⁹ Keyder; Özveren; Quataert, a.g.m., s. 144.

¹⁰⁰ Keyder; Özveren; Quataert, a.g.m., s.138.

askeri sınıftan gelen yönetici kadroları yerini ücretli devlet memurlarından oluşan yeni bir bürokrasiye bırakıyordu¹⁰¹. 1860'lardan sonra, etkileri özellikle liman kentlerinde açıkça görülen bu değişim ve dönüşüm, kent merkezinde, kentsel işlevlerde ve ulaşımda belirgin olarak kendini gösteriyordu¹⁰². Liman kentlerinde, eskiden olmayan banka-borsa işleri, özel ulaşım ve haberleşme örgütleri yeni bir şehir yerleşme çapı ve biçimi getiriyordu. Kentlerde, bu yeni ilişkiler gelişip yerleşirken, dış ticaretle ilgisi olmayan, yerel ve küçük ölçekli imalat, eski perakende satış vb. diğer eski fonksiyonlar da devam ediyordu¹⁰³.

I.4.2. Tanzimat ve Çevreleşmenin Liman Kentlerinin Sosyo-Mekansal Yapısına Etkisi

Çevreleşme süreci ile kentin biçimlenişinde yaşanan değişim, kentsel mekanda daha belirgin biçimde özel alan-kamusal alan farklılaşmasıyla kendini gösteriyordu¹⁰⁴. Özellikle 1840'lı yıllardan itibaren toplumsal sınıflarda görülmeye başlanan farklılaşma, pek çok Osmanlı kentinde olduğu gibi liman kentlerinde de mülk sahipleri eliyle gerçekleşmeye başlayan bir kentsel yapılaşmanın yolunu açıyordu. Örneğin, kimi kentlerde biriken sermayeyi elinde tutan bu kesimler tarafından, tren ya da atlı araba ile ulaşılabilen mesafede geniş araziler içinde sayfiye evi ve köşklerden oluşan, yılın belli aylarında oturulan konutlar yapılıyordu¹⁰⁵.

Öte yandan, pek çok Osmanlı kentinden farklı olarak liman kentlerinin bu

¹⁰¹ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, , Tarih Vakfı yayınları, İstanbul, 1998, s.1-24, s.2.

¹⁰² Tekeli, a.g.m., s. 1-24.

¹⁰³ Kıray, a.g.m., s.101.

¹⁰⁴ Tekeli, a.g.m., s.2.

¹⁰⁵ Kıray, a.g.m., s.103.

dönemde sahip olduğu ulaşım olanakları da yine bu kentlerin mekansal gelişiminde etkili oluyordu. Demiryolu, bu kentlerin etki alanlarını genişletip makroformlarını değiştirdiği gibi, ticari faaliyetlerin yoğunluğu ve çeşitliliğini de artıran önemli bir etmendi. Ticari faaliyetlerdeki artış, kentsel mekanın kullanım biçimine de yansıyor ve sunulan hizmetler için kentsel mekanda yeni bir organizasyon geliyordu. Örneğin, artan ticari etkinliğin cereyan ettiği liman, istasyon gibi yeni ulaşım olanaklarının yarattığı odak noktaları kentin merkezini yeniden şekillendirmede önemli rol oynadı. Kentteki eski merkezin yanısıra yeni bir kent merkezi kendini göstermeye başladı. 16. yüzyılın Osmanlı kentinde görülen bedesten etrafında şekillenmiş olan merkezin yetersiz kalması, kimi liman kentlerinde, yeni iş ilişkilerinin gerektirdiği yeni bir merkezi iş alanını oluşturmuştu. Böylece kentin merkezi, ikili bir yapı kazanmış, Osmanlı ekonomisinin kapitalist dünya ekonomisine eklemlenmeye başlamasıyla, bu yeni merkezde, bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları gibi ticari faaliyete yönelik yapılar ile konaklama ihtiyacını karşılamak üzere oteller, iletişim sağlamaya yönelik postaneler ve depolama tesisleri yer almaya başlamıştı. Ayrıca, merkezi bürokratikleşmenin yansıması olarak devlet daireleri kuruldu. Kent merkezi büyüdü ve işlevler çeşitlendi. Yaya ulaşımına göre şekillenen kentiçi ulaşım değişmeye başlamış, tramvay, vapur gibi araçların kullanılması söz konusu olmuştu. Yeni toplumsal sınıfların oluşmasıyla, konut alanlarındaki millet esaslı farklılaşmanın yanısıra, sınıf esaslı bir farklılaşma da belirmeye başlamıştı¹⁰⁶.

Tüm bu gelişmeler, liman kentleri için baş edilmesi oldukça güç değişimlerdi.

Çünkü iç kesimlerdeki geleneksel kentlerde, kentsel gereksinimlerin sürdürülmesi için

¹⁰⁶ Tekeli, a.g.m., s. 2; İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, s.878-890, s.882; Aleksandra Yeralimpos, “Tanzimat Döneminde Kuzey Yunanistan’da Şehircilik ve Modernleşme (1839’dan 19. Yüzyıl Sonuna)”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss.31-59, s.49.

gerekli işlevleri yerine getiren birlikler vardı. Özellikle resmi yönetimden uzak olma niteliğiyle dikkat çeken kentlerde loncalar ve meslek birlikleri belediye hizmetlerini görüyorlardı. Oysa liman kentleri bu tür birliklerin ortaya çıkabileceği bir geçmişten yoksun olmaları nedeniyle, yüz yüze kaldıkları hızlı kentleşme sonucunda kendi yerel yönetimlerini yaratmak zorunda kaldılar. Öncelikli olarak ticaretin sürdürülmesi için gerçekleştirilmesi gereken bazı düzenlemeler vardı. Çoğunlukla, mal akışını kolaylaştırmak üzere rıhtım, kaldırım, yol gibi altyapıya yönelik düzenlemeler başta olmak üzere kentsel mekanın yeniden organizasyonu için yerel yönetimler ve tüccar sınıfı birlikte hareket etti. Hatta pek çok liman kentinde yerel yönetimler, tüccar sınıfının toplumsal hedeflerini gerçekleştirebileceği ilk platform oldu¹⁰⁷.

Çalışmanın bu ilk bölümünde, liman kentlerinin gelişme koşullarını oluşturan 19. yüzyılın siyasi ve tarihi perspektifi ortaya konmaya çalışılmıştır. Ancak, Osmanlı'da liman kentlerinin gelişimi ya da ortaya çıkışının anlaşılabilmesi için dünya ekonomik sistemindeki değişimler ve uluslararası düzeydeki ticari ve siyasi ilişkilerin Akdeniz'deki deniz ticaretine ve dolayısıyla liman kentlerine etkisi kadar, Mersin'in bu coğrafyada yer alan diğer liman kentleri içindeki konumunun anlaşılması da önem taşımaktadır. Bu doğrultuda, öncelikle Akdeniz Havzasının tarihi ve coğrafi koşulları ortaya konmaya, ardından bu havza içinde Çukurova'ya bakılmaya ve son olarak da Mersin'in Çukurova ve Akdeniz liman kentleri içindeki ilişkisel konumu tarif edilmeye çalışılacaktır.

¹⁰⁷ Özveren, a.g.m., s.82.

II. BÖLÜM: MERSİN VE İÇİNDE BULUNDUĞU BÖLGE

II.1. Akdeniz Havzası

Tarih boyunca Akdeniz, zaman zaman savaştan, zaman zaman barışçıl bir şekilde göç eden ve yerleşen halkların ve kültürlerin kavşağı olmuş, devamlılık gösteren bir çeşitlilik kültürünü yaratmıştır¹. Bu havza, ilkçağlardan itibaren buraya gelip yerleşen insan toplulukları ve ticaretle uğraşan kolonilerin kentler kurduğu, pek çok kültürün bir araya geldiği ve yenilerinin buna eklendiği bir yerdir². Tarihi dönemlerdeki bu sürekliliğin yanı sıra Doğu Akdeniz'in taşıdığı önem, Avrupa ve Doğu arasındaki ticaretin daha güvenli ve hızlı yapılmasını sağlayan bir bölge olmasından kaynaklanmaktadır³.

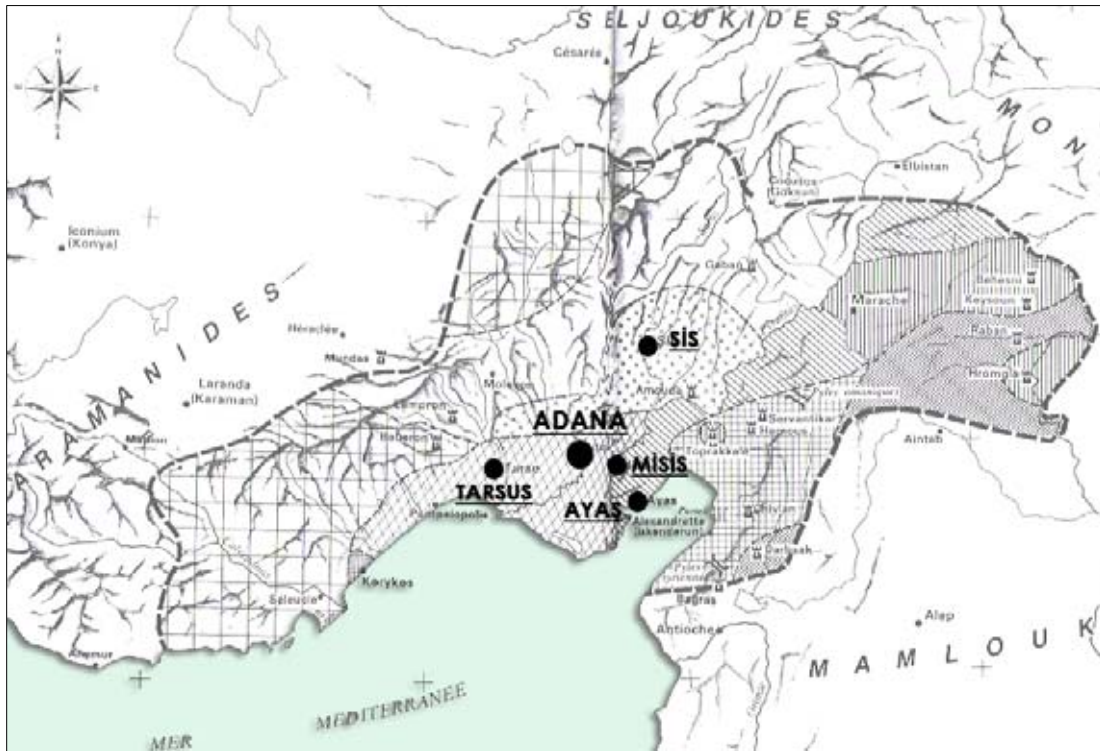
Akdeniz coğrafyasının, Mersin'i de içine alan çanağı, 11. yüzyılda Ermeni Krallığı'nın egemenliğinde olan limanlara sahiptir. Bu limanlar, Ermeni Krallığı öncesinden itibaren İtalyan tüccarların uğradığı, 13. yüzyıldan itibaren de İtalyanların bu krallık ile yapılan anlaşmalarla imtiyazlar elde ederek koloniler kurduğu limanlardır. Bölgede ilk imtiyazları elde eden Cenova Cumhuriyeti olmuş, bunu Venedik izlemiştir. Bu dönemde Sis, Misis, Adana, Tarsus ve özellikle Ayas'ta (Lajazzo, Yumurtalık) Cenova ve Venedik kolonileri oluşmuştur. Bölgedeki ticari faaliyetler 14. yüzyılda daha da artmış, 16. yüzyıla gelindiğinde Fransız, İngiliz ve Hollandalı tüccarlar bölgede ticaret yapmaya

¹ Alisa Ginio, "Akdeniz Düşüncesi: Henri Priene, Shelomo Dov Goitein ve Fernand Braudel", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed. Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, ss.29-44.

² Filiz Çalışlar Yenişehirlioğlu, "Mersin Evleri", *Sırtı Dağ Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, ss. 177-189, s.177; Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü", *19. Yüzyıl'da Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss. 2-14, s.2.

³ Yorulmaz, a.g.m., s.2.

başlamışlardır⁴ (Şekil II-1).



Şekil II-1: 13. ve 14. yüzyılda Ermeni Krallığı sınırları ve koloniler. 13. yüzyıldan itibaren Ermeni Krallığı ile Cenova ve Venedik cumhuriyetleriyle yapılan anlaşmalar sonucunda Kilikya bölgesinde Adana çevresinde bu cumhuriyetlere yönelik koloniler oluşmaya başlamıştır (Kaynak: Mutafian, 1988, s.56)

Haçlı Seferleri'ne dek uzanan Avrupa'nın Akdeniz'e ilgisi 17. yüzyılda sekteye uğrasa da 19. yüzyılda bölge, Hindistan yolu üzerindeki stratejik öneminin keşfedilmesiyle vazgeçilmez duruma gelmiştir. Bu ilgi Akdeniz dünyasında bir değişim ve modernleşme sürecini beraberinde getirmiştir. Aynı dönemde Osmanlı'nın yaşadığı ve çalışmanın ilk bölümünde koşulları ve yarattığı değişimlerle genel olarak ortaya konmaya çalışılan yeniden yapılanma çabalarıyla örtüşen süreç, Akdeniz'de Avrupa'nın varlığını pekiştirmiş ve geri dönüşü olmayan bir iktisadi ve toplumsal dönüşüm yaratmıştır⁵. Özellikle 19.

⁴ Yorulmaz, a.g.m., s.3.

⁵ Eyüp Özveren, "Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed. Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s.13-26, s. 22.

yüzyıl başlarında, İngiliz pamuklu dokumalarının pazara girmesi güç dengelerini değiştirmiş ve yeni bir dönemin habercisi olmuştur⁶. Bu yeni dönemde, İskenderiye, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi yeniden canlanan, ya da Beyrut, Patras, Samsun, Mersin gibi neredeyse hiç yoktan gelişen liman kentleri, Akdeniz’de etkinleşen Avrupalıların ve onların arkasındaki imparatorlukların çıkarları doğrultusunda şekillenen odaklar olarak ortaya çıkmıştır⁷.

Bu yeni dönemde İngiltere’nin ticari etkinliği ve sınırları Mersin için de önemlidir. Çünkü bu ülkenin ticari etkinliği pek çok liman kenti gibi doğrudan doğruya Akdeniz’i içine alan bir bölgeyi kapsamaktadır. Bu dönemde İngiltere, deniz aşırı ticaretten zenginleşmiş ve Kıta Avrupası ülkeleri üzerinde ekonomik bir baskı unsuru olmuştur. Bazı Avrupa ülkelerinin kendi ulusal ekonomilerini korumak üzere gümrük duvarlarını yükseltmelerine rağmen Osmanlı’nın 1838 Balta limanı Antlaşması ile İngiliz mallarının dolaşımında büyük kolaylıklar sağlaması, Osmanlı liman kentlerini İngiltere için oldukça verimli bir pazar durumuna getirmiştir⁸. Buna, İngiltere’nin Hindistan’daki sömürgeciliği ve bu nedenle Asya’yla iletişim kanallarını açık tutmak istemesi, öte yandan Fransa ile rekabeti de eklenince Osmanlı’nın İngiltere için önemi daha da artmıştır⁹.

İngiltere’yi Akdeniz ticaretine egemen olma ve dolayısıyla Osmanlı limanlarındaki etkinliğini geliştirmeye yönlendiren bir diğer etmen de, Amerika ile arasındaki ilişkilerin değişimidir. İngiltere, önceleri Amerika’dan aldığı bazı hammaddeler

⁶ Yorulmaz, a.g.m., s.3.

⁷ Özveren, a.g.m., s.13-26, s.23.

⁸ Çınar Atay, *Kapanan Kapılar İzmir Hanları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kültür Kitaplığı Yayınları, İzmir, 2003, s.44.

⁹ Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 1-22, s.8.

için yeni kaynaklar aramaya başlamış bu da Çukurova'ya yönelmesini sağlamış ve bu süreç 18. yüzyıldan itibaren özellikle pamuk tarımında Osmanlı'da büyük bir gelişim yaşanması sonucunu doğurmuştu¹⁰. Bu gelişme ise çalışmanın konusu Mersin ve içinde bulunduğu Çukurova için bir dönüm noktasıydı.

II.2. 19. Yüzyılda Çukurova

Yukarıda koşulları kısaca ortaya konmaya çalışılan imparatorluk dışındaki gelişmeler, Tanzimat'la imparatorlukta yaşanan gelişmelerle birlikte bir anlamda Çukurova'nın kaderini değiştirmişti. Çünkü artan pamuk talebi karşısında 1862'de yayınlanan bir fermanla, Osmanlı hükümetinin pamuk üretimini teşvik etmek üzere Çukurova'ya getirdiği vergi kolaylığı ve pamuk tohumu sağlanmasının yanı sıra bölgedeki bataklıkların kurutulması, toprakların tarıma kazandırılması, göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişme bu dönemde kesişmişti¹¹. Aslında, bölgenin ekonomik koşulları Mısırlı Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın 1830'lardaki işgali döneminde kayda değer bir gelişme göstermişti¹². Çukurova ve yöresini 1832'den itibaren bağımsız bir eyalet gibi yöneten İbrahim Paşa, bölgede modern tarım ve çalışma koşullarını düzenlemişti. Mısır ve Kıbrıs'tan getirdiği pamuk tohumlarını ektiren İbrahim Paşa ayrıca getirdiği "fella"ları da işgücü olarak bölgeye yerleştirmişti¹³. Ancak 1840'ta İbrahim Paşa'nın buradan ayrılması bölgenin güvenlik koşullarını olumsuz yönde etkilediği gibi sulama sistemlerinin korunamaması da tarımda hızlı bir düşüş yaşanmasına

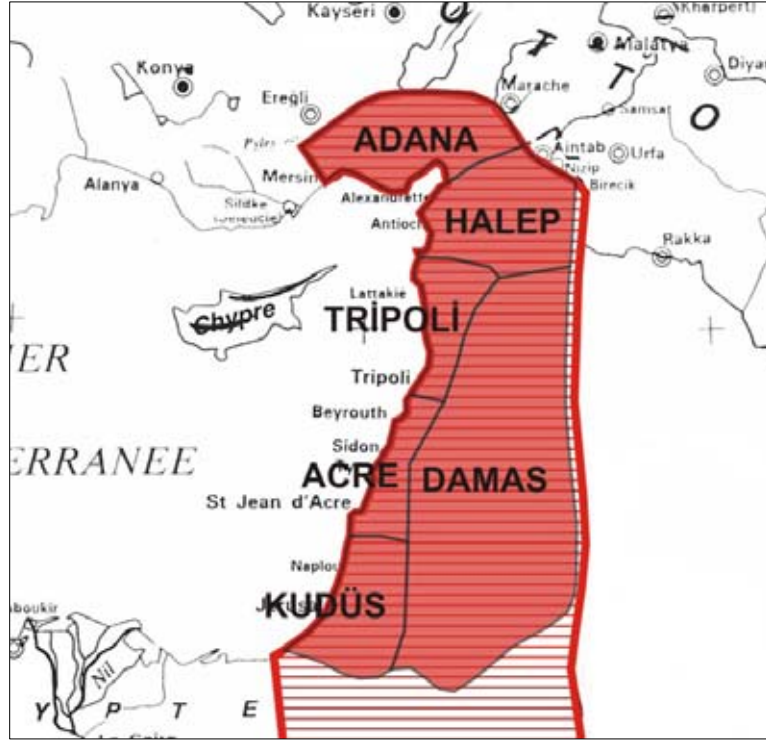
¹⁰ Kasaba, a.g.m., s.8.

¹¹ Meltem Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara, 2006, sayı 21, ss.97-110, s.98, 99.

¹² Yorulmaz, a.g.m. , s.4.

¹³ *Mersin Evleri*, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.18.

yol açmıştı¹⁴ (Şekil II-2).



Şekil II-2: İbrahim Paşa'nın 1830-1840 yılları arasında bölgedeki hakimiyet alanı ve bu alanda yer alan vilayetler (Kaynak: Mutafian, 1988, s.59)

Bu durum 1861 yılında başlayan Amerikan İç Savaşı'na dek sürmüştü ve bu dönemde İngiltere'nin pamuk ihtiyacını karşılamak üzere yeni bir üretim alanı olarak verimli topraklara sahip Çukurova'ya yönelmesi, bölgenin yukarıda açıklanmaya çalışılan gelişme evresine girmesini sağlamıştı. Bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli pamuk üreticisi ve ihracatçısı olarak Çukurova, altyapı yatırımları ile hem merkezi devletin hem de yabancı sermayenin ilgisini çeşitli düzeylerde kendi lehine kullanan ve kendi kişiliğini kazanmaya başlayan bir bölge olmuştu. Çukurova'da gerçekleşen bu hızlı değişimin tek bir nedeni yoktu. Bölgenin 19. yüzyıldaki dinamikleri, Osmanlı

¹⁴ Yorulmaz, a.g.m., s.4.

modernizasyonu ve dünya ekonomisi kavramındaki değişikliklerin birlikte ürettiği bir ivmeden çıkış almıştı¹⁵.

Söz konusu değişimler, bölgedeki kentleri ve aralarındaki bölgesel ilişki ve iş bölümünü de değişime uğratmıştı. Özellikle 1861’de başlayan Amerikan İç Savaşı nedeniyle, bölgede pamuk üretiminin artışı ve buna paralel olarak tarımdaki makineleşme sonucu modern tarıma açılmaya başlayan ve diğer merkezlerle dolaysız üretim ilişkilerine giren Çukurova’yı bir iktisadi kontrol merkezi haline dönüştürmüştü. Bu durum bölgede Adana’nın giderek güçlenen bir merkez olarak ayrı bir vilayet olması sonucunu getirmiş, bu ekonomik yaşamın dış dünyaya açılan limanı ise Mersin olmuştu¹⁶.

Tüm bu gelişmelerin sonucunda, Tarsus, Adana ve Mersin’in idari yapılanmaları, bölgedeki işlev ve konumları ile birbirleri ile olan ilişkileri değişmiş, geçmişten önemli farklılıklar göstermeye başlamıştı.

II.3. Mersin’le İlişkileri ve Etkileşimi Bağlamında Çukurova’da Tarsus ve Adana

Prehistorik devirlerden beri yoğun bir yerleşime sahne olmuş bölgenin¹⁷ sınırları, M.Ö. 1. yüzyılda yaşamış olan coğrafyacı Strabon tarafından çizilmiştir. Strabon’a göre, Kilikya’nın, Alanya’dan (Korakesion) Soloi/Pompeipolis’e (Viranşehir) kadar olan kesimi “Dağlık Kilikya”, buradan Alexandria kat’Isson’a (İskenderun Körfezi)

¹⁵ Toksöz, a.g.m., s.98.

¹⁶ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.19.

¹⁷ Mustafa H. Sayar, “Mersin’de Kayıp Kentler Mersin’in Antikçağ Yerleşim Coğrafyası”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, ss.9-25, s. 11.

kadar uzanan kesimi ise Mersin kent merkezini de içine alan “Ovalık Kilikya” olarak adlandırılmıştır¹⁸. Texier’e göre ise batı tarafı yine “Dağlık Kilikya” olarak adlandırılan bölgenin Tarsus ve Adana’yı içine alan doğu tarafı ise “Zirai Kilikya” olarak isimlendirilmiştir¹⁹. Texier’in “Zirai Kilikya” olarak adlandırdığı kısım “Ovalık Kilikya” olarak isimlendirilen, Kilikya’nın Kazanlı ve Tarsus’u içine alan bölümüdür²⁰. Bölgenin kuzey sınırını ise Toros Dağları’nın İç Anadolu’ya sınır oluşturduğu hat belirlemektedir²¹. Hitit İmparatorluğu’nun yıkılışından itibaren “Kilikya” olarak anılan bu bölge, M.Ö. 2. binyıla değin uzanan bir geçmişe sahiptir²².

Bugün “Çukurova” olarak adlandırılan bölgeyi içine alan Kilikya toprakları, uzun yıllar boyunca Bizans ve Müslüman Araplar arasında el değiştirmiştir²³. 11. yüzyıla gelindiğinde, Kilikya topraklarındaki egemenlik savaşında Selçuklular yerini almıştır²⁴. 14. yüzyılda Ramazanoğulları Beyliği ve ardından da Dulkadiroğulları Beyliği yönetimindeki yörede²⁵, 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Çukurova ile ilgilenen Osmanlı’nın 16. yüzyılda bölgeyi topraklarına dahil etmesi ile büyük çaplı egemenlik savaşları da sona ermiştir²⁶. Tarsus ve Adana bölgenin önemli yerleşimleridir.

¹⁸ Serra Durugönül, “Krallar, Rahipler ve Korsanlar Başlangıcından Roma Dönemi Sonuna Kadar Eskiçağ’da Mersin Bölgesi”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, ss. 27-52, s. 27.

¹⁹ Charles Texier, “Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi”, Çeviren: Ali Suat, Üçüncü Cilt, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002, s. 476.

²⁰ Sayar, a.g.m., s. 11.

²¹ Durugönül, a.g.m.,s. 27.

²² Kasım Ener, *Tarih Boyunca Adana Ovası’na (Çukurova’ya) Bir Bakış*, Sekizinci Baskı, Hürsöz Gazetecilik, Yayıncılık, Matbaacılık A.Ş., Adana, 1990, ss.9-25, s.9, Sayar, a.g.m., s. 11, Sayar, Hitit kaynaklarında “Oedi”, Asur kaynaklarında ise “Oue” olarak geçen bölgenin “Ovalık Kilikya” olduğunu ifade etmektedir.

²³ *Tarihten Güncele Mersin*, Haz.; ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd.), Mersin Belediyesi, 1992, s.2.

²⁴ Ener, a.g.e., s.264; Haz.; ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd.), a.g.e., s.2.

²⁵ Levent Zoroğlu, *Tarsus Tarihi ve Tarihsel Anıtları*, Kemal Matbaası, Adana, 1995, s.28.

²⁶ Ener, a.g.e., s.264; Haz.; ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd.), a.g.e., s.2; Uğur Sait, *İçel Tarihi*, II. cilt, Yeni Mersin Matbaası, Mersin, 1944, s.50-51.

II.3.1.Tarsus

1800'lerin başında bataklıklarla kaplı ve göçer aşiretlerle dolu olan yöre Osmanlı için, Adana şehriden ibaret olan ve kendine özgü bir ekonomik bütünlüğü ya da üretim-ticaret alanı niteliği taşımayan bir bölge olarak görülüyordu²⁷. Oysa yörede, hiç kesintiye uğramadan varolmuş ve Kilikya Kapısı'nı (Külek Geçidi'ni) geçtikten sonra Seyhan (Saros) Nehri ile Berdan (Tarsus ya da Kydnos) Çayı arasında yer alan Berdan Ovası'nın Toroslar eteğindeki Tarsus kenti yer almaktaydı. Çukurova'nın batısındaki toprakları sulayan en önemli akarsulardan biri olan ve Tarsus'un tam ortasından akan Tarsus Çayı'nın suları, "Rhegma" adındaki lagünden²⁸ geçip Akdeniz'e dökülerek bu kenti bir sahil şeridi haline getirmişti²⁹. Doğa, zamanla geniş kumsallı kıyıyı kemer biçimine sokarak lagünü göle dönüştürmüştü³⁰.

Kentin bu coğrafi konumu, kuruluşundan itibaren kesintisiz olarak yaşamını devam ettirmesinde önemli bir etkendi. Çünkü kent, sahil boyunca devam eden doğu-batı yolu ile Mezopotamya'dan gelip Toros Dağları'nın geçit verdiği tek nokta olan "Kilikya Kapıları"ndan (Gülek Boğazı) geçerek Lidya Devleti'nin merkezi olan Sardes şehrine ulaşan yolun kesişim noktasında yer almaktaydı. Bir başka deyişle, kentin konumu ana karayollarının kavşak noktasını oluşturuyordu. Doğuda, Suriye üzerinden gelip, Çukurova'yı kateden "doğu yolu" ile Mersin üzerinden gelen "batı yolu" Tarsus'ta buluşarak, buradan "Kilikya Kapısı"na ulaşıyordu³¹ (Şekil II-3). Bu konumu sayesinde

²⁷ Toksöz, a.g.m., s.97.

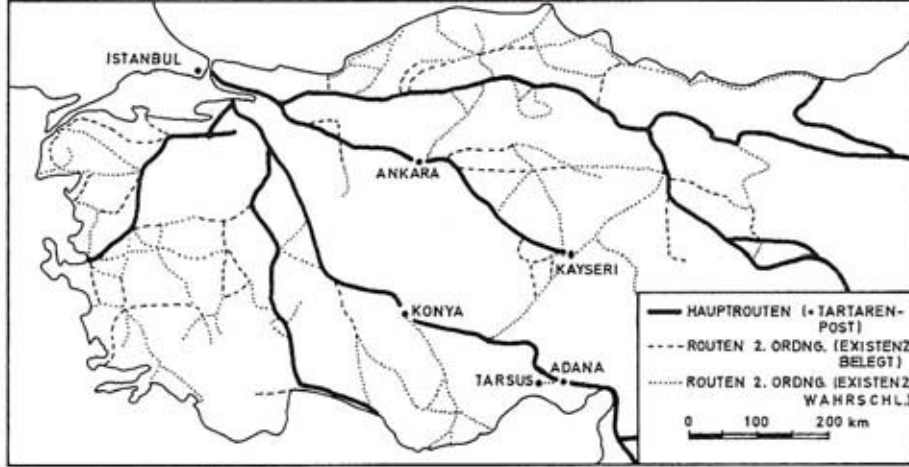
²⁸ Zoroğlu, a.g.e., s.9-10.

²⁹ Songül Ulutaş, *Şer'iyeye Sicillerine Göre Tarsus'ta Ekonomik Yapı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s.26.

³⁰ Ulutaş, a.g.t., s.27.

³¹ Durugönül, a.g.m., s. 27-52; Zoroğlu, a.g.e., s.10.

kent, Tarsus Çayı aracılığıyla önce güvenli bir iç liman olan Rhegma Gölü'ne oradan da Akdeniz'e bağlantı sağlanabilmesiyle bir liman kenti niteliği taşıyordu³².



19. YÜZYILIN İLK YARISINDA ANADOLU'DA TİCARET YOLLARI

Şekil II-3: 19. yüzyılda Anadolu'daki kervan ve ticaret yolları ve Tarsus'un konumu (Kaynak: Rother, 1971, 48).

Limanda, nehir ağzından giren gemilerin getirdikleri malları boşalttıkları depolar, gemi inşa tezgâhları, rıhtım ve sahil tesisleri bulunuyordu. Ayrıca, limanda boşaltılan mallar, nehir aracılığıyla şehrin içine kadar götürülebiliyordu³³. İlkçağlardan itibaren Kıbrıs'tan gelen mallar, Gülek Boğazı'ndan Anadolu içlerine Tarsus Limanı üzerinden taşınıyordu³⁴.

Şehir, kara ve deniz yollarının kesişim noktasında bulunması nedeniyle tehlikelere açık görünse de, denizden içerde olması ve Kydnos'un onu nehir ağzı yoluyla denizden gelecek saldırılara karşı güvenli kılması, ayrıca Gülek Geçidi'ni kontrol altında

³² Meltem Uçar, *Tarsus'ta Korunması Gerekli Bölgesel Kent Dokusunun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000, s.3.

³³ Uçar, a.g.t., s.3; Ulutaş, a.g.t., s.27.

³⁴ Şenay Özdemir, "Osmanlı Döneminde İçel'in Deniz Olanakları", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2003, ss.105-109, s.105.

tutması sayesinde doğal bir güvenlik sitemine sahipti³⁵. Bu güvenli liman uzun yıllar Tarsus ticaretinin temelini oluşturmuştu. Hatta kent 13. ve 14. yüzyıllarda, bölgede kurulan Venedik ve Ceneviz Kolonileri sayesinde ticari bir merkez olmuştu³⁶. Ancak bu güvenli ve işlek liman, zaman içerisinde Kydnos Nehri'nin getirdiği alüvyonların Rhegma Gölü'nü bataklığa (Aynaz Bataklığı) dönüştürmesi sonucu işlevini yitirmeye başlamıştı³⁷. Söz konusu limanın tamamen ne zaman kapandığına dair kesin bilginin bulunmamasına rağmen 19. yüzyıl başlarında bölgeye gelen gezginlerin anlatılarından, Tarsus'un yeni limanının Kazanlı'ya kaydığı anlaşılmaktadır.

1811-1812 yıllarında kaptanı olduğu kraliyet donanmasına ait bir gemiyle Küçük Asya'nın güney kıyılarını gezen İngiliz Amirali Francis Beaufort, Kazanlı'nın antik Tarsus'un limanı olduğunu, burada tahıl yükleyen bazı küçük tekneler bulunduğunu ifade etmiştir. Beaufort, bir zamanlar Kleopatra'nın gösterişli kadırgalarını ağırlayan antik Kydnos Çayı'nın, en küçüğü dışında hiçbir kayık için girilemez durumda olduğunu ve Rhegma ya da Strabon'un "Tarsus Limanı" dediği durgun göle ait hiçbir şey görmediklerini belirtmiştir. Kaptan Beaufort ayrıca, görebildikleri minarenin kıyının en yakın noktasından on iki kara mili içerde olduğunu anlatmıştır³⁸. Aynı şekilde, başka bir gezgin Victor Langlois de, Strabon'un Tarsus Çayı'nın Tarsus'un iskelesi olan bir göle aktığından bahsettiğini, ancak bu gölün şimdilerde dolmuş olduğunu ve yerinde bataklıklar bulunduğunu ifade etmiştir. Langlois, ayrıca, Mersin'in doğusunda, bir saat kırkbeş dakikalık mesafede, deniz kenarında yer alan Kazanlı'dan bahsederek, buranın Mısırlılar

³⁵ Uçar, a.g.t., s.3; Ulutaş, a.g.t., s.27; Gülek Boğazı'nın antik dünyanın önemli ulaşım yolları üzerindeki stratejik konumu hakkında detaylı bilgi için bkz.; Sayar, a.g.m., s. 23.

³⁶ Ulutaş, a.g.t., s.27, 28.

³⁷ Zoroğlu, a.g.e., s.10; Ulutaş, a.g.t., s.30.

³⁸ Francis Beaufort, *Karamanya*, Çeviren: Ali Neyzi-Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya, 2002, s. 266-273.

zamanında Tarsus'un iskelesi olduğunu anlatmıştır³⁹.

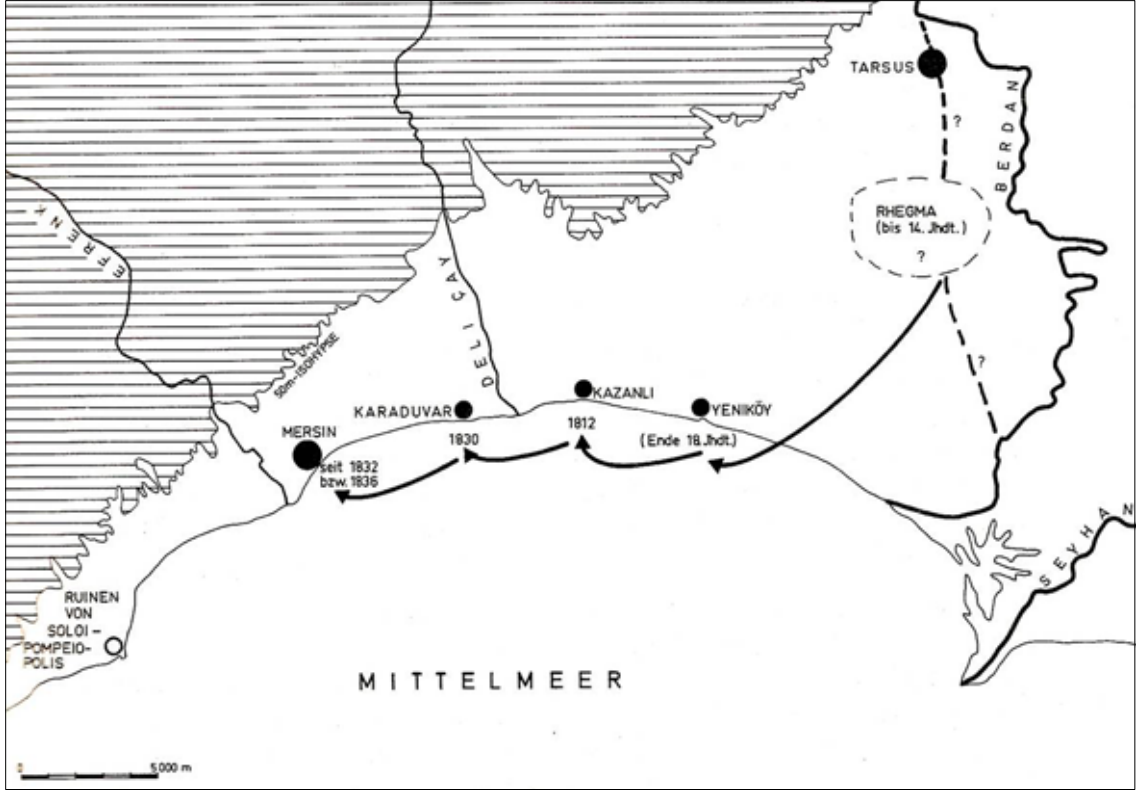
19. yüzyıl başlarında, Rhegma Gölü'nün bataklığa dönüşmesiyle birlikte Tarsus'un liman kenti özelliğini yitirdiği ve Kazanlı'nın Tarsus'un limanı olarak işlev görmeye başladığı anlaşılmaktadır. Ancak, gerek bölgede görev yapan konsolosların yazışmalarından⁴⁰, gerekse 1858 yılından sonra Tarsus İskelesi'ne dair belgelere rastlanamamasından, Kazanlı İskelesi'nin de işlevini kaybettiği ve Tarsus için yeni ve güvenilir bir liman ihtiyacının belirdiği görülmektedir⁴¹. Coğrafyada yaşanan değişimlerin yarattığı bu durum Tarsus için olduğu kadar Mersin için de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu tarihten itibaren Mersin İskelesi, 1830'lardan itibaren konsolosların sık sık bahsettiği bir uğrak yeri olmanın yanı sıra Tarsus'un denizle bağlantısını sağlayan başlıca iskele olarak belirlemiştir⁴² (Şekil II-4).

³⁹ Victor Langlois, *Eski Kilikya*, Çeviren: M. Rahmi Balaban, Yeni Mersin Basımevi, Mersin, 1947, s.32-34.

⁴⁰ Yüksel Akkaya, "19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Mersin Ekonomisi", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Hazırlayan: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, ss.335-349, s. 335. Akkaya, bu makalesinde, Halep'in Fransız Konsolosu'nun Tarsus'taki görevlisi Mr. Peretie'nin verdiği bilgiler doğrultusunda, 17 Haziran 1817 tarihli mektubunda, Kazanlı'nın gemiler için tehlikeli bir liman olduğu, bu nedenle gemilerin daha güvenli bir yer olan Mersin'e transfer edilmesi gerektiğinden bahsedildiğini ifade etmektedir.

⁴¹ Ulutaş, a.g.t., s.32.

⁴² Ulutaş, a.g.t., s.32.



Şekil II-4: Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması. Rother'in anlatımından Mersin Limanı'nın 1830'lu yıllardan itibaren oluşmaya başladığı anlaşılmaktadır (Kaynak: Rother, 1971, 67).

Bu değişim, Mersin'in bir liman kenti olarak ortaya çıkış sürecinin miladı olmanın yanı sıra iki kent arasındaki iş bölümünden başlayan ve daha sonra idari yapılanmada da çeşitli değişiklikleri beraberinde getiren yeni bir dönemin de başlangıç noktası niteliğindedir. Ancak Mersin'in 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşadığı değişimin, yalnızca Tarsus'la olan ilişkisindeki değişimlerden kaynaklandığını söylemek doğru olmayacaktır. Tarsus ve yakın bölgesinde yaşanan coğrafi değişimler, yukarıda ortaya konmaya çalışılan 19. yüzyılın tarihi, ekonomik ve siyasi gelişmeleriyle birleşmiş, bölgede gerçekleşen değişim Çukurova'nın bir diğer önemli yerleşimi olan Adana ve bunun uzantısında Mersin-Adana arasındaki ilişkinin de değişiminin yolunu açmıştır.

II.3.2. Adana

Ovalık Kilikya'nın ortasında, Seyhan Nehri'nin Toroslar'ı geçip ovaya indiği yerde kurulmuş olan Adana, Suriye'den başlayıp, Kilikya Kapısı yoluyla Toroslar'ı aşarak İstanbul'a ulaşan kuzey-güney doğrultusundaki Kervan Yolu üzerinde önemli bir konumdadır⁴³.

M.Ö. 16. yüzyılda Hitit Federasyonu'nun büyük bir kasabası olan yerleşim, bölgesel bir öneme sahip olduğu Roma dönemine dek, Hititliler, Asurlar, Persler ve Selekiler tarafından ele geçirilmiş, 10. yüzyılda Rumlar, 11. yüzyıl sonunda Selçuklular ve sonra da Haçlılar'ın eline geçmiştir. 14. yüzyıldaki Memluk fethine dek Bizans İmparatorluğu ile Ermeni Prensiği arasında sürekli el değiştiren kentin Ermeni Prensiği dönemindeki en önemli yerleşimi Ayas'tır (Yumurtalık). 14. yüzyılda yerleşimi ele geçiren Memluk Sultanı Çukurova'yı Ramazanoğulları ailesine dirlik olarak vermiş ve kent 17. yüzyıla dek Ramazanoğulları Beyliği'nin egemenliğinde kalmıştır⁴⁴.

18. yüzyıldan itibaren bölgedeki göçer aşiretlerin Çukurova'da zorunlu iskâna tabi tutulması sonucu çıkan isyanlarda yerleşimde gelişme yavaşlamıştır. 1833'te, Osmanlı Devleti'ne başkaldıran Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın, Çukurova'yı denetimi altına alması, tüm Çukurova için olduğu gibi Adana için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. Yukarıda da anlatılmaya çalışıldığı üzere İbrahim Paşa'nın, Çukurova'da tarımsal faaliyeti geliştirmek üzere yaptığı girişimlerle, bir yandan bataklıklar kurutularak yeni üretim alanları oluşturulmuş, aynı zamanda bataklıkların kurutulmasıyla

⁴³ Duygu Saban, "Adana'nın Kentsel Gelişimi", *Adana Kentsel Kültür Envanteri 2006*, Adana Valiliği, Adana, 2006, ss. 17-25, s.17.

⁴⁴ Saban, a.g.m., s.20.

yaygın durumda olan sıtma hastalığının önüne geçilmişti⁴⁵. Tüm bu gelişmeler, bir bütün olarak Çukurova'nın gelişmesine katkı sağlarken, Adana ve etki alanındaki yerleşimler için yeni açılımlara olanak sağlamıştı.

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 yerleşimdi. Yüzyılın ikinci yarısına doğru ise Anadolu'dan Arap vilayetlerine uzanan ticaret yolu üzerinde bulunmasına rağmen bir ticaret merkezi niteliği göstermeyen yerleşim⁴⁶ ve etki alanı, artan tarımsal ürün talebiyle Mersin limanının üretim bölgesi olarak belirmiş, liman ve yörenin gelişimi birlikte gerçekleşmişti.

1840'larda uluslararası talebin yüzde 8'ini tarımsal ürünler oluşturuyordu. Keyder, Özveren ve Ouataert'e göre, bu talebi karşılamak üzere özellikle bazı yörelerde, ihraç edilebilecek artık ürün, büyük toprak mülkiyetinin yanı sıra tarımda görece gelişmiş teknoloji kullanımıyla sağlanmaktaydı. Bu durum için Mersin limanı aracılığıyla Adana Ovası ise en dikkat çekici örneklerden biriydi⁴⁷. Gerçekten de 1880'lerde, büyük araziler neredeyse Çukurova ile özdeş hale gelmiş ve Osmanlı'nın Anadolu topraklarında sadece Çukurova'ya özgü bir olgu olarak bahsedilir olmuştu⁴⁸.

Toksöz'e göre, Çukurova'nın bu kendine özgü niteliği, bölgenin bataklıklarla

⁴⁵ Saban, a.g.m., s.22.

⁴⁶ Toksöz, a.g.m., s.97.

⁴⁷ Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, "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, s.121-157, s.133.

⁴⁸ Toksöz, a.g.m., s.100, 101. Toksöz, bu makalesinde, İngiliz Konsolosluk görevlisi Bennett'in 1880'de Adana üzerine yazdığı bir raporda bölgede tarımın küçük köy arazileri yerine çoğunlukla büyük arazi işletmelerinde yapıldığını yazdığını ifade etmektedir.

dolu dağlık beşeri coğrafyası nedeniyle 19. yüzyılın ikinci yarısına dek herhangi bir yerleşik grup, aile ya da kesimin yörede kalıcı bir varlık gösterememesi ve ovada küçük ölçekli tarımın güçlü bir geleneğe sahip olmamasından kaynaklanıyordu. Senede iki defa yoğun işgücü gerektiren pamuk üretiminin, bölgenin göçer nitelikli nüfus yapısıyla uyum sağlaması da bu niteliği destekliyor ve büyük arazilere yayılan pamuk işletmelerinin ortaya çıkmasını kolaylaştırıyordu⁴⁹.

Çukurova’da yaşanan gelişmenin en önemli nedenlerinden biri de bölgenin yalnızca verimli topraklara sahip olması değil, burada yetişen ürünün sevk edilebileceği kara ve deniz ulaşım olanağına sahip bulunmasıydı. Zira gelişen ekonomik yapıda, yeni bölgesel hiyerarşi ve iş bölümünün merkezi Adana, limanı da giderek gelişen Mersin olmuştu⁵⁰.

Zaman içinde bölgede yaşanan tarihi, sosyal ve ekonomik değişimlerle birlikte Mersin’in içinde bulunduğu ilişkisel ağda yaşanan işbölümü değişimleri kentin etki alanında çeşitli farklılıklar yaratmıştı. 19. yüzyıl boyunca değişen idari sınırların da etkili olduğu bu süreçte Mersin’in sahip olduğu liman olanağı ve karayolu ulaşım bağlantıları kentin bölgedeki etki alanını, Çukurova’ya yöneltmişti⁵¹. Yerleşimin sahip olduğu deniz olanaklarını destekleyerek bölge içindeki etki alanını genişleten söz konusu karayolu bağlantılarından biri Karaman’dan gelip Mut üzerinden Silifke’ye ulaşan yol, bir diğeri ise yine iç bölgeleri kıyıya bağlayan İstanbul’dan gelip Toroslar’ı geçtikten sonra Adana’da

⁴⁹ Toksöz, a.g.m., s.101.

⁵⁰ Haz.; Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.19.

⁵¹ Nuri Adıyeke, “Osmanlı Döneminde İçel’in Merkez Kaymaları, Etki Alanı Değişimleri ve Mersin Kentinin Doğuşu”, *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, 2002, 84, ss.81-85, s. 83.

konaklayan ve Halep'ten geçerek Şam'a ulaşan kervan yoluydu⁵².

II.4. Bir Liman Kenti Olarak Mersin'in İçinde Bulunduğu İlişkisel Bağlam

Mersin'in bir liman kenti olarak gelişimini anlayabilmek için, oluşumunu hazırlayan sürecin temel dinamiklerini ortaya koymak, bunun için de kentin içinde bulunduğu coğrafyayı ve ilişkisel bağlamı anlamak büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda, yukarıda, çok kısa olmak üzere kentin coğrafi olarak içinde bulunduğu Akdeniz Havzası ve Çukurova'nın tarihi, coğrafi ve ekonomik koşulları ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu başlık altında ise öncelikle, çalışmada Mersin'i var eden ve kente kendine özgülüğünü/kimliğini verdiği öne sürülen limanın, ilişkisel olarak içinde yer aldığı Doğu Akdeniz limanlarına ve liman kentlerine kısaca bakılacaktır.

Özveren, liman kentlerini yakından ilgilendiren 19. yüzyılın siyasi ve tarihi perspektifinin, İskenderiye, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi bazı liman kentlerini yeniden canlandırdığını, Beyrut, Patras, Samsun, Mersin gibi bazı kentleri ise neredeyse hiç yoktan var ettiğini öne sürmektedir⁵³. Bu doğrultuda, Doğu Akdeniz'de, dönemin yarattığı siyasi, tarihi ve ticari ilişkilerin, Mersin gibi neredeyse yoktan var ettiği birkaç liman kentine değinilecektir. Ayrıca, Mersin'in oluşumu/gelişimi, kendine özgü koşullarını ve içinde bulunduğu bağlamı anlayabilmek için, ilişki içinde olduğu İzmir'e yönelik de kısa bir değerlendirmeye yer verilmeye çalışılacaktır. İzmir, dönemin diğer liman kentlerinden ayrılan özgün nitelikleri ile Mersin'in kendine özgü koşullarını anlamayı

⁵² Özdemir, a.g.m., s.106.

⁵³ Özveren, a.g.m., ss. 13-26, s. 23; Eyüp Özveren, "Büyük Buhranda Bir Liman Kenti: İzmir, 1929-1932", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2003, sayı 6, ss.264-272, s.265.

kolaylaştırabilecektir. Böylelikle, Mersin'in bir liman kenti olarak aynı coğrafi, ekonomik ve tarihi bağlamdaki diğer liman kentleri ile farklılık ve benzerlikleri doğrultusunda kentin kendine özgü koşulları anlaşılmaya çalışılacaktır.

II.4.1. Ayrışan Bir Liman: İzmir

19. yüzyılda, sanayide yaşanan gelişmeler ve taşımacılıkta kullanılan buharlı gemiler, ticaret yollarında önemli değişiklikler yaratmıştı. Ancak bundan çok daha önce - 16. yüzyıl sonunda- Erzurum ve Bursa'dan geçip Balkanlar'a devam eden ve Venedik'e kadar uzanan ticaret yolunun batı kesimi İzmir'e doğru kaymıştı Böylece Halep ve Bursa'nın ticaret yolundaki önemi zayıflarken İzmir, Avrupa ve Asya arasındaki ticarete önemli bir transit noktası olmuştu. Artan zenginliği ile birlikte kent fiziksel olarak da büyümüş, 17. yüzyılda kentte bir inşaat patlaması yaşanmıştı. Özellikle ticari faaliyetlerin gerçekleştiği kentin güney kesimi bu dönemde şekillenmiş, mal alım-satımının ve ticari sözleşmelerin yapıldığı bir çarşı (bedesten), bir gümrük binası ve bir dizi han bu yıllarda inşa edilmişti⁵⁴.

Tanzimat'la birlikte kentin sosyal yapısı değiştiği gibi, ticari etkinliklerin artışıyla birlikte kentin mekansal yapısı da değişmişti. İzmir azınlıkların rahat ettiği bir kent olarak, Tanzimat'tan İstanbul'a göre daha fazla yararlanmıştı. Kent bu dönemde Avrupa ile oldukça yakınlaşmış ve bu da Avrupa'daki, dönemin sosyo-kültürel kavramlarının kente girişini kolaylaştırmıştı. Rıhtımda tiyatrolar kurulmuş, kentte Rum, Fransız ve Ermeni hastaneleri açılmıştı. Ayrıca, yine bu dönemde kentte, çeşitli sanayi

⁵⁴ Kasaba, a.g.m., s.7.

kuruluşlarına ek olarak, büyük kapasiteli ve dış kaynaklı sanayi yatırımları yapılmıştı⁵⁵. Öte yandan, kenti art bölgesine yani verimli Ege ovalarına bağlamak ve bu alandaki ürüne ulaşmak üzere demiryolu yapımına başlanmış, beraberinde kentin ekonomik işlevi açısından giderek yetersiz kalan rıhtım da yenilenmişti⁵⁶.

Demiryolunun yapımı ve ağıın gelişimi İzmir limanının ticari hareketliliğinde büyük bir gelişme yaratmıştı. Anadolu'dan gelen tarımsal ürünler artık limana daha hızlı bir şekilde ulaşıyordu. Mal akışındaki artış ihtisaslaşmayı getirmiş, belirli mallar için iskelelerde ayırım yapılmaya başlanmıştı. Bu da iskelelerin gelen mallar doğrultusunda ayrışmasını, iskelelerin arkasındaki boş alanlarda depolama amaçlı yeni hanların inşasını beraberinde getirmişti⁵⁷.

İzmir'in bir liman kenti olarak gelişimine ilişkin bu değerlendirmeler, 19. yüzyılın yeni ekonomik sistemi içerisinde, merkez-çevre işbölümü bağlamında gelişen başka liman kentleri için de geçerlilik taşıyabilecek niteliktedir. Ancak, İzmir'i diğerlerinden ayıran en belirleyici etmenlerden biri, kentin, deniz ticareti açısından dış dünya ile diğer Osmanlı limanları arasında bir aracı konumunda bulunmasıdır⁵⁸. Kenti, Doğu Akdeniz'deki diğer liman kentlerinden ayıran bir diğer özelliği ise kentin, Doğu ile Batı arasında yüz yıldır bir transit ticaret merkezi olması ve bunun bir uzantısı olarak da Akdeniz'deki diğer limanlarla bağlantıları olan grupların kentteki varlığıdır. Kasaba'ya göre kentin Akdeniz'in büyük liman kentlerinden biri olmasını sağlayan en belirgin nitelik

⁵⁵ Çınar Atay, *Kapanan Kapılar İzmir Hanları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kültür Kitaplığı Yayınları, İzmir, 2003, s. 49, 50.

⁵⁶ Eyüp Özveren, a.g.m., s.264-272, s.265; Atay, a.g.e., s. 50-61.

⁵⁷ Atay, a.g.e., s. 50-61.

⁵⁸ Özveren, a.g.m., s.264-272.

budur⁵⁹ (Şekil II-5).

II.4.2. Benzeşen Liman Kentleri: Patras, Beyrut

Bu başlık altında, Mersin ile aynı dönemde gelişen bu iki liman kentine bakılacaktır.

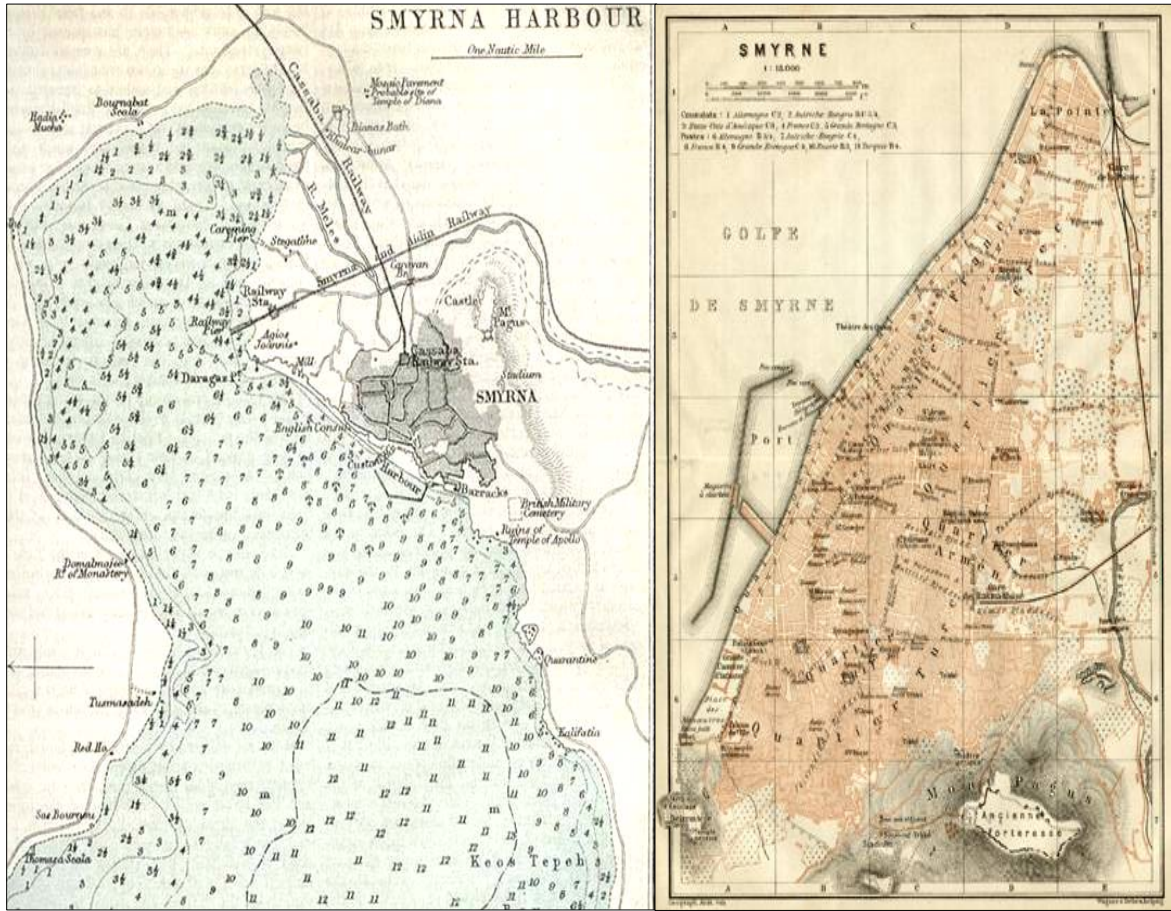
II.4.2.1.Patras

Yukarıda belirtilen perspektif doğrultusunda Mersin gibi neredeyse hiç yoktan var olan bir diğer Doğu Akdeniz liman kenti de Patras'tı⁶⁰. Mora Adası'nın kuzeybatısında Korint Körfezi'nde yer alan bu liman kenti⁶¹, coğrafi olarak aynı bağlam içinde bulunmamakla birlikte, 19. yüzyılın yeni ekonomik sistemi içinde gösterdiği gelişim süreci açısından Mersin'le benzeşmektedir.

⁵⁹ Kasaba, a.g.m., s. 1-22.

⁶⁰ Eyüp Özveren, "Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed. Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, ss. 13-26, s. 23.; Eyüp Özveren, "Büyük Buhranda Bir Liman Kenti: İzmir, 1929-1932", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2003, sayı 6, s.264-272.

⁶¹ Şemseddin Sami, *Kâmûsu'l - A'lâm*, Ankara 1996, c.2, s.1454.



Şekil II-5: 1882 ve 1905 yıllarında İzmir. 1882 yılında İzmir kenti, körfez içinde demiryolu bağlantıları ve limanı ile birlikte gelişen bir merkezdir. Dikkat çeken durum, kentin merkezine ve limana ulaşan farklı iki demiryolu bağlantısının olmasıdır. 1882 yılında kent merkezindeki (günümüzdeki Basmane Garı) istasyon çevresinde gelişen kentin (solda), 1905 yılında kuzeye doğru geliştiği ve limandaki istasyon çevresinde de oluşumların gündeme geldiği görülmektedir (sağda) (Kaynaklar: <http://lib.utexas.edu> ve www.discussmedia.com, mart, 2007).

Patras, 19. yüzyılın ilk on yılında, Mora'nın Batı Avrupa ve Doğu Akdeniz'le ticaretinde en önemli liman olarak belirmişti. 18. yüzyıl boyunca Fransız etkinliğinin sürdüğü kent, Napolyon Savaşları sonrasında İngiltere'nin ekonomik etkinlik alanı içine girmişti. Yüzyılın başında kentin altyapıdan yoksun oluşu yabancı sermaye girişini sınırlamış ancak yüzyılın ikinci yarısında, yakın çevre ile bağlantı kuran yollar, köprüler ve Atina-Patras demiryolunun yapımı, Korint Kanalı gibi büyük yatırım ve projelerle ekonomik büyüme sağlanmıştı. Ancak, kentin ve bölgesinin yalnızca tek bir ürünün

(kuşüzümü) üretimi ve ihracına yönelen ekonomisi, hava koşulları ya da hastalık gibi etkenler ile uluslar arası pazarın değişken koşulları karşısında kırılgan ve güçsüz bir konumdaydı⁶².

II.4.2.2. Beyrut

Oluşum süreçlerindeki benzerlik bağlamında değinilecek üçüncü liman kenti ise Beyrut'tur. Beyrut, kıyı boyunca uzanan, bedesten, çarşı ve büyük cami gibi önemli yapıların yer aldığı bir çekirdeğin etrafında hiyerarşik halkalar şeklinde genişleyen ve tek merkez etrafında yayılan geleneksel kentlerden farklıdır. Özveren'e göre kentin gösterdiği bu yapısal farklılık, güçlü bir yönetim ve üretim geleneğinin bulunmaması ve eski ile yeni diyalektiğinin kentin morfolojisine nüfuz etmemiş olmasıdır. Böylece kent, birbiriyle çatışan bölünmeler yaşamamış ve oldukça doğal bir gelişim göstermiştir. Şam'ın bir limanı olarak bu kenti tamamlayan Beyrut, zenginliğini iç kesimde yer alan bu kentin deniz ticareti üzerindeki tekeline borçludur. Şam'ın Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'ya kadar yabancılara kapalı kalmış olması sonucu güçlü, ticari ve altyapısal kurumsallaşmasıyla Beyrut bu kentin limanı haline gelmiştir⁶³.

19. yüzyılın ortalarında Beyrut, kıyı şeridinde onun kadar iyi konumlanmış, rakipleri olan diğer liman kentlerinden farklılık gösteriyordu. Bu dönemde kent, İzmir ya da İskenderiye ayarında bir liman olmak yolunda ilerliyordu. Kent, Trablusşam ya da

⁶² Elena F. Syrett, "Patras", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 23-44.

⁶³ Eyüp Özveren, "Beyrut", Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss.75-102, s.77, 78. Özveren, burada Beyrut'un Şam'ın yabancılara kapalı bir ticaret merkezi olmasından kaynaklanan avantajını ifade ederek, Halep'in limanı olarak İskenderun'un aynı avantaja sahip olmadığını, Halep'in uzak mesafeli ticaret yolları içinde önemli bir konak olması ve dolayısıyla yabancılara daima açık bir kent olması nedeniyle Beyrut gibi kurumsallaşmış bir liman kentine dönüşemediğini öne sürmektedir.

Sayda gibi liman kentlerine birçok açıdan benzemekle birlikte, barındırdığı yabancı nüfusu açısından onlardan ayrılıyordu. Yabancılar, hiçbir zaman Beyrut'un nüfusunun büyük bir bölümünü oluşturmamıştı. Kentteki konsolosluk temsilcileri, misyonerler ve girişimcilerden oluşan yabancıların sayısı, doruğa ulaştığı dönemde bile iki bini aşmamıştı. Ancak kentteki etkinlikleri sayılarıyla karşılaştırılmayacak ölçüde olan bu yabancılar, İskenderiye ya da İzmir'de olduğu gibi kendi içlerine kapanmayıp yerli ortaklıklar yürütmüştü. Bu nedenle, Beyrut'un yerli ve yabancı sakinleri toplumsal ve mekansal açıdan diğer liman kentlerine göre çok daha bütünleşmişti. Bunda, nüfusun İzmir veya İskenderiye'deki gibi dinsel ve etnik farklılıklar taşımasına rağmen, bileşenlerinin hepsinin (Rum Ortodoks, Sünni Müslüman ve Maruni) bu toprakların yerlisi olmasının etkisi vardı. Bu durum, iş ilişkileri ve ortaklıkları kolaylaştırmıştı. 18. yüzyılın son çeyreğinde yaklaşık 6000 nüfuslu ve 2,5 kilometrekarelik bir alanı kapsayan önemsiz bir kasabayken, bir-iki on yıl içinde kent İskenderiye ile birlikte, Suriye ile Mısır'ı ticari olarak Avrupa'ya bağlayan ve böylece Mehmed Ali Paşa'nın sanayileşme planlarına mali destek sağlayacak bir zincirin hayati önemdeki parçası oldu⁶⁴.

Doğu Akdeniz'de 1830'larda düzenli buharlı gemi seferlerinin başlamasıyla gelişmesi daha da hızlanan Beyrut önemini, İngilizlerin Suriye'ye gönderdiği ve bazıları deniz yoluyla Anadolu'ya ve İran'a kadar taşınan ithalat mallarının varış noktasını oluşturmasına borçluydu. Ancak kent 19. yüzyıl öncesinde bir ticaret merkezi değildi ve 16. yüzyıldan önce Fransızlara verilen ve daha sonra diğer yabancı güçlere de yaygınlaştırılan Osmanlı kapitülasyonları nedeniyle Osmanlı egemenlik alanının dışında bir kentti⁶⁵.

⁶⁴ Özveren, a.g.m., s.78, 79.

⁶⁵ Özveren, a.g.m., s. 79, 80.

Beyrut, ticaret, kurum ve ulaşım ağlarına girdiğinde, rakiplerinin bu ağlara girmesini önleyebildiği ve ithalatını finanse edecek ihracatı geliştirebildiği için başarılı olmuştur. Ancak belki de gelişmesindeki en büyük etmen, 1830'larda başlayan buharlı gemi seferleriyle Beyrut'un neredeyse on yıl boyunca İzmir ve İskenderiye arasındaki tek uğrak limanı olmasıydı⁶⁶.

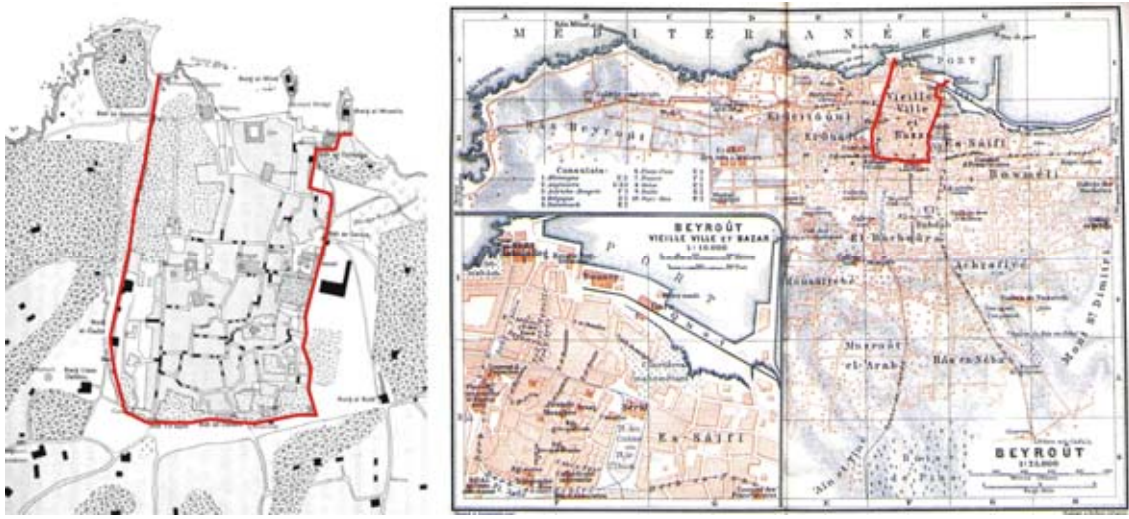
Kent, dönemin pek çok Doğu Akdeniz liman kenti gibi iklim açısından çok sağlıklı bir konuma sahip değildi ve mikroplu havanın zararlı etkilerine fazlasıyla açık, sakinlerinin sıtma ve ateş nöbetlerine çok sık yakalandığı bir kentti. Yerli ve yabancı tüccarların yanı sıra Mısır yönetiminin de desteğiyle kentin altyapı olanakları geliştirildi. Yerel yönetim sorunlarına çözüm arayan Hıristiyan ve Müslümanlar ortak meclislerde eşit sayılarla yer aldı. Yabancıların bu tür komisyonlarda yer almaları kent işlerinde sosyopolitik bir etki yaratmıştı⁶⁷. 1830'lar boyunca kente atanan sayısız konsolos ve konsolos yardımcısı sayesinde yüzyılın ortalarına gelindiğinde konsoloslukların kazandığı kurumsallaşmış yapı Beyrut'u Suriye kıyısının rakipsiz bir liman kenti konumuna getirmişti. Yabancı konsolosların da etkin katılımı ve desteğiyle kurulan sağlık komitesi İskenderiye ve Beyrut'ta sağlık koşullarını geliştirdi. Bu durum veba tehdidini son verecek karantina evlerinin inşa edilmesi ve karantina kısıtlamalarının konmasını beraberinde getirmişti. Karantina kurallarının her iki kentte de katı biçimde uygulanması, en civcivli mevsiminde ticarete sekte vuran salgınların periyodik olarak ortaya çıkma olasılığını büyük ölçüde azalttı⁶⁸. Kentin iç bölgedeki çatışmalardan ve müdahalelerden uzak olması 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde, kentin Suriye coğrafyasının kültürel olduğu kadar ekonomik ve mali merkezi olmasını sağladı. 1870'lerde kent, kırk yıl öncesindeki surların

⁶⁶ Özveren, a.g.m., s.81.

⁶⁷ Özveren, a.g.m., s.82.

⁶⁸ Özveren, a.g.m., s.82.

dışında birkaç evden oluşan görüntüsünden kurtulmuş, aralarında oldukça iyi görünen konakların da bulunduğu yüzlerce kullanışlı evin yer aldığı, nüfusunun üçte ikisi bahçeli evlerde yaşayan bir yerleşim haline gelmişti. Seksen bin civarına ulaşmış olan nüfusunun yarısını çeşitli Hıristiyan mezheplerinin ve kiliselerinin mensupları oluşturuyordu⁶⁹ (Şekil II-6).



Şekil II-6: Beyrut'un 1841'den 1912'ye kadar gösterdiği gelişme. 1841 yılında surlar içinde gelişmiş, sur dışında fazla yapı bulunmayan Beyrut kenti, 1830'lardan itibaren buharlı gemi rotalarında uğrak yerlerinden biri olmasının da etkisiyle hızlı bir gelişme süreci geçirmiş ve 1912 yılında fiziksel olarak oldukça genişlemiştir. Soldaki haritada 1841 yılındaki Beyrut'un surlar içindeki durumu görülmektedir. Sağdaki haritada ise 1912 yılında genişleyen kentin içinde kalmış olan surların izi gösterilmektedir. Görüldüğü gibi, surların içinde kalan bölge, 1912'de kent formu içinde küçük bir alanı kaplamaktadır. Ancak bu alan kentin merkezi olarak kalmış ve gümrük binası ve liman burada yer almıştır (Kaynaklar: <http://almashriq.hiof.no> ve <http://lib.utexas.edu>, Nisan 2007).

Bu dönemde Beyrut, limanı ve buharlı gemileriyle, demiryolları ve havagazı ışıklarıyla, resmi binaları, okulları, kolejleri ve hastaneleri, basımevleri ve gazeteleriyle, karantina ve elektrikli tramvayıyla rakiplerini geride bırakmış gelişmiş bir kentti. 1869 tarihi Beyrut için bir dönüm noktasıydı. 1869'da Süveyş Kanalı açılmıştı. Kanal, Avrupa ve Asya'yı yakınlaştırmakla ve Asya mallarının Avrupa pazarlarına daha çabuk ve ucuz

⁶⁹ Özveren, a.g.m., s.83.

ulaşmasını sağlamakla çevredeki rekabeti artırdığı gibi sıralamayı da değiştirmişti⁷⁰. Beyrut da bu değişimden etkilenmiş, kentin ipek ithalatındaki eski önemini yitirmesiyle başka alanlara yönelme gereksinimi duyulmuştu. Bu doğrultuda Suriye'nin tahıl yetiştiren iç kesimlerine uzanan yeni merkezler yaratılmıştı. Ancak, bu merkezlerde üretilen tahıl önemli bir liman kenti olarak kentin çektiği nüfus nedeniyle kentte tüketiliyor ve ihraç edilebilir çok az ürün kalıyordu. Zamanla iç bölgelerde tahıl üretiminden yeni zenginleşmiş Müslüman tüccarlar kente yerleşti. Öte yandan daha çok ipeğe dayalı ticareti ellerinde tutan bir dönemin zengin Hıristiyan tüccarları da Mısır'a göç etti. Bu durum Beyrut'un Doğu Akdeniz'deki diğer liman kentlerine daha çok benzemesiyle sonuçlandı. Suriye'deki tarımsal faaliyetlerdeki açılma ve çeşitlenme karayolu ulaşımının çok daha kolay olduğu diğer liman kentlerinin ticaretinde canlanmaya yol açtı. Trablusşam ve İskenderun tekrar canlanırken, güneyde de Filistin'in limanı olarak Hayfa ortaya çıktı⁷¹.

Yukarıda yer verilen liman kentlerinin taşıdıkları tek ortak özelliğin, ortaya çıkış koşulları ve gelişmelerine ilişkin benzerlikler olmadığı görülmektedir. Bu kentlerin pek çok ortak özelliğe sahip oldukları ortadadır. Yakın bir coğrafyanın kıyı şeridinde sıralanan bu kentler, 19. yüzyılın değişen ekonomik sistemi sonucu ister gelişmiş isterse yoktan var olmuş olsunlar hemen hemen hepsi imparatorluğun içsel koşullarından çok uluslar arası gelişmeler ve ilişkisel ağlardan kaynaklanan koşullardan etkilenmiş görünmektedirler. Bu kentlere çeşitli ticaret serbestileri ve yönetsel özerklikler tanınmış ve sağladıkları ekonomik canlılığın dönemin güçsüz ekonomisi için taşıdığı önem nedeniyle imparatorluk merkezinin, Tanzimat döneminin merkezileştirme hedefine rağmen bu kentlere çok fazla müdahale edemediği anlaşılmaktadır.

⁷⁰ Özveren, a.g.m., s.85.

⁷¹ Özveren, a.g.m., s.86, 87.

Deniz ticareti açısından dış dünya ile diğer Osmanlı limanları arasındaki aracı konumu⁷², Doğu ile Batı arasında yüz yıldır bir transit ticaret merkezi olması ve bunun bir uzantısı olarak da kentte Akdeniz'deki diğer limanlarla bağlantıları olan grupların bulunması İzmir'i dönemin diğer liman kentlerinden farklı kılıyordu⁷³. Patras ve Beyrut da kendi öznel koşullarıyla diğerlerinden ayrılıyordu.

Mersin, Beyrut gibi İngilizlerin Suriye'ye gönderdiği ve bazıları deniz yoluyla Anadolu'ya ve İran'a kadar taşınan ithalat mallarının varış noktasında bulunmuyordu. Coğrafi konumu gereği kent, İzmir'den farklı olarak, 19. yüzyıl öncesindeki ticaret yolları üzerinde bir odak ya da transit ticaret noktası da değildi. Bunun bir sonucu olarak Mersin, İzmir'in 17. yüzyıldan beri sahip olduğu ticaret kültürüne ve iki yüz yıldır bu kültüre yabancı olmayan bir azınlık nüfusuna da sahip değildi. İzmir, Batı kapitalizminin iki gelişme evresini de yaşamıştı. Oysa Mersin, yine coğrafi konumu gereği Avrupa ekonomik sisteminin ikinci gelişme dalgasının etkisiyle ortaya çıkmıştı. Bu nedenle Mersin, İzmir, Selanik, İskenderiye vb. liman kentlerinin sahip olduğu ticaret kültürüyle ancak yüz yıl sonra tanışmıştı. Mersin de Beyrut gibi 19. yüzyıl öncesinde bir ticaret merkezi değildi. Ancak Beyrut 1830'lardan 1840'lara dek İzmir ve İskenderiye arasındaki tek uğrak limanı olarak farklılaşırken Mersin aynı özelliğe sahip bir liman kenti değildi. Belki de tüm bu liman kentlerinin en önemli ortak özellikleri, iklim açısından çok sağlıklı bir konuma sahip olmamaları ve mikroplu havanın zararlı etkilerine fazlasıyla açık, sakinlerinin sıtma ve ateş nöbetlerine sıkça yakalandıkları, oldukça kozmopolit bir yapıya sahip yerleşimler

⁷² Eyüp Özveren, "Büyük Buhranda Bir Liman Kenti: İzmir, 1929-1932", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2003, sayı 6, s.264-272, s.265.

⁷³ Kasaba, a.g.m., s.4.

olmalarıydı⁷⁴.

Yıldızları özellikle 19. yüzyılda parlayan birer Doğu Akdeniz liman kenti olarak bu kentlerin her biri kendine özgü nitelikler barındırsa da, yukarıda söz edilen ortaklık ve bezerlikleri paylaşıyorlardı. Mersin de, genel çerçeveye ile İzmir'den başlayarak kıyı boyunca sıralanmış olan İskenderun, Beyrut, Sayda, Hayfa, Hama, İskenderiye, Lazkiye gibi liman kentlerinin ekonomik, kültürel ve tarihi açıdan oluşturduğu ortak bağlamın bir parçasıydı. (Şekil II-7).

Belki, kentin ortaya çıkış ivmesini, İmparatorluk düzeyinde ve imparatorluk sınırlarını aşan gelişmeler vermişti ama kentin gelişimini, Doğu Akdeniz'deki bu diğer liman kentlerinin ilişkisel ağındaki konumu şekillendirmişti. Bir liman kenti olarak Mersin'den yapılan ticarete, bu liman kentleri ile ekonomik (hammadde ve mamul mal alım satımı) ve sosyal ilişkiler (nüfus hareketleri) kentin gelişimini yönlendiren öğeler olarak belirmişti. Ancak kentin gelişimini ve fiziksel olarak şekillenişini, içinde bulunduğu bağlamın dışında etkileyen başka değişkenler de vardı.

⁷⁴ 19. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden yabancı gezginlerin hemen hemen hepsi, gezi notlarında bu durumu belirtmiştir. Buna ilişkin detaylı bilgi, çalışmanın üçüncü bölümünde yer almaktadır.



Şekil II-7: Mersin'in Doğu Akdeniz'de yer alan diğer liman şehirleri bağlamındaki konumu

Kentin ticaret ve üretim ilişkileri, ulaşım ve ürün akış ilişkileri ve tarihi, toplumsal, demografik ve kültürel ilişkileri, gelişme evresini etkileyen sürecin bileşenleri olarak belirlemektedir. Bu nedenle, çalışmanın konusu doğrultusunda, bir sonraki bölümde Mersin'in, sahip olduğu coğrafi konum ve liman özelliğinin, bir liman kenti olarak gelişimine zemin hazırlayan bu ilişkilerle karşılıklı etkileşimi ortaya konmaya çalışılacaktır. Bunun ardından, söz konusu etkileşim sonucu oluşan kentsel doku anlaşılmaya gayret edilecektir

III. BÖLÜM: MERSİN KENTİNİN OLUŞUMUNU ETKİLEYEN BÖLGESEL GELİŞMELER

19. yüzyılda, kimi imparatorluk dışı kimi de imparatorluğun içsel koşulları ile gelişen ve sonuçları, Mersin'in gelişimi ve kentsel dokunun oluşumunu etkileyen çeşitli gelişmeler yaşanmıştır. Burada öncelikli olarak, imparatorluk dışındaki gelişmeler ve ardından da imparatorluğun içsel koşullarının kentsel mekanla etkileşimi üzerinde durulacaktır. Bir başka deyişle, bu bölümde, İmparatorluk dışındaki gelişmelerden, etkileri ve sonuçları, dolaylı ya da doğrudan Mersin ve bölgesinde görülenler üzerinde durularak, Mersin'deki kentsel gelişimi etkileyen koşulların anlaşılabilmesine çalışılacaktır.

III.1. Osmanlı İmparatorluğu Dışındaki Gelişmelerin Mersin'de Kentsel Gelişime Etkisi

Kapitalist dünya ekonomisine eklemlenmenin temel aracı olan ticaretin gelişiminde, ticari malların, tüccarlar tarafından liman kentlerine kanalize edilmesi önemli bir rol oynamıştır. Böylece, 19. yüzyılda merkez ülkelerinin kapitalist ekonomileri için pazar ve hammadde sağladıkları çevre ülkelerdeki liman kentleri ayrıcalıklı bir konuma ulaşmıştır¹. Söz konusu kentler, bu dönemde ya önemli birer ticaret merkezi haline gelmiş ya da var olan ticari kapasitelerini geliştirmişlerdir.

Mersin de, yukarıda anlatılmaya çalışılan tarihi perspektif, coğrafi ve üretim-ticaret ilişkileri açısından konumuyla, sözü edilen liman kentleri arasında yerini almış

¹ Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, "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, s. 121.

görülmektedir. Mersin'in, 19. yüzyılda, bir liman kenti olarak ortaya çıkışını hazırlayan bu sürecin pek çok bileşeni bulunduğu açıktır. Bu doğrultuda, söz konusu bileşenler, öncelikle imparatorluk dışındaki üst ölçekli ve ardından da bölgesel nitelikli gelişmeler ile kentin mekansal gelişimi arasındaki ilişki çerçevesinde, genelden özele doğru bir yaklaşımla ele alınmaya çalışılacaktır.

III.1.1. Savaşlar ve Artan Tarımsal Üretim

Yukarıda yer verildiği üzere stratejik konumu nedeniyle Avrupa için vazgeçilmez hale gelen Akdeniz, 19. yüzyılda büyük bir değişim ve modernleşme süreci yaşamıştı. Bu dönemde Akdeniz'de Avrupa'nın varlığı pekişmiş, iktisadi ve toplumsal bir dönüşüm gerçekleşmişti².

Bu yeni dönemde, Mersin gibi birçok liman kenti, Akdeniz'de etkinliği artan Avrupalıların ve onların arkasındaki imparatorlukların çıkarları doğrultusunda önemli odaklar olarak belirmişti³. Bu odakları, ucuz hammadde ve yeni pazar arayan merkez ülkelerin çıkarları şekillendirmişti. Örneğin, önceleri Amerika'dan aldığı bazı hammaddeler için yeni kaynaklar aramaya başlayan İngiltere, Amerikan İç Savaşı ile birlikte yeni hammadde ve pazar arayışına girmiş ve bu gelişme Osmanlı'da özellikle Ege ve Çukurova'da pamuk tarımında büyük bir gelişme yaşanmasına yol açmıştı⁴.

² Eyüp Özveren, "Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed.: Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, ss.13-26, s.22

³ Özveren, a.g.m., s.22, 23.

⁴ Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 1-22, s.8.

İşgücü yetersizliği, 1860'larda Çukurova'nın verimli topraklarında pamuk üretiminin gelişimi karşısında önemli bir sorun olarak duruyordu. Oysa bölge ihracata yönelik tarımsal meta üretiminin yaygınlaştığı önemli bir ovaydı. Bu nedenle, hem büyük toprak sahipleri hem de tarımsal üretimden sağladığı vergi gelirini artırmak isteyen merkezi devlet, yöredeki göçebe Türkmenlerin ovada yerleşmelerini ve yöreye mevsimlik işçi akımını destekledi. Böylece, I. Dünya Savaşı öncesinde Çukurova, tarımın en fazla ticarileştiği, kapitalist üretim ilişkilerinin en fazla yayıldığı yöre oldu⁵.

III.1.1.1. Amerikan İç Savaşı ve Çukurova'da Artan Pamuk Üretimi

1861'de Amerikan İç Savaşı'nın başlamasıyla, Amerika'da ham pamuk gereksiniminin çoğunluğunu karşılayan bölgelerde pamuk üretimi tümüyle durmuştu. Bu durum pamuk talebinin büyük çoğunluğunu Amerika'dan karşılayan İngiltere başta olmak üzere bütün ülkelerde ham pamuk darlığına ve özellikle 1860-1865 yılları arasında fiyatının görülmemiş derecede artmasına yol açmıştı. İngiltere'de dokuma fabrikalarının üretimlerini sürdürebilmeleri için ucuz ve bol pamuğa ihtiyaçları vardı. Bu nedenle İngiltere yeni pamuk üretim alanlarında ekimi artırmak amacıyla büyük bir çaba gösterdi. 1856 yılında kurulan Küçük Asya Pamuk Şirketi (Asia Minor Cotton Company), üretimi artırmada başarılı olamayınca 1857 yılında kurulan Manchester Pamuk Alım Birliği (Manchester Cotton Supply Association) üretimi artırmanın yollarını araştırdı. Bu araştırmalar sonucunda, deve kervanlarıyla yapılan taşımacılığın çok masraflı olduğu ve demiryollarının üretimin artırılmasında büyük katkı sağlayacağı, yerli tohum yerine Amerikan tohumu kullanılması gibi çeşitli yöntemler geliştirildi. Köylüye parasız olarak

⁵ Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1987, s.222,223.

tohum dağıtıldı⁶.

Ne var ki, tüm bu çabalara karşın vergiler, eğitim ve ulaşım olanaklarının yetersizliği, pamuk üretimini beklenen düzeye getirmeye yetmemişti. Bunun üzerine 1862’de yayınlanan bir fermanla pamuk üreticilerine çeşitli kolaylıklar ve ayrıcalıklar sağlandı. Bu ayrıcalıklar ve kolaylıkların uygulanmasında İngiliz sermayesi ile kurulmuş şirketler büyük çaba gösterdi. Hatta bu şirketlerden bazıları, çiftlikler satın alarak kendileri de pamuk üretmeye başladı⁷.

Çukurova ise Amerikan İç Savaşı ile özellikle pamuk tarımında oluşan yeni koşulları, verimli toprakları, iklimi ve sahip olduğu işgücü ile karşıladı. Osmanlı hükümetinin getirdiği vergi kolaylığı ve pamuk tohumu sağlanmasına ek olarak, bu dönemde, 1832’den itibaren bölgeyi yöneten İbrahim Paşa’nın, modern tarım ve çalışma koşullarına yönelik düzenlemeleri, Mısır ve Kıbrıs’tan pamuk tohumu getirtmesi bölgenin Osmanlı’nın ve İngiltere’nin ilgisini çekmesini sağlamıştı⁸. Bir başka deyişle yöre, 1861 yılındaki Amerikan İç Savaşı öncesinde, İbrahim Paşa’nın bölgeyi ele geçirdiği 1831’den, 1841’de bölgeden ayrılışına dek geçen süre içinde tarımsal üretimi artıracak çeşitli gelişmeleri zaten yaşamıştı.

Pek çok gezginin anlatılarına göre, 1830’lu yıllarda bölgede büyük ve çok

⁶ Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 1978, s.85, 86.

⁷ Aktüre, a.g.e., s.85, 86.

⁸ *Mersin Evleri*, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.18.

sayıda bataklık bulunuyordu⁹. Bataklıkların kurutulması toprakların tarıma kazandırılması, sulama kanallarının yapılması¹⁰, göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişme Çukurova'nın, pamukta artan talebi karşılayacak bir bölge olarak öne çıkmasını sağlamıştı. 1850'li yıllardan itibaren Mersin iskelesinde yapılan pamuk ticareti¹¹, 1870'lere gelindiğinde bölgedeki tarıma sermaye aktarımı ve toprakların hızla üretime açılmaya başlamasının da önemli bir göstergesiydi.

Bu dönemde bataklıkların ilk kurutulduğu¹² ve en verimli yöre olan Adana-Tarsus-Mersin ve 1890'lara gelindiğinde toprakların tarıma ilk açıldığı Ceyhan ve yakın çevresi büyük ölçekli pamuk işletmeleri diyarı haline gelmişti. 1909'da, imparatorlukta toplam pamuğun yüzde kırkı Adana'da üretiliyordu. 1913'de, bölgede ekili arazilerin yüzde yetmiş dördünde pamuk yetişiyordu¹³. Gezgin William Burckhardt Barker da bunu doğruluyor, bölgede temel ürünün pamuk olduğunu ve ürünün yurtdışına gönderildiği gibi kervanlarla Erzurum ve Trabzon'a da nakledildiğini söylüyordu¹⁴. Tüm bu gelişmede Mersin, bölge ekonomisinin temel taşı olarak, bölgenin yüksek kapasiteli ticari tarıma geçişini beslemiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli pamuk üreticisi ve ihracatçısı

⁹ George Rolleston, *Report on Smyrna*, George Eyre and William Spottiswoode, London, 1856, s.61; Charles W. Wilson, "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, 1884, Vol. 6, No. 6, ss.305-325, s.314, P. H. H. Massy, "Explorations in Asiatic Turkey, 1896 to 1903", *The Geographical Journal*, 1905, vol. 26, no. 3, ss. 272-303, s. 285.

¹⁰ E. J. Davis, *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, London, 1879, Chapter 2, s.29,30. Davis, Mersin Tarsus arasında kalan alanda, dağlardan gelen suların yolun altına döşenen kanallarla tarım toprağına doğru yönlendirildiğini ve doğu tarafın batıya göre daha iyi sulanıp ve işlendiğini anlatıyor.

¹¹ BOA, İ.MVL. Dosya no: 237, G. no: 8363, 29 Receb 1268 (19 Mayıs 1852.). Belgeden, Çukurova'dan gelen pamuk ve susamın sevk edildiği Mersin iskelesinin yetersiz kaldığı ve yeni bir iskelenin yapılmasının talep edildiği anlaşılmaktadır.

¹² Özellikle Tarsus-Mersin arasındaki bataklıkların kurutulmasının, bölgenin tarımına, iklimine ve sağlık koşullarına olumlu etkileri üzerinde merkezi hükümet ısrarla durmuş ve bataklıkların kurutulması arazinin pamuk tarımına kazandırılmasının Mersin iskelesinin önemini artıracığı görüşünü savunmuştur. Detaylı bilgi için bkz. *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, Haz. İbrahim Oğuz, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2006, s.61-66.

¹³ Meltem Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara, 2006, sayı 21, ss.97-110, s. 107.

¹⁴ William Burckhardt Barker, *Cilicia and Its Governors*, Ingram, Cooke and Co., London, 1853, s.119.

olarak kimlik kazanmasını kolaylaştırmıştı¹⁵ (Şekil III-1).

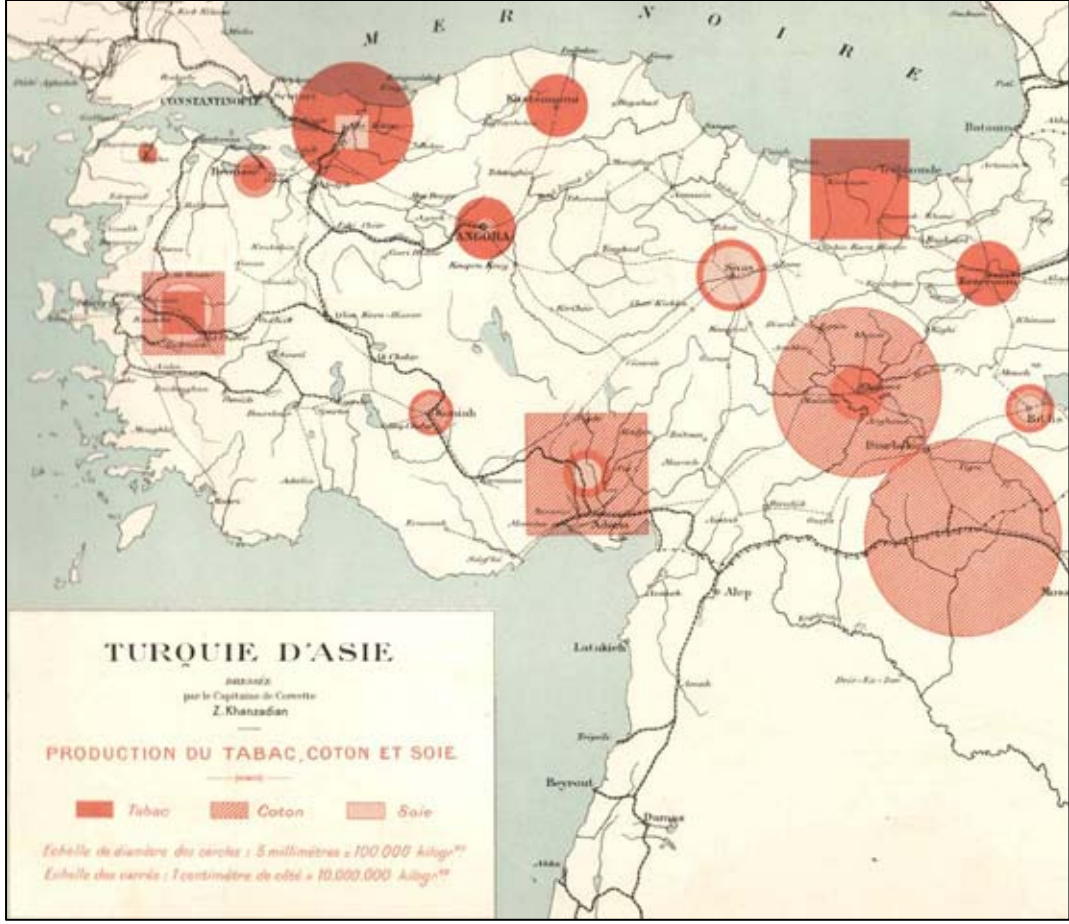
Ne var ki, bölgedeki temel ürünün pamuk olduğunu ifade eden gezgin William Burckhardt Barker, ürünün Mısır pamuğu kadar kaliteli olmadığını¹⁶ belirtiyordu. 1845 yılında, yaşanan susuzluk nedeniyle tüm ürünün öldüğünü yazan gezgine göre, bölgede üretilen pamuk çok temiz de değildi¹⁷. Pamuğun temizlenmesi ve balyalanmasında kullanılan ilkel teknoloji ise ihracatın önünde bir engel olarak duruyordu. Bu durum, 1862 yılından itibaren, pamuğun çırçırılama ve balyalama işlemlerini standart hale getirmek isteyen tüccarların çırçır fabrikaları kurmalarıyla sonuçlandı¹⁸. Bu ise, bir anlamda tarımın ticarileşmesinin ve küçük ölçekli de olsa çeşitli sanayi yatırımlarının gerçekleşmesinin koşullarını oluşturdu.

¹⁵ Toksöz, a.g.m., s. 100,101.

¹⁶ Wilson, a.g.m., s.314. Wilson, Barker'ın aksine, Kilikya Ovası'nın batı bölümünde toprağın genel olarak iyi işlenmiş bir durumda olduğunu ve iyi kalitede mısır ve pamuk üretildiğini ifade etmektedir.

¹⁷ Barker , a.g.e., s. 115-119.

¹⁸ Aktüre, a.g.e., s. 86.



Şekil III-1: Çukurova Bölgesi'nin tarımsal üretimi. Mersin ve Çukurova bölgesi, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki önemli pamuk üreticisi bölgelerden biridir. Khanzadian tarafından hazırlanmış olan atlasta yer alan yukarıdaki haritada, Çukurova'da üretilen ürünler içinde pamuk en önde yer alırken tütün ve ipek de pamuk kadar olmasa da bölge içinde üretilen ürünlerdendir (Kaynak: Z. Khanzadian, 1924)

Kentte küçük ölçekli sanayi işletmelerin yer almaya başlaması, yalnızca bölgede artan üretimden kaynaklanmıyordu. Kentin sahip olduğu konum ve dolayısıyla liman olanağına zaman içerisinde, (çalışmanın ulaşım ile ilgili gelişmelere yer verileceği ilerleyen bölümlerinde daha detaylı olarak değinileceği üzere) karayolu ve demiryolu ulaşım bağlantılarının da eklenmesi, tarımın ticarileşmesi ve sanayileşmesi yönündeki bu yatırımların yolunu açıyordu. Liman ve diğer ulaşım bağlantıları, bölgenin artan tarımsal üretiminin ihracatını olduğu kadar iç bölgelerin taleplerine yönelik ürünlerin ithalatını da olanaklı kılıyordu. Bu durum, kentte ticari ve sanayi kuruluşlarının artmasını sağlarken, bir

yandan da, karayolu, demiryolu gibi kentsel altyapı, depolar, hanlar gibi yeni yeni gereksinim duyulmaya başlanan kullanımların kentte yer almasını sağlıyordu.

1870’li yıllarda bölgeye yaptığı gezi sonrasında gözlemlerini yazan gezgin Geary’ye göre, bölgede üretilen pamuk, Mersin Limanı’ndan İzmir dışında Liverpool’a gönderiliyor, bunun yanında yün ve susam da ihraç ediliyordu. Geary ayrıca, oldukça iyi durumda olan Adana-Mersin arasındaki yol sayesinde ürünlerin kolayca limana ulaştırıldığını söylüyordu¹⁹. Böylece özellikle 1890’larda, karayolu, demiryolu ve denizyolu olanaklarının kesiştiği yerleşimde, söz konusu ticarethane ve sanayi işletmeleri yalnızca kent ve bölgesine yönelik üretim ve ticaret yapmıyor, başka limanlar ve yerleşimlerle de sürekli ilişki ve alış-verişte bulunuyordu. Dolayısıyla söz konusu ulaşım bağlantıları ticaret ve sanayi yatırımlarının gelişmesinde etkili oluyordu 1896 yılından 1903’e dek Anadolu’yu gezen ve gözlemlerini aktaran bir başka gezgin, Massy’nin de benzer izlenimleri aktardığı görülmektedir. Massy, bu dönemde ticaretin göçerler tarafından yapılmakta olduğunu ancak zaman içinde durumun değişeceğini ve pamuk ve diğer tarımsal ürünlerin bölgenin ticari olarak gelişmesinin lokomotif olacağını ifade etmektedir²⁰.

Böylece, Amerikan İç Savaşı ile başlayan süreçte Çukurova bir pamuk üretim merkezi olarak belirmiş, bu doğrultuda bölgenin limanı olarak gelişen Mersin’de, ticaret ve tarımın sanayileşmesine yönelik işletmeler, fabrikalar açılmıştır. Bu yatırımlarla birlikte artan kentsel gereksinimler, karayolu ve demiryolu gibi kentsel altyapı yatırımlarını beraberinde getirmiş, kentteki ekonomik gelişme ile fiziki gelişim karşılıklı ilişki içinde

¹⁹ Grattan Geary, *Through Asiatic Turkey*, Elibron Classics, London (the replica edition of the edition published in 1878 by Sampson Low) , 2005, s.297.

²⁰ Massy, a.g.e., s. 302.

kenti şekillendirmiştir.

III.1.1.2. Kırım Savaşı ve Çukurova’da Artan Tahıl Üretimi

Osmanlı Devleti için nedenleri ve sonuçlarıyla başlıbaşına bir çalışma konusu olan Kırım Savaşı’nın, imparatorluk topraklarının tamamını olduğu gibi Mersin ve içinde bulunduğu bölgeyi de temel olarak dört yönden etkilediği söylenebilir. Bunlardan ilki, savaşın yarattığı mali kriz, diğeri savaş sırasında yaşanan kıtlık ve tahıl üretimine olan talebin artışı, üçüncüsü savaşın ardından gelen süreçte gayrimüslim nüfusa tanınan hak ve ayrıcalık ve dördüncüsü ise bölgeye yönelen göçtür.

1853-1856 yılları arasında yaşanan Kırım Savaşı’nın çıkmasında, Rusya’nın Osmanlı ile imparatorluktaki Ortodoks Hıristiyanların konumunu garantiye alan bir antlaşma imzalamak istemesi etkili olmuştu. Bu talebin sonuçları oldukça kapsamlıydı. Çünkü Rusya bu taleple, Osmanlı yönetimi altında bulunan Ortodoksları, bir başka deyişle Osmanlı nüfusunun beşte birini koruma hakkını talep ediyordu. Bu talebin kabul edilmesi, Rusya’nın İmparatorluğun içişlerine karışabilmesi anlamını taşıyordu. Osmanlı hükümeti bu talebi kabul etmek istememişti. İki ülke arasında bir anlaşma sağlanamaması Rus birliklerinin 1853 yılında Bükreş’e girmesiyle sonuçlanmış, ayrıca iki İngiliz ve iki Fransız savaş gemisi de Osmanlı başkentindeki yabancıları korumak için Çanakkale Boğazı’ndan içeri girmişti. Tüm bu gelişmeler sonucunda, mali ve askeri olarak zaten oldukça güçsüz olan Osmanlı Rusya ile savaşmak durumunda kalmıştı²¹. Kırım Savaşı bir anlamda,

²¹ Matthew Smith Anderson, *Doğu Sorunu 1774-1923 Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Yapı Kredi Yayınları, Çev.: İdil Eser, İstanbul, 2001, s. 129-167.

Osmanlı için yabancı alacaklıların devletleri gözetiminde borçlarını tahsil edecekleri Duyun-u Umumiye'ye giden sürecin başlangıcı olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin, temel olarak merkezi devletin güçsüzlüğü ve mali krizlere uzun vadeli çözüm bulamamaktan doğan kaynak sorunu, 1840'lı yıllarda kısa vadeli olarak Fransız Bankalarına borçlanılarak giderilmeye çalışılıyordu. Ancak, o zamana dek uzun vadeli dış borçlanmaya direnen Osmanlı, Kırım Savaşı'nın gerektirdiği yeni harcamalar sonucu ilk kez uzun vadeli borçlanma yoluna gitmişti²². Bu durum, devletin kendine yeni kaynaklar araması ve tarımsal üretime ağırlık vermesine yol açmıştı.

Kırım Savaşı sırasında yaşanan kıtlık, devletin savaşla birlikte iyice belirginleşen ve büyüyen mali sorunları tarımsal üretimin önemini bir kez daha ortaya çıkarmıştı. Çukurova ve bölgenin limanı Mersin ise bu süreçte, tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin üretiminde, gerek büyük ve verimli toprakları, gerek sulama olanakları, gerekse yerleşik işgücü ve ulaşım altyapısı açısından sahip olduğu avantajlarla öne çıkmaya başlamıştı.

Öte yandan, savaş sırasında yaşanan kıtlık ve beliren tahıl ihtiyacı, tahıl üretimi için yeni teşvikleri gerekli kılmıştı. Çukurova, gerek verimli toprakları gerekse su olanakları²³ ile tahıl üretimi için önemli bir ova olarak belirirken, bir yandan da bu ürünün ihracatını gerçekleştirecek bir limana ve Anadolu'ya ulaşan karayolu ve demiryolu

²² Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 63, 64.

²³ Davis, a.g.e., s.16; Habeeb Risk, *The Thistle and The Cedar of Lebanon*, Wertheimer, 1853, London, s.61-62. Risk, ovanın az ya da çok hemen hemen tümüyle sulandığını ve yolculuk sırasında, su ihtiyacının karşılandığı pek çok kuyudan geçtiğini anlatmaktadır.

bağlantılarına sahip bir bölge olarak önem taşıyordu. Bunlara ek olarak, Mısırlı İbrahim Paşa'nın egemenliği döneminde bölgeye yerleştirilen işgücü, ıslah edilen bataklıkları ve sulama kanallarıyla önemli bir tarımsal üretim alanı olarak öne çıkıyordu.

Bölge, 1840'lı yıllardan itibaren zaten çeşitli tarımsal ürünleri yetiştiriyor ve satıyordu. Söz konusu üretim yalnızca iç pazara yönelik yapılmıyor, yetiştirilen ürünler Avrupa, Suriye, Marsilya gibi ülkelere ihraç ediliyordu. 1850'li yıllarda bölgeyi ziyaret eden gezgin William Burckhart Barker, limandaki ticaretin oldukça gelişmiş olduğunu, Fransız teknelerinin susam ve yün yükleyerek Marsilya'ya, Arap teknelerinin Suriye'ye mal götürdüklerini, buğday almak üzere de Kıbrıs ve Rum gemilerinin limana uğradığını, İngiliz gemilerinin de İzmir'e mal götürmek üzere Mersin limanından yükleme yaptığını anlatıyordu. Barker, ihraç edilen mallar arasında, pamuk, yün, buğday, arpa, balmumu, susam tohumu ve keten tohumunun önde geldiğini belirtiyordu²⁴.

Aynı şekilde, 1850'li yıllarda bölgeyi ziyaret eden gezgin Habeeb Risk, yörenin tüccarları tarafından büyük miktarlarda keten tohumu, yün, susam ve pamuğun Mersin'de gemilere yüklendiğini, 1854 yılında yöreye gelen bir başka gezgin, William Beamont da, kente ulaştıklarında açıklarda demirlemiş beş büyük gemi bulunduğunu, limanda gemiye yüklenmek üzere pamuk ve yünün beklediğini yazmıştır²⁵.

²⁴ Barker, a.g.e., s.118. Barker, bu dönemde Suriye'den, İngiliz malları, şeker, kahve, çivit, sabun, tütün gibi ürünlerin ithal edildiğini belirtmektedir.

²⁵ Risk, a.g.e., s.232.

1850’li yıllardan itibaren ivme kazanan bu süreç, yukarıda yer verildiği üzere 1860’lı yıllarda, Amerikan İç Savaşı ve artan pamuk üretimiyle birlikte, Mersin’in liman fonksiyonunu güçlendirmiş, bu da bölgenin tarımsal üretim potansiyelini harekete geçirmiştir. Bu iki yönlü gelişme, bir yandan bölgenin bir çekim odağı olarak nüfusunun artması sonucunu doğururken öte yandan yeni yapılar, yeni ulaşım bağlantıları vb. kentsel altyapı ve kullanımları beraberinde getirmiştir.

III.1.2. Göçler ve Demografik Yapının Bileşenleri

Kentin gelişimini belirleyen süreçleri anlayabilmek için kentsel gelişim dinamiklerinin önemli bir ögesi olarak nüfusun büyüklüğü kadar bileşenleri de önemlidir. Bu doğrultuda, yakın coğrafyadaki gelişmelerin sonucunda oluşan göçlerin, 19. yüzyıla dek yoğun olarak göçer aşiret ve toplulukların yaşadığı Çukurova ve özellikle de bir liman kenti olarak Mersin’e etkisi üzerinde durulacaktır.

Kaynaklarda kentin gelişmeye başladığı 19. yüzyılda, sancak sınırlarındaki değişimler nedeniyle Mersin’e ilişkin nüfus verilerinde farklılıklar görülmektedir. Çalışmanın konusu gereği esas olan, kentin çekirdeğini oluşturan ve yaklaşık olarak bugünkü kent merkezi sınırları içinde kalan alanda yaşayan nüfustur. Ne var ki, gerek resmi kayıtlarda gerekse gezginlerin anlatılarında nüfus bilgilerine, bu detayda ulaşmak olanaklı olmamaktadır. Bu nedenle, söz konusu alanı yakın çevresi ile birlikte ele alan nüfus verilerinden yola çıkılarak nüfusun bileşenleri ve genel içindeki oranları üzerinde durulacaktır.

Kentteki nüfusun bileşenleri, kendi dini ve kültürel yapılarının yanı sıra eğitim, konut, sağlık vb. yapılarını inşa etmiş ve kentsel mekan, oluşturulan bu ortak yaşam kültürü ile etkileşim içinde gelişmiştir. Bu başlık altında, kentteki demografik yapının temel bileşenlerine yer verilecek, bu bileşenlerin kentsel mekanla ilişkileri, kente getirdikleri yapı ve kullanımlar, çalışmanın “Sosyo-Mekansal Yapı” başlığı altında ele alınacaktır.

19. yüzyılın ilk yarısında, Suriye’de yaşanan gelişmeler, yukarıda yer verildiği üzere Amerikan İç Savaşı ve Kırım Savaşı, etkileri Mersin’de de görülecek kimi koşulları oluşturmuştur. 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 belirlediği anlaşılmaktadır. Bu yapının doğal bir sonucu olarak, demografik yapının çeşitlilik gösteren öğelerinin, kendi yaşam alanlarını ürettiği, böylece Mersin’in, geleneksel Osmanlı kentinden farklı, kozmopolit bir liman kenti olarak gelişmesinde etkili olduğu anlaşılmaktadır. İzmir ve Beyrut da olduğu gibi Mersin’de de, göçmenler ve levantenlerden oluşan kozmopolitizm kentin demografik yapısını belirlemiştir²⁶.

III.1.2.1. Levantenler

Kentte yerleşik durumda bulunan Avrupalılar ve Katoliklerden oluşan Levanten topluluk, Mersin’de Marunilerin de etkisiyle farklı bir kimlik geliştirmiştir.

²⁶ Nükhet Adıyeke; Nuri Adıyeke, “Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Yapı Kredi Yayınları*, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, ss.69-89, s.77.

1850’li yıllardan itibaren kentte yer alan Levantenlerin, Marsilyalı, Maruni, Galyalı, Adanalı, Kıbrıslı ve Latin kökenli ailelerden oluştuğu görülmektedir²⁷.

1879 yılında kentte 50 Katolik yaşamaktadır. 1891 yılına gelindiğinde Katolik nüfusu oldukça artmış ve sayı 312’ye ulaşmıştır. Ancak bu tarihten yalnızca bir yıl sonra; 1892’de Katolik nüfus 297 kişiden oluşmaktadır. 1894 yılındaki Katolik nüfusu 627’dir. Ne var ki bu sayı, yalnızca Mersin’de yaşayan Katolik nüfusa işaret etmemektedir. Yerleşimin 1888 yılındaki yönetsel değişiklikle, Gökçeli, Kalınlı, Elvanlı ve Tarsus’u da idari sınırları içine katarak sancak olması nedeniyle, söz konusu yerleşimlerdeki toplam Katolik nüfusedir. 1900 yılına gelindiğinde, yerleşimdeki Katolik nüfusunda yine bir artış olduğu ve sayının 703’e ulaştığı görülmektedir. Kentte, gayrimüslim nüfus içinde Latin nüfusunun ayrıca belirtildiği ilk tarih ise 1906’dır. Bu tarihte yerleşimdeki Latin nüfusu 101’dir²⁸.

III.1.2.2. Maruniler

Hıristiyan cemaat içinde ayrı bir topluluk olarak varlıklarını 7. yüzyılın ikinci yarısından itibaren duyuran Maruni’ler, Haçlı Seferleri ile birlikte Hıristiyan dünyası ile yakın ilişkiye girmiş, Anadolu’nun güney sınırında yaşarlarken 13. yüzyılda bu bölgenin Memlûklular tarafından işgali ile Lübnan’a çekilmek durumunda kalmışlardır. 16. yüzyıla gelindiğinde Antakya’ya kadar yayılan Maruniler Osmanlı tarafından oldukça özgür

²⁷ Şerife Yorulmaz, “Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, ss.317-333; s.321; Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.78.

²⁸ İbrahim Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2001, s.52, 54, 56.

bırakılmış²⁹ ve 18. yüzyıldan itibaren Marunilerin bölgedeki gücü giderek artmıştır³⁰.

19. yüzyıl başında Osmanlı İmparatorluğu'na Lübnan'da biri Dürzi diğeri Maruni olmak üzere iki valilik kurulmuştur. Bu iki topluluk arasında süregelen geçimsizlik İngiltere ve Fransa tarafından da kışkırtılmış ve bu iki ülkenin Suriye üzerindeki mücadelelerine konu olmuştur³¹. Fransızlar kuzeydeki Marunileri, İngilizler ise güneydeki Dürzileri desteklemişlerdir.

İngiltere ile Fransa'nın rekabeti 1860'lara gelindiğinde Dürzi-Maruni çatışmasını körüklemiştir. Bu çatışmalar, göçü tetiklemiş ve 19. yüzyılın sonlarına doğru Maruniler özellikle Doğu Akdeniz'de önemli bir yer edinmiştir³². Bu tarihten sonra gelen Maruniler'in büyük bir çoğunluğu Lazkiye'den gelmiş ve bu grup ise daha çok deniz ticareti ile ilgilenmiştir³³.

Maruniler, 20. yüzyıl başlarında da Fransa'nın yürüttüğü kültür politikasının önemli bir temsilcisi olmuştur³⁴. 19. yüzyılda dünyanın en önemli ticaret örgütü olan Levant Company'nin Osmanlı İmparatorluğu ile kurduğu merkezi ve yerel ilişkilerinin oluşturduğu ağ sayesinde Maruniler, Akdeniz'de belli noktalarda kültürel ve ekonomik bir

²⁹ Yorulmaz, a.g.m., s.69.

³⁰ Davut Kılıç, *Osmanlı İdaresinde Ermeniler Arasındaki Dini ve Siyasi Mücadeleler*, ASAM Yayınları, Ankara, 2000, s.233-237.

³¹ Yorulmaz, a.g.m., s.69.

³² Richard Van Leeuwen, "The Maronites in Mount Lebanon and the Mediterranean World", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, s. 35; Yorulmaz, a.g.m., s.70.

³³ Yorulmaz, a.g.m., s.71. Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s.57; Kılıç, a.g.e., s.233-237. Kılıç, Marunilerle Dürziler arasındaki güç mücadelesi yüzünden 1860'ta yeniden başlayan çatışmaların, Fransız birliklerinin Lübnan Hıristiyanlarını katliamdan korumak bahanesiyle Beyrut'a girmesiyle sonuçlandığını ifade etmektedir. 1860 yılında başlayan bu çatışmalarla birlikte büyük bir göç dalgasının Mersin'e kadar ulaştığı anlaşılmaktadır.

³⁴ Yorulmaz, a.g.m., s.69, 70.

etki alanı yaratmayı başarmışlardır³⁵.

Süveyş Kanalı'nın açılması ile ticaret yollarının güneye kayması ve 1875-1885 yılları arasında yerli ipekböceklerinin bir hastalıktan ölmesi üzerine ipek sanayinin çökmesi, 1861'de Cebel-i Lüban'a özel bir idari statü tanınmış olması, halkın zengin Biga ve Tripoli ile bağının kopmasına ve çoğu Maruni olan Hıristiyan dağ halkının göç etmesine yol açmıştır. Dürzi ayaklanmalarının söz konusu göçler üzerindeki etkisi sınırlıdır. Zira, büyük Dürzi ayaklanmaları, 1896 ve 1909 yıllarında göçün başlamasından çok sonra gerçekleşmiştir. Tam olarak kaçının Maruni olduğu bilinmese de Suriye ve Lübnan dağlarından 1860-1914 yılları arasında göç edenlerin toplam sayısı 330 000 olarak tahmin edilmektedir. Göç, Akdeniz'de kurulmuş olan ve yukarıda söz edilen ağ üzerinden gerçekleşmiş, Fransa'nın Katolik Osmanlı tebaası üzerindeki himayesi, Osmanlı'nın bu konudaki kontrolünü zayıflatmıştır. Bunda, Osmanlı'nın bir yandan Mısır'da Mehmet Ali Paşa İsyanı ile öte yandan da özellikle Suriye ve Lübnan'daki Hıristiyanların konumunu güçlendirme çabaları ile uğraşmak durumunda kalması da etkili olmuştur³⁶.

Özellikle 1860'lı yıllarda artan göçler sonucu, 1854-1894 yılları arasında Mersin'de çok sayıda Maruni ailenin yerleşik bulunduğu görülmektedir. Bu topluluk içinde, Lübnan'dan, Lazkiye'den, Cebel-i Lübnan'dan, Beyrut'tan gelenler olduğu anlaşılmaktadır. Başlangıçta gelen aile sayısı kesin olarak bilinmemekle birlikte, 19. yüzyılın ikinci yarısında Marunilerin Mersin'de sayısal olarak çok büyük olmasa da önemli sayılabilecek bir topluluk oluşturdukları görülmektedir³⁷.

³⁵ Van Leeuwen, a.g.m., s. 35; Yorulmaz, a.g.m., s.70.

³⁶ Yorulmaz, a.g.m., s.70, 71.

³⁷ Yorulmaz, a.g.m., s.71, 74.

Söz konusu göçün nedeni Lübnan'daki koşullar (din ve mezhep çatışmaları³⁸, ekonomik koşullar) olmakla birlikte, bu nüfusun neden Mersin'e geldiği, kentin içinde bulunduğu coğrafyadaki konumunu anlamak açısından önem taşımaktadır. Bu dönemde yalnızca Suriye ve Lübnan değil, yakın çevredeki nüfusu da Mersin'e çeken ve kentin gelişim ivmesinden kaynaklanan çeşitli nedenler bulunduğu açıktır.

III.1.2.3. Araplar

Osmanlı'nın Mehmet Ali Paşa isyanı gibi kendi iç siyasal sorunlarıyla baş etmek zorunda oluşu, Doğu Akdeniz'de özellikle de Suriye ve Lübnan'da Hıristiyanların konumunu güçlendirmiştir. Mehmet Ali Paşa ve oğlu İbrahim Paşa, Hıristiyan ya da Müslüman olsun Suriye ve Lübnan'daki Arapların desteğini kazanmıştır. 1832 yılında Osmanlı kuvvetlerini Akka'da yendikten sonra Anadolu'ya ilerleyerek Mersin ve bölgesini işgal eden İbrahim Paşa, Anadolu içlerine kadar ilerlemiş, ordunun iaşesi ve güvenliği için Mısır ve Suriye'den ziraat işlerini bilen insanları getirerek bölgeye yerleştirmiştir³⁹. 1879-1882 yılları arasında bölgeyi gezen gezgin W. Charles Wilson, özellikle Suriye'den gelenlerin, iklime olan dayanıklılıklarından dolayı bölgeye kolaylıkla uyum sağladıklarını söylemektedir⁴⁰.

III.1.2.4. Rumlar ve Ermeniler

Marunilerin ardından Ortodoks Rumların da kente gelmeye başladığı

³⁸ Develi, a.g.e., s.57. Develi, Mersin'e göç eden aileler ile yaptığı görüşmelerden, Lübnan'daki Dürzi-Maruni çatışmasının bazı ailelerin Lübnan'dan Mersin'e göç etmesine neden olduğunun anlaşıldığını ifade etmektedir; Yorulmaz, a.g.m., s.71.

³⁹ Yorulmaz, a.g.m., s.71.

⁴⁰ Wilson, a.g.m., s.314.

görülmektedir. Adalar ve Kapadokya bölgelerinden Rum nüfusun kente gelerek yerleştiği dönemde Ermenilerin de Mersin’de varlıkları izlenebilmektedir⁴¹. 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 belirtmektedir⁴². 1879 yılında Mersin kasabasında 147 Rum ve 37 Ermeni yaşadığı, yerleşimdeki Katolik nüfusla beraber, toplam nüfusun yüzde 73’ünü Müslümanların, yüzde 23’ünü ise gayrimüslimlerin oluşturduğu görülmektedir. 1880 yılında kentin nüfusu büyük bir artış göstermiş, kentte Ortodoks Rum ve Ermenilerin yanı sıra Katolik Rum ve Ermeniler de görülmeye başlamıştır⁴³.

1891 yılına gelindiğinde ise Mersin Sancağı’nda 920 Rum ve 183 Ermeni yaşamaktadır⁴⁴. Ancak, 1891 yılı verileri, Rum ve Ermeni nüfusun arttığını gösterse de yerleşimde gayrimüslim nüfus oranının yüzde 6’ya düştüğü, Müslüman nüfusun ise yüzde 94’e yükseldiği görülmektedir. Bu durum kentteki diğer gayrimüslim nüfus gerilerken, ağırlıklı olarak ekonomik gücü ellerinde bulunduran Rumların⁴⁵ 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.

Bu dönemde kentte en yoğun nüfus artışının gözlendiği gayrimüslim topluluğun ise Ermeniler olduğu görülmektedir⁴⁶. Ermeni nüfusunun daha çok yakın çevre

⁴¹ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.77.

⁴² Davis, a.g.e., s.26, 27.

⁴³ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.78.

⁴⁴ Bozkurt, a.g.t., s.53.

⁴⁵ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.80.

⁴⁶ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.78.

il ve kasabalardan geldiği anlaşılmaktadır. Bu topluluk, nüfus olarak Rumlardan sonra en kalabalık gayrimüslim topluluktur⁴⁷.

III.1.2.5. Musevi, Protestan, Keldani, Süryani ve Diğerleri

Kayıtlarda, Mersin’de Musevilerin varlığına ilk olarak 1892 yılında rastlanmaktadır. Buna göre kentte yalnızca 3 hanede Musevi nüfusu yaşamaktadır. Gayrimüslim nüfus içinde, Protestan, Süryani ve Keldani nüfuslarının ayrıca verildiği ilk tarih 1906’dır. Buna göre yerleşimde 134 Süryani, 72 Keldani ve 586 Protestan bulunmaktadır⁴⁸. Develi, bunlar dışında kentte, Çerkezlerin ve İranlıların da yaşadığını ifade etmektedir⁴⁹. 1879-1882 yılları arasında bölgeyi ziyaret eden gezgin Wilson ise Kırım Savaşı’ndan sonra Kırım’ı terk eden yaklaşık 20 000 kişinin Adana ovasına yerleştiğini, kaçının Mersin’de olduğunu belirtmemekle birlikte bunlardan 2 000 ailenin bölgede kaldığını söylemektedir⁵⁰.

Demografik yapıya ilişkin tüm bu veriler, Mersin’in, bölgede artan pamuk üretimi, liman ve karayolu gibi altyapı yatırımlarında sağlanan gelişmelerle, 19. yüzyılda yıldızı parlayan Doğu Akdeniz liman kentlerinden biri olarak, gerek coğrafi konumu, gerekse iklimi ve verimli toprakları ile bir çekim yaratmış olduğu görülmektedir.

⁴⁷ Şerife Yorulmaz, “Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, ss.317-333, s.321.

⁴⁸ Bozkurt, a.g.t., s.52, 54, 56.

⁴⁹ Develi, a.g.e., s.57.

⁵⁰ Wilson, a.g.m., s.314.

III.2. Değişen Ulaşım ve Ürün Akış İlişkilerinin Mersin’de Kentsel Gelişime Etkisi

III.2.1. Süveyş Kanalı'nın Açılması

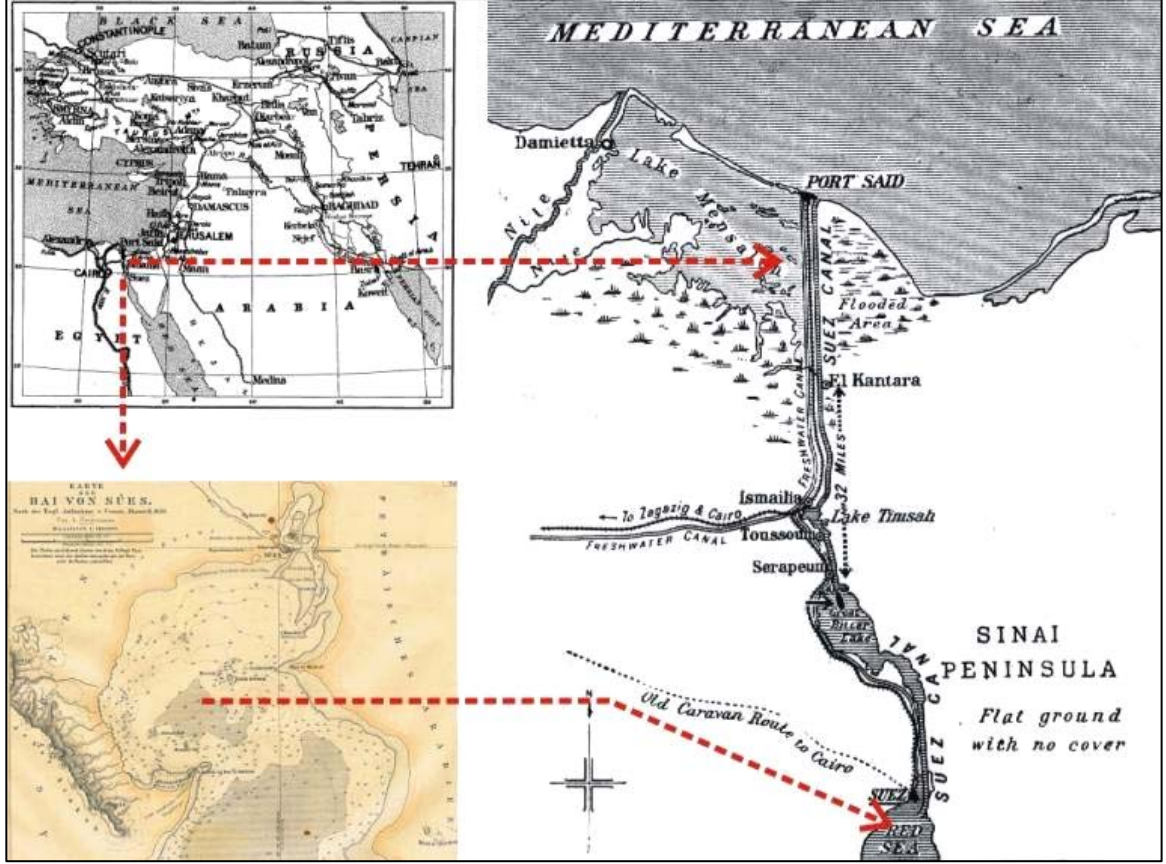
Süveyş Kanalı, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan, Sina Yarımadası'nın batısında yapay bir suyoludur. 163 kilometre uzunluğundaki bu kanalın yapımı, dünya deniz trafiği ve ticareti açısından ülkelerin siyasetlerini etkileyecek değişimler yaratmıştır. Yapımına 1859 yılında başlanan ve 1869'da tamamlan Süveyş Kanalı sayesinde Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılabilmesi olanaklı hale gelmiştir⁵¹ (Şekil III-2).

Süveyş Kanalı, İngiltere ile Fransa arasında Mısır üzerindeki mücadelenin sertleşmesinde önemli bir etken olmuştur. 1854 yılında, Fransa kanalın yapımı konusunda Mısır'ı elinde bulunduran Osmanlı'dan imtiyaz istemiştir. Bu sırada Kırım Savaşı'nda Osmanlı ile müttefik olan İngiltere'nin karşı çıkışlarına rağmen Fransa 1859 yılında kanalın yapımına başlamıştır. Kanalın açılmasıyla Akdeniz'deki limanların önem kazanacağını düşünen İtalya ve Avusturya'nın da desteğiyle Fransa'nın sürdürdüğü çalışmalar sonuç vermiş ve kanal 1869 yılında dünya deniz trafiğine açılmıştır⁵². Açılışından itibaren ilk iki yıl içinde ticari bir başarı kazanamamakla birlikte kanal, dünya ticaretinin yüzünü değiştirmiş, Avrupa'nın Hindistan, Uzakdoğu ve hatta Avustralya ile ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmıştır. Özellikle İngiltere için Yakındoğu'nun stratejik ve ticari önemi tamamen değişmiştir. Doğu'dan gelip giden mal ve yolcular için uygun bir

⁵¹ http://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCvey%C5%9F_Kanal%C4%B1, Nisan 2007.

⁵² Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003, s. 404-407.

kestirme yol olmanın ötesinde, Süveyş Kanalı dünya ticaretinin en büyük ticaret damarı haline gelmiştir⁵³.



Şekil III-2: Süveyş Kanalı'nın bölge içindeki konumu.1869 yılında tamamlan Süveyş Kanalı. Kanalı açılmasıyla birlikte, ticaret yollarından önemli değişiklikler oluşmuştur. Solda altta kanaldan önce Süveyş Körfezi'nin Petermann tarafından 1856 yılında yapılan haritası (kaynak: <http://lib.utexas.edu>, mart, 2007) ve sağda kanaldan sonra Akdeniz'le kurulan bağlantı (kaynak: <http://ww1.1914-1918.net>)

Bu kestirme yol, Avrupa ülkelerinin Yakındoğu'ya karşı politikalarını etkilemiştir. Bunun en somut örneği, kanalın açılmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünün İngiltere için eski önemi yitirmesi olmuştur. Çünkü kanalın açılmasının ardından, İngiltere için sömürgesi olan Hindistan'a giden stratejik yol üzerinde bulunan Mısır'ın denetlenmesi daha az önem taşıyor hale gelmiştir. Bir başka deyişle İngiltere, imparatorluğun toprak bütünlüğünü korumak yönünde uzun

⁵³ Anderson, a.g.e., s. 191.

zamandır sürdürdüğü politikadan vazgeçmeye başlamıştır. Bu da, 1890'lara gelindiğinde İngiltere'nin Almanya ile Osmanlı üzerinde açık çatışmaya girmekten kaçınmasına neden olmuş ve Fransa ve Almanya rekabeti karşısında gerileyen İngiliz hegemonyası ve dolayısıyla İngiliz sermayesi yerini Alman ve Fransız sermayesine bırakmak durumunda kalmıştır⁵⁴.

Kanalın açılmasının imparatorluk genelinde yarattığı etkinin, Çukurova ve dolayısıyla Mersin'e yansımaları ise birkaç farklı boyutta hissedilmiştir. Kanalın 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.

Süveyş Kanalı'nın bölgeye ve Mersin'e uzanan etkilerinden bir diğeri ise kanalın yapımından itibaren kendini göstermiştir. Bu etkinin, Toroslar Dağları'nın sahip olduğu orman varlığından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Kanalın yapımı için ihtiyaç duyulan kerestenin karşılanmasında, kerestenin limana taşınmasında Sunturas Nehri'nin sağladığı avantajdan yararlanan Lübnanlı tüccarların Toroslar'daki ormanlara yönelmesi, bölgenin ticaretini canlandığı gibi deniz ulaşımında Mersin limanının önemini de artmıştır⁵⁵. Kanalın inşaatı için kesilen kereste Mersin Limanı'ndan Mısır ve Şam'a ihraç

⁵⁴ Pamuk, a.g.e., s. 89.

⁵⁵ Develi, a.g.e., s.143.

edilmiştir⁵⁶. Bu dönemde, merkezi hükümet tarafından, ağaç kesimi, kesimin nereden ve kimler tarafından yapılabileceği, iskelelere ne şekilde ulaştırılacağı gibi konulara ilişkin kurallar koyan bir emirname çıkarılmış ve artan ağaç kesimi kontrol altına alınmaya çalışılmıştır⁵⁷.

Kereste ticareti için Lübnan'dan gelerek bölgeye yerleşen tüccarlar, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmişler ve Mersin'de yeni iş olanakları yaratmışlardır⁵⁸. Dolayısıyla, kanalın yapımının Mersin'e dek uzanan bir diğer etkisi de kentin ticaretinin canlanması ve bunun sonucunda oluşan iş olanaklarının yarattığı göçtür⁵⁹.

Süveyş Kanalı'nın yapımı aşamasından itibaren yaşanan tüm bu gelişmeler, bölgesel ölçekte Mersin'in içinde yer aldığı coğrafyayı ticari ilişkiler ağı içinde farklı bir düzleme taşıırken, Mersin'de de başta kereste ticareti olmak üzere kentteki ticari yapının güçlenmesi ve bir sermaye birikiminin gerçekleşmesini sağlamıştır. Bu durum, somut olarak limanın gelişmesi ve göçle birlikte sosyo-mekansal yapının yeni öğeler kazanmasının koşullarını oluşturmuştur.

III.2.2. Adana-Mersin Demiryolu ve Bağdat Demiryolu'na Bağlanması

19. yüzyılda, Anadolu'da bölge ölçeğindeki ekonomik ilişkilerin değişiminin en somut kanıtı ulaşım ağında ve biçimindeki yeniliklerdir. 17. yüzyıldan 19. yüzyıl

⁵⁶ Şemseddin Sami, *Kâmûsu'l - A'lâm*, Ankara 1996, c.2, s.4260, 4261.

⁵⁷ Haz. Oğuz, a.g.e., s.92.

⁵⁸ *Tarihten Güncele Mersin*, Haz.: ODAK Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd., Mersin Belediyesi, Mersin, 1992, s.8.

⁵⁹ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.25.

sonuna dek geçen sürede, Anadolu’da ulaşım ağının niteliğindeki değişim, tarımsal ve tarım dışı üretimden elde edilen artık ürünün akım yönünü, nitel ve nicel değişimini ortaya koymaktadır⁶⁰. 19. yüzyıl ortalarından itibaren ise bu döneme dek Anadolu’da dağıtım ve ticaret işlevini yerine getiren tek ulaşım ağı olan uzun mesafe kervan yolları yerini, yavaş yavaş yeni bir ulaşım altyapısına bırakmaya başlamıştır. Öncelikli olarak liman kentleri ve onları üretim art bölgelerine bağlayan bu yeni ulaşım ağı demiryoludur.

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, büyük ölçüde sanayi devrimi ile ilişkili olan dünya ölçeğindeki iktisadi değişim, özellikle İngiltere’de başlayan pazar için üretim ve verimlilik artışı ile kendini göstermiştir. Bu gelişme, geleneksel üretim araçlarını dönüştürmeye başlamış ve sermaye birikiminin önemli boyutlara ulaşmasının da yolunu açmıştır. Özellikle pamuklu tekstil alanında, buhar gücünü kullanan makineler sayesinde sağlanan verimlilik artışı ve üretim maliyetlerindeki düşüşle birlikte sanayi devriminin ve yarattığı değişimlerin etkisi İngiltere sınırlarını aşmış ve üçüncü dünya ülkelerini hızla büyüyen bir pazar haline getirmiştir⁶¹.

Zaman içerisinde, yeni dünya ekonomi sistemine birer çevre birimi olarak eklemlenen ve henüz kapitalist üretim teknolojileri ve pazarlama yöntemlerine sahip olmayan çevre ülkeler, merkezde yer alan Avrupa ekonomilerinin hem pazarı hem de ucuz hammadde kaynakları olarak bu sistemin bir parçası olmak durumunda kalmıştır. Gelişen süreçte, bu ülkelere merkezden verilen borçlarla sermaye ihracı gerçekleşmiş, merkez-çevre ticaretini geliştirmek amacıyla çevre ülkelere özellikle ulaşım alanında çeşitli altyapı

⁶⁰ Aktüre, a.g.e., s. 74.

⁶¹ Pamuk, a.g.e., s.4.

yatırımları yapılmıştır⁶². Yeni hammadde ve pazar alanları gereksinimini karşılamayı hedefleyen sömürgeci politikalar, yol, liman gibi altyapı yatırımları yapan merkez ülkelerinin en çok demiryoluna yatırım yapmasına yol açmıştır⁶³. Çünkü bu dönemde demiryolları, merkez ülkeler için hem hammadde kaynağı hem de pazar olarak işlev görebilecek çevre ülkelerdeki yerleşimlere etkin ve ucuz erişim sağlayan bir araç olmuştur. Bir başka deyişle, demiryolu çevrenin merkeze entegrasyonunu sağlayan bir “lokomotif” görevi görmüştür⁶⁴. Çevre ülkelerde yapılan bu demiryolu ağları, yatırımın yapıldığı ülkenin değişik bölgelerini birbirine bağlamaktan çok, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgeleri, merkez ülkelerin sanayi bölgelerine bağlamaya yönelik yatırımlar olmuştur⁶⁵.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancılar tarafından Osmanlı Devleti’nden alınan çeşitli imtiyazlarla yapımına başlanan demiryolları da benzer şekilde, imparatorluğun merkez ülkelerine ve dünya ekonomisine eklenmesi sürecinde belirleyici olmuştur⁶⁶. Bir çevre ülkesi olarak Osmanlı Devleti’nin bağımsız ve önceliklerini kendisinin belirleyebildiği bir bayındırlık politikasının olmayışı, demiryollarının hızla geliştiği 19. yüzyılın ilk yarısında imparatorlukta yaşanan mali kriz⁶⁷ gibi farklı nedenler, gelişen sanayileri için yeni ve ucuz hammadde ve pazar arayan söz konusu merkez ülkeleri bu konuda harekete geçirmiştir.

⁶² Pamuk, a.g.e., s.4.

⁶³ Leyla Şen, “Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Kebikeç Yayınları, sayı: 11, 2001, Ankara, s.95, 96, s.s.124.

⁶⁴ Şen, a.g.m., s.95, 96.

⁶⁵ Pamuk, a.g.e., s.4.

⁶⁶ Şen, a.g.m., s.95, 96; Pamuk, a.g.e., s.77.

⁶⁷ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, T.C. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Kültür Bakanlığı, 2001, Ankara, s.7.

İç güvenliğin sağlanması, merkezi devletin gücünün imparatorluğun uzak köşelerine ulaştırılması ve savaş dönemlerinde cepheye asker ve malzeme sevk edilebilmesi, tarımsal vergilerin daha etkin biçimde toplanabilmesi gibi çeşitli nedenlerle Osmanlı yöneticilerinin de desteklediği demiryolları ile ulaştırma maliyetlerinin düşeceği ve yeni alanların tarımsal üretime açılacağı düşünülmüştür. Tarımsal üretimin artmasıyla daha fazla vergi gelirine sahip olacağını öngören merkezi devlet, yabancı sermayeli şirketlere demiryolu yapımı için imtiyaz vermiş ve gerektiğinde, inşa edilen her kilometre için yapımçı şirketlere, oluşacak zararları karşılamak üzere kilometre garantisi adı altında belirli miktarlarda ek ödeme yapmayı taahhüt etmiştir. İngiliz, Fransız, Avusturyalı, Belçikalı ve Alman sermayedarlar tarafından, tanınan söz konusu imtiyazlar ve kilometre garantileri ile başlı başına karlı bir yatırım aracı olarak görülen demiryollarının yapımı, yatırımı yapan ülkenin o bölgede başka yatırımlar yapmasının da yolunu açmıştır⁶⁸.

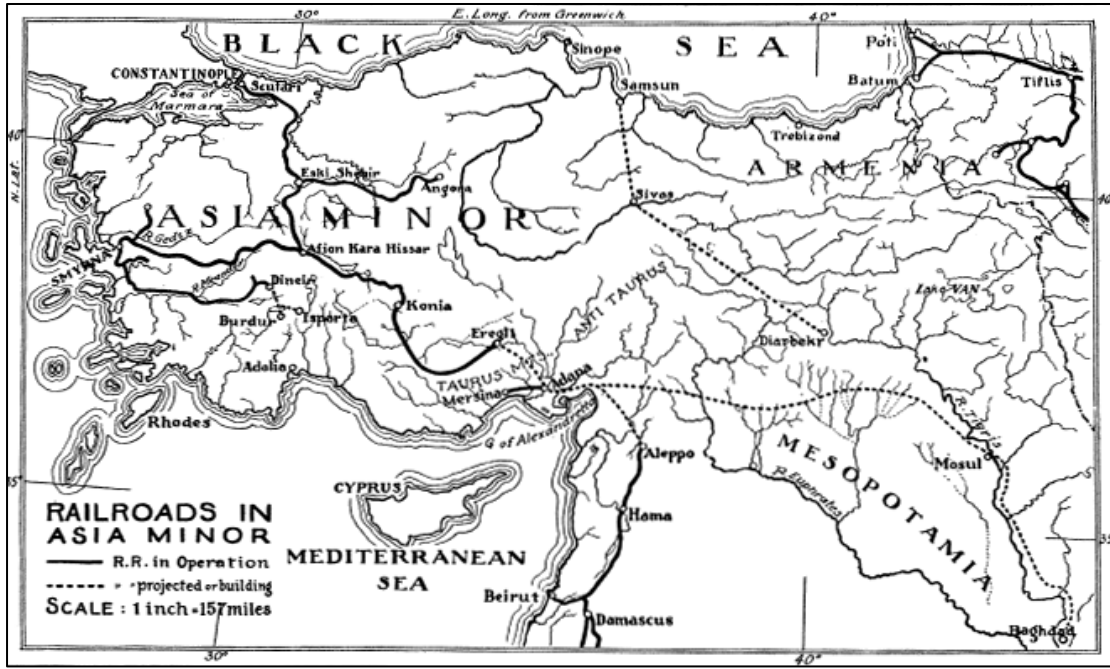
Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, öncelikle liman kentlerini, bu kentlerin art bölgesindeki verimli ovalara bağlayacak şekilde yapılmıştır⁶⁹. Bu dönemde demiryollarının söz konusu yapım amaçlarına en iyi ve somut örnek İzmir-Aydın demiryoludur⁷⁰. 1850'lerin sonunda yapılan İzmir-Aydın ve ardından da İzmir-Kasaba hattı, Batı Anadolu'da İngiliz sermayesini güçlendirmiş, demiryolunun yapımından sonra bölgenin İngiltere ile ticareti hızla büyümüş, İngiliz sermayedarlar madencilik, sanayi ve belediye hizmetleri alanlarında yatırımlara yönelmişlerdir⁷¹ (Şekil III-3).

⁶⁸ Şevket Pamuk, "100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914", Gerçek Yayınevi, 1987, İstanbul, s. 214.

⁶⁹ Şen, a.g.m, s.96.

⁷⁰ Aktüre, a.g.e., s. 74.

⁷¹ Pamuk, a.g.e., s. 215.



Şekil III-3: 19. yüzyıl sonunda Anadolu'daki demiryolu hatları. Kesik çizgiyle gösterilen hatlar bu dönemde proje halinde olanlardır. İşletmede olan hatlardan biri de Mersin-Adana hattıdır (Kaynak: Huntington, 1906, 693)

Aynı şekilde, Ege Bölgesi'ni İzmir'e bağlayan İzmir-Aydın hattı gibi Mersin-Adana demiryolu da Çukurova Bölgesi'ni Mersin'e bağlamıştır. Çünkü tarımsal üretim açısından oldukça zengin bir bölge olarak Doğu Akdeniz'deki konumuyla Çukurova, önemli bir hammadde ve pazar alanı olarak merkez ülkeler açısından demiryolu yatırımı için oldukça uygun bir bölge niteliği taşımaktadır. Mersin ise finansal merkez olarak Adana ve verimli topraklarıyla Çukurova için bir açılım noktası olmasıyla, tıpkı İzmir gibi bölgenin limanı olarak işlev görmüştür.

Bu tarihi ve ekonomik perspektifte, malların aktarım noktası olarak Mersin'i, üretim art bölgesi olan Çukurova'ya bağlayacak bir demiryoluna gereksinim duyulmuştur. Bu doğrultuda, 1863 yılından itibaren, Adana-Mersin demiryolunun yapımı

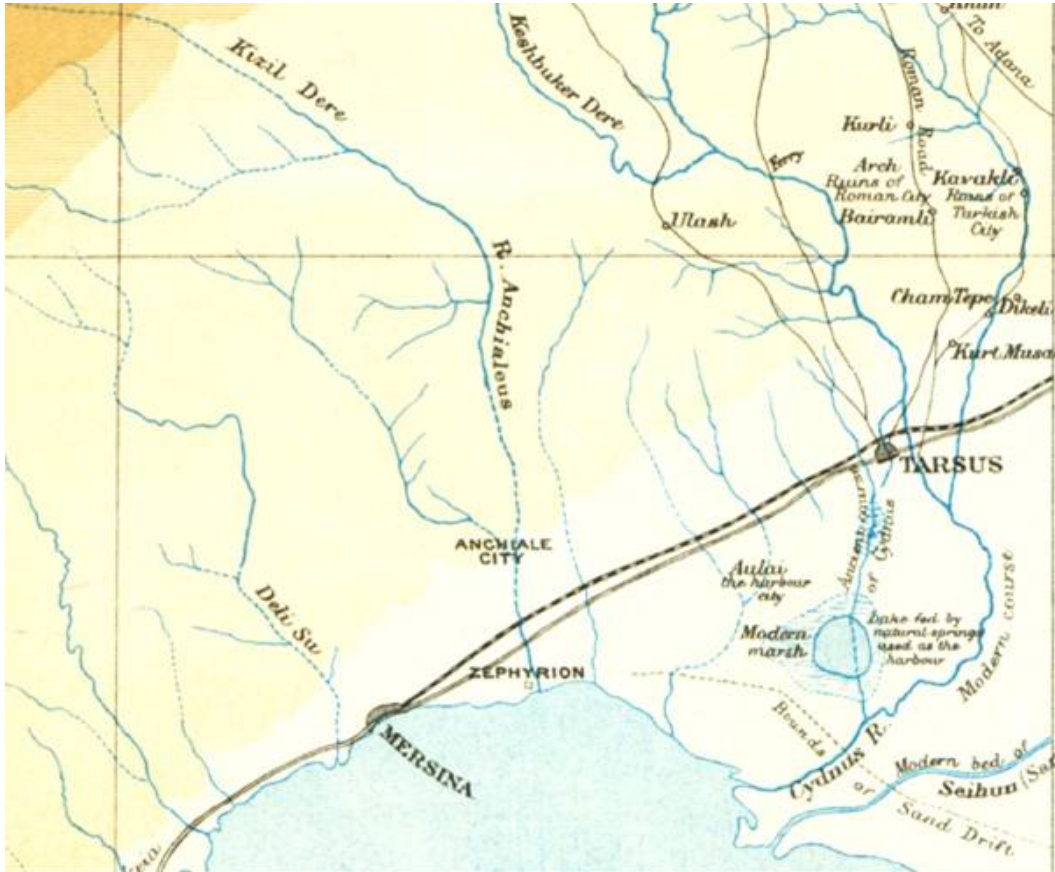
için çeşitli girişimler kendini göstermeye başlamıştır⁷². Merkezi hükümet ile çeşitli yazışmalar yapılmış, ürünün nakliyesinde maliyeti yükselten ve zaman açısından verimli olmayan deve kervanlarının kullanılmasının, Amerikan İç Savaşı'yla birlikte artan pamuk üretimi ve ticaretin gelişiminin önünde bir engel olduğu ve kentin ticari gelişimi için Mersin-Adana demiryolu hattının biran önce yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur⁷³. 1860'lı yıllarda başlayan girişimler sonuç vermiş ve İngiliz sermayesi ile yapılan toplam 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu hattı 1886 yılında hizmete girmiştir⁷⁴ (Şekil III-4).

Ancak, demiryolu 1900'lü yıllardan itibaren el değiştirmiş ve bölgede değişen güç dengesinin bir sonucu olarak işletme hakkı Almanlara geçmiştir. Zira bu dönemde, Amerikan İç Savaşı'nın sona ermesi ile Amerika'dan İngiltere'ye pamuk ve buğday ihracatının yeniden başlaması, İngiliz sermayesinin Çukurova'ya olan ilgisi azalmıştır. Ayrıca, 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğü de İngiltere için eski önemi yitirmiştir. Yukarıda da yer verildiği üzere kanalın açılmasının ardından, İngiltere için sömürgesi olan Hindistan'a giden stratejik yol üzerinde bulunan Mısır'ın denetlenmesi daha az önem taşır hale gelmiştir.

⁷² BOA., İ.MMS., Dosya no: 27, G.no: 188, Ek: 6, 21 Safer 1280 (7 Ağustos 1863).

⁷³ Haz.: Oğuz, a.g.e., s.129.

⁷⁴ Emine Dengeç, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998, s. 76, 77; Develi, a.g.e., s.148; Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.19.



Şekil III-4: 1886 yılında işletmeye açılan Mersin-Adana demiryolu. Demiryolu, Çukurova'daki üretimin Mersin yoluyla ihraç edilmesinde önemli bir ulaşım bağlantısı olmuştur (Kaynak: Ramsay, 1903)

Bir başka deyişle İngiltere, imparatorluğun toprak bütünlüğünü korumak yönünde uzun zamandır sürdürdüğü politikadan vazgeçmeye başlamıştır. Bu da, 1890'lara gelindiğinde İngiltere'nin Almanya ile Osmanlı üzerinde açık çatışmaya girmekten kaçınmasına neden olmuş ve Fransa ve Almanya rekabeti karşısında gerileyen İngiliz hegemonyası ve dolayısıyla İngiliz sermayesi yerini Alman ve Fransız sermayesine bırakmak durumunda kalmıştır⁷⁵.

Bu durum, Güneydoğu Anadolu'ya dek uzanan Bağdat demiryolunun yapımı ve Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin girişinde etkili olmuş, demiryolları bölgenin Almanya ile olan ticaretini genişletmiştir. Almanya, Berlin-Bağdat projesi ile İstanbul'dan itibaren Anadolu'yu çapraz keserek Adana'dan Bağdat'a uzanmak ve Alman sermayesi ile birlikte Alman ekonomik ve askeri gücünü Berlin'den Bağdat'a kadar ulaştırmak için gerekli altyapıyı hazırlamak istemiştir⁷⁶.

Ankara, Konya ve Adana'yı içine alan bölge, Alman sermayesi tarafından bu ülkenin gelecekteki buğday ve pamuk gereksinimlerini karşılayacak alanlar olarak görülmüştür⁷⁷. Gerçekten de, bu dönemde, Alman Levant Pamuk İşletmeleri Birliği, Alman Bankası ve Alman Levant Şirketi ile birlikte hareket ederek, İzmir ve Halep'in yanı sıra Çukurova'da da çiftlikler kurmaya, pamuk üreticilerine düşük faizli kredi vermeye, pamuk ekimi için eğitim sağlamaya başlamıştır⁷⁸. Tüm bu gelişmelerle birlikte, Mersin-Adana demiryolu hattının mülkiyeti bir süre Anglo-Fransız ortaklığına ve ardından 1908

⁷⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.89.

⁷⁶ Özdemir, a.g.e., s.8, 9.

⁷⁷ Şevket Pamuk, "100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914", Gerçek Yayınevi, 1987, İstanbul, s. 215.

⁷⁸ Toksöz, a.g.m., s. 107.

yılında da Almanlara geçmiştir⁷⁹. Aynı yıl hat, Alman sermayesi ile birlikte Alman ekonomik ve askeri gücünü Berlin'den Bağdat'a kadar ulaştırma amacı doğrultusunda yapmakta olduğu Bağdat Demiryolu hattının bir parçası haline getirilmiştir⁸⁰ (Şekil III-5 ve III-6).

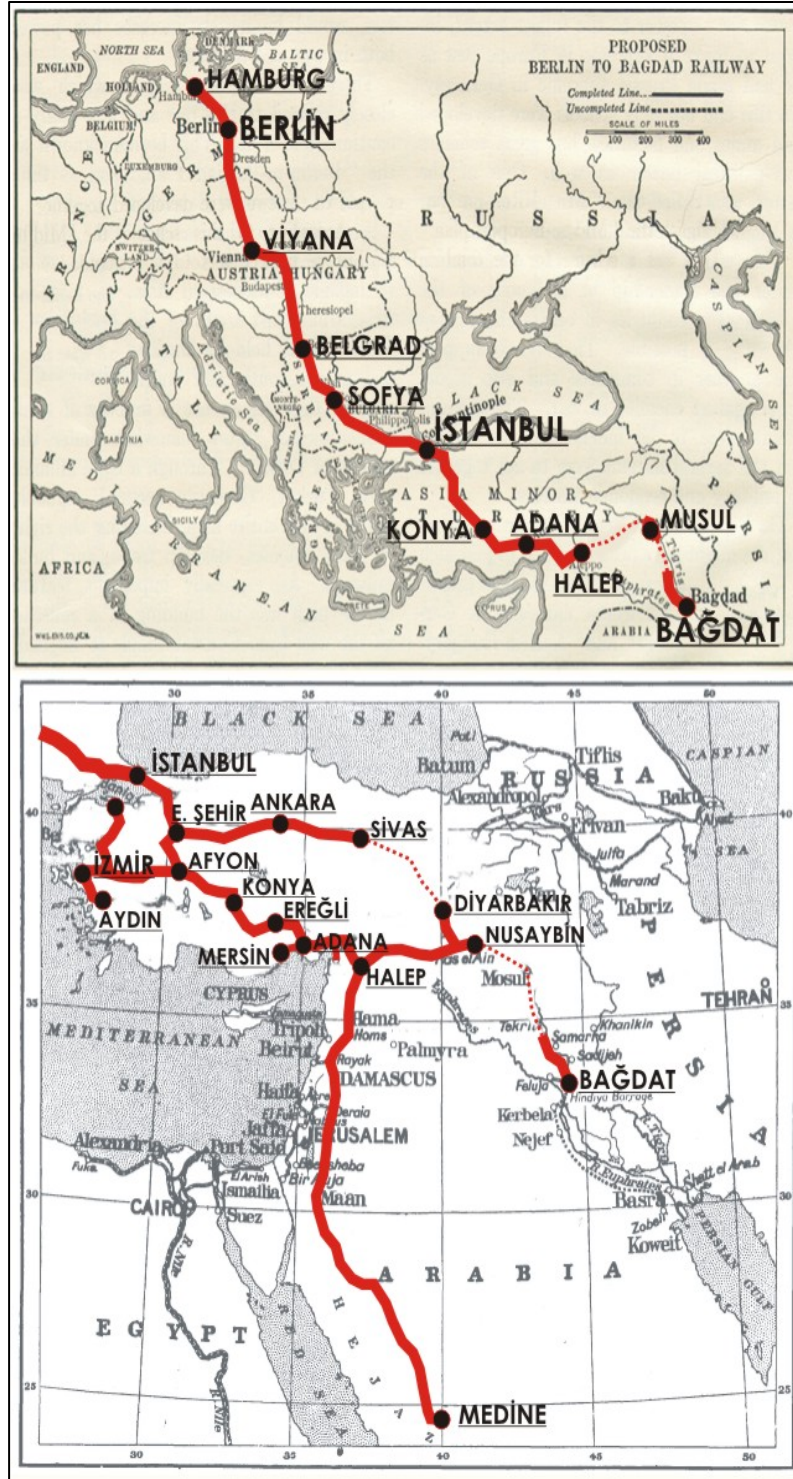
Bu yatırımın önemini, 1900'lü yıllarda bölgeyi ziyaret eden gezginler de fark etmiş ve bölge için öneminden söz etmişlerdir. Örneğin, Ellsworth Huntington, Bağdat demiryolunun bittiği zaman imparatorluğun resmi başkenti olan İstanbul ile dini merkez arasında kesintisiz bağlantı sağlayan bir hat olacağını ve hattın inşaatı bittiğinde Halep üzerinden Mekke demiryolu ile bağlantı kurulacağından bahsederek bu hattın denizle olan belki de tek bağlantısının Mersin-Adana hattı olacağını söylemiştir⁸¹. Benzer şekilde, de P. H. H. Massy de, Bağdat demiryolunun tamamlanması, Mersin-Adana hattı ile bağlanması ve sulama projelerinin tamamlanmasıyla birlikte, bölgenin tüm dünyada öne çıkan ticaret bölgelerinden biri haline geleceğini ifade etmiştir. Massy ayrıca, ticaretin göçerler tarafından yapılmakta olduğunu ama söz konusu yatırımlardan sonra durumun değişeceğini ve pamuk ve diğer tarımsal ürünlerin bölgenin ticari olarak gelişmesinin lokomotifi olacağını yazmıştır⁸².

⁷⁹ H. Charles Woods, "The Baghdad Railway and its Tributaries", *The Geographical Journal*, 1917, vol. 50, no. 1, ss. 32-56, s. 44.

⁸⁰ Develi, a.g.e., s.148.

⁸¹ Ellsworth Huntington, "Railroads in Asia Minor", *Bulletin of the American Geographical Society*, 1909, vol. 41, no. 11, ss. 691-696, s.694.

⁸² Massy, a.g.m., s.302.



Şekil III-5: 1919 yılında Berlin-Bağdat demiryolu hattı ve bu hattın Anadolu'da inşa edilmiş bölümleri ([http://www. freepages. military.rootsweb.com](http://www.freepages.military.rootsweb.com) (Nisan 2007) ve Woods'dan (1917) elde edilen haritalar üzerinden üretilmiştir). Kesik çizgilerle gösterilen bölümler proje aşamasında olan hatlardır.



Şekil III-6: “The Geographical Society” tarafından 1914 yılında basılmış Bağdat Demiryolu’nun Toroslar geçişini gösteren harita (Kaynak: <http://www.hipkiss.org>, Nisan 2007)

Şemsettin Sami’nin, 1890’lı yıllarda Mersin’e ilişkin olarak aşağıda alıntılanan gözlem ve tespitleri de, gerek demiryolu ve gerekse karayolu ulaşım bağlantılarının Mersin’in 19. yüzyıldaki gelişimi için ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Sami,

Kâmûsu'l-a'lâm'da, Mersin-Adana demiryolunun kente katkısına ilişkin olarak şunları kaydetmiştir⁸³;

“bu kasaba, birkaç sene evvele gelinceye kadar, havasının vehametinden dolayı pek adi bir karye (köy) halinde iken, ahiren (sonradan) oradan Tarsus ve Adana'ya kadar bir demiryolu hattı ve bir de şose ile sair bu gibi bazı vesa'it-i ümran (vasıtaların/yolların) inşası üzerine terakkiye (gelişmeye) yüz tutup, zaten Anadolu'nun bir büyük ve mühim kısmının iskelesi olmakla seneden seneye tevsî ve tezyin (genişlemiş) ve havası dahi ıslah olunmaktadır.”

Kâmûsu'l-a'lâm'da, demiryolunun Adana'dan ileriye uzatılması ve büyük Anadolu hattına bağlanması halinde Mersin'in öneminin artacağı ve gelişeceği de belirtilmektedir⁸⁴.

Mersin-Adana demiryolunun açılması ile Mersin doğu hinterlandının çıkış kapısı olduğu gibi Gülek Boğazı yoluyla İç Anadolu Bölgesi ile de bir bağ kurmuştur⁸⁵. Kısacası, Çukurova ve ovadaki üretim-pazarlama ilişkisinin iki önemli odağı olarak Adana ve Mersin, bir yandan oldukça önemli bir ulaşım aracına kavuşurken, öte yandan yepyeni bir ilişkisel ağ içinde yer almaya başlamıştır. 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. Mersin-Adana hattının yapımı ve ardından Bağdat demiryoluna

⁸³ Sami, a.g.e., s.4260, 4261.

⁸⁴ Sami, a.g.e., s.4260, 4261.

⁸⁵ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.74.

bağlanması, Mersin ve içinde bulunduğu bölgenin sahip olduğu deniz ve karayolu bağlantılarını sağlamlaştıran üçüncü bir ayak olarak, hem Mersin'in hem de Çukurova'nın gelişiminde önemli bir yatırım olmuştur.

III.3.Yeni Yönetmel Düzenlemeler ve Mersin'de İdari Yapının Değişimi

Her alanda ikili bir yapının sürdüğü 19. yüzyıl Osmanlısında, kentlerin idari örgütlenmelerinin de oldukça karışık olduğu görülmektedir. 19. yüzyılda, imparatorluk genelinde yaşanan değişimlerle birlikte, kentlerde gelişen ticaret, yabancı tüccar ve şirketler arasındaki ilişkilerin düzenlenmesinde geleneksel yöntemlerin yetersiz kalması yönetsel yapıda çeşitli değişiklikleri zorunlu kılmıştır⁸⁶.

Merkezi denetimin yeniden sağlanması çabasıyla da örtüşen bu süreçte, kentlerin idari sınırları ve bağlı oldukları vilayetler sürekli değişim göstermiştir. Tam da bu dönemin koşullarıyla ortaya çıkan bir kent olarak ve en önemlisi bir liman kenti olarak Mersin'in de bu gelişmelerden etkilendiği, kentin bir yandan idari yapısı ve sınırları değişirken bir yandan da süreç içinde değişen yönetim yapılanması uyarınca yeni idari kurumlara sahip olduğu görülmektedir.

III.3.1.Kentin İdari Statüsündeki Değişim ve Yeni Yönetim Kurumları

Fiziki sınırları bugünkü kent merkezi ile örtüşen (bugün itibariyle, doğuda Müftü Deresi, batıda Katolik Kilisesi, kuzeyde Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve güneyde

⁸⁶ Aktüre, a.g.e., s. 90.

Akdeniz ile sınırlanan alan) yerleşimin idari yapısının, 19. yüzyıl boyunca sürekli değiştiği görülmektedir⁸⁷. Bu nedenle, söz konusu yerleşim çalışmada, süreç içinde kimi zaman bir köy, kimi zaman bir kaza merkezi, kimi zaman da bir sancak olarak geçmekte, Mersin ya da Mersin İskelesi gibi farklı adlarla anılabilmektedir. Ancak, ismi farklı da olsa mekansal olarak aynı yerleşimden söz edilmektedir.

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 tanımlanmıştır⁸⁸. İleri 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 almaktadır⁸⁹.

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 artık Tarsus'a bağlı bir nahiyedir⁹⁰.

Ne var ki, Sultan Mecid tarafından Adana Eyaleti'ne gönderilen 1857 tarihli fermanın, bu dönemde, Osmanlı hükümetinin Mersin'e ilişkin yeterince bilgi sahibi

⁸⁷ <http://www.mersin.gov.tr/?sa=icerikmn&tur=ozl&mn=5>, 18.04.2007, Kentin idari statüsü ve isminde çok yakın bir geçmişte bir değişiklik daha olmuş, 2002 tarihine kadar "İçel" olarak anılan ilin adı bu tarihten itibaren "Mersin" olarak değiştirilmiştir. Böylece, 28 Haziran 2002 tarihinde çıkan 4764 sayılı Kanun ile il merkez ilçe ile aynı adı almıştır. Günümüzde hem ilin hem de merkez ilçenin adı Mersin'dir. İlde bugün, Merkez dahil 10 ilçe, 70 belediye ve 507 köy bulunmaktadır.

⁸⁸ TŞS., No:289, Sayfa no: 148, 27 Cemaziyel-ahir 1259 (M. 25 Temmuz 1843). Nuri Adıyeko; İbrahim Oğuz, "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, 2005, ss. 121-124, s. 122.

⁸⁹ İbrahim Bozkurt, "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, 2002, ss.29-33, s. 29.

⁹⁰ Adıyeko; Oğuz, a.g.m., s. 122.

olmadığı anlaşılmaktadır. Söz konusu ferman Adana Vilayeti merkezi tarafından Osmanlı hükümetine, Mersin İskelesi denilen yerde dükkan ve ev yaptırmak isteyen bazı kimselerin, deniz kenarındaki kumlukları kiralamak istediklerinin iletilmesi üzerine yanıt olarak gönderilmiş ve İstanbul'da Defterhane-i Amire'de Mersin iskelesi ve karyesi hakkında bir kayıt bulunmadığı ve miri devlet arazisine dahil olmadığı belirtilmiştir⁹¹.

Bu durumun, 1850'li yıllarda Mersin'in, ayrı bir yerleşim olarak değil, hala Tarsus'un limanı olarak görülmesinden kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bir başka deyişle, bu dönemde iskelede artan hareketlilikle birlikte, özellikle iskeleye yakın yerlerde yavaş yavaş yapılaşma eğilimleri görülse de, imparatorluk merkezinde, söz konusu iskelenin, antik dönemden itibaren önemli bir yerleşim ve ticari merkez olan Tarsus'un limanı olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, yerleşimin idari olarak Tarsus'a bağlı olması da, Mersin'in bu dönemde bir yerleşimden çok Tarsus'un iskelesi olarak kabul edilmesi ve bu nedenle, imparatorluk merkezi tarafından bilinmiyor olmasını anlaşılır kılmaktadır.

1864 yılı imparatorluk genelindeki yerleşimler kadar Mersin için de önemli değişiklikleri getirmiştir. Yönetmeliklerindeki 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 ayrılmıştır⁹².

⁹¹ VGMA, D. no: 44, Sayfa no:133, Sıra no: 126.

⁹² Bozkurt, a.g.m., s. 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 gelmiştir⁹³.(Şekil III-7).

1889 yılına gelindiğinde ise kent kayıtlarda artık sancak olarak anılmaktadır⁹⁴. Bir başka deyişle kent bu tarihten itibaren, merkez sancağına bağlı bir kazanın merkezi iken, Tarsus'u da içerecek biçimde oluşturulan yeni sancağın merkezi durumuna gelmiştir⁹⁵ (Tablo 1).

⁹³ Bozkurt, a.g.m., s. 29, 30; Develi, a.g.e., s.107.

⁹⁴ TŞS., No:385, Sayfa no: 144, h.no:171, 10 Rabiulahir 1307 (M. 4 Aralık 1889) ; Develi, s.107'de sancak olma tarihini 1888 olarak ifade etmektedir.

⁹⁵ Sami, a.g.e., s.4260, 4261.



Şekil III-7: 19. yüzyılın ikinci yarısında Mersin ve çevresindeki Elvanlı, Kalınlı ve Gökçeli yerleşimlerinin konumu: Elvanlı bugün de aynı yerde süren bir yerleşim iken Kalınlı, Çiftlik Köyü'nün bir kilometre batısında Tavşan Öreni denilen mevkide -bugünkü Kuzucubelen'de- yer alıyordu. Gökçeli Bucağı'nın ilk merkezi Mersin-Gözne Yolu üzerindeki Camili Köyü idi⁹⁶ (Yerleşimler ve Karayolu ile demiryolu, Heinrich Kiepert'in 1916 yılında hazırladığı harita üzerinde belirginleştirilmiştir)

⁹⁶ Develi, a.g.e., s.107.

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)

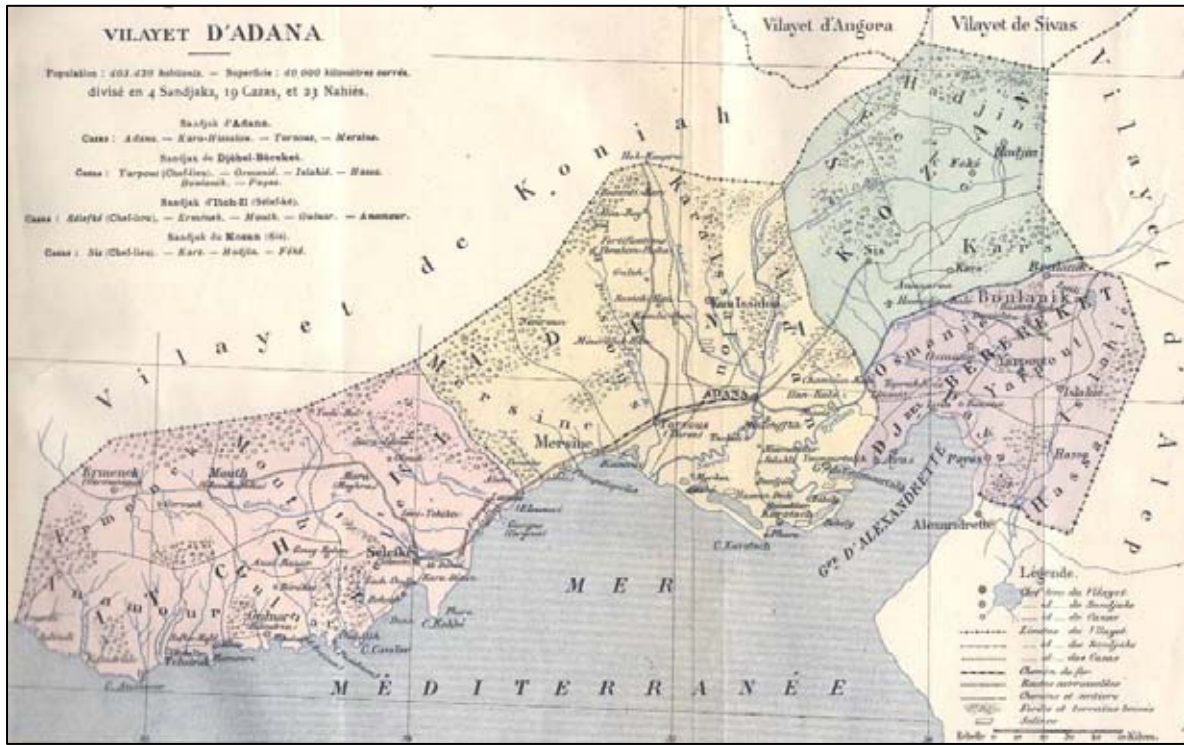
Tablo 1- Kentin İdari Yapısındaki Değişim

1890'da, Şemseddin Sami tarafından hazırlanan coğrafya ve tarih ansiklopedisi Kâmûsu'l-a'lâm'da Mersin'in, birkaç yıl öncesine kadar basit bir köy iken, Anadolu'nun önemli bir bölümünün iskelesi olarak sürekli geliştiği ve bir sancak merkezi olduğu belirtilmiştir. Ansiklopedide ayrıca, kentin Adana vilayetini oluşturan beş sancaktan biri olduğu, kuzey ve kuzeybatısında Konya vilayeti, doğusunda Adana sancağı,

güneydoğusunda İçil Sancağı⁹⁷ ve güneyde de Akdeniz ile çevrelenmiş olduğu belirtilmektedir.⁹⁸ (Şekil III-8).

⁹⁷ Saadet Batuman, *Ali Cevad'ın Memalik-i Osmaniyye'nin Tarih ve Coğrafya Lugatı*, Basılmamış Bitirme Tezi, Mersin, 2001, s.91, 92. Ali Cevad'ın 1897-1900 yılları arasında yazmış olduğu "Osmaniyye'nin Tarih ve Coğrafya Lugatı"nda ise İç-İl(İçel) Sancağı, "şimalen ve şarken Konya Vilayeti şarken vilayetin merkez livası cenuben Bahr-i Sefid ile muhat ve mahdud olup Silifke, Anamur, Mut, Ermenak, Gülnar namıyla 5 kaza ve bunlardan Silifke 3 Ermenak 1 Anamur 2 Mut 3 Gülnar 4 ki cem'en 13 nahiye 321 karyeye camidir." biçiminde tarif edilmiştir.

⁹⁸ Sami, a.g.e., s.4260, 4261.



Şekil III-8: Düyun-ı Ümumiyye adına 1880’li yıllarda Adana Vilâyeti’nin sosyal ve ekonomik durumunu araştıran Vital Cuinet tarafından Mersin sancak statüsü kazanmadan hazırlandığı anlaşılan “Adana Vilayeti Haritası” (Kaynak: Kişisel Arşiv). Bu haritada Adana Vilayeti İçil, Adana, Kozan ve Cebel-i Bereket sancaklarından oluşmaktadır. Adana sancağında ise kaza olarak Mersin Tarsus, Karaisalı ve Adana yer almaktadır. Bu anlamda, haritanın Mersin’in sancak olduğu 1888 yılından önce hazırlandığı anlaşılmaktadır. 1888 yılında Tarsus kazası, sancak olan Mersin’e katılmıştır.

Yerleşimin idari statüsündeki bu değişim ve iskele çevresinde gelişmeye başlayan yapılaşma, yerleşimde bir yandan çeşitli ticari yapıları⁹⁹, bir yandan da yerleşimde daha önce bulunmayan yönetim yapılarını getiriyordu. Artan ticaret ve liman faaliyetleriyle birlikte gelişen yapılaşma ve kentsel mekandaki değişime aşağıda, üretim ve ticaret ilişkilerini konu alan bölümde yer verileceğinden burada, kentte yer almaya başlayan yönetim yapıları üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

⁹⁹ Barker, a.g.e., s.115-116. Barker, 1838’de bölgeye yaptığı ilk ziyaretiyle karşılaştırma yaparak, 1850’li yıllardaki ziyaretinde, ticaretin artık biçim değiştirmiş olduğunu, iskelede yeni depolar inşa edildiğini ve insanların buralarda kalmaya başladığını ifade etmiştir.

Tanzimat'ın ilanıyla birlikte, eyalet ve sancak merkezleri olan kentlerin tümünde, yönetim, yargı ve maliye işleriyle doğrudan uğraşan meclisler kurulmuştur. 1864 düzenlemesi ile bu kuruluşlar, Vilayet İdare Meclisleri, Liva (Sancak) İdare Meclisleri, Kaza İdare Meclisleri gibi isimlerle yeni bazı görevler üstlenmişlerdir¹⁰⁰.

III.3.1.1.Mersin Kaza İdare Meclisi

Mersin, 1864 düzenlemesi ile kaza merkezi olmuş ve 1869 yılında “Mersin Kaza İdare Meclisi” oluşturulmuştur. Söz konusu meclisin, kuruluşunda başkanlığını yapan kaymakam dışında, ikisi Müslüman ve ikisi gayrimüslim olduğu anlaşılan dört üyesi varken 1870’de, naib, müftü, mal müdürü, iki Müslüman ve bir ruhani lider (Rum Metropolit) ile iki gayrimüslim üye olmak üzere toplam sekiz kişiyle üye sayısı iki katına çıkmıştır¹⁰¹.

III.3.1.2.Mersin Belediye Meclisi

Tanzimat öncesi Osmanlı kentlerinde günümüz belediye hizmetlerini üstlenen ayrı bir kuruluş yoktur. Belediyenin görevlerini, hükümet temsilcisi yöneticiler, esnaf dernekleri temsilcileri, kadılar ve kentin ileri gelenleri üstlenmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Avrupa ile ilişkilerin gelişmesiyle birlikte, başta liman kentleri olmak üzere, birçok büyük kentte, artan ticari hareketlilik, yeni kentsel hizmetler, ulaşım ve haberleşme olanaklarının sunulmasını zorunlu kılmıştır. Özellikle liman kentlerinde, karantina yapıları, konaklama tesisleri, düzenli kentiçi ulaşım gibi kentsel işlevlerin

¹⁰⁰ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Türk Tarih Kurumu*, Ankara, 1997, s.254.

¹⁰¹ İbrahim Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, Mersin, 2001, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s.33.

düzenlenmesi gerekmiştir¹⁰². Tüm bu yeni gereksinimler, geleneksel Osmanlı kent yönetim sistemini oluşturan kadı, subaşı, vakıflar ile gerçekleştirilemeyeceğinden, belediyenin kurulmasını gerektirmiştir. Mali açıdan güçsüz de olsa 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren pek çok kentte belediyeler kurulmaya başlamıştır¹⁰³.

Bu doğrultuda 1858 tarihli yönetmelikle İstanbul'da Altıncı Daire-i Belediye adındaki örgütlenme gerçekleştirilmiş daha sonra 1867 yılında "Vilayatta Devair-i Belediye Meclislerinin Vezaifi Umumiyesi Hakkında" adıyla bir talimatname çıkarılarak imparatorluğun başlıca büyük kentlerinde uygulamanın nasıl olacağına dair kurallar belirlenmiştir¹⁰⁴.

1867 tarihli söz konusu düzenlemenin hemen ardından, 1869 yılında Mersin'de de Belediye Meclisi kurulduğu¹⁰⁵, bir reis olmak üzere altı aza ve bir katipten oluşan üyeleri ile çalışmaya başladığı görülmektedir¹⁰⁶.

Kentte kurulan belediye meclisinin, Osmanlı yönetiminin, yabancıların mülkiyet hakkını yasallaştırdığı 1869 yılına¹⁰⁷ denk gelmesi anlamlıdır. 1850'li yıllarda bölgeyi ziyaret eden gezgin William Burckhardt Barker, bu dönemde kentte yabancıların mülk edinmeye başladıklarına ilişkin detaylı bilgiler vermektedir. Barker bölgede, arazi alımlarında Avrupalıların hiçbir zorlukla karşılaşmadıklarını, bu alımların genellikle kadınlar adına yapıldığını ve alım işleminden sonra Avrupalıların, belli bir komisyon

¹⁰² Çadırcı, a.g.e., s.273.

¹⁰³ www.yunusaran.org/word/kentplanlamasi2.doc, 19 Ekim 2006, İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlaması Düşüncesinin Gelişimi", XXII. Yunus Aran Konferansı, 2005.

¹⁰⁴ Çadırcı, a.g.e., s.275.

¹⁰⁵ HVS, D. no:3, Sayfa no:75, 1286 (M. 1869).

¹⁰⁶ Bozkurt, a.g.t, s.35.

¹⁰⁷ İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropolitan Alanının Dönüşümü", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, ss.19-59, s. 23.

karşılığında tapuları üzerine aldıklarını ifade etmektedir¹⁰⁸. Dolayısıyla, kentte bir belediye meclisinin kurulmasının bu durumu kontrol altına alma gereksinimi ile ilişkili olabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır¹⁰⁹.

Ancak, kentte bir belediye meclisinin kuruluşunu yalnızca bu tür bir kontrol amacıyla açıklamak yeterli ve doğru görünmemektedir. Özellikle ticaretle uğraşan gayrimüslim nüfus, öncelikli olarak ticari kazancını yükseltme kaygısıyla (liman-istasyon erişiminin kolay ve hızlı olması için karayolu ve demiryolu yapımı, yolların iyileştirilmesi, işgücünün verimliliği için daha sağlıklı bir çevre vb.) belediye meclisi gibi çeşitli yerel yönetim kurumlarının oluşturulması ve geliştirilmesi yönünde girişim ve çaba göstermiştir. Bu da, söz konusu yerel yönetim kurumlarının, liman kentlerinde diğer Anadolu kentlerine göre çok daha erken gelişmesini sağlamıştır. Özellikle dış ticaretin yoğun olduğu söz konusu liman kentlerinde, belediyeler 1864 Vilayet Nizamnamesi'ndeki maddelere dayanarak kurulmuştur¹¹⁰. Kentte, daha 1877 tarihli Vilayet ve Belediye Kanunu çıkmadan önce 1869 yılında belediye meclisinin kurulmuş olması bir liman kenti olarak Mersin'de de benzer bir durumun yaşandığını göstermesi açısından önemlidir.

Ne var ki, bu dönemde kentte bir belediye meclisinin kurulmuş olması, kentin kendi altyapı sorunlarını henüz kendi başına çözebildiği anlamına gelmemektedir. Zira, 1875'te bir Rus buharlı gemisiyle İskenderiye'den Mersin'e doğru yola çıkan ve Port Said,

¹⁰⁸ Barker, a.g.e., s.121. Barker, kadınların harem üyeleri olarak bir kutsallığa ait oldukları düşünüldüğünden, Avrupalılar'ın kadın isimleri vermeleri durumunda kadınlarla ilgili hiçbir sorgulama yapılmadığını belirtmiştir.

¹⁰⁹ İlber Ortaylı, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yayıncılık, İstanbul, 1985, s.162, 163. Ortaylı, 1856 Islahat Fermanı sonrasında, 1867 yılında kabul edilen bir protokolle, yabancı uyrukluların mülk edinmesinin serbest hale gelmesi ve ulaşım, ticaret vb. alanlarda yabancı kumpanyalara tanınan imtiyazlar nedeniyle buralara yerleşen tüccarların modern şehir hayatının düzenlenmesi yönündeki talepleri, gerek şehir arazilerine ilişkin düzenleme yapacak kuruluşlar olarak gerekse, söz konusu taleplere yanıt verecek örgüt olarak belediyelerin kurulmasını hızlandırdığını ifade etmektedir.

¹¹⁰ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.21.

Yafa, Sayda, Beyrut, Tripoli, İskenderun'a uğradıktan sonra Mersin'e gelen Davis, bazı sokakların parke taşlarla döşenmiş olduğunu ancak bunun Adana Valisi Halil Paşa tarafından yaptırıldığını ifade etmektedir¹¹¹. Bu da, söz konusu tarihte Mersin'de henüz belediye faaliyetlerinin tam olarak gerçekleştirilemediğini, her ne kadar kentte 1869'da bir belediye örgütlenmesi gerçekleştirilmiş olsa da, kentin imarı konusunda Adana'dan destek aldığını göstermektedir¹¹². Ancak, zaman içerisinde, merkezden gelen çeşitli yazılardan, söz konusu meclisin, iskelelerin geliştirilmesi ya da yolların genişletilmesi gibi kentsel altyapıya ilişkin çeşitli yatırım taleplerinde bulunduğu da görülmektedir¹¹³.

III.3.1.3.Mersin Liva İdare Meclisi

Mersin'in 1888 yılında sancak (liva) olması ve Tarsus'un Adana'dan ayrılarak Mersin'e bağlı bir kaza haline gelmesi kentin, isminin kayıtlarda ilk kez görülmeye başladığı 1843 yılından itibaren geçen kırkbeş yıllık süreçte kaydettiği hızlı gelişimi ortaya koymaktadır. Söz konusu gelişme, 1888 yılında kentin idari yapılanmasındaki bu değişimle birlikte, kente yeni bir kurum daha getirmiş ve Liva İdare Meclisi oluşturulmuştur.

Tanzimat'la birlikte, devlet işlerinin artık konaklarda değil, oluşturulan yeni örgütlenmeler ve meclislerle, konuttan farklılaşmış ve kent merkezinde yer alan devlet

¹¹¹ Davis, a.g.e., s.11, 12.

¹¹² Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.21, 1872 Adana Belediye Meclisi üyeleri arasında inşa faaliyetlerini kontrol eden bir mimar kalfanın bulunmasıyla, çevredeki imar faaliyetlerini yürüten ustaların mesleki düzeyi ve mimari eylemin kontrolünün sağlandığı belirtilmektedir.

¹¹³ BOA, İ..DH., Dosya no: 258, G. no: 15948, 2 Zilhicce 1268 (17 Eylül 1852.); BOA, İ..DH., Dosya no: 260, G. no: 16148, 21 Muharrem 1269 (4 Kasım 1852); BOA, A..MKT. MVL., Dosya no:58, G. no: 73-11, 11 Muharrem 1269 (25 Ekim 1852).

dairelerinde görülmeye başlaması¹¹⁴, yeni bürokrasinin kentin mekansal organizasyona etkisini ortaya koyması açısından önemlidir. Kentte ayrı yapılarda yer alıp almadığına ya da yerlerine dair bir bilgiye sahip olmasak da, yukarıda söz edilen meclislerin, bir liman kenti olarak Mersin’de de yaklaşık elli yıl gibi kısa bir süre içinde kent yönetiminde yer almaya başladığı, kentin idari yapısındaki değişimlerle birlikte kentte yeni kurumların oluştuğu görülmektedir. Bu kurumlar, Tanzimat’ın getirdiği yeni bürokrasinin kentteki somut öğeleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

III.3.2.Nizamnameler ve Mersin’deki Etkileri

Tanzimat’la birlikte, merkezileşme gereksinimi doğrultusunda, çıkarılan nizamnamelerden 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi, kentlerin idari örgütlenmesi ve bu örgütlenme doğrultusunda oluşturulan yeni kuruluşların görev ve yetkilerine ilişkin düzenlemeler getiriyordu.

Bunun dışında 1848 ile 1882 yılları arasında, Ebniye Nizamnamesi, Sokaklara Dair Nizamname, Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, İstanbul ve Belde-i Selase’de (Galata, Eyüp, Üsküdar) Yapılacak Ebniyenin Suret-i İnşaiyesine Dair Nizamname, Dersaadet Belediye Kanunu ve Ebniye Kanunu gibi kentsel gelişimi yönlendirmek ve kontrol etmeye yönelik nizamnameler de çıkarılmıştı¹¹⁵.

Bu çerçevede, öncelikle, yukarıda kentin idari yapısındaki değişimler

¹¹⁴ İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, c.4, ss. 878-890, s.881.

¹¹⁵ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1986, s. 41-83.

konusunda da kaçınılmaz olarak ele alınan 1864 Vilayet Nizamnamesi ve ardından, bu dönemde çıkarılan diğer kanun ve nizamnamelerin Mersin’de kentsel gelişimi nasıl etkilediği üzerinde durulacaktır.

III.3.2.1. 1864 Vilayet Nizamnamesi ve Mersin’de Kentsel Gelişime Etkileri

1864 Vilayet Nizamnamesi uyarınca, kentlerin idaresine yönelik çeşitli meclisler ve çalışma konuları düzenleniyordu. Yukarıda da, kısaca üzerinde durulduğu üzere, Mersin’de de, 1869 yılında Kaza İdare Meclisi, yine aynı tarihte Belediye Meclisi ve ardından 1888 yılında da Liva İdare Meclisi ile yeni yönetim kurumları oluşturuluyordu. Dolayısıyla, 1864 Vilayet Nizamnamesi’nin Mersin’deki etkisi, yerleşimin köyden sancağa dönüşümünü sağlayan idari birim niteliğinin değişiminden başka kentin yeni idari kurumlara sahip olması şeklinde gerçekleşmişti. Bir başka deyişle, 1864 Vilayet Nizamnamesi ile Mersin, bir yandan köyden sancağa dönüşen bir idari birim niteliği kazanırken diğer yandan da kentsel yaşamda yeni idari kurumlar ve yapılanmalar belirmeye başlamıştı.

Mersin’in, pek çok liman kenti gibi, diğer Tanzimat dönemi kentlerinden farklı olarak, özellikle dış ticaretin yoğunluğu ve nüfustaki artışla birlikte kentsel hizmetlere ilişkin düzenlemelere çok daha erken ihtiyaç duyduğu görülmektedir. Özellikle kentte ticaretle uğraşan kesimlerin, iskelelerin, iskeleye erişim sağlayacak kentiçi ve Tarsus, Adana gibi yakın çevredeki yerleşimlerle bağlantı sağlayacak bölgesel ölçekteki yolların yapımı, iyileştirilmesi, genişletilmesi gibi kentsel altyapıya ilişkin yatırım taleplerinin,

yerel düzeydeki idari örgütlenmeyi zorunlu kıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, ticari faaliyetlerinin aksamadan yürümesini isteyen özellikle gayrimüslim nüfus ve yerli tüccarın kentteki altyapı ve fiziki koşulların iyileştirilmesi, limanın geliştirilmesi vb. konulardaki taleplerinin de etkisiyle¹¹⁶ kentin, söz konusu düzenlemeleri gerçekleştirecek idari örgütlenmesini, 1864 Nizamnamesi doğrultusunda hızla gerçekleştirmesinde etkili olmuştur.

Ayrıca, bu nizamname ile oluşturulan yeni idari birimlerin yöneticilerinden oluşan ve kentte daha önce bulunmayan yeni bir yönetici sınıfının oluştuğu görülmektedir. Bu kurumlar ve yöneticiler, yeni bölgesel ve yerel idari ve hukuki mekanizmalar olarak, bölgede siyasi ve ekonomik hayatın belirlenmesinde rol oynamışlar ve bölgesel güçler yaratmışlardır¹¹⁷. Nizamname doğrultusunda oluşturulan idari örgütlenme, kentsel mekana yönelik yatırımlar için merkezi hükümetle resmi düzeyde ilişki kurmuş ve beliren talepleri merkeze ileterek, kentin fiziki altyapısının geliştirilmesinde etkili olmuştur¹¹⁸.

Söz konusu yerel idari yapılanmanın, kentin mekansal gelişimine bir diğer etkisi de kentteki sermayenin bu yönde kullanılmasına yönelik kararlarıdır. Örneğin, belediye meclisi tarafından, iskelenin dört yıllık gelirinin hükümet konağının yapımında

¹¹⁶ BOA, İ..MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, 24 Şevval 1268 (11 Ağustos 1852); BOA, İ..MVL., Dosya no:401, G. no: 17423, 15 Muharrem 1275 (25 Ağustos 1858); BOA, Y..ARES., Dosya no: 1648/A/2, 18 Ramazan 1320 (19 Aralık 1902). İlk belgede, Fransız Konsolosluğu tarafından Adana Valiliği'ne verilen dilekçe ile Tarsus-Mersin yolunun yapımı ve Mersin'de bir iskele inşası talep edildiği, merkezi hükümetin, bunun yerli halkın ve idarenin oluşturacağı bir kumpanya tarafından yapılmasının uygun olacağı yönünde karar aldığı, İkinci belgede, Fransız Posta Vapurları Kumpanyası Vekili tarafından Adana Vilayeti'ne yazılan yazı ile mevcut bulunan ahşap ve taş iskelenin harap olduğu ve bunların onarımının istendiği, Üçüncü belgede ise Mersin'de ticaretin gelişmesi nedeniyle, liman ve rıhtım yapımı ve işletilmesine ilişkin olarak tüccardan Tahinci Efendi ve David Dö Toledo'ya izin verilmesi istendiği görülmektedir.

¹¹⁷ Toksöz., a.g.m., s.99.

¹¹⁸ BOA., MVM., Dosya no: 531, G. no: 23821, 22 C.evvel 1281 (23 Ekim 1864). Belgeden, Mersin'den gelen talepler doğrultusunda, Adana Vilayet Meclisi'nce merkezi hükümetten bir gümrük binası yapılmasının talep edildiği anlaşılmaktadır.

kullanılmak üzere ayrılmasına karar verilmiştir¹¹⁹. Dolayısıyla, gerek, gereksinim duyulan yeni yapılar, gerekse iskele ve yolların yapımı ve/veya iyileştirilmesine yönelik yatırımlar için alınan kararlar ve uygulamaların, kentin idari yapılanmasındaki bu hızlı sürece paralel olarak gerçekleştirilmiş olduğu anlaşılmaktadır.

1864 Vilayet Nizamnamesi'nde evlerin cephelerinin sokağa taşmaması, şahnişlerinin yüksekliği, giriş merdivenlerinin sokağa çıkıntı yapmaması, sokağa taşanların yeniden inşa edilme durumunda geri çekilmesi, sokak cephelerinde çıkma yapılmaması gibi maddeler Mersin'de de uygulanmış ve yapılaşma bu doğrultuda gerçekleşmiştir. Özellikle nizamname ile merdiven, basamak, set ve mahsen penceresi gibi yol üstünde yer tutan inşaatlar yasaklanmıştır. Mersin'de de buna uygun olarak, evlerin merdivenli girişlerinin, genellikle ev kütesinin içine alınarak değerlendirildiği görülmektedir¹²⁰.

III.3.2.2. Kentin Mekansal Gelişimi ve Yapılaşmasını Düzenlemek Üzere Çıkarılan Diğer Nizamnameler ve Mersin'de Kentsel Gelişime Etkisi

Kentteki planlama ve inşaat faaliyetlerini düzenlemek üzere, 1848 ile 1882 yılları arasında çıkarılan altı nizamnameden ilki 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesidir¹²¹. Bu Nizamname yalnızca İstanbul için çıkarılmışken, 1863'teki Turuk ve Ebniye Nizamnamesi tüm imparatorluğu kapsamaktadır. Bunlar, daha çok kentin büyümesi nedeniyle Sultan'ın izniyle yapılaşmaya açılacak alanlara ve yangınları önlemek amacıyla

¹¹⁹ Fikri Mutlu, "Mersin Şehri Nasıl ve Ne Zaman Kuruldu", *Halkevi Dergisi*, 1941, Yıl: 4, Sayı: 38-39, 1941, Mersin, ss.6-7, s. 6.

¹²⁰ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.21, 22.

¹²¹ Çelik, a.g.e., s. 41-83.

yolların genişletilmesine yönelik hükümler içeriyordu¹²². 1848 ve 1849 yıllarında çıkan nizamnamelerin ana maddeleri, değiştirilmeden ve daha genişletilmiş olarak 1864 Nizamnamesi ile tekrar ele alınmıştır. Ayrıca nizamnamenin İstanbul dışındaki kentlerde ve kasabalarda da geçerli olacağı belirtilmiştir¹²³.

1882 yılında ise Osmanlı'nın ilk imar kanunu çıkarılmış ve 1864 tarihli Ebniye ve Turuk Nizamnamesi yürürlükten kaldırılmıştır. Bu kanunla belediyeler, açacakları yeni yol ve sokaklar ile yangın görmüş alanların haritalarını çıkarmakla yükümlü kılınmış, çıkmaz sokaklara izin verilmemesi, yol kademelenmesi yapılması, yapı yükseklikleri ve çıkımların niteliklerinin belirlenmesi, yangına yönelik önlemler geliştirilmesi gibi çeşitli hükümlerle kentteki yapılaşmanın yönlendirilmesi ve kontrol altına alınmasına çalışılmıştır. Bu dönemde oluşturulan yerel idari örgütlerin güçsüzlüğü nedeniyle sınırlı ölçüde uygulama olanağı bulunmuşsa da, 19. yüzyıl sonunda kentlerde özellikle göçmen mahallelerindeki ızgara örüntülü yol ağı, yeni açılan yolların çevreleri ve yangın yerleri söz konusu düzenlemelerle gerçekleştirilmiştir¹²⁴.

Söz konusu düzenlemelerin, doğrudan doğruya Mersin'in kentsel gelişimini nasıl yönlendirdiğine dair herhangi bir belge bulunmasa da kentin, bu dönemki fiziki gelişiminde, dolaylı olarak etkisi bulunduğu söylenebilir. Zira kısmen günümüzde de okunan bu döneme ait kentsel dokunun izleri kentin, pek çok Anadolu kentinde gözlenebilen organik bir doku yerine, doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda, doğrusal

¹²² İlhan Tekeli, *Kent Planlaması Konuşmaları*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 1991, s.19; İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 19-56.

¹²³ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.21.

¹²⁴ İlhan Tekeli, "Türkiye'de İmar Planlaması", Der: Tamer Gök, *Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, 1980, ss.8-113, s.44, 45.

açılımlarla oluşmuş bir ızgara planla geliştiğini göstermektedir¹²⁵. Ancak, söz konusu düzenlemelerin kentteki etkileri, genel olarak kentin gelişim planından çok yapı bazında izlenmektedir. Yukarıda da yer verildiği üzere, bu düzenlemelerle, Mersin’de evlerin cepheleri ve sokakla ilişkileri, şahnişlerinin yüksekliği, giriş merdivenlerinin sokağa çıkıntı yapmaması, sokağa taşanların yeniden inşa edilmesi durumunda geri çekilmesi, gibi daha çok mevcut dokuyu iyileştirmeye yönelik bir müdahalenin gerçekleşmiş olduğu söylenebilir¹²⁶.

¹²⁵ Söz konusu dokunun en somut örneği, bu dönemde kente Girit’ten göç eden nüfusu yerleştirmek üzere oluşturulan İhsaniye Mahallesi’dir.

¹²⁶ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.21, 22.

IV. BÖLÜM: 19. YÜZYILDA MERSİN'DE KENTSEL MEKANIN GELİŞİMİ

Çalışmanın önceki bölümlerinde ortaya konmaya çalışılan imparatorluk dışındaki gelişmelerin, 19. yüzyılda imparatorlukta yaşanan gelişmelerle birlikte bir anlamda Çukurova'nın kaderini değiştirdiği görülmektedir. Yukarıda değinildiği üzere, Osmanlı'nın, Çukurova'da pamuk üretimini teşvik etmek üzere getirdiği vergi kolaylığı ve pamuk tohumu sağlanmasının yanı sıra bölgedeki bataklıkların kurutulması, toprakların tarıma kazandırılması, göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişme bu dönemde kesişmiştir¹.

Kesişen bu gelişmeler, Çukurova'nın olduğu kadar bölgenin önemli üç yerleşimi; Adana, Tarsus ve Mersin ile bu yerleşimler arasındaki ilişkiyi de değiştirmiştir. Birbirinden farklı kentleşme süreçleri yaşayan ve farklı bölgesel işlevler taşıyan bu kentler, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölge içinde yeni kimlikler ve fonksiyonlar kazanmışlardır.

Bu değişimde, 19. yüzyıla dek ticaret yolları üzerinde önemli bir ticaret merkezi olan Tarsus'un liman özelliğini kaybetmesi belki de ilk çıkış noktası olmuş, Mersin'in korunaklı konumu², coğrafyada yaşanan bu değişimle beliren gereksinimi karşılamıştı.

¹ Meltem Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara, 2006, sayı 21, s.97-110.

² William Burckhardt Barker , *Cilicia and Its Governors*, Ingram, Cooke and Co.,London,1853, s.115; Barker, pek çok kaptanın söylediğine göre, Kazanlı-Mersin arasındaki denizin İskenderun ve Suriye kıyılarıyla karşılaştırıldığında demir atmaya çok daha elverişli olduğunu, Kazanlı'da yaşayanların havaların ısınmasıyla birlikte daha korunaklı olan, 8 mil (yaklaşık 1,5 km) uzaklıktaki Mersin'e gitmek zorunda kaldığını yazmıştır. Buradan, Mersin'in hem iklim hem de deniz olanakları açısından görece bir üstünlüğe sahip olduğu görülmekte, böylece limanın ve dolayısıyla kentin ticari etkinliklerinin artmasının nedeni daha açık hale gelmektedir.

Bölgenin gereksinim duyduğu liman fonksiyonunu Mersin'in üstlenmesinde, Çukurova'nın doğusundaki limanların uzak ve küçük oluşu etkili olmuş³, yüzyılın sonuna doğru iyice hızlanan gelişmeyle, 1840'larda Tarsus'tan gerçekleştirilen dışalım ve dışsatım, 1870'lerde Mersin'den yapılı hale gelmişti⁴. Böylece burası, önceleri Çukurova'nın daha sonra da tüm Doğu Akdeniz Anadolusunun limanı olarak gelişmişti⁵.

Bu süreçte ilk etapta gelişen "Mersin" değil "Mersin iskelesi" idi. Çalışmanın temel varsayımı, kente kendine özgülüğünü veren ortaya çıkış süreci ve bu süreçte kentsel gelişimin bir iskelenin uzantısında başlamış olmasıdır. Söz konusu başlangıcın temel ivmesini coğrafyada yaşanan bu değişimin oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Kentte deniz ulaşımını olanaklı kılan iskelelerin gelişimine, zaman içinde karayolu ve demiryolu ulaşım olanaklarının da eklenmesi, kentin gelişimini etkileyen önemli dinamikler olarak karşımıza çıkmaktadır.

IV.1.Ulaşım Altyapısının Gelişimi

Bu başlık altında, karayolu, demiryolu ve denizden erişime olanak veren iskele, rıhtım, liman gibi ulaşım altyapısına ilişkin öğelerin gelişimi ile kentsel gelişim arasındaki birbirini üreten ilişki ortaya konmaya çalışılacaktır. Bu çerçevede, öncelikle, çalışmada kente kimliğini verdiği öne sürülen liman fonksiyonu ve iskelelerin gelişimi, ardından

³ Nuri Adıyeke, "Osmanlı Döneminde İçel'in Merkez Kaymaları, Etki Alanı Değişimleri ve Mersin Kenti'nin Doğuşu", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss. 81-85, s.85.

⁴ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1997, s.368.

⁵ Adıyeke, a.g.m., s.85.

karayolu ve demiryolu bağlantıları ve kentsel gelişim, ulaşım altyapısı ile ilişkisi doğrultusunda ortaya konmaya çalışılacaktır.

IV.1.1. Limanın (İskelelerin) Gelişimi

IV.1.1.1. Mersin İskelesinin Doğuşu

Tarsus Limanı'nın önemini yitirmesinin ardından Kazanlı ve Mersin iskelesi öne çıkmaya başlamıştır⁶. Kazanlı iskelesi bu dönemde bölge ticareti için önemli, gümrük teşkilatına sahip bir iskeledir. İbrahim Paşa'nın bölgeyi 1831'deki işgali sırasında ordusunun ikmalinde Kazanlı ve Taşucu iskelelerini kullanması⁷ bu dönemde Mersin iskelesinin henüz bulunmadığı ya da bu tür bir işlev için uygun olmadığı yönünde bir düşünce uyandırmaktadır. Oysa daha 1817'de, Halep'in Fransız Konsolosu'nun Tarsus'taki görevlisi Mr. Peretie'nin verdiği bilgiler doğrultusunda Kazanlı'nın gemiler için tehlikeli bir liman olduğu, bu nedenle gemilerin daha güvenli bir yer olan Mersin'e transfer edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu tarihten itibaren Fransız konsoloslarının sürekli olarak Mersin'den söz ettiği ve bölgenin yetkili kişilerinden, yöneticilerinden bunun sağlanması için taleplerde buldukları ancak bu taleplerin yerine getirilmesinin uzun sürdüğü anlaşılmaktadır⁸.

Çıplak, Mısırlı İbrahim Paşa döneminde, Mısır'a, Suriye'ye, kasaplık hayvan,

⁶ TŞS., No: 292, Sayfa no: 216, 13 Rebi'ül-Evvel 1262 (M. 11 Mart 1846). Belgede, iskelede bir gümrük kolcusunun görev yaptığı ifade edilmekte ve dolayısıyla bu dönemde Kazanlı'nın gümrük idaresine sahip bir liman olduğu, anlaşılmaktadır.

⁷ Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s.51, 174.

⁸ Yüksel Akaya, "19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Mersin Ekonomisi", Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Haz.: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, 2004, İstanbul, ss. 335-349, s.335.

odun, kömür, kereste ve kışlık meyve gönderildiğini ifade etmekte, ancak bu dönemde halen Kazanlı İskelesi'nin kullanıldığını öne sürmektedir⁹. Oysa Fransız konsoloslarının söz konusu yazışmalarından, 1817 yılından itibaren Kazanlı'ya bir alternatif olarak kullanılmaya başladığı anlaşılan Mersin İskelesi'nin, Mısırlı İbrahim Paşa'nın işgali döneminden çok daha önce, 1824 yılında, artık gemilerin gidip geldiği, pamuk, bakır ve kereste ticaretinin yapılmakta olduğu bir limana dönüştüğü görülmektedir¹⁰.

Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nde ise ilk kez 1831 tarihinde Mersin'de bir iskelenin bulunduğu söz edilmekte, hatta bu iskelenin Kazanlı iskelesi kadar önemli olduğu, devlet tarafından Mısır askerinden korunması için buraya çok sayıda asker ve tabya inşası için de bir mühendis gönderildiği belirtilmektedir¹¹.

Bu dönemde Kazanlı ve Taşucu iskelelerinin kısıtlı hizmet vermesi ve kara ulaşımından yoksun bulunmasına¹², Mısırlı İbrahim Paşa'nın bölgedeki işgali'nin sona ermesi de eklenince Mersin'deki iskelenin önem kazanmasını beklemek doğal karşılanabilir. Ancak, 1832 tarihli Tarsus Şer'iyye Sicili'nde Mersin İskelesi'nin Kazanlı İskelesi kadar önemli olduğu belirtilmesine rağmen, 1837 ile 1843 yılı arasındaki kayıtlarda ne Mersin ne de iskelesi hakkında bir ifade geçmediği görülmektedir¹³. Oğuz,

⁹ Mustafa Necati Çıplak, *İçel Tarihi (Tarihi-Turistik Zenginlikleriyle)*, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara, 1968, s. 209.

¹⁰ Akaya, a.g.m., s.335. Akkaya, makalesine kaynak teşkil eden verilerin, Mersin'in, 1830'lu yıllarda Suriye, Kıbrıs ve Mısır ile yapılan ticaretin sonucunda doğduğu tezinin yeniden gözden geçirilmesini gerekli kıldığını, Mersin'in daha 1824 yılında İzmir ve Halep'e rakip bir iskele olduğunu ifade etmektedir. Çıplak, Mısırlı İbrahim Paşa dönemine ilişkin olarak, söz konusu ticaretin sürdürülmesine özen gösterdiğini ve Mısır'a, Suriye'ye, kasaplık hayvan, odun, kömür, kereste ve kışlık meyve gönderildiğini ifade etmektedir.

¹¹ TŞS., No: 285, Sayfa no: 40-41, h. no: 45, Evahiri Muharrem 1248 (M. Haziran 1832).

¹² Develi, a.g.e, s.174.

¹³ TŞS., No:291, Sayfa no: 1, h. no: 5. Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nde, 1837 yılında "Mersin İskelesi'nde inşa ve tamir ettirildiği" ifade edilen mağazaların bulunuyor olması, kentin bu tarihlerde bir iskeleye sahip olmanın ötesinde, iskelenin yakınında mağazaların bulunduğuna ilişkin önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır.

1843 yılı sonlarına doğru ise kayıtlarda Mersin İskelesi'nin, yakın çevrenin tarifinde kullanılan bir belirleyici olarak, "Mersin İskelesi civarındaki..." şeklinde geçmeye başlamasının, iskelenin artık herkes tarafından bilinen bir yer haline geldiğinin göstergesi olduğunu ifade etmektedir¹⁴. 1845 yılına gelindiğinde ise artan kayıtlardan, Mersin İskelesi'nin artık hem yolcuların kullandığı hem de ticari faaliyetlerin gerçekleştiği bir liman niteliği kazandığı görülmektedir¹⁵.

Bu dönemde, Barker ve Risk başta olmak üzere, bölgeyi ziyaret eden birçok gezginin anlatılarından da, artan pamuk, buğday, arpa, susam, keten tohumu vb. tarımsal ürünlerin iskeleler aracılığıyla yabancı ülkelere satışının yapıldığı, limanın iç bölgelerin dışı açılan kapısı olarak çalıştığı anlaşılmaktadır¹⁶. Barker, 1838'deki ziyaretinde yüklerin terkedilmiş bir halde Fransız teknelerini beklediğini oysa 1850'lerde denizde Fransız, Arap ve İngiliz gemilerinin demirlemiş olduğunu, bölgenin transit amaçlı kullanılan ve İzmir'e mal nakledilen bir liman haline geldiğini ifade etmektedir. Barker ayrıca, limandan yüklenen malların Avrupa'ya da gittiğini, artık ticaretin biçim değiştirmiş olduğunu, yeni üç adet depo inşa edildiğini ve insanların buralarda kalmaya başladığını yazmıştır¹⁷.

Bu dönemde, kimi tüccarların iskele çevresinde yaşamaya başladığı görülse de, 1850 tarihli Tarsus Şer'iyye Sicili'nden, yabancı devlet temsilcilerinin bu dönemde hala Tarsus'ta ikamet ettikleri ancak, ticaret için Mersin İskelesi'ni kullandıkları anlaşılmaktadır¹⁸. 1851 yılı sonlarında buradaki Fransız tüccarlar tarafından, ticaretin

¹⁴ *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, Haz. İbrahim Oğuz, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2006, s.88.

¹⁵ Haz.: Oğuz, a.g.e., s.88, 89. Oğuz, Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nde, bu tarihler arasında, "Mersin", veya "Tarsus Kazası Gökçeli, Mersin nam mahal..." ifadelerinin geçtiğini ifade etmektedir.

¹⁶ Barker , a.g.e., s.61.

¹⁷ Barker , a.g.e., s. 115-116.

¹⁸ TŞS., No: 291, Sayfa no: 84-85, h.no: 130, 1 Şevval 1266 (M. 10 Ağustos 1850).

gelişmesi ve kolaylaştırılabilmesi için Mersin’de yeni bir taş iskele inşa edilmesi ve ayrıca Mersin-Tarsus yolunun arabaların işlemesine olanak verecek şekilde yapımına ruhsat verilmesi için başvuruda bulunulduğu görülmektedir¹⁹.

IV.1.1.2. Mersin İskelesini Geliştirmeye Yönelik Yeni Yatırımlar

Mersin iskelesinin gelişimi bu dönemde merkezi hükümet tarafından da fark edilmiş ve gereksinim duyulan iskelenin ve iskele ile yakın çevre arasındaki ilişkiyi kuracak karayolu ulaşım altyapısının iyileştirilmesine yönelik yatırımlar öngörülmüştür. Bu doğrultuda, “iskelenin Kıbrıs’ın tam karşısında olması, buraya Şam ve Avrupa’dan çok sayıda yolcu ve eşya gelmesi” durumu göz önünde bulundurularak iki adet iskele ve gelip gidenlerin evraklarını onaylayacak zaptiyeler için bir karakolun inşa edilmesi, düzensiz yapılmış ve yapılmakta olan binaların ve Tarsus Sancağı’ndaki suyollarının düzenlenmesi için bir mühendisin görevlendirilmesi yönünde karar alınmıştır²⁰. Ayrıca yine aynı yıl içinde merkez tarafından, Mersin-Tarsus arasındaki yolun düzeltilmesi ve bir taş iskelenin yapılması yönünde de karar alındığı görülmektedir²¹.

Bu dönemdeki yazışmalar, yabancı tüccarlar başta olmak üzere, yerli ve yabancı tüccarlar ile devletin, kentteki ticari faaliyetlerin gelişimi için iskelelerin ve yerleşimi iç bölgelerle bağlayacak yolların yapımının, ne denli gerekli olduğunu

¹⁹ Şerife Yorulmaz, “Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, ss.317-333, s. 324.

²⁰ TŞS., No: 291, Sayfa no: 162, h. no:208, 5 Zilhicce 1268 (M. 20 Eylül 1852); TŞS., No: 291, Sayfa no: 309, 9 Zil-ka’de 1269 (M. 14 Ağustos 1853); BOA., İ..MVL., Dosya no: 237, G. No:8363, Ek:1, 30 Receb 1268 (M. 20 Mayıs 1852).

²¹ 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).

gördüklerini ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda bölgede yeni yatırımlara girişildiği²², 1852 yılında, mal sevkiyatını kolaylaştırmak ve yolcu güvenliğini sağlamak amacıyla yeni bir taş iskele yapılmasına karar verildiği görülmektedir²³.

Söz konusu iskele ve Mersin-Tarsus yolunun düzeltilmesi amacıyla kurulacak şirket için ilk olarak Fransızlar başvurmuş, ancak, merkezi yönetim bu işin yabancılara bırakılmasını istememiş ve kurulacak şirketin hisselerinin Osmanlı tebaasından kişilere satılmasını uygun bulmuştur²⁴.

Merkezin özellikle liman kentlerindeki, görece serbest olan yabancı tüccara yönelik olarak geliştirdiği kontrol refleksinin gözlemlendiği bu sürecin sonunda, iskele sayısı ikiye çıkmış, daha önce var olan ahşap iskelenin yanı sıra bir de taş iskele yapılmıştır.

IV.1.1.3. Ticaretin Gelişmesi ve Limanın Uluslararası Nitelik Kazanması

1854 yılına gelindiğinde limanın, uluslararası taşımacılık yapan büyük gemiler tarafından kullanılmaya başladığı görülmektedir. Gezgin William Beamont, Mersin'in İskenderun gibi yeni gelişmekte olan bir deniz limanı olarak, İngiliz haritalarında görünmek için çok küçük olduğunu belirtmekle birlikte, açıkta demirlemiş olan beş büyük gemiden söz etmektedir. Beamont ayrıca, tıpkı Barker ve Risk gibi, limanda gemiye yüklenmek üzere pamuk ve yünün beklediğini de ifade etmiştir²⁵. Öte yandan, gezgin Benjamin Dorr'un yazdıklarından, bu dönemde iskelelerden yalnızca mal sevkiyatı

²² BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, Ek:1, 24 Şevval 1268 (M. 11 Ağustos 1852).

²³ TŞS., No: 291, Sayfa no: 309, h. no:285, 9 C. evvel 1269 (M. 18 Şubat 1853).

²⁴ Haz.; Oğuz, a.g.e., s.94, 95.

²⁵ William Beamont, *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, s. 232.

yapılmadığı, limanın aynı zamanda bir yolcu limanı olarak da hizmet verdiği anlaşılmaktadır. Zira bir gemiyle Beyrut'tan İzmir'e doğru yolculuk ederken Mersin limanına da uğramış olan gezgin Dorr, limanda Doğulu yolcuların arttığını ifade etmektedir²⁶.

Kentte, özellikle deniz ticaretinin yarattığı canlılık, gezginlerin anlatılarının yanı sıra, Sultan Mecid tarafından Adana Eyaleti'ne (23 Zilkade 1273 tarihli, Adana Eyaleti dahilinde Tarsus kazası civarında Mersin iskelesi nam mahalde deniz kenarındaki kumluklar üzerine mağaza, dükkan ve evler yaptırmak için bazı kimselerin, bu kumlukların kendilerine kiraya verilmesini eyaletten istemesi üzerine Adana Eyaleti'nin yapılacak muameleyi merkeze sorması üzerine) gönderilen 1857 tarihli Emr-i âli'den de açıkça görülmektedir. Söz konusu belgede, “bu kumlukta bazı kimseler tarafından mağaza ve dükkan inşa edilmiş olduğunun rivayet edildiği” ifade edilerek, bunlara sonradan evkaftan veya başka yerlerden verilmiş olan senetlerin geçerli olmayacağı, bu alanların ve yapıların sınırlarının ve inşa edenlerin bildirilmesi istenmiştir²⁷ (Ek 1).

Benzer biçimde, 1859 tarihli bir ilmühaber'den de, 1850'li yılların sonlarına doğru kentte, iskele ve kuzeyindeki alanda, ticari faaliyetin sürdürüldüğü ve bu alanda

²⁶ Benjamin Dorr, *Notes of Travel in Egypt, The Holy Land, Turkey and Greece*, J. B. Liippincott, 1856, Philadelphia, s. 309, 310; TŞS no: 295, Sayfa no: 63, Hane no: 86, 7 Zilkade 1271 (M. 22 Temmuz 1855). Belgede Kahire'den dönen bir yolcunun Mersin iskelesine ulaştığında vefat ettiği ifade edilmektedir.

²⁷ VGMA., D. no: 44, Sayfa No: 133, Sıra No: 126, 23 Zilkade 1273 (M. 15 Temmuz 1857); Hüsameddin Karadağ, “Tarihi Bir Vesikaya Göre Mersin, *Halkevi Dergisi*, 1941, Yıl: 2, Sayı: 19, s.4. Söz konusu fermana, Mersin karyesi ahalsinin ev, dükkan, bağ, bahçe ve diğer arazinin sınırlarının ve sahiplerinin Evkaf Müdürü ve mühendis marifetiyle tespit edilmesi istenmiş ve bunlara eskiden verilmiş senetlerin geçerli tutularak Hazinece değiştirileceği ve iade edileceği bildirilmiştir. Kumluğa sonradan verilmiş senetlerin geçerli olmayacağından gereğinin yapılması ve değerlerinin belirlenerek iki kıta defterinin ve haritasının gönderilmesi, ayrıca, kumluk ile köyün boş yerlerine istekli olup olmadığı, varsa bunların sınırları, miktarları ve isteyenlerin isim ve şöhretlerini gösterir bir defterin Evkaf Nezaretine gönderilmesi istenmiştir.

ticarethanelerin yer aldığı anlaşılmaktadır²⁸(Ek 2).

Söz konusu belgelerden, kentteki ticaretin gelişimine ilişkin de önemli bilgiler edinilmektedir. Kentte gelişen ticaret, özellikle iskele ve denize yakınlığı nedeniyle kumluk alanda yeni ticari yapıların inşa edilmeye başladığını gösterdiği gibi, bu alanlarda yeni dükkan ve mağazaların yapımı için taleplerin arttığının da bir göstergesidir. Zira söz konusu belgelerden, kentte gelişen ticaret doğrultusunda gereksinim duyulan yapıların inşası için artan taleplerin, Adana Eyaleti’ni merkezi hükümete başvurmak durumunda bıraktığı anlaşılmaktadır.

1850’li yılların başlarında ağırlıklı olarak denize ve iskelelere yakınlığı nedeniyle kumluklar üzerinde yer seçtiği anlaşılan ticarethanelerin 1850’li yılların sonuna doğru iskelelerden giderek uzaklaştıkları, dolayısıyla kentsel yerleşik alanın genişlemeye başladığı görülmektedir. Kentte artan ticari faaliyetle birlikte 1857’de, mevcut bulunan ahşap iskelenin eskidiği ve onarıma ihtiyaç duyulması üzerine söz konusu iskelenin onarımının yanı sıra beş yeni iskelenin yapılmasına karar verildiği görülmektedir²⁹ (Ek 3).

Gerekçesine bakıldığında söz konusu karar iki açıdan önemlidir. Birincisi, merkezin kente yeni iskeleler yapılmasını istemesinin altında yatan nedenin kentsel altyapıyı iyileştirmek olmadığı, kimi mağazaların mevcut iskelelere uzaklığı nedeniyle vergi vermemesi olduğu anlaşılmaktadır. Kararın bir diğer önemli yanı ise “kimi mağazaların iskeleye uzaklığı” ifadesinden kaynaklanmaktadır. Zira bu ifade, kentsel gelişimin yapılan iskelelerin uzantısında sürdüğünü ancak aynı zamanda gelişmekte olan

²⁸ VGMA, Defter. no: 44, Sayfa No: 155, Rabiülevvel 1276 (M.30 Eylül 1859).

²⁹ BOA., İ.MVL., Dosya no: 386, G. no:16864, 5 Cemazeyilevvel 1274 (M. 22 Aralık 1857)..

kentsel yapının yeni iskelelerin yapımını gerekli kıldığını, dolayısıyla kentin fiziki gelişiminin iskeleler ile karşılıklı bir ilişki doğrultusunda gerçekleştiğini ortaya koymaktadır.

1857 yılında iskeleye ilişkin bir diğer gelişme de, bu tarihte Fransız Posta Vapurları Şirketi'ne, mevcut taş iskeleye bitişik 30 arşın³⁰ uzunluğunda bir ahşap iskele eklenmesine yönelik olarak ruhsat verilmesidir³¹. Söz konusu ruhsatın verilmesi, kentsel altyapı yatırımlarında yabancı girişimcilerin etkinliğini ortaya koyması açısından önemlidir.

IV.1.1.4. İskelelerin Konumu

1860'lı yıllara gelindiğinde kentin ve iskelelerin bölge için önemi, Victor Langlois'nin, Kilikya gezisini anlattığı 1861 tarihli "Kilikya'da Gezi" adlı kitabındaki anlatılarından da izlenebilmektedir. Langlois, Mersin şehrinin alize rüzgarlarına maruz olmakla birlikte bölgenin en önemli iskelesi olduğunu söylemektedir³².

İskelelerin bölge için önemi, 1870'li yıllarda artan liman faaliyetiyle daha belirgin hale gelmiştir. İlk başta kıyıda bir ahşap iskele bulunduğu, devlet tarafından buna

³⁰ Bir uzunluk ölçü birimi olarak "çarşı arşını" ile "mimar arşını (Zira-ı Mimari / Zira)" ve dolayısıyla alt birimleri birbirinden farklıdır. Ancak burada, mimari bir öğeden bahsedildiği düşünülürse 1 arşın 0, 0,757738 metre ve 30 arşın uzunluğunda bir iskele de yaklaşık 23 metredir.

³¹ BOA., İ..MVL., Dosya no: 401, G. no: 17423. Belgede, Mersin'de daha önce devlet tarafından yaptırılan ahşap ve taş iskeleden ahşap olanının neredeyse tamamının yıkılmış, taş iskenenin de iki tarafının kumla dolmuş olduğu, hatta bir bölümünün yıkılmakta olduğu ve bu nedenle Fransa Posta Vapurları Şirketi vekilinin, burayı Marsilya'dan getireceği bir usta tarafından sağlam bir şekilde yaptırmayı istediği ve yaptırdıktan sonra da iskele üzerinde hiçbir hak talep etmeyeceklerini ve buranın devlete ait olacağını, üstelik yaptırdıkları iskele bir yıl içinde yıkılırsa masrafları kendilerine ait olmak üzere yeniden yapacaklarını taahhüt ettikleri yazmaktadır.

³² Victor Langlois, *Eski Kilikya*, Çeviren: M. Rahmi Balaban, Yeni Mersin Basımevi, Mersin, 1947, s.31.

ek olarak 1852’de bir taş iskelenin yapımına, 1857’de ise ahşap iskelenin onarılması ve buna ilaveten 5 yeni iskele daha yapılmasına karar verildiğine yukarıda değinilmiştir. Bu durumda, 1857’den itibaren kentteki iskele sayısının 7 olması gerekmektedir. Ne var ki, Adana Vilayet Salnamesi’nden, 1872 yılında, kentte dört adet iskele bulunduğu öğrenilmektedir³³. 1874 yılında Messagares Maritime Şirketi tarafından kentte bir iskele daha yapıldığı görülmektedir³⁴. Yine Adana Vilayet Salnamesi’ne göre, 1892 yılında kentte, 4 tanesi ahşap, birisi taş, diğeri taş temelli ahşap ve birisi de şimendifere ait demir olan toplam 7 iskele bulunmaktadır³⁵.

Çalışma kapsamında ulaşılabilen en eski tarihli kent haritası 1914 tarihli bir İngiliz Konsolosluk raporunun ekinde yer alan ve kısmen kentin o tarihlerdeki arazi kullanım durumunu gösteren ölçekli krokidir³⁶. Söz konusu harita incelendiğinde, bu tarihlerde kentte, birisi doğrudan istasyona bağlanan ve “demiryolu iskelesi” olarak adlandırılan iskele olmak üzere toplam 5 iskele bulunduğu görülmektedir. Haritada, söz konusu demiryolu iskelesi ile “gümrük iskelesi” olarak adlandırılan iskele³⁷ arasında yer alan iskele ise “demir iskele” olarak gösterilmiştir. Ayrıca gümrük iskelesinin batısında bir “demir iskele” daha gösterilmiştir. Bunun batısında bir iskele daha işaret edilmiş ve yalnızca “iskele” olarak adlandırılmıştır. Dolayısıyla, söz konusu haritada, ikisi demir, birisi gümrük, birisi demiryolu olmak üzere toplam 5 iskele gösterilmiştir (Şekil IV-1).

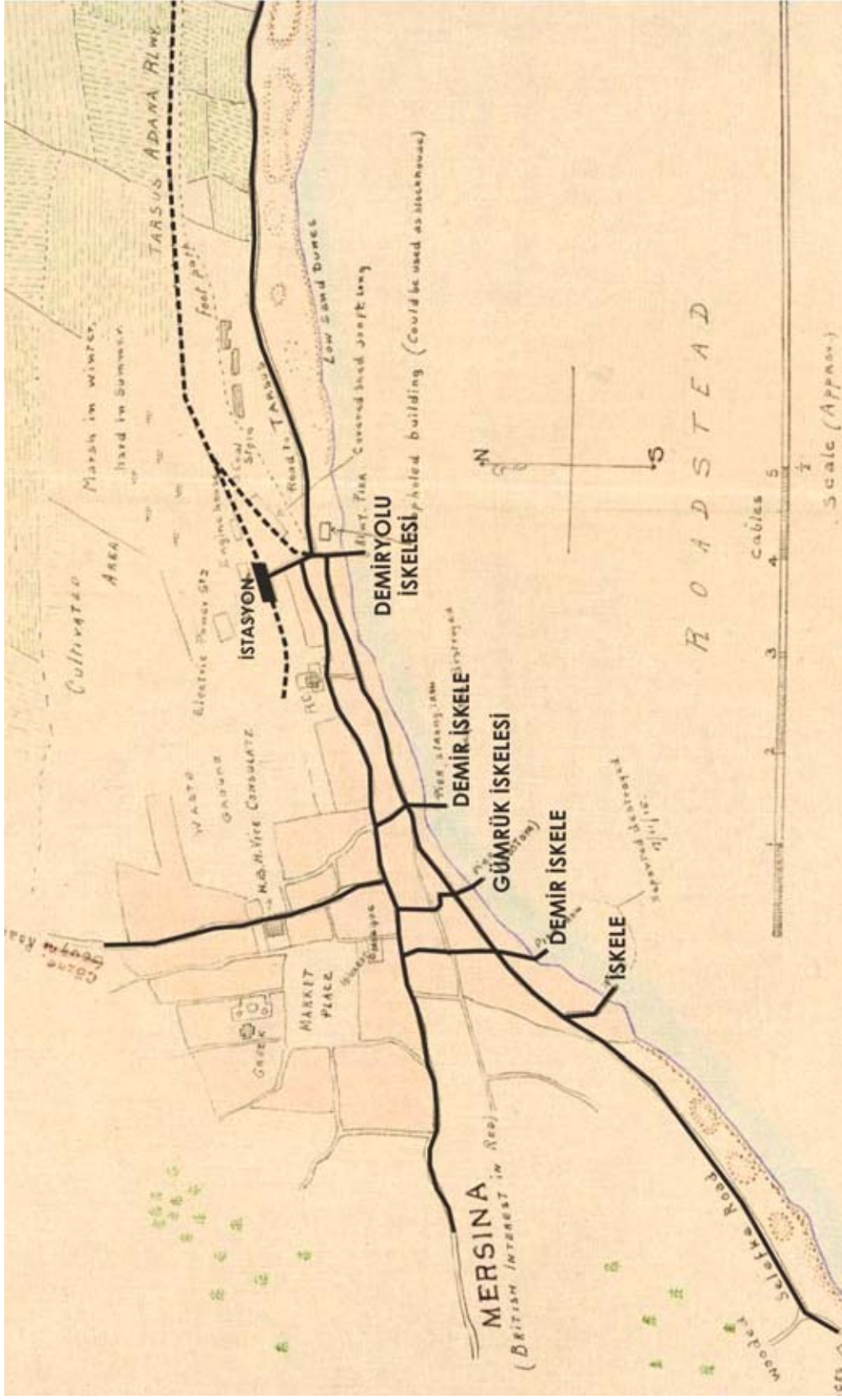
³³ İbrahim Bozkurt, *Salnamelerde Mersin*, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2001, s.109, 110. Bozkurt, Adana Vilayet Salnamesi’ne göre 1872’de, Mersin Limanı’nda, 40-60 arşın arası uzunlukta, ikisi taş, ikisi ahşap olmak üzere dört adet iskelenin bulunduğunu ifade etmektedir.

³⁴ BOA., HR. TO., Dosya no: 204, G. no: 31, 7 Cemazeyilahir 1291 (M. 22 Temmuz 1874).

³⁵ Bozkurt, a.g.t., s.114.

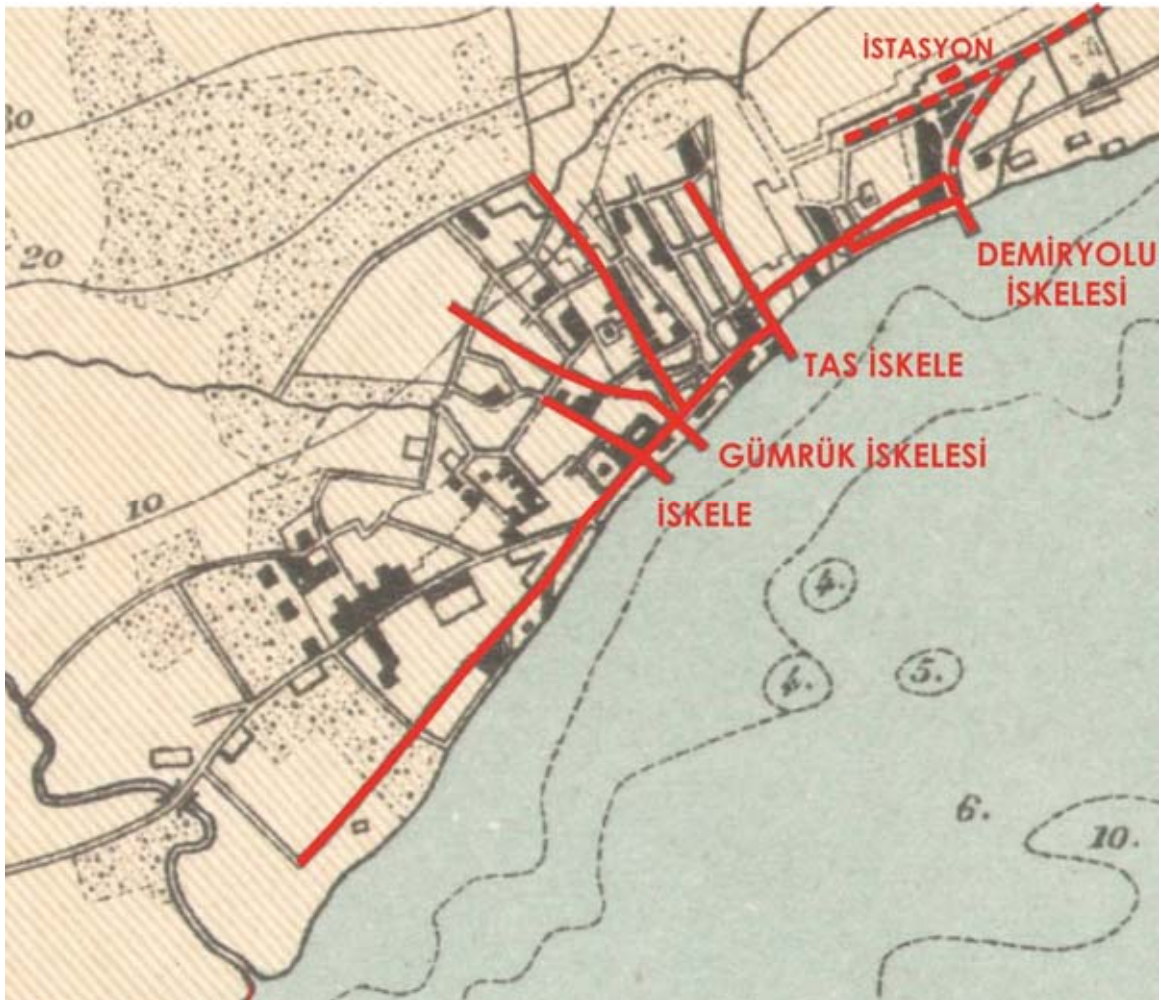
³⁶ *Sketch Plan of Mersina, (Enclosure to Gloucesters Report No:81 of 22 July 1914, From M01561/14)*, National Archives of the United Kingdom. Söz konusu haritada, özellikle İngiliz sermayesine ait kullanımlar ve İngiliz Konsoloslugu ile kiliseler gösterilmiştir.

³⁷ 1914 tarihli söz konusu haritada “gümrük iskelesi” olarak adlandırılan iskele, kuzey-güney doğrultusunda Gözne’ye erişim sağlayan karayolunun uzantısında yer almaktadır.



Şekil IV-1: 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 "Gömrük İskelesi" kalmıştır.

Bir diğer harita ise 1916 tarihli “Kanzadian Haritası”dır. Bu haritada ise adları belirtilmemekle birlikte toplam 4 adet iskele gösterilmiştir. Söz konusu iskelelerden biri, yine istasyon ile doğrudan bağlandığı görülen ve dolayısıyla, 1914 tarihli haritada “demiryolu iskelesi” olarak gösterilen iskele olmalıdır. Bir diğeri, tıpkı 1914 tarihli haritada olduğu gibi kuzeydeki yerleşim alanına erişim sağlayan karayolunun uzantısında yer alan ve dolayısıyla gümrük iskelesi olduğu düşünülen iskeledir. Ayrıca haritada, gümrük iskelesi ile demiryolu iskelesi arasında bir iskele ve gümrük iskelesinin batısında da bir başka iskele gösterilmiştir (Şekil IV-2).



Şekil IV-2: 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 “İskelesi” olarak gösterilmiş olan iskeledir.

Develi'nin, 1900-1925 yılları arasındaki Mersin'e ilişkin şematik gösteriminde ise toplam dört adet iskele yer almaktadır. Bunlar, doğudan batıya doğru, "Alman iskelesi", "Belediye İskelesi", "Taş İskele" ve "Gümrük İskelesi"dir. Söz konusu şemada, Hıristiyan Köyü'ne erişim sağlayan karayolunun uzantısında yer alan iskele "taş iskele", bu iskelenin batısında (Soğuksu Caddesi olarak gösterilen yolun uzantısında) yer alan iskele ise "gümrük iskelesi" olarak gösterilmiştir. Develi, Alman iskelesi ve taş iskelesinin ihraç iskelesi olarak kullanıldığını, gümrük iskelesinin ise ithal malların geldiği iskele olduğunu ifade etmektedir³⁸.

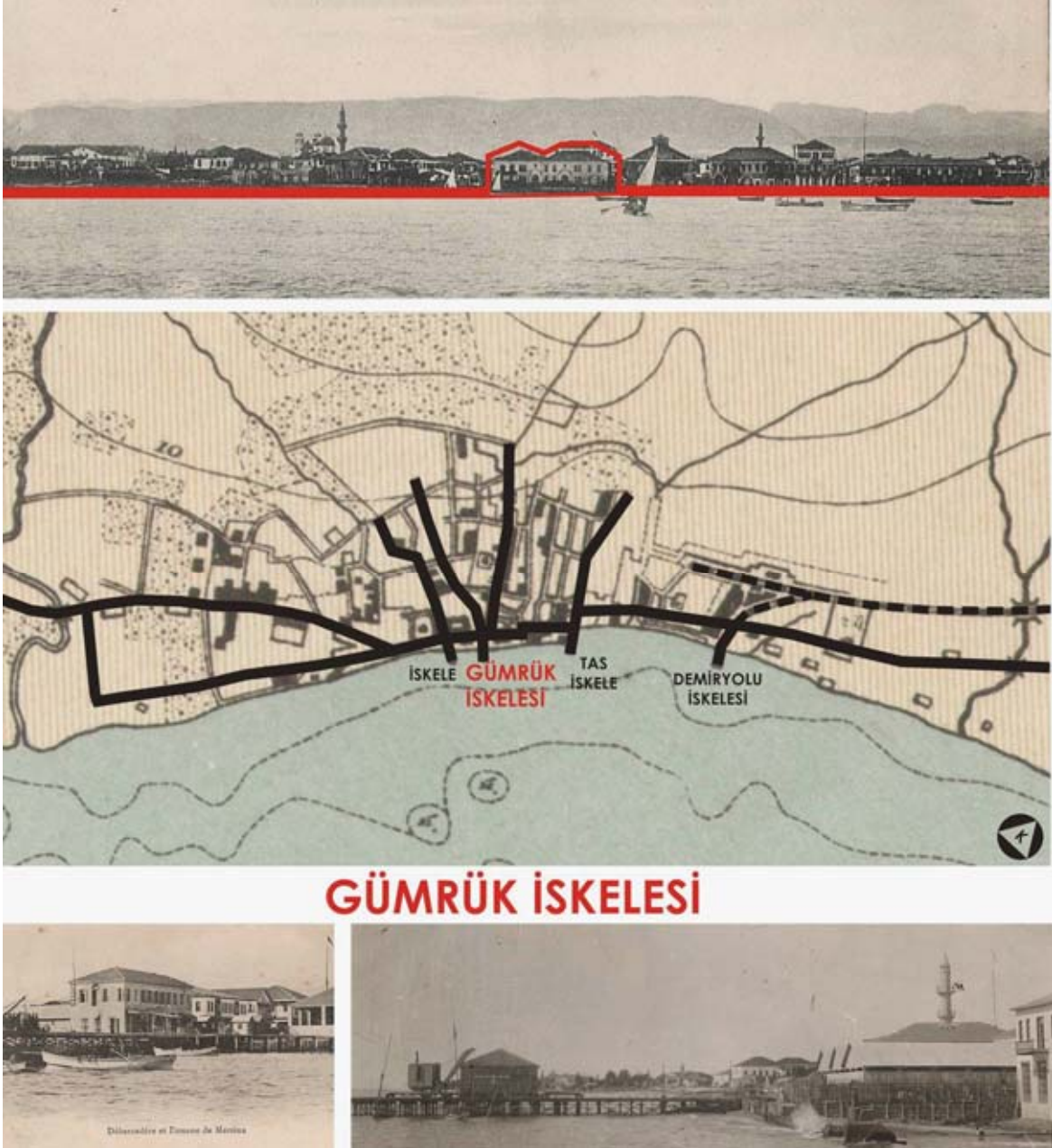
Mutlu ise, gümrük binası önündeki iskelenin kentin ilk iskelesi, ikinci iskelenin, Taş Han'ın önünde yer alan ve 1866 yılında yapılmış olan taş iskele, Çukurova Barı'nın (günümüzdeki Mersin Ticaret ve Sanayi Odası) önünde yer alan ve yapımına Messageries Maritimes şirketinin neden olduğu 1880'lerde yapıldığı sanılan ahşap iskele, dördüncüsünün Tüccar Kulübü'nün önünde yer alan ve Mavromatilere ait olan ahşap iskele ve beşincisinin de Almanlar tarafından 1909 tarihinde demiryolu bağlantılı olarak yaptırılan iskele olduğunu ifade etmektedir³⁹.

Dolayısıyla, farklı zaman ve farklı kaynaklarda iskele sayısı ve yerlerine ilişkin bilgilerin çeşitlilik gösterdiği görülmektedir. Farklı kaynaklarda, iskelelerin konumlarına ilişkin farklı bilgiler sunulsa da bu kaynaklarda ortaklaşan durum, "Gümrük İskelesi", "Demiryolu İskelesi" ve "Taş İskele"nin konumlarını uzun süre aynı yerde koruduğudur. "Gümrük İskelesi" (Şekil IV-3), kentin ana meydanı olan Gümrük Meydanı'nda, "Taş İskele" (Şekil IV-4) Taşhan'ın önünde ve "Demiryolu İskelesi" de (Şekil IV-5) istasyon ile

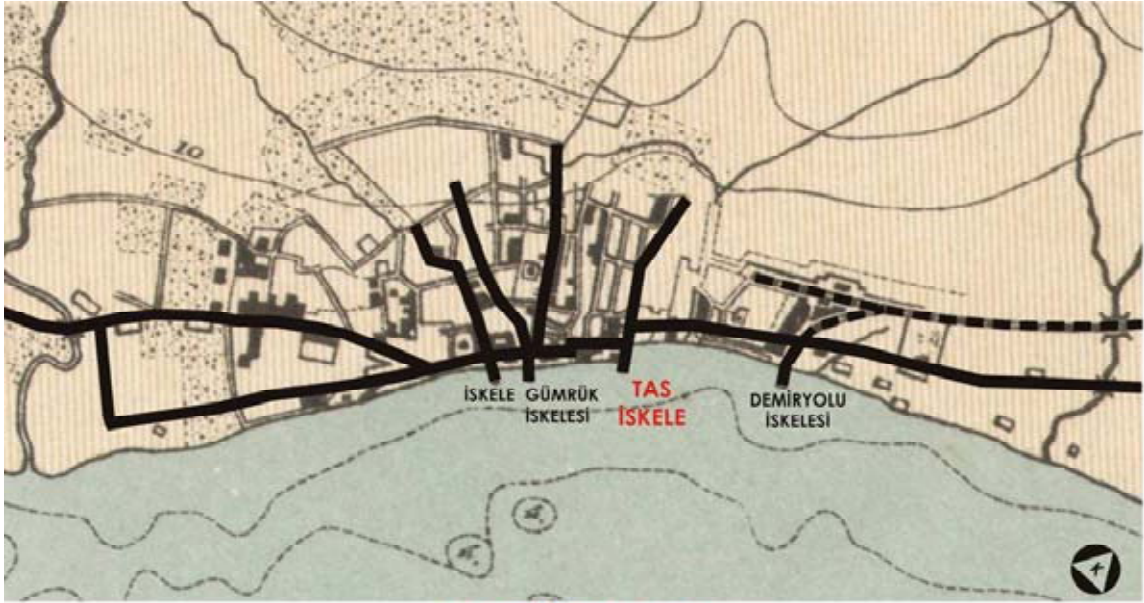
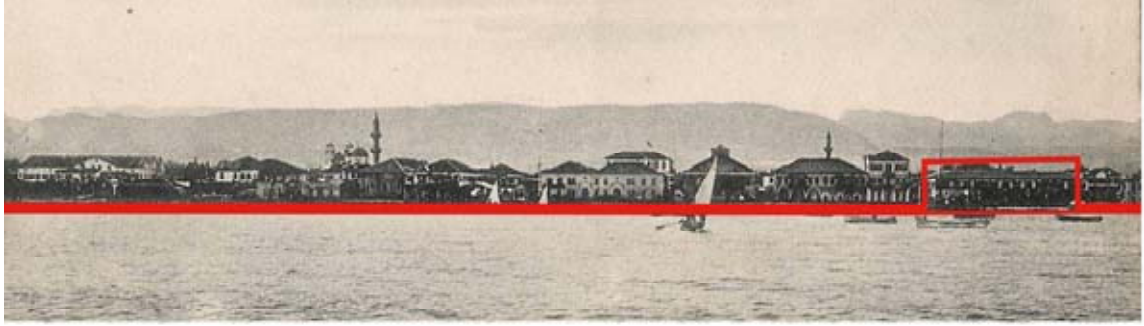
³⁸ Develi, a.g.e., s.66.

³⁹ Bozkurt, a.g.t., s.114.

bağlantılı şekilde demiryolu hattının denize ulaştığı yerde bulunmaktadır. Bu iskeleler dışında, “Gümrük İskelesi”nin batısında konumları değişen bazı iskeleler inşa edilmiştir. Ancak, bu iskelelerin konumlarının sürekli değiştiği anlaşılmaktadır.



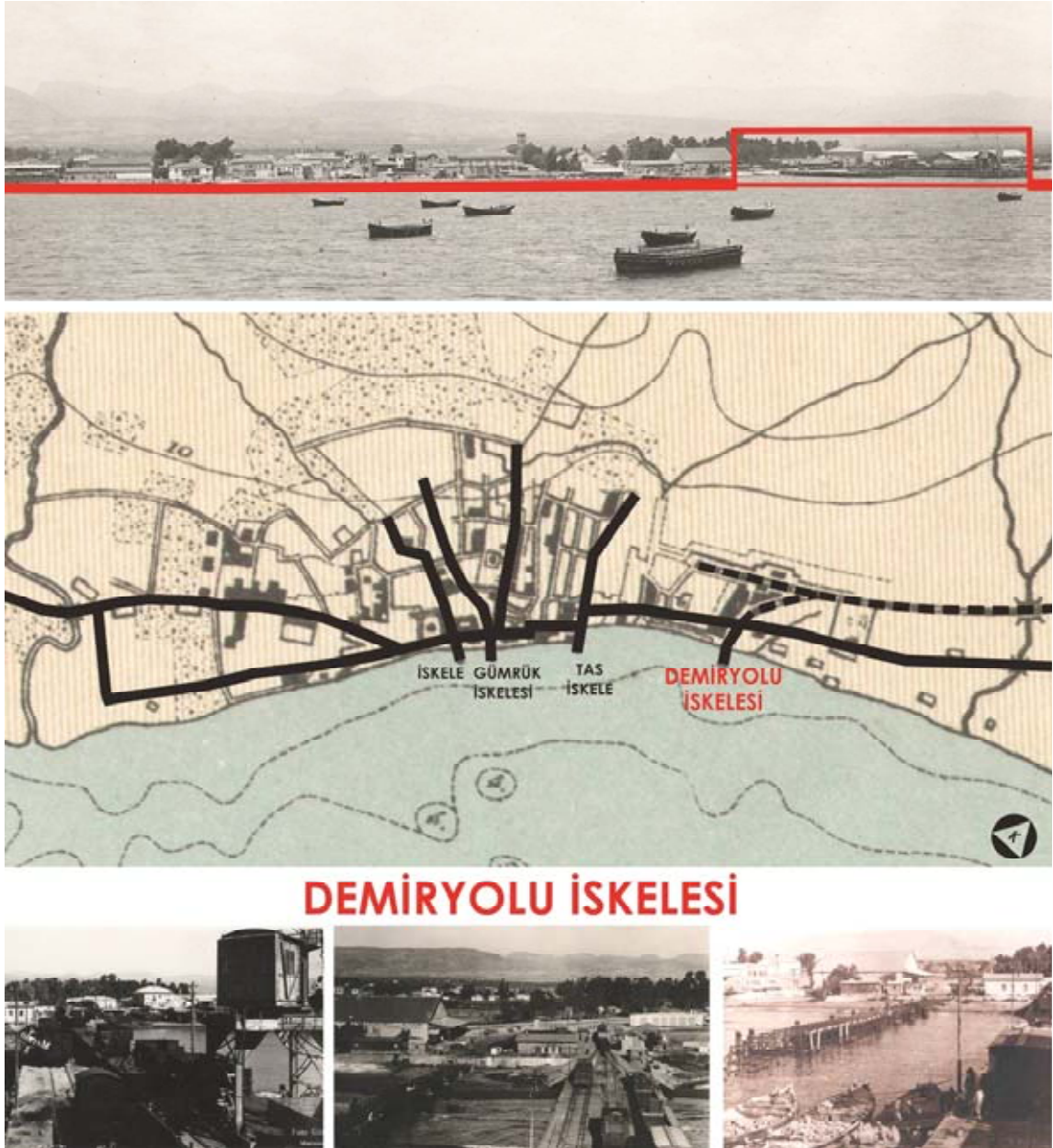
Şekil IV-3: Gümrük İskelesi'nin konumu (Fotoğraflar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)



TAŞ İSKELE



Şekil IV-4: Taş İskele'nin konumu (Fotoğraflar: soldaki ve üstteki fotoğraf, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu ve sağdaki fotoğraf Başgelen, 1998)



Şekil IV-5: Demiryolu İskelesi'nin konumu (Fotoğraflar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Dikkat çeken diğer bir nokta, iskelelerin uzantısında kuzey-güney doğrultusunda geliştiği izlenen caddelerdir. İskele yer, sayı ve adları konusunda farklılıklar barındıran 1914, 1916 ve 1920 tarihli⁴⁰ Mersin kent haritalarında, iskelelerin uzantısında gelişen kuzey-güney doğrultusundaki caddeler benzerlik göstermektedir. Bir başka deyişle,

⁴⁰ Develi, a.g.e., s.248.

söz konusu üç kent haritasında da 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 ortaya koymaktadır.

IV.1.1.5. İskelelerde Uzmanlaşma ve Uluslararası Ticaret

Sayıları ve yerlerine ilişkin tek ve kesin bir bilgi söz konusu olmasa da, bu iskelelerin önceleri hem ithalat hem de ihracat amaçlı kullanıldığı, zaman içerisinde ithal ve ihraç iskelelerinin farklılaştığı görülmektedir. 1880'lere gelindiğinde kentin artık denize açılımla, Adana'ya bağlı sancak, kaza ve nahiyeler ile Anadolu'ya gidip gelen eşyanın ihraç ve ithal noktası haline geldiği, ithal ve ihraç malların bu iskelelerden yüklenip boşaltıldığı öğrenilmektedir⁴¹.

Limanın yukarıda belirtilen coğrafi konumu ve geniş etki alanı nedeniyle, haftanın belirli günlerinde İstanbul ya da İskenderiye'ye giden posta gemilerinden başka, en sık olarak Fransız Messageries Maritimes ve Compagnie Fabre, İzmir'deki Yunan ve İngiliz Şirket-i Mahsusa ve Hıdiviye ait firmalar ile Rus bandıralı gemiler uğramaktadır⁴². Yüzyılın sonunda, özellikle kereste, taş gibi geleneksel ihraç malzemeleri Suriye,

⁴¹ *Mersin Evleri*, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.8.

⁴² Bozkurt, a.g.t., s.111, 112; Kasım Ener, *Tarih Boyunca Adana Ovası'na (Çukurova'ya) Bir Bakış*, Hürsöz Gazetecilik, Yayıncılık ve Matbaacılık A.Ş., 8. Baskı, Adana, 1990, s.239. Denizin sığ kısmında, yelkenli küçük teknelerin yanaştıkları birkaç iskele bulunduğu, bu nedenle, gemilerin kıyıda 1-2 km uzakta durdukları, denizin dalgalı olduğu dönemlerde ve güney rüzgarının kuvvetli estiği zamanlarda bu iskelelere yanaşmanın güç ve hatta tehlikeli olduğundan, bu gibi durumlarda gemilerin demir alıp yollarına devam etmek zorunda kalabildiklerinden ve bu nedenle kimi zaman kentin günlerce denizle ilişkisinin kesilebildiğinden bahsedilmektedir.

İskenderiye ve Kıbrıs'a gönderilmektedir⁴³. Limanda, Mısır, Fransa Messageries Şirketi ve Rusya Vapurları'nın sürekli acente memurları bulundurduğu ve bu vapurların düzenli olarak Mersin'e sefer yaptıkları görülmektedir⁴⁴.

Ne var ki, dönemin Akdeniz limanlarının çoğunda olduğu gibi bu dönemde Mersin'de de rıhtım bulunmayışı, gemilerin açıkta demirlemesine ve kayıklarla (mavna ya da pereme olarak adlandırılan büyük kayıklarla) iskele ile gemiler arasında tahliye yapılmasına neden olmaktadır⁴⁵ (Şekil IV.6). Bir yandan rıhtımın bulunmayışı, bir yandan mevcut iskelelerin dar oluşu bir yandan da Mersin Limanı'nın oldukça geniş olmasına rağmen, çok derin olmamasının, gemilerin kıydan ancak 1 mil açıkta demirlemesine neden olduğu anlaşılmaktadır⁴⁶. Bu duruma ilişkin olarak Davis, İskenderun'da olduğu gibi Mersin'de teknelerin açıkta durduğunu, hatta kışın hiç yanaşamadıklarını ifade etmiştir⁴⁷.

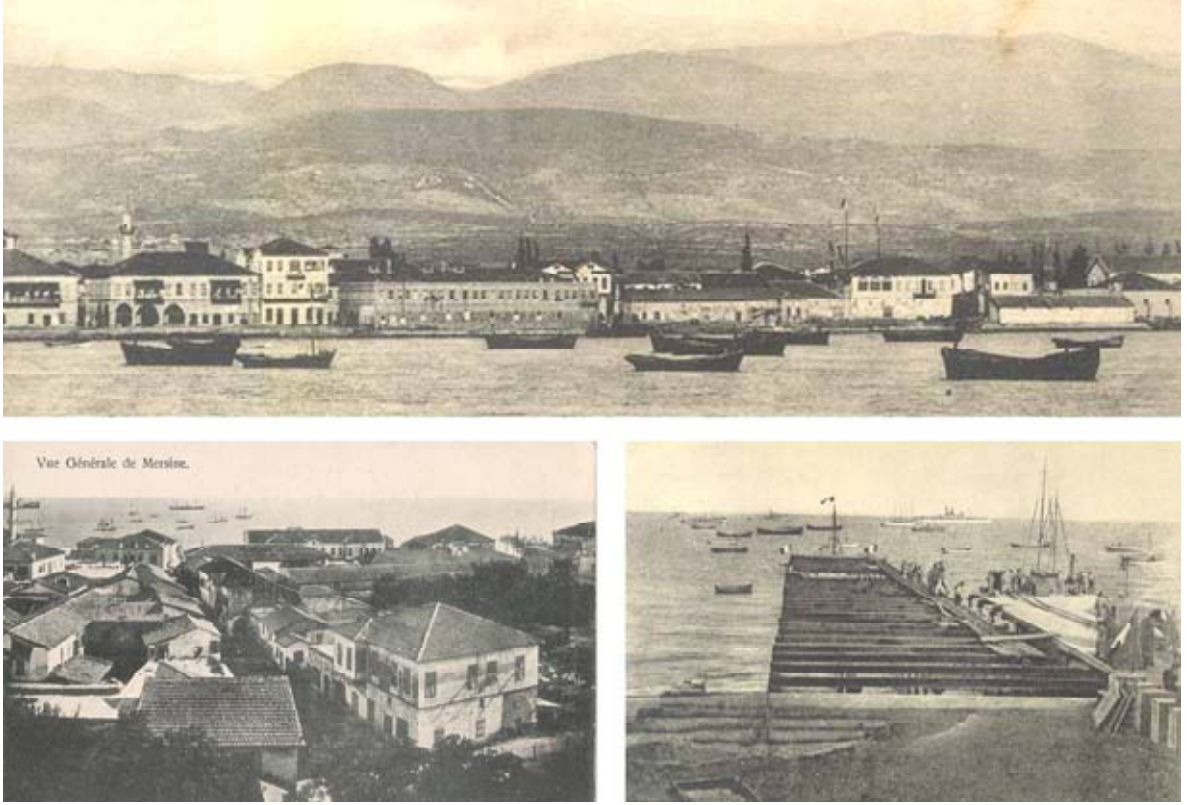
⁴³ Adıyeke, a.g.m., s.85.

⁴⁴ Bozkurt, a.g.t., s.109, 110.

⁴⁵ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.20.

⁴⁶ Emine Dingiş, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyılın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998, s. 54.

⁴⁷ E. J. Davis, *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, London, 1879, s. 12.



Şekil IV-6: Mersin İskelesi'nde açıkta bekleyen gemiler (Fotoğraflar: Hayrettin Ergun Koleksiyonu)

Bu nedenle, karaya uğramanın zor olduğu durumlarda Mersin limanına gelen vapurlar, karaya uğramadan kasabanın dışındaki deniz fenerinden eşyaları nakletmektedir⁴⁸. Cuinet'in, Mersin'in güneyinde 300 metre ileride 14 mil açığa kadar ışık verdiğini ifade ettiği ikinci sınıf söz konusu deniz fenerinde⁴⁹, Mısır Vapurları, Fransa Messageries Şirketi ve Rusya Vapuru acenta memurlarının çalıştığı, ayrıca bir memur, bir liman reisi, iki sahil memuru ve bir de vergi memurunun görev yaptığı görülmektedir⁵⁰ (Şekil IV.7).

⁴⁸ Dingaç, a.g.t., s. 54.

⁴⁹ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7.

⁵⁰ Dingaç, a.g.t., s. 54.



Şekil IV-7: Mersin Deniz Feneri (Fotoğraf: Hayrettin Ergun Koleksiyonu)

1899 yılında, iskelelerdeki yükleme ve boşaltma işlemlerinin kolaylaştırılması ve artan ticaret hacmi nedeniyle kentte yeni bir liman ve rıhtım yapımına, yapılacak limanın Beyrut ve Sakız limanları ile yarışabilecek nitelikte olması için gerekli araştırmanın yapılmasına karar verildiği görülmektedir⁵¹.

1900 yılında, rüzgarların etkisine açık olması nedeniyle gemilerin barınmasına çok olanak vermemekle birlikte liman, posta vapurlarının zorunlu uğrak yeri ve Konya vilayetinin kısmen önemli bir çıkış noktası haline gelmiştir.

Mersin'in bir liman olarak gelişimi ve yaklaşık yüz yıllık süreç sonucu geldiği nokta, Kilikya bölgesinde 16 yıl yaşamış, bu süre boyunca yazları Gözne, kışları ise Mersin'de kalmış olan J. Renwick Metheny'in yazdıklarından da izlenebilmektedir.

⁵¹ Dingaç, a.g.t., s. 50.

Metheny, Mersin'i bu dönemde Güneydoğu Anadolu'nun en önemli limanı olarak tanımlamaktadır⁵².

1904 yılında yapımı tamamlanan liman ve rıhtım⁵³ ile gemilerin artık rıhtıma yanaşabildikleri ve böylece kentin deniz yollarının önemli bir durağı haline geldiği görülmektedir⁵⁴.

Söz konusu gelişmede, bölge içinde yer alan birçok vilayetin denizden uzak konumu göz önünde bulundurulduğunda, Mersin Limanı'nın, Güneydoğu Anadolu'ya uzanan yolların giriş kapısı olma niteliğinin etkili olduğu anlaşılmaktadır⁵⁵. Zaman içinde iskelelerin sayılarını artıran bu gelişme, bölgenin limanı olarak, gereksinim duyulan yeni kullanımlarla birlikte kentin büyümesini de beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda gelişen yalnızca iskeleler olmamıştır. İskelelerle birlikte, gelip giden malların kontrolü ve vergilendirilebilmesi için zabıta karakolu, gümrük (rüşumat), karantina yapıları, doğan iletişim gereksinimiyle posta idaresi gibi kurumlara, malların saklanması için depolara, sigorta şirketlerine, konsolosluklara ve limanı üretim art bölgesine bağlayacak karayolu, demiryolu gibi altyapı yatırımlarına duyulan ihtiyaç zaman içinde iyice belirginleşmiştir. Bu ihtiyaçlar, kimi zaman yerel idare meclisleri kimi zaman da diğer pek çok liman kentinde olduğu gibi yerli ve yabancı tüccarlar tarafından dile getirilmiş ve uygulanmıştır.

Merkezi yönetim tarafından, deniz kıyısındaki kumluk alanın bir vakfa devredilmesi ve denize, dolayısıyla kıyı boyunca sıralanan (Gümrük Meydanı'ndan doğuya

⁵² J. Renwick Metheny, "Road Notes from Cilicia and North Syria", *Journal of the American Oriental Society*, 1907, vol. 28, ss.155-163, s.155.

⁵³ Dingaç, a.g.t., s. 53.

⁵⁴ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7, 8.

⁵⁵ Bozkurt, a.g.t., s.111.

doğru) iskelelere yakın olmak isteğiyle özellikle deniz ticareti ile uğraşan Müslüman ve gayrimüslim nüfus tarafından kiralanen dükkan ve mağazalarla, kentin ticari merkezinin, deniz kıyısına paralel bir hat boyunca geliştiği görölmektedir. Burada dikkat çeken nokta, söz konusu iskelelerin batıdan doğuya doğru gelişimidir. 1900'lü yıllara ait kent haritalarından, kuzey-güney doğrultusundaki gelişim koridoru, bir meydan ve gümrük binası ile ilişkisi göz önünde bulundurulduğunda "gümrük iskelesi"nin kentin ilk iskelelerinden biri olduğu anlaşılmaktadır. Zaman içerisinde çok sayıda irili ufaklı iskelenin yapılmış olduğu ancak taş iskele, demir iskele, Alman iskelesi gibi görece büyük iskelelerin kentin doğusuna doğru bir gelişim gösterdiği izlenmektedir. Bu gelişimde, 1870'li yıllardan itibaren gelişen karayolu, demiryolu bağlantılarının etkili olduğu anlaşılmaktadır.

IV.1.2.Karayolu Altyapısının Gelişimi

Özellikle hammadde ve ürünler için aktarım noktaları olan liman kentlerinde, denizyolu dışındaki ulaşım bağlantıları limanın etkinliği ve kapasitesi açısından büyük önem taşımaktadır. Mersin'in gelişmeye başladığı dönemde, merkezi otoritenin yeniden kurulması doğrultusunda, eyaletler arasında yol sorunu üzerinde durulmuş, idareciler özellikle karayolu şebekesinin geliştirilmesini desteklemişlerdir⁵⁶. Söz konusu yaklaşımın, Çukurova ve Orta Anadolu için bir ithalat ve ihracat limanı olan Mersin için de geçerli olduğu, Konya Vilayet Meclisi'nin merkezi hükümete bildirdiği bir istekten açıkça görölmektedir. Merkezi hükümete iletilen söz konusu talep ile Halep ve Akköprü'ye kadar Niğde yönünden, diğer taraftan Adana ve Tarsus'a ulaşacak ve Mersin Limanı'na

⁵⁶ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.14.

bağlanacak bir şose yapılması için Adana Vilayeti'ne tebligat yapılması istenmektedir. Konya Vilayet Meclisi'nin başka kararlarının da yer aldığı bu istek sadrazamlık makamına sunulmuş ve 1869 tarihinde gelen yanıtla, meclis isteklerinin yerinde görüldüğü, önerilen şekilde işlere başlanarak sonucun bildirilmesi istenmiştir⁵⁷.

Gerek, Konya Vilayet Meclisi'nin talebi, gerekse merkezi hükümetin bu talebi olumlu karşılaması, iki açıdan önemlidir. Bunlardan birincisi, Konya gibi Anadolu'nun iç kesiminde bulunan bir vilayetin Mersin iskelesine bağlantı sağlama isteğidir. Bu durum, Mersin iskelesinin yalnızca Çukurova için değil, Anadolu'nun iç bölgeleri için de bir dış alım-satım kapısı olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu talep ve merkezi hükümetin bu talebe yanıtının bir diğer anlamı ise Mersin iskelesinin gelişimiyle birlikte kentsel altyapıda beliren yeni gereksinimlerdir. İskelenin gelişimiyle, bölgeyle ulaşımı güçlendirecek yeni karayolu altyapısı yatırımları gelmiş, bu yeni yatırımlar ise limanın önemini ve kapasitesini artırmasında etkili olmuştur.

Ana karayollarının kavşak noktasında yer alan Tarsus, bu konumuyla kuruluşundan itibaren kesintisiz olarak yaşamını devam ettirmiştir. Doğuda, Suriye üzerinden gelip, Çukurova'yı kateden "doğu yolu" ile Mersin üzerinden gelen "batı yolu"nun Tarsus'ta buluşarak, buradan "Kilikya Kapısı"na ulaşması⁵⁸ kentin iç bölgelerle ilişkisini güçlendirmiş ve önemli bir liman olarak varlığını sürdürmesini sağlamıştır.

⁵⁷ Çadırcı, a.g.e., s.264. Konya Vilayet Meclisi'nin başka kararlarının da yer aldığı bu istekler sadrazamlık makamına sunulmuş ve sadrazamlık makamından 1869 tarihinde gelen yanıtla, meclis isteklerinin yerinde görüldüğü, önerilen şekilde işlere başlanarak sonucun ayrıca bildirilmesi istenmiştir.

⁵⁸ Serra Durugönül, "Krallar, Rahipler ve Korsanlar Başlangıcından Roma Dönemi Sonuna Kadar Eskiçağ'da Mersin Bölgesi", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, s. 27-52; Levent Zoroğlu, *Tarsus Tarihi ve Tarihsel Anıtları*, Kemal Matbaası, Adana, 1995, s.10

Tarsus'ta olduğu gibi, yörenin Tanzimat döneminden itibaren sahip olduğu en önemli karayolu bağlantısı olan Konya-Karaman-Mut-Silifke güzergahı da Mersin'i Anadolu'nun iç kısımlarına bağlayan bir karayolu hattı olarak kentin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Bugün de kullanılmakta olan yol, Tanzimat döneminde önemli onarımlar geçirmiş ve 1875 yılında Adana'ya bağlanmıştır. Bölgenin sahip olduğu ikinci önemli yol ise Karaman'dan Ermenek'e, oradan da ikiye ayrılarak biri Anamur'a diğeri de Aydıncık'a ulaşan karayolu bağlantısıdır⁵⁹. Mersin için, Tarsus'un bir liman olarak işlevini kaybettiği 1820'li yıllardan itibaren, kazandığı liman fonksiyonu ve yukarıda yer verildiği üzere artan tarımsal üretim ve gelişen ticaretle birlikte, söz konusu bağlantılar daha da önem kazanmıştır.

Bu doğrultuda, özellikle Mersin-Tarsus arasındaki karayolu bağlantısı üzerinde durulduğu görülmektedir. Antik dönemden beri önemli bir ticaret merkezi ve yakın zamana dek de önemli bir liman olan Tarsus'un, 1820'li yıllardan itibaren liman fonksiyonunu Mersin'in üzerinden sürdürüyor olması, söz konusu bağlantının iki yerleşim arasındaki ilişki açısından ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan, bu dönemde, Tarsus'ta görev yapan kimi konsolosların Mersin'de ikamet ettiği⁶⁰ de göz önünde bulundurulduğunda Mersin-Tarsus bağlantısının önemi daha açık olarak belirlemektedir.

1850'li yıllardan itibaren söz konusu karayolu bağlantısının iyileştirilmesi yönünde çeşitli girişimler söz konusu olmuş, merkez tarafından, Mersin iskelesinin işlek bir liman olduğu belirtilerek, bozuk durumda olan Mersin ile Tarsus arasındaki yolun

⁵⁹ Adıyeke, a.g.m., s.85.

⁶⁰ TŞS., No: 291, Sayfa no.:192, 7 Receb 1268 (M. 27 Nisan 1852).

düzeltilmesine karar verilmiştir⁶¹. Bu yöndeki ilk taleplerin ise Fransa tarafından dile getirildiği görülmektedir. Fransa'nın Tarsus Konsolos vekili tarafından Adana Valisi Ziya Paşa'ya yapılan başvuru ile söz konusu yolun düzeltilmesinin, bölgede ticaret yapan tüccarlar için önemli bir gereksinim olduğu bildirilmiş, Mersin'deki Fransız tüccarlar tarafından kurulacak bir şirketin bu işe talip olabileceği ifade edilmiştir⁶².

Söz konusu girişimlerin sonuç verdiği, 1870'lerin sonunda bölgeyi ziyaret eden gezginlerin anlatılarından görülmektedir. Geary ve Davis, Mersin-Tarsus arasındaki yolun oldukça düzgün olduğunu belirtmektedir⁶³. Davis, buna rağmen, yapımına 1867 yılında başladığını ve 1873 yılında tamamlandığını yazdığı yolun çok az sayıda tekerlekli araç tarafından kullanıldığını ifade etmektedir⁶⁴. Bu dönemde, yerleşimdeki kaza ve köyleri birbirine bağlayan yolların yapım ve bakımı, masrafların nasıl ve nereden karşılanacağı vb. konularda öneri geliştirmek ve bunları ilgili kurumlara iletmek üzere oluşturulan tarik (yol) komisyonun Mersin'de de kurulmuş olduğu görülmektedir. 1873 yılında kurulan komisyonun, eşit sayıda Müslüman ve gayrimüslim üyesi ile hizmet verdiği öğrenilmektedir⁶⁵.

1879 tarihli Adana Vilayet Salnamesi, Davis'in ifadesini doğrular niteliktedir. Söz konusu salnamede, limana gelen malların, karaya çıkarıldıktan sonra deve, at ve arabalarla iç kesimlere dağıtımının yapıldığı, ihraç edilmek üzere limana karadan gelen

⁶¹ BOA., İ.DH., Dosya no: 257, G.no: 15843, Ek:2, 13 Zi'lkade 1268 (M. 29 Ağustos 1852).

⁶² BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, Ek:4, 25 Receb 1268 (M. 15 Mayıs 1852).

⁶³ Grattan Geary, *Through Asiatic Turkey, Elibron Classics*, London, The replica edition of the edition published in 1878 by Sampson Low, 2005, s297; E. J. Davis, *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, 1879, London, s. 29, 30.

⁶⁴ Davis, , a.g.e., s. 29, 30.

⁶⁵ Bozkurt, a.g.t., s.38.

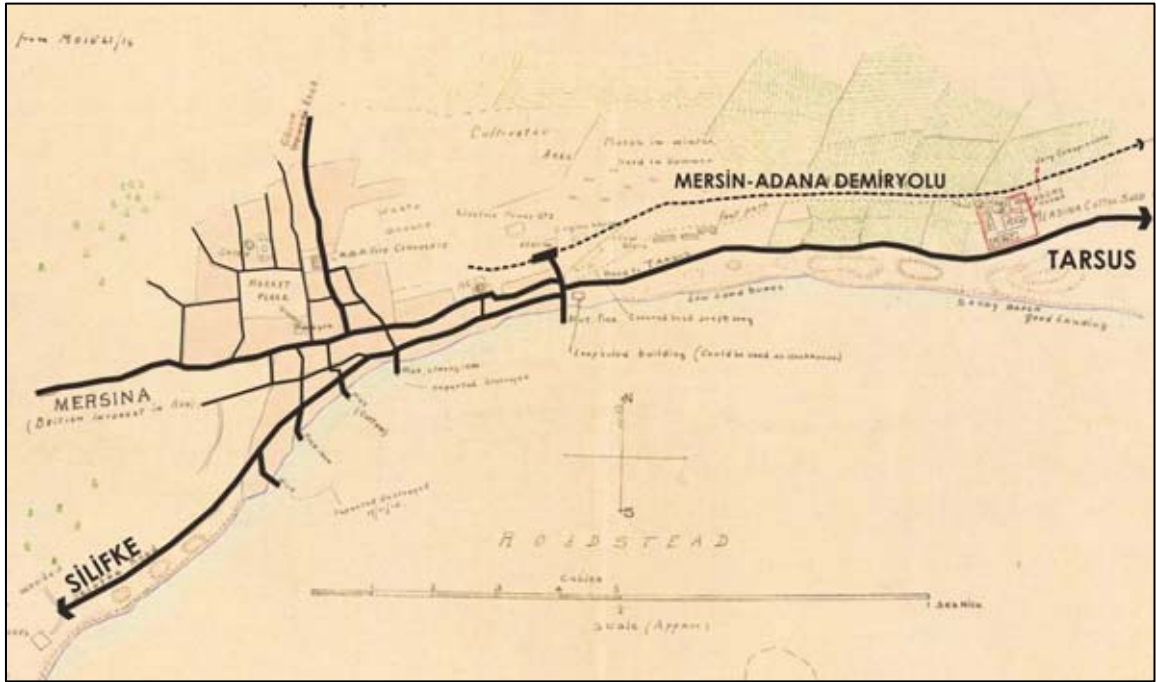
mallar için de aynı taşıma biçiminin kullanıldığı ifade edilmektedir⁶⁶. Dolayısıyla bu dönemde kentte kullanılan nakliye aracının kervanlar olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu dönemde, taşımacılıkta hala kervanlar kullanılıyor olsa da, söz konusu karayolu altyapısının iyileştirilmesi yönünde yatırım yapılması, 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 koymaktadır⁶⁷.

Mersin-Tarsus yolunun yapımının, Mersin ve Tarsus arasındaki ilişkiyi güçlendirmekle kalmadığı, kent ölçeğinde de önemli bir güzergâhın devamlılığını sağladığı görülmektedir. Yukarıda sözü edilen 1914 tarihli, ölçekli 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 bağlandığı 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 lineer biçimde geçen kentiçi yol, batı yönünde Silifke'ye, doğu yönünde ise Tarsus'a devam eden bölgesel bağlantıların kentiçindeki parçası olarak görünmektedir (Şekil IV-8).

⁶⁶ Bozkurt, a.g.t., s.111.

⁶⁷ Haz. Oğuz, a.g.e., s.128.



Şekil IV-8: 1914 yılında Mersin kent içi yolları. Mersin’de görev yapmış olan İngiliz Konsolosluğundan 1914 yılında hazırlanmış kroki altlık olarak kullanılmıştır (Kaynak: Kişisel arşiv).

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 20. yüzyılda da önemini korumuş olan Uray Caddesi, Atatürk Caddesi ve Kışla Caddesi’nin, kentin liman faaliyeti doğrultusunda şekillenen kentsel ulaşım sisteminin temel öğeleri olarak 19. yüzyıldan itibaren belirmeye başladığını göstermesi açısından önemlidir.

Bir başka deyişle, kentin sahip olduğu liman işlevi, kentsel yapıyı çevrenin ve ulaşım sisteminin oluşumunda önemli bir belirleyici olarak, Mersin’in geleneksel Osmanlı kenti ve benzerlikler taşıdığı diğer Doğu Akdeniz liman kentlerinden farklı biçimde, kıyıya paralel olarak gelişimine yol açmıştır. Bunda, yerleşimin bir körfez biçimi göstermeyen

kıyı çizgisi ve dolayısıyla bu kıyıda belirli aralıklarla yer alan birden çok iskelenin bulunmasının da etkili olduğu söylenebilir. Zira kentiçi karayolu ulaşım ağının, söz konusu iskelelere doğrudan erişim sağlamak üzere kıyıya paralel biçimde gelişmiş olması ve zaman içinde kuzeye doğru genişleyen kentsel alana bu iskelelerden erişimin de kuzey-güney doğrultusundaki yeni ulaşım bağlantıları ile sağlanması anlamlı görünmektedir.

Kent, 1870'li yıllardan itibaren sahip olduğu ve bölgeye erişimini güçlendiren karayolu bağlantılarıyla, Tarsus ve Silifke'ye erişim sağlamış, bu şehirlerarası yollar, kent içindeki ana ulaşım omurgasına bağlanmıştır. Böylece, bölgeden gelen hammadde, ürün ve yolcuların, kentiçinde doğrudan iskelelere erişim sağlayan ana ulaşım aksı aracılığıyla kolayca iskelelere ulaştırıldığı görülmektedir. Ancak, artan ticari faaliyetle birlikte, iç bölgelerden limana ya da limandan iç bölgelere taşınacak her türlü mal, ürün ya da yolcu için maliyetleri düşürecek yeni bir ulaşım aracına gereksinim duyulduğu anlaşılmaktadır. Bu gereksinim, 1880'li yıllardan itibaren, kentte yeni bir ulaşım altyapısını, demiryolunu gündeme getirmiştir.

IV.1.3.Demiryolu Altyapısının Gelişimi

IV.1.3.1. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattının Yapımı

Yukarıda da değinildiği üzere, gelişen ticaret ve liman faaliyeti, yerleşimin bölgeyle daha güçlü, hızlı ve ekonomik ulaşım bağlantıları kurmasını gerekli kılmıştır. Zira iskeleye gelen malların iç bölgelere, iç bölgelerden gelen malların da iskeleye hızlı ve ekonomik biçimde taşınması maliyetleri düşürecek önemli bir ihtiyaç olarak belirlemiştir. Bu

doğrultuda, Adana ile merkezi devlet arasında bu konuda çeşitli yazışmalar yapılmış ve Mersin'i Çukurova'ya ve Çukurova'nın finansal merkezi olarak da Adana'ya bağlayacak bir demiryolu bağlantısının yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu yazışmalardan birinde, söz konusu demiryolu hattının yapımına bir İngiliz pamuk şirketinin talip olduğu bildirilmektedir. Merkezi hükümetin ise, demiryolu yapım işinin ihalesinin başlatılmasına ve işin gerekli şartları taşıyan bir şirkete verilmesine karar verdiği ayrıca, ovada demiryolu hattının geçeceği yerlerde bulunan bataklıkların kurutulması, işin maliyetinin hesaplanması ve bölgenin haritasının çıkarılması için çeşitli girişimlerde bulunduğu görülmektedir⁶⁸.

Ne var ki, Mersin-Adana arasında yapımına gereksinim duyulan söz konusu demiryolu için 1860'lı yıllarda başlayan girişimlerin ancak 1883 yılında sonuç verdiği anlaşılmaktadır. Demiryolunun yapımına başından beri İngiliz sermayeli şirketlerin talip olmasına rağmen, demiryolu yapımı ve işletmesi imtiyazının, Osmanlı vatandaşlarından Mehmet Nahit Bey ve Costaki Teodori'ye verildiği görülmektedir. Ancak daha sonra Mehmet Nahit Bey ve Costaki Teodori, şirketin imtiyaz hakkını Baron Le Evain de Vandœuvre adlı kişiye satmıştır. Baron Evain de Vandœuvre ise tanınan imtiyaz doğrultusunda, 1885 yılında "Taurus and Adana Railway Company" adında bir şirket kurmuş, bu şirketin hisselerinin satışından elde ettiği gelire demiryolunun yapımına başlamıştır. Satışa çıkarılan şirket hisselerinin çoğu İngilizler tarafından satın alınmıştır⁶⁹. Bu dönemde bölgeyi ziyaret eden Charles H. Woods da buna işaret etmiş ve hattın İngiliz sermayesi ile yapıldığını ifade etmiştir⁷⁰. Şirket, 1886 yılında toplam 67 kilometre

⁶⁸ BOA., İ.MMS., Dosya no: 27, G. no: 1188, Ek:5, 22 Cemazeyilahir 1280 (M. 04 Aralık 1863).

⁶⁹ Dingaç, a.g.t., s. 76.

⁷⁰ H. Charles Woods, "The Baghdad Railway and its Tributaries", *The Geographical Journal*, 1917, vol. 50, no. 1, ss. 32-56, s. 44.

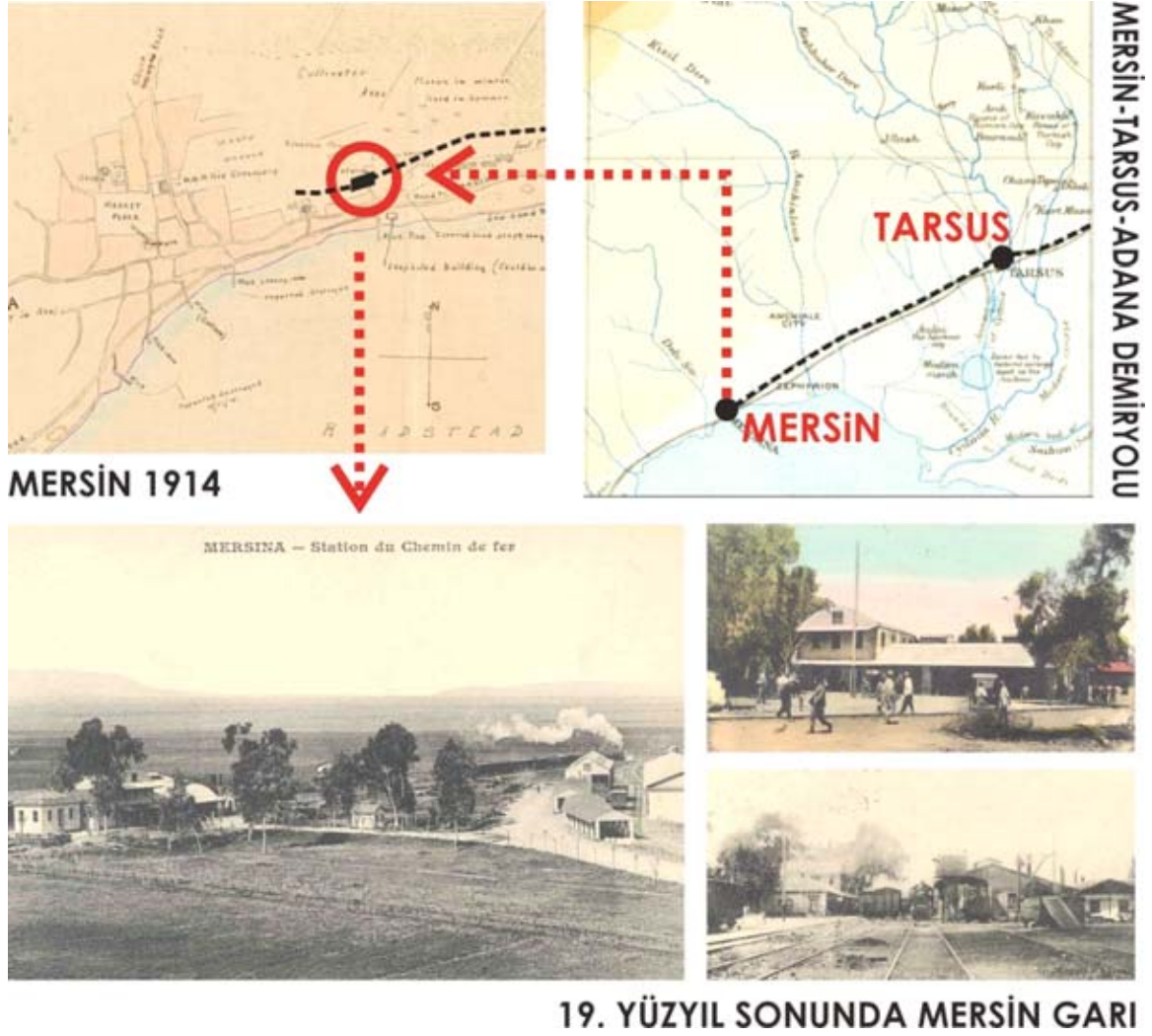
uzunluğundaki hattı hizmete açmıştır⁷¹. Üç istasyonu ve yedi durağı bulunan hattın, merkezi ve görevli sayısının en fazla olduğu istasyon Mersin istasyonu'dur. İstasyonda ithal ve ihraç edilen malların bir süre saklanması için mağazalar yer almaktadır⁷² (Şekil IV-9).

1887 yılında Çukurova'da yaşanan kuraklığın üretimi yok denecek seviyeye indirmesi sonucu, taşınacak mal bulamayan demiryolu zarar etmiştir. Bu durum üç-dört yıl sürmüş, 1888 yılında yaşanan büyük sel pamuk üretimine ikinci darbeyi indirmiştir. Ancak yine de Adana-Mersin demiryolu kilometre başına düşen gelir açısından Osmanlı Devleti'nin demiryolları arasında ilk sırayı almıştır. İlk yıllarında yaklaşık yılda 30 000 kişi taşıyan hat, yirmi yıl içinde yolcu sayısını 335 349 kişiye çıkarmış, kazancını ise 6 kat artırmıştır⁷³.

⁷¹ Dengeç, a.g.t., s. 76, 77; Develi, a.g.e., s.148; Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.19.

⁷² Dengeç, a.g.t., s. 77, Dengeç, söz konusu mağazaların yalnızca Adana ve Mersin istasyonlarında bulunduğunu ifade etmektedir.

⁷³ Dengeç, a.g.t., s. 79.



Şekil IV-9: 19. yüzyıl sonunda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu ve Mersin Garı (Sol üstteki kroki kişisel arşiv; sağ üstteki harita Ramsey, 1903; fotoğraflar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

IV.1.3.2. Demiryolu Hattı ve İskeleler ile İlişkisi

1900'lü yıllara ait kent haritalarından, kenti, üretim bölgesine bağlayan söz konusu demiryolu hattının, kentiçi ulaşım sistemiyle ve kentsel kullanımlarla ilişkisinde, iskelelerin belirleyici olduğu görülmektedir. Tıpkı karayolu altyapısında olduğu gibi Adana'dan gelip Mersin'e ulaşan bu demiryolunun kentteki istasyonunu hattın merkezi haline getiren niteliğin liman işlevi olduğu anlaşılmaktadır. Zira söz konusu haritalardan,

demiryolunun kentte yer alan istasyonunun, kentin doğu girişindeki iskelenin uzantısında yer seştiği görülmektedir. Bir başka deyişle, istasyon ile söz konusu iskele, kuzey-güney doğrultusunda bir kentiçi yol ile doğrudan birbirine bağlanmıştır. 1914 tarihli kent haritasında görülen istasyon yapısı, yine haritada görülen kilisenin Latin İtalyan Katolik Kilisesi olduğu düşünüldüğünde, günümüzde kullanılmakta olan gar binasının doğusunda yer aldığı görülmektedir. Dolayısıyla, haritada “demiryolu iskelesi” olarak gösterilen iskele ile istasyon binası arasındaki karayolu bağlantısının Mersin-Tarsus karayolu ile keşiştiği noktanın yaklaşık olarak bugünkü Kurtuluş Meydanı olduğu anlaşılmaktadır.

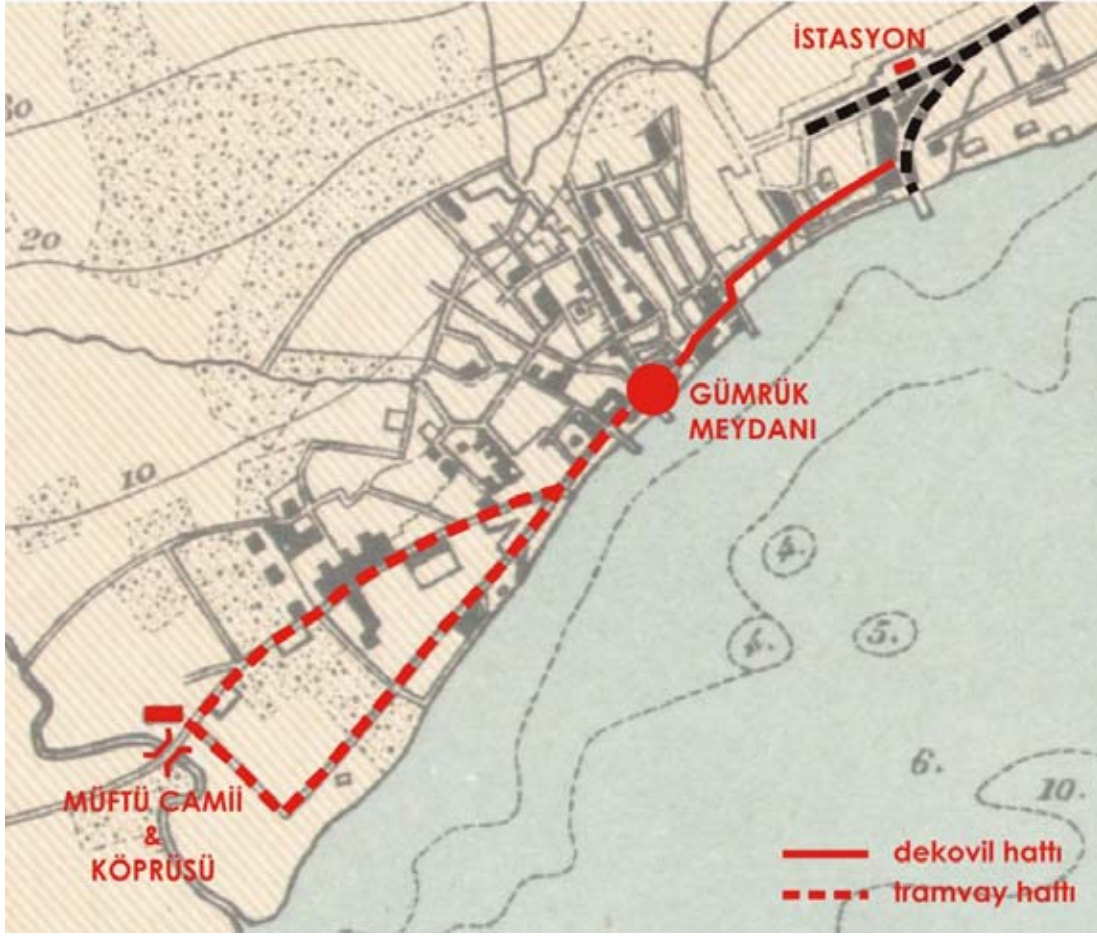
İstasyonun, iskele ve Mersin-Tarsus yolu ile kurduğu ilişki, denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşım altyapısının kentte birbirini destekler nitelikteki gelişimini açıkça ortaya koymaktadır. Bir başka deyişle, bölgesel ulaşım bağlantıları, iskeleler, kentiçindeki ulaşım sistemi ve dolayısıyla kentin mekansal gelişimi birbirini besler biçimde birlikte şekillenmiş görünmektedir (şekil IV-10).



şekil IV-10: İstasyon ve uzantısındaki “Demiryolu İskelesi”
(Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Mersin’de, kentiçi ulaşım sisteminin söz konusu gelişimi, denizyolu, karayolu, demiryolu gibi ulaşım bağlantılarının yanı sıra, aynı dönemde yeni bir ulaşım altyapısı ve ulaşım aracı ile pek çok Anadolu kentinden farklılaşmış görünmektedir. Zira kentteki söz konusu ulaşım altyapısına, 1888 tarihli iradeyi seniye ile bir tramvay hattının eklenmesine karar verilmiştir. “Mersin’de bir tramvay inşası hakkında ruhsatname ve talimatı fenniye” adlı söz konusu irade ile istasyon binasından Fransız Acentesi’ne kadar devam edecek bir tramvay hattının inşası ve işletilmesi için ruhsat verildiği görülmektedir. İradede, tramvayda çalışacak olanların kıyafetlerinden, kişi başı taşıma ücretine dek pek çok konuya ilişkin maddeler yer aldığı gibi, gereken kamulaştırmanın belediye tarafından yapılacağına ilişkin de çeşitli hükümler yer almıştır. Ne var ki, kentte söz konusu tramvay hattının yapımı ve işletmeye açılması ancak 1912 yılında gerçekleşebilmiştir. Develi’ye göre, söz konusu hattın güzergahı, Gümrük Meydanı’ndan (bugünkü Ulu Çarşı’dan) başlayarak Mersin Çarşısı’nın bulunduğu noktaya ulaşmakta, oradan bugünkü Atatürk Caddesi’ne geçip Atatürk Müzesi’nin yanından Silifke Caddesi’ne gelerek Müftü Köprüsü’nde sona ermektedir. Dönüşte ise Askeri Kışla’nın (bugünkü Askerlik Şubesi’nin) yanından geçerek Atatürk Caddesi üzerinden Gümrük Meydanı’nda son bulmaktadır⁷⁴ (Şekil IV-11).

⁷⁴ Develi, a.g.e., s.81. Develi, İradede söz edilen Fransız Acentesi’nin, bugünkü Mersin Çarşısı’nın yerinde olduğunu ifade etmektedir.



Şekil IV-11: 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Mersin'deki tramvay ve dekovil hattı. Hattın görselleştirilmesinde Khanzadian tarafından hazırlanmış olan 1916 yılı Mersin kent haritası kullanılmıştır (Kaynak: kişisel arşiv)

Develi, söz konusu tramvay hattının Fransız işgalinden sonra kaldırıldığını, Gümrük Meydanı ile istasyon arasına, Uray Caddesi boyunca, yalnızca eşya taşımak üzere bir hat döşendiğini, hattın Fransız işgali sonrasında kullanılmadığını ve 1932 yılında da raylarının kaldırıldığını ifade etmektedir⁷⁵.

“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

⁷⁵ Develi, a.g.e., s.82.

uzatılarak, mal sevkiyatında kullanıldığı öğrenilmektedir⁷⁶ (Şekil IV-12).



Şekil IV-12: 19. yüzyıl sonu ve 20. 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, iskeleler aracılığıyla 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.

Özellikle ulaşım altyapısındaki bu gelişmelerle, kentsel dokunun, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda uzanan ulaşım ağının etkisiyle, geleneksel Osmanlı kent dokusundan farklı olarak organik değil, kısmen ızgara plan doğrultusunda bir biçim kazandığı söylenebilir. Bir başka deyişle, kentin liman işlevi ve ticari fonksiyonları doğrultusunda, iskelelerin birbirleriyle ve istasyon ile kurdukları doğrudan ilişki ile kentsel mekanın şekillenmesinin paralel gittiği ve kent dokusunun organik biçimde gelişmediği anlaşılmaktadır.

⁷⁶ "Dekovil'in Peşisra Uray'dan Çıktık Yola", *Uray Caddesi'nin Mersin Tarihindeki Yeri Üzerine Bir Sergi*, Haz.: Mersin Yerel Tarih Grubu, Kasım 2001, Mersin, Sergi Tanıtım Kitapçığı, s.7.

IV.2.Yeni İdari Kurumlar

Tanzimat'la birlikte kentlerde yer almaya başlayan çeşitli yerel yönetim kurumları ve meclislere çalışmanın önceki bölümlerinde yer vermeye çalışılmıştır. Bir liman kenti olarak Mersin'de de, özellikle bu dönemde oluşturulan yerel idare meclislerine ve kentin artan ticari faaliyetlerine paralel olarak, kentsel mekan organizasyonu, mülk edinme ve kentsel hizmet sunumu gibi pek çok konuda beliren yeni gereksinimlere yanıt vermek üzere yeni yönetim yapılarının eklendiği görülmektedir. Bunlar arasında, belediye gibi yerel yönetim yapılarının yanı sıra, hükümet konağı gibi Tanzimat'la birlikte merkezi otoritenin yeniden kurulması doğrultusunda merkezi hükümetin yereldeki örgütlenmesine yönelik yeni yapılar da yer almaktadır. Bunlardan biri de hükümet konaklarıdır.

IV.2.1. Merkezi İdarenin Yerel Örgütü: Hükümet Konağı

Mersin'de, 1867'den çok daha önce bir hükümet konağının var olduğu anlaşılmaktadır⁷⁷. Mutlu, kentin 1852'de nahiye olmasının ardından, “şehrin ilk camisi olan ve o zaman Çavuşlu: Hıristiyan Köyü -Osmaniye Mahallesi- (...) deresinin denize döküldüğü yerde ve Silifke Caddesi'nin üzerinden geçtiği iki gözlü köprü'nün garbinde ve şimdi yerinde mağazalar bulunan bir ev”in hükümet konağı olarak kullanıldığını ifade etmektedir⁷⁸.

Kentin 1864 yılında kaza olmasının ardından, yine Mutlu ve Develi tarafından,

⁷⁷ Haz. Oğuz, a.g.e., s.25. Oğuz, merkezden gelen bir tezkerede, “Mersin Hükümet Konağı'nın fazlaca harab olmasından dolayı tamirine lüzum görülerek...” denildiğini, bunun Mersin'de 1867 tarihinden çok önce bir hükümet konağının bulunduğu anlamına geldiğini ifade etmektedir.

⁷⁸ Fikri Mutlu, “Mersin Şehri Nasıl ve Ne Zaman Kuruldu”, *Halkevi Dergisi*, 1941, Yıl: 4, Sayı: 38-39, s. 6. Derenin yazıda ismi verilmediği için yukarıda (...) olarak gösterilmiştir.

günümüzde halen T.C. Sağlık Bakanlığı Mersin İl Sağlık Müdürlüğü olarak hizmet veren yapının bulunduğu yerde, üstü toprakla örtülü bir yapının hükümet dairesi olarak kullanıldığı belirtilmektedir⁷⁹. 1867 tarihinde, söz konusu yapının yıpranmış olduğu ve onarımı için talepte bulunulduğu anlaşılmaktadır⁸⁰.

Develi, zaptiye dairesinin de içinde bulunduğu söz konusu binanın doğusunda şehir mezarlığının yer aldığını ve hükümet konağının bir iki defa yer değiştirdikten sonra 1901 yılında tekrar ilk yerine⁸¹ taşındığını ve dört yıl içinde, bugün hala ayakta olan yapının yapıldığını ifade etmektedir. Mutlu ve Develi, mutasarrıflık, adliye, maliye, Ziraat Bankası ve diğer devlet dairelerinin de bu binada yer aldığını dile getirmektedir⁸². 1902 tarihli belgeden, söz konusu yapının inşasına başlandığı anlaşılmaktadır⁸³ (Şekil IV-13).

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

⁷⁹ Mutlu, a.g.m., s. 6; Develi, a.g.e., s.70.

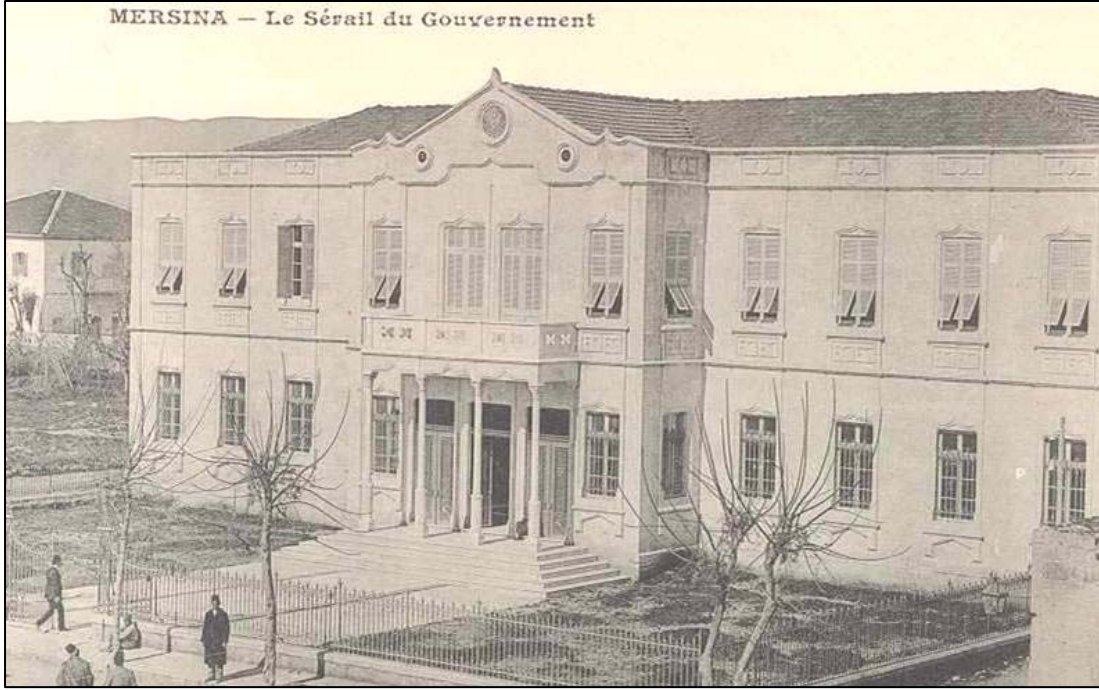
⁸⁰ BOA., İ..MVL., Dosya no: 570, G. no: 25620, 1 Zi'l-hicce 1283 (M.6 Nisan 1867).

⁸¹ Bugünkü T.C. Sağlık Bakanlığı Mersin İl Sağlık Müdürlüğü olarak hizmet veren yapının bulunduğu yere.

⁸² Mutlu, a.g.m., s. 6; Develi, a.g.e., s.70, Develi, hükümet konağının yapımı için Mutasarrıf Cemal Bey'in şehrin ileri gelenlerini toplayarak, yardım çağrısında bulunduğunu, halkın inşaat giderlerine katıldığını, Belediye Meclisi'nin de, bir karar alarak iskele gelirinin dört yıllığına bu yapının inşaatına bağışladığını, konağın, arkasındaki hapisane ve jandarma dairesi ile birlikte onsekizbin altın liraya mal olduğunu ifade etmektedir.

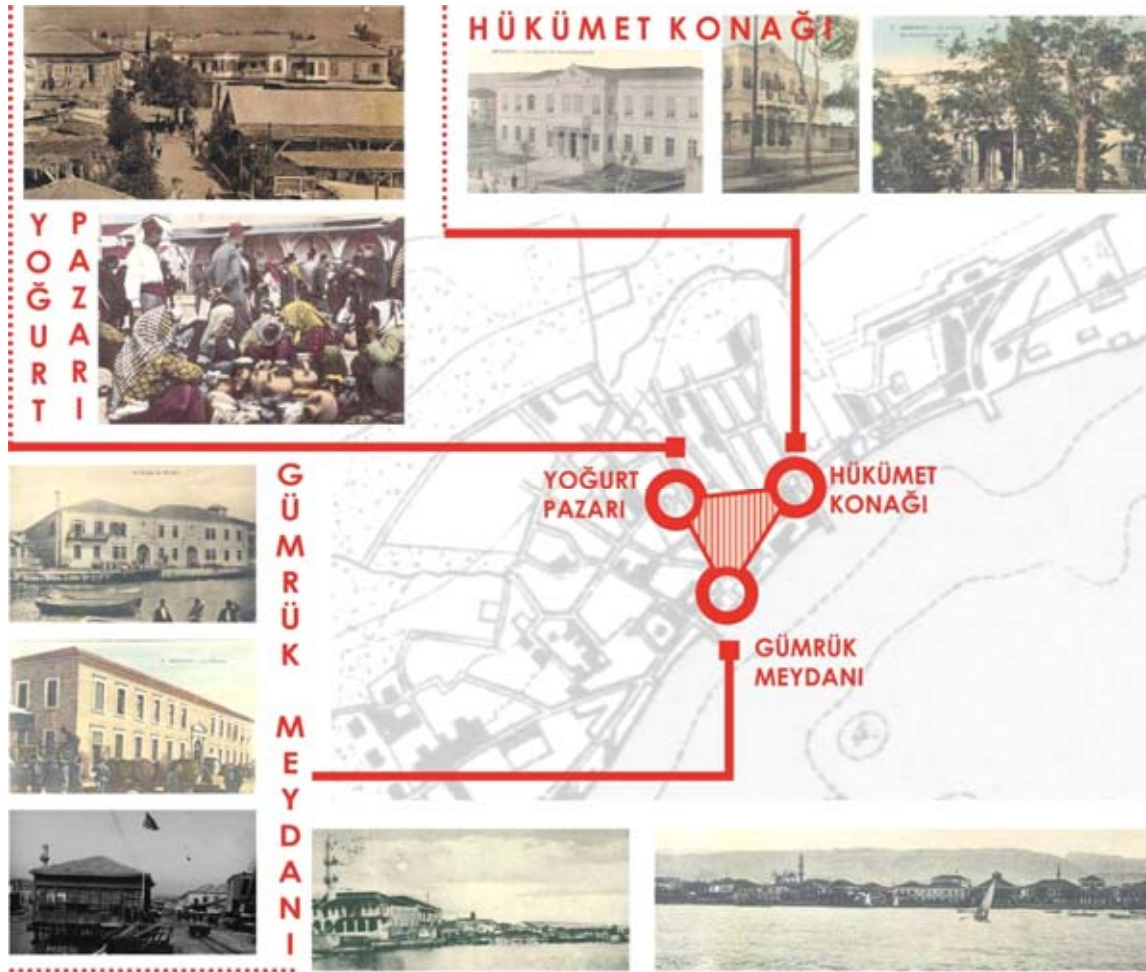
⁸³ BOA, DH.. MKT., Dosya no: 467, s. no:39, 18 Mart 1318 (31 Mart 1902).

görölmektedir.



Şekil IV-13: Mersin Hükümet Konağı. 1901 yılında inşasına başlanan yapı günümüzde Sağlık İl Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Bu durum, Mersin'in yönetsel ve ticari merkezinin aynı ekseninde yer aldığını, ancak yönetsel merkezin Uray Caddesi'nin doğusunda, Gümrük Meydanı ve kuzey uzantısında "Yoğurt Pazarı" olarak adlandırılan alanda yoğunlaşan ticari merkezin ise Uray Caddesi'nin batısında geliştiğini göstermektedir. Bir başka deyişle bu durum, kentte ticari kullanımlar ile yönetsel kurumlar arasındaki işlevsel ilişkinin kentsel mekanda da izlenebildiğini ortaya koymaktadır (Şekil IV-14).



Şekil IV-14: Hükümet Konağı, Yoğurt Pazarı ve Gümrük Meydanı'nın Mersin kentindeki konumu. 19. yüzyıl sonunda ve 20. 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).

IV.2.2. Gümrük İdaresi

Kente gelen ve giden malların kontrol edilebilmesi için pek çok liman kentinde olduğu gibi Mersin'de de bir gümrük eminliği kurulduğu görülmektedir. Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nden, kentte 1846 tarihinde bir Gümrük Eminliği⁸⁴ bulunduğu, Adana Vilayet

⁸⁴ TŞS., No:292, Sayfa no:192, h.no: 182, 27 Rabiulevvel 1262, (M. 23 Mart 1844).

Salnamesi'nden ise Gümrük Eminliği'nin Gümrük (Rüsumat) İdaresi'ne dönüştüğü ve idarenin 1873 yılında ithalat ve ihracat olmak üzere iki bölüme ayrılmış olduğu, bir müdür, başkatip ve sandık eminden oluşan görevli kadrosuyla çalışmalarını sürdürdüğü öğrenilmektedir⁸⁵.

Söz konusu Gümrük İdaresi'ne ilişkin olarak 1864 yılına ait bir arz tezkeresi ve 1865 yılına ait bir ilmühaberden, Gümrük binasının, Bezm-i Alem Valide Sultan Vakfı'na ait arazide inşa edilmesine⁸⁶ (Ek 4) ve 1908 yılına gelindiğinde de bu binanın artık yetersiz kaldığı ve eklemeler yapılarak genişletilmesi gerektiğine karar verildiği görülmektedir⁸⁷. Yapının yetersizliği ve eskiliği gezginlerin de dikkatini çekmiş, Davis, kenti ziyaret ettiği 1875 yılında, karaya indikleri yerde harabe halinde bir gümrük binası bulunduğu söz etmiştir⁸⁸. Söz konusu yapının tamamlanmasına kadar bir yıl süre ile Taşhan gümrük binası olarak kullanılmıştır⁸⁹.

1914 ve 1916 tarihli kent haritalarının ve yaklaşık olarak aynı döneme ait fotoğrafların karşılaştırılması sonucu, gümrük binasının, yaklaşık olarak bugünkü Ulu Çarşı'nın bulunduğu meydan ile Mersin Oteli arasında yer aldığı görülen gümrük iskelesinin doğusunda bulunduğu anlaşılmaktadır. 1916 tarihli haritadan, gümrük iskelesinin, bugünkü Kuvayi Milliye ya da eski adıyla Hastane Caddesi'nin uzantısında yer aldığı, gümrük binasının da bu iskelenin hemen doğusunda bulunduğu görülmektedir⁹⁰ (Şekil IV-15).

⁸⁵ Bozkurt, a.g.t., s. 28, 29.

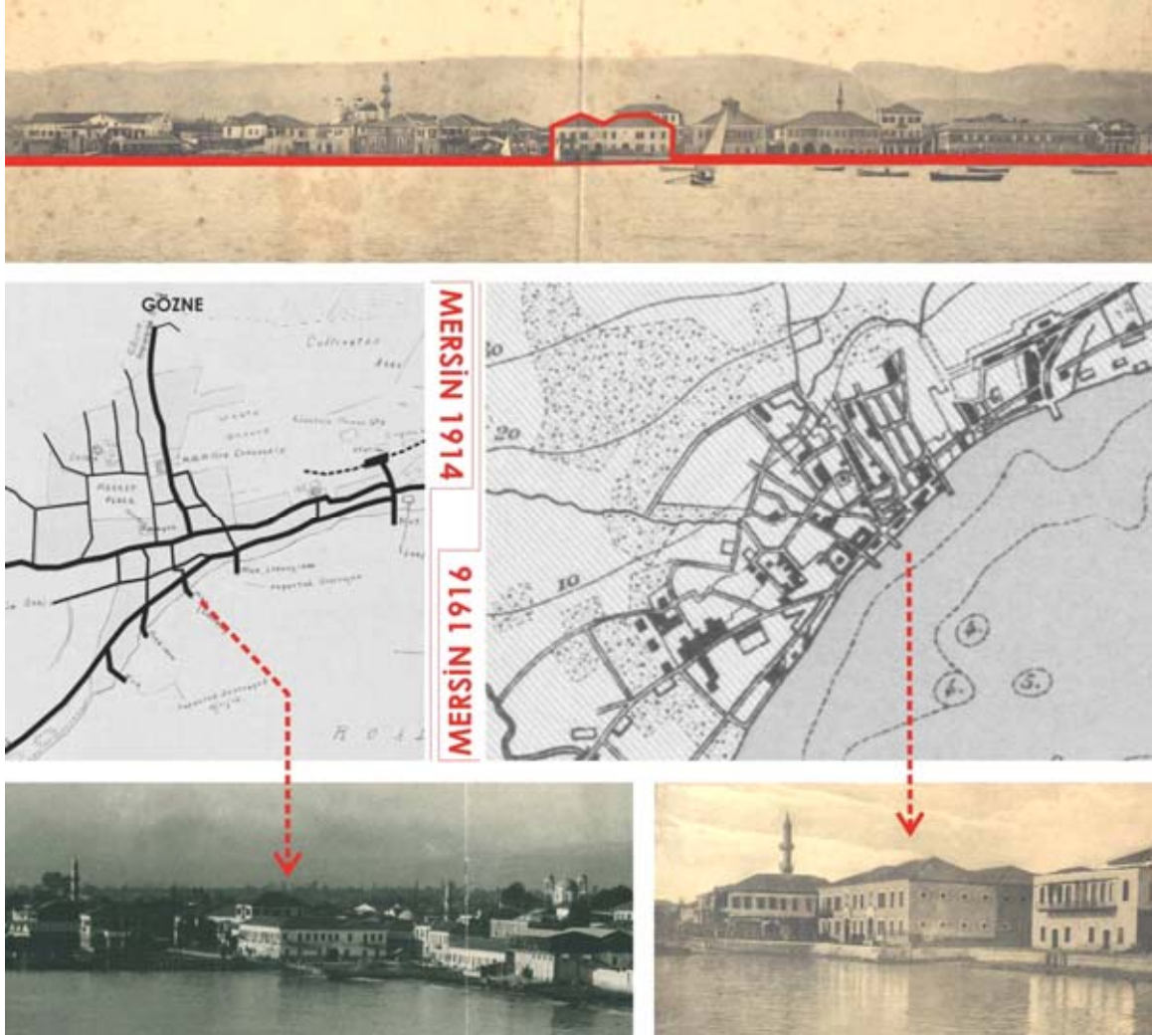
⁸⁶ BOA., İ.MVL., Dosya no: 23821, 22 C. Evvel 1281 (M. 23 Ekim 1864); VGMA, D. no: 44, Sayfa no:188, Sıra no: 309, 25 Rabiulevvel 1282 (M. 18 Ağustos 1865).

⁸⁷ BOA., İ.RSM., Dosya no: 30, 29 Zilhicce 1325 (M. 2 Şubat 1908).

⁸⁸ Davis, a.g.e., s. 13.

⁸⁹ Dingaç, a.g.t., s. 53.

⁹⁰ Mersin'in 1957 tarihli halihazır haritalarında Hastane Caddesi'nin Bozkurt Caddesi olarak adlandırıldığı görülmektedir.



Şekil IV-15: Gümrük Meydanı'nın kent içindeki konumu (Şekilde kullanılan haritalar için kaynak: kişisel arşiv; fotoğraflar için kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

1914 tarihli kent haritasından ise gümrük iskelesi olarak gösterilen iskelenin doğrudan Hastane Caddesi'ne bağlanmadığı izlenmektedir. Bu haritada, iskelenin uzantısında kuzeye doğru devam eden yolun, öncelikle doğu-batı doğrultusunda bir başka yola bağlandığı görülmektedir. Haritada, kuzey-güney doğrultusundaki yolun Gözne Yolu olduğu belirtilmiştir. 1916 tarihli haritada, gümrük iskelesine doğrudan bağlanan yolun da o dönemde Gözne bağlantısını sağlayan ve bugünkü Kuvayi Milliye Caddesi'yle örtüşen yol olduğu görülmektedir. Bu durumda, iki harita arasındaki farklılığın iki nedeni olabilir. Bunlardan birincisi, haritanın çizimi ve detaylandırılması ve diğeri ise 1914 tarihli

haritadaki iskele ile Gözne yolu bağlantısının iki yıl sonra daha doğrudan bir hale gelmiş olma ihtimalidir.

Gözne gibi çevredeki yerleşimlerle kurduğu bağlantı ister doğrudan ister dolaylı biçimde olsun, gümrük iskelesinin kentin en önemli iskelesi olduğu ve ticari fonksiyonların da iskelenin yakın çevresinde gelişiminde etkili olduğu anlaşılmaktadır. Zira kentte zaman içinde yıkıldığı ya da yenilerinin eklendiği görülen çok sayıda iskele bulunmasına rağmen, meydanı, kenti çevre yerleşimlere ve diğer iskelelere bağlayan yollarla ilişkisi ile gümrük iskelesinin, kentin en önemli iskelesi olduğu görülmektedir.

Cuinet'in 1891 tarihli "La Tuquie d'Asie" adlı kitabında, limana gemiyle gelenlerin, suyu akan bir çeşmenin bulunduğu hoş bir meydana indiklerine dair yazdıklarından, gümrük iskelesinin belirgin bir kent meydanı (Gümrük Meydanı) ile iç içe olduğu anlaşılmaktadır⁹¹ (Şekil IV-16).

⁹¹ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7; Develi, a.g.e., s.65. Develi, bu meydanın eski adının "Çeşme Meydanı" olduğunu ifade etmektedir. Cuinet'in verdiği bilgilerle, 1970'li yıllara dek "Gümrük Meydanı" olarak anılan söz konusu meydanın, "Çeşme Meydanı" olarak adlandırılmış olması açık bir hale gelmekte, döneme ait fotoğraflardan da meydandaki çeşme görülmektedir.



GÜMRÜK BİNASI VE GÜMRÜK MEYDANI



Şekil IV-16: Gümrük Binası ve Gümrük Meydanı (En üstteki fotoğraf Ali Merzeci Koleksiyonu; diğer fotoğraflar, Başgelen,1998)

Bu iskelenin hemen doğusunda yer alan gümrük binası ise camisi, çeşmesi, dükkanları ile kentin o dönemdeki tek meydanı olan gümrük meydanının, dolayısıyla ticari merkezin en temel yapısı olarak belirlemektedir.

Gümrük idaresinden başka, yine önem taşıyan bir başka kurum ise iskelelerle yakın ilişki içinde olan, kente, dışarıdan gelen yolcu ve malların sağlık koşullarının tespit edilmesi ve salgın hastalıkların önüne geçilebilmesi için gerekli olan karantina idaresidir.

IV.2.3.Karantina İdaresi

Kentte iskelelerin gelişimiyle paralel giden ticari hareketliliğin, pek çok gezginin sözünü ettiği bölgenin bataklıklardan kaynaklanan sağlık sorunlarına, göç ve buna bağlı pek çok sağlık sorunu eklediği anlaşılmaktadır. Dönemin koşulları gereği hızla ilerleyen bu sorunun çözümü için önce İstanbul'da, daha sonra başka vilayet ve yerleşim birimlerinde, 19. yüzyıl ortalarından itibaren karantina idarelerinin kurulmaya başlandığı görülmektedir⁹².

19. yüzyıl, kentlerde salgın hastalıkların yaygın biçimde yaşandığı ve pek çok insanın hayatını kaybettiği bir dönem olarak, kente ilişkin çeşitli düzenlemeleri zorunlu kılmıştır. Örneğin İngiltere'de ve Fransa'da 1840'lı yıllardan itibaren, kentlerdeki yaşamı tehdit eder boyuttaki bu hastalıkların önüne geçebilmek amacıyla yerleşimlerin fiziki koşullarını iyileştirmeye yönelik çeşitli yasal düzenlemeler yapıldığı görülmektedir⁹³.

Aynı dönemde benzer sağlıksız koşulların Mersin için de geçerli olduğu, 1827 yılında şiddetli bir kolera salgınının tüm Çukurova'yı etkisi altına aldığı anlaşılmaktadır. 1850'li yıllarda Mersin'e gelmiş olan George Rolleston'ın yazdıkları da dönemin koşullarını ortaya koyması açısından önemlidir. Kentte sıtmanın büyük bir rahatsızlık yarattığını ifade eden Rolleston, bu hastalığın Efes'te de görüldüğünü ancak İskenderun ve Mersin'deki durumun Efes'tekinden çok daha kötü olduğunu, Efes'te hastalık açısından en kötü dönem ilkbahar ve sonbaharken, Mersin ve İskenderun'da en kötü dönemin Temmuz

⁹² Bozkurt, a.g.t, s. 26.

⁹³ İlhan Tekeli, "Türkiye'de Kent Planlaması'nın Tarihsel Kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, Der.:Tamer GÖK, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı İşliği, Ankara 1980, s.s. 8-112, s. 12, 13.

ve Ağustos ayları olduğunu yazmıştır. Gezgin, hastalığın nedeninin sıcak ya da bitki örtüsü olmadığını, bölgedeki bataklıklar olduğunu belirtmiştir. Mersin ve İskenderun'da şehirde kalanların bu hastalıktan kaçınmasının imkansız olduğunu söyleyen Rolleston, kentte yaşayanların özellikle Temmuz ve Ağustos aylarında genellikle tepelere çekildiğini ya da Kıbrıs'a gittiklerini yazmıştır⁹⁴.

Kenti ziyaret eden bir başka gezgin, Risk de, pek çok gezgin gibi Mersin'de yaygın olarak görülen ateşli hastalıktan söz etmekte ve sağlıklı bir yerleşim görüntüsü verse de mahallelere girildiğinde koşulların sağlıksız olduğunu belirtmektedir⁹⁵.

Bu dönemde, pek çok liman kentinde olduğu gibi Mersin'de de söz konusu sağlıksız koşulların kontrol edilebilmesi için, denizyoluyla kente gelen tüccar, gezgin, yolcu vb. kimselerin, herhangi bir bulaşıcı ve salgın hastalık taşıma olasılığı göz önünde bulundurularak tecrit edilmesine çalışıldığı görülmektedir. Bu doğrultuda kentte, 1844 tarihinde bir karantina müdürlüğünün hizmet vermekte olduğu öğrenilmektedir⁹⁶. 1857 yılında, deniz dalgası ile oluşmuş kumluk arazide, Valide Sultan Vakfı'na ait alanda, karantina binasının yanında, birkaç odalı yeni bir karantinahanenin yapımı, depo işlevi görececek bir dükkan ile memurların kalacağı iki-üç odalı bir yapının inşasına karar verildiği görülmektedir⁹⁷.

Ne var ki, bir doktor, bir katip ve bir koruma görevlisi ile çalışan söz konusu karantina idaresi, salgınları tamamen ortadan kaldırmakta başarılı olamamıştır. Zira, 1865

⁹⁴ George Rolleston, Report on Smyrna, George Eyre and William Spottiswoode, London, 1856, s.61.

⁹⁵ Habeeb Risk, *The Thistle and The Cedar of Lebanon*, Wertheimer, London, 1853, s. 61.

⁹⁶ TŞS., No:289, s.142 , h.no: 464, Ramazan 1260, (M. Eylül 1844).

⁹⁷ BOA., İ.MVL., Dosya no: 379, G. no: 16605, 23 Safer 1274 (M. 13 Ekim 1857).

yılında Mersin limanından bütün Çukurova'ya yayılan veba ve kolera salgınının günde 350-400 kişinin ölümüne yol açtığı görülmektedir. Ancak, karantina idaresi ile hastalıklar tamamen ortadan kaldırılamasa da etkisi azaltılmış ve önceki yıllara göre salgınlar daha hafif atlatılmıştır.1895 yılında da bir salgın yaşanmış, daha önce günde 350-400 kişinin ölümüne yol açan hastalık, idare sayesinde günde 100 kişiye kadar gerilemiştir⁹⁸.

Yukarıda yer verildiği üzere, arşiv belgelerinden, söz konusu yapının işlevi gereği deniz kıyısında, deniz dalgası ile oluşan kumluk arazide yer aldığı anlaşılmaktadır. Kentin gelişen ticari faaliyetlerine paralel olarak, kentte gereksinim duyulan söz konusu idareye ait bu yapının konumu, kentsel gelişimin en yoğun biçimde deniz kıyısında ve iskeleler ile ilişki içinde gerçekleştiğine dair önemli bir göstergedir. Öte yandan, aynı arşiv belgelerinde, kentte varlığından sözü edilen ilk karantina yapısının zaman içerisinde yetersiz kaldığı ve içinde depo işlevi de görececek, memurların konaklamasına olanak verecek bir yapının daha eklenmesine karar verildiği belirtilmektedir. Bu durum, kente gelip giden yolcu ve mal sayısının artışı, dolayısıyla kentteki ticari faaliyetin gelişimini ortaya koyması açısından önemlidir.

IV.2.4.Posta İdaresi

Daha önce düzenli bir posta teşkilatı bulunmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda 1839 Tanzimat Fermanı'nın getirdiği çağdaşlaşma hedefi doğrultusunda, batılı anlamda bir Posta Teşkilatı kurulması amaçlanmış ve 1840 yılında ilk Posta Nizamnamesi yürürlüğe konmuştur. Posta hatları ülke içinde İzmir, Aydın, Isparta ve Kütahya'ya ülke dışında da

⁹⁸ Dingaç, a.g.t., s. 59,60.

yapılan ikili anlaşmalarla Avusturya, Fransa, Rusya, Almanya, İtalya, İngiltere, Yunanistan, Romanya ve Mısır'a kadar uzatılmış, İzmir, Selanik, İzmit, Gemlik ve Trabzon'a düzenli deniz postaları sağlanmıştır⁹⁹.

Bir 19. yüzyıl liman kenti olarak gelişen Mersin'in, bu dönemde haberleşme alanındaki gelişmelerden uzak kalması olanaksız görünmektedir. Zira kentin, gerek imparatorluk içinde ve gerekse imparatorluk sınırları dışına uzanan ticari ilişkileri, haberleşme alanındaki gelişmeleri en kısa zamanda yakalamasını zorunlu kılmıştır. Bu dönemdeki önemli haberleşme araçlarından biri telgraftır. İmparatorlukta, merkezin eyaletlerle haberleşebilmesini sağlayan yapının kurulması ancak 1876 yılında gerçekleşebilmiştir¹⁰⁰. Oysa Mersin'de daha 1868 yılında, Adana'dan Tarsus'a kadar döşenen telgraf hattının Mersin iskelesine dek uzatılmasına karar verildiği görülmektedir¹⁰¹. 1873 yılında ise kentte bir Telgraf ve Posta İdaresi'nin kurulduğu, idarede iki Türkçe, iki Fransızca, iki seyyar memur ile bir de posta katibinin çalıştığı görülmektedir¹⁰².

Başta Fransa olmak üzere kapitülasyonlarla yabancı devletlere tanınan haklar arasında kendi elçilik memurları ve özel kuryeler aracılığıyla haberleşme hakkı verilmiştir. Bu haklar doğrultusunda, Osmanlı topraklarında kendi posta bürolarını kuran devletler, mektupları ve diğer posta malzemelerini kendi postaları ile gönderebilmiştir. Bir liman kenti olarak Mersin'de de, ticaret yapan çok sayıda yabancı tüccarın bulunması ve ticaretin uluslar arası niteliği gereği, Telgraf ve Posta İdaresi'nin yanı sıra, kentte pek çok devletin

⁹⁹ Çadırcı, a.g.e., s.368; <http://www.tandemir.8m.com/about.html>, Mayıs 2007.

¹⁰⁰ Çadırcı, a.g.e., s. 297, 298.

¹⁰¹ BOA. , A..MKT.MHM, Dosya no: 408, G. no: 27, 30 Muharrem 1285 (M. 23 Mayıs 1868).

¹⁰² Bozkurt, a.g.t., s. 26.

postanesinin bulunduğu görülmektedir. Bunlar arasında, Fransa, Avusturya, İngiltere ve Rusya bulunmaktadır¹⁰³ (Şekil IV-17).



Şekil IV-17: Fransız Postanesi'nden gönderilmiş bir kartpostal (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu). Söz konusu postaneler, kullandıkları pulların üzerindeki “levant” ibaresi ile Osmanlı postasından ayırt edilmektedir. Mersin kartpostalları incelendiğinde, çoğunda Fransız Levant pulları ve damgaları görülmektedir. Bu kartpostallar, Mersin’de acenteleri bulunan Messageries Maritimes, Lloyd Avusturya, Hidiviyal Mısır ve Fransız vapur şirketleri aracılığıyla dağıtılmış, hatta şirketler kendi amblemlerinin bulunduğu kartpostallar da yaptırmışlardır.

IV.2.5.Karakolhane

İskelelerde artan ticari hareketlilik ve nüfusun, kentte bir güvenlik sorunu yarattığı anlaşılmaktadır. Zira 1852 yılında, Mersin limanının oldukça işlek bir iskele olduğu ve çok sayıda mal ve yolcu giriş çıkışı gerçekleştiği, limandaki işlerin düzene sokulması için bir karakolhane yapılmasına karar verildiği görülmektedir¹⁰⁴.

Ne var ki, söz konusu karakolun beş yıl gibi kısa bir sürede yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır. 1857 tarihli arşiv belgelerinden, iskeleler nedeniyle kentin nüfusunun günden güne arttığı ve burada yeni bir karakolun daha yapılmasının gündeme geldiği

¹⁰³ *Kartpostallarla Mersin’de Ticaret ve Yaşam*, Haz.: Mersin Fotoğraf Derneği, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayın No: 2003-3, 2003, Mersin, s. 4.

¹⁰⁴ TŞS., No: 291, Sayfa no: 84-85, h.no: 130, 1 Zilkade 1268 (20 Eylül 1852); TŞS., No: 291, s. 309, 9 Cemazeyilevvel 1269 (18 Şubat 1853).

görülmektedir. Söz konusu karakol için Valide Sultan Vakfı'na ait, deniz dalgası ile oluşmuş kumluk alanın uygun görüldüğü anlaşılmaktadır¹⁰⁵.

IV.2.6.Konsolosluklar

Limanın gelişimi, ticaretin niteliğindeki değişim ve kapasitesindeki artışa paralel olarak, kentte yer almaya başlayan karantina yapıları, evler, dükkanlar, gümrük idare binası gibi kullanımlardan biri de konsolosluklardır. Önceleri Tarsus'ta faaliyet gösteren konsoloslukların, zaman içerisinde artan liman faaliyeti nedeniyle Mersin'e taşınması ile kentte 1850'li yıllarda beşi geçmeyen konsolosluk sayısının kırk-elli yıl gibi kısa süre içinde 13-14'e ulaştığı görülmektedir.

1852 yılında Mersin'de toplam beş ülkenin konsolosluğu bulunduğu, bunların İngiltere, Rusya, Fransa, Sicilya ve Sardunya konsoloslukları olduğu öğrenilmektedir¹⁰⁶. Tarsus Şeriye Sicilleri'nde ise 1853 yılında Tarsus'ta, Fransa, Sicilya ve Sardunya konsolosluklarının bulunduğu belirtilmektedir¹⁰⁷. Aynı şekilde, gezgin Barker'ın, 1853 yılında yayınlanan gezi notlarında da Tarsus'ta İngiliz, Fransız, Rus, Hollanda ve Napoli konsolosluklarının bulunduğu yer almaktadır. Yazar, bu dönemde, İngiliz sisteminin konsolosların ticaret yapmasına izin verdiğini ifade etmektedir¹⁰⁸. Ticari faaliyetlerin yoğun olarak sürdürüldüğü Tarsus ve Mersin'de aynı konsoloslukların faaliyet göstermesi bu nedenle anlaşılabilir görünmektedir.

¹⁰⁵ BOA., İ.MVL., Dosya no: 379, G. no: 16605, 23 Safer 1274 (M. 13 Ekim 1857).

¹⁰⁶ BOA., İ.MVL., Dosya No: 237, G. no: 8363, Ek:2, 25 Rabiulahir 1268 (M.17 Şubat 1852).

¹⁰⁷ TŞS., No: 291, Sayfa no: 310, 17 Cemazeyilevvel 1269 (M. 26 Şubat 1853).

¹⁰⁸ Barker, a.g.e., s.113, 114.

Arşiv belgelerinden, İranlı tüccarların kentte ticaretle uğraştıkları¹⁰⁹ ve 1866 yılında, İran'ın Mersin'e bir konsolos atadığı öğrenilmektedir¹¹⁰. 1876 yılında Mersin'de sekiz ülkeye ait konsolosluk bulunmaktadır. Bunlar, Fransa, Avusturya, İspanya, Amerika, İngiltere, Rusya, Felemenk ve Yunan konsolosluklarıdır¹¹¹. Adana Vilayet Salnamesi'nde 1876 yılında kentte konsolosluk bulunduran sekiz ülke arasında İran sayılmamakla birlikte, 1883 yılı Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, konsolosluk sayısının yine sekiz olarak verildiği, ancak İngiltere, İspanya, Avusturya, Amerika, Fransa, İtalya, Rusya'nın da içinde bulunduğu listede İran'ın da yer aldığı görülmektedir¹¹².

1885-1886 tarihli yıllıkta ise konsolosluk sayısının 7 olarak verildiği görülmektedir. 1885-1886 tarihlerinde, 1883 yılında faaliyetini sürdüren İran konsolosluğunun adının geçmediği ancak 1883 yılında anılmayan Yunan konsolosluğunun açıldığı ve Fransa ve İtalya konsolosluklarının birleştirilerek tek bir konsolosun idaresine verildiği görülmektedir. Söz konusu yıllıktan, İngiltere, Avusturya, İspanya, Amerika, Rusya konsolosluklarının bu yıllarda da faaliyetlerini sürdürdüğü görülmektedir¹¹³.

1889-1890 tarihli yıllıkta belirtilen konsolosluk sayısı, kentin ticari faaliyetindeki en hareketli döneme işaret etmektedir. Zira bu yıllarda, İngiltere, Avusturya, Danimarka, İspanya, Amerika, Fransa, Yunan, İtalya, Hollanda, İran ve Rusya ile birlikte kentteki konsolosluk sayısının 11'e yükseldiği¹¹⁴, 1891 ve 1892 yılında ise bu rakamın

¹⁰⁹ TŞS., No: 292, Sayfa no.: 112, h. no:118, Evaili Ramazan 1270 (M. Haziran 1854).

¹¹⁰ Haz. Oğuz, a.g.e., s.117.

¹¹¹ Bozkurt, a.g.t., s. 112.

¹¹² 1883 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 605.

¹¹³ 1885-1886 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 478.

¹¹⁴ 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 713.

13'e ulaştığı¹¹⁵ görülmektedir. Develi, bu tarihlerden birkaç yıl sonra, 1893 yılında sayının 12'ye çıktığını ifade etmekte, bu ülkeler arasında Yunan ve İran konsolosluklarına yer vermemekle birlikte, 1889-1890 yıllarında bulunmayan Portekiz, Norveç ve Lübnan konsolosluklarının kentte hizmet verdiğini belirtmektedir¹¹⁶. Oğuz ise 1889 yılında kentteki konsolosluk sayısının 14 olduğunu, bazı konsolosların iki farklı ülkenin konsolosluğunu birden yürütmesi nedeniyle aslında bu sayının 14'ün çok üzerinde olduğunu ifade etmektedir¹¹⁷.

1894 yılında konsolosluk sayısının 13'e çıktığı, bu dönemde kentte, Almanya, İngiltere, Avusturya, Danimarka, İspanya, Amerika, Fransa, Yunanistan, İtalya, Hollanda ve İran'ın yanı sıra, tek bir konsolosla faaliyetini sürdüren Portekiz ve Rusya ile İsveç ve Norveç konsolosluklarının bulunduğu görülmektedir¹¹⁸.

Yalnızca iki yıl sonra, 1896 yılında, İran ve Danimarka konsolosluklarının kapandığı, Belçika konsolosluğunun açıldığı ve bunlar dışında 1894 yılında faaliyet gösteren diğer ülke konsolosluklarının çalışmalarını devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Böylece konsolosluk sayısı yeniden 12 olmuştur¹¹⁹.

1909 yılına gelindiğinde ise kentteki konsolosluk sayısının tekrar 13'e ulaştığı, Almanya, İngiltere, Avusturya, Belçika, İspanya, Amerika, Fransa, Yunanistan, İtalya,

¹¹⁵ Nühket Adıyeke; Nuri Adıyeke, "Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, ss.69-89, s. 75; Dingec, a.g.t., s. 82.

¹¹⁶ Develi, a.g.e., s.163.

¹¹⁷ Haz. Oğuz, a.g.e., s.118.

¹¹⁸ *1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.929.

¹¹⁹ *1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.1066.

Hollanda, İnan, Portekiz ve Rusya'nın konsolosluk bulundurduğu görölmektedir¹²⁰. 1913 yılında, sayının artmadığı ve 1909 yılında kentte bulunan toplam 13 ülke konsolosluğunun faaliyetini sürdürdüğü anlaşılmaktadır¹²¹.

Gezgin Barker, konsolosun ticaret yapmasına izin veren İngiliz sisteminin, konsolosun yerel hükümetle işbirliği yapmasını sağladığını, bu durumun ise kimi zaman itibarının ve otoritesinin zedelenmesine neden olabildiğini belirtmektedir¹²². Arşiv belgelerinde benzer bir konuya yer verildiği, özellikle Rum konsolos vekillerinin, sahip oldukları güçle kimi zaman halkı tehdiye varan faaliyetleri olduğu görölmektedir¹²³.

Konsolosluk görevlilerinin bazılarının Tarsus'ta ikamet edip Mersin'de görev yaptığı görölse de çoğunun Mersin'de ikamet ettiği ve bu yapıların da kentteki önemli yapılar olduğu anlaşılmaktadır. Zira bu dönemde bölgeyi ziyaret eden gezginlerinin pek çoğunun konsolosların ya da konsolos yardımcılarının evinde konuk olduğu görölmektedir¹²⁴. Kentte bulunan konsoloslukların yerlerine ve faaliyetlerini konsolosların evlerinde mi yoksa özel olarak yapılmış konsolosluk yapılarında mı sürdürdüklerine dair kesin bilgiye sahip olunmasa da, kentte artan konsolosluk sayısı, kentin fiziksel yapısındaki değişimlere dair önemli bir bilgi vermektedir. Örneğin, 1914 tarihli İngiliz konsolosluk raporu ekinde sunulan kent haritasında, İngiliz konsolosluğunun yeri işaret edilmektedir. Konsolosluğun, kentin en önemli iskelesi olan Gümrük İskelesi'ne bağlantı sağlayan kuzey-güney doğrultusundaki, günümüzdeki adıyla Kuvayi Milliye, eski adıyla

¹²⁰ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.2021.

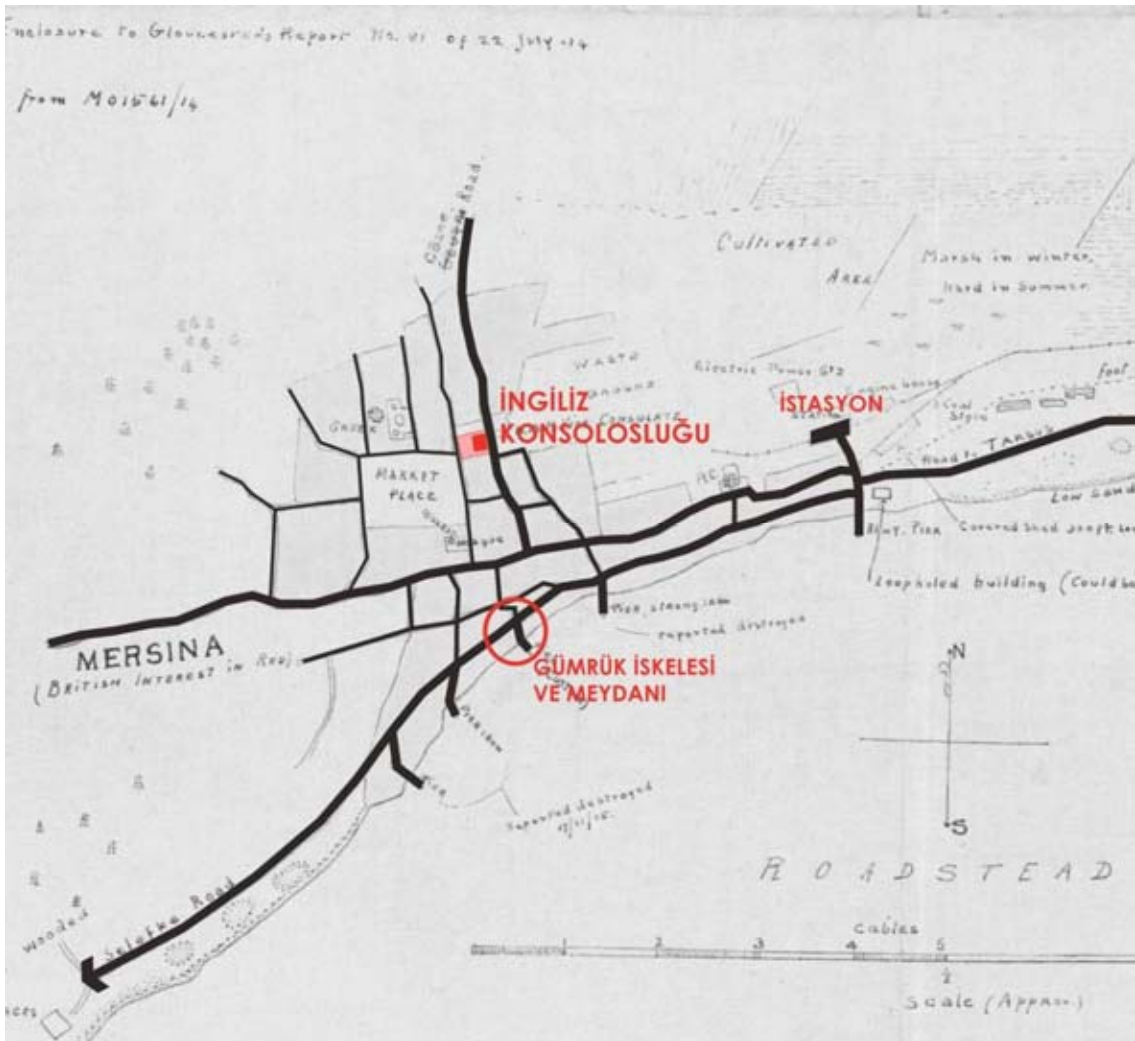
¹²¹ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1621.

¹²² Barker, a.g.e., s.113, 114.

¹²³ Haz. Oğuz, a.g.e., s.119.

¹²⁴ Davis, a.g.e., s. 13, 16.

Bozkurt ya da daha eski adıyla Hastane Caddesi¹²⁵ üzerinde yer aldığı görülmektedir. Haritaya göre söz konusu konsolosluğun, yalnızca gümrük iskelesine değil aynı zamanda kilise ve pazar alanına da yakınlığı ile kentin ticari merkezinde yer seçtiği anlaşılmaktadır (Şekil IV-18, IV-19 ve IV-20). Develi de, bugünkü Gürani Pasajı'nın bulunduğu yerdeki yapının, o dönemde Fransız ve İngiliz konsolosluk binası olarak kullanıldığını ifade etmektedir¹²⁶.



Şekil IV-18: İngiliz Konsolosluğu'nun kent içindeki konumu (1914). 1914 yılında bir İngiliz konsolos tarafından hazırlanmış olan ölçekli krokide İngiliz Konsolosluğu'nun yeri açık bir şekilde belirtilmiştir.

¹²⁵ Develi, a.g.e., s.234.

¹²⁶ Develi, a.g.e., s.67.



Şekil IV-19: 20. yüzyıl başlarında “İstasyon Caddesi” ve konsolosluklar. Bir bayram gününde “İstasyon Caddesi”nde çekildiği belirtilen fotoğrafta çeşitli uluslara ait bayraklar dikkat çekmektedir. Bu bayrakların Hollanda, ABD, Avustralya, Yunanistan vb. gibi ulusların bayrakları olması, o dönemdeki aynı ulusların konsoloslukları olduğundan, bayraklı yapıların konsolosluk yapıları olabileceğini düşündürmektedir (Kaynak: Hayrettin Ergun Koleksiyonu).



Şekil IV-20: İspanya Konsolosluğu ve Yeni Cami. 20. yüzyıl başlarında çekilmiş olan fotoğrafın altında “İspanya Konsolosluğu ve Yeni Cami” yazmaktadır. Gümrük Meydanı’nda yer alan Yeni Cami’nin fotoğrafa göre solunda kalan ve çatısında bayrak olan yapının İspanya Konsolosluğu olduğu düşünülmektedir. Zira, sağda kalan bayrak Gümrük Binası’ndaki Türk bayrağıdır. Bu durumda, İspanya Konsolosluğu, Gümrük Meydanı’nın kuzeybatısında yer almaktadır (Kaynak: Hayrettin Ergun Koleksiyonu).

Kentin ileri gelen tüccarlarından Mavromati'nin oğlu Antonaki'nin Rus uyruklu oğlu Hristofos Tofi, Rus konsoloslukunu yürüttüğü dönemde, konsolosluk binası, Yoğurt Pazarı'nın Silifke Caddesi ile kesiştiği köşede bulunmaktadır. Artan, bu nedenle o yıllarda Silifke Caddesi'nin Moskova Caddesi olarak adlandırıldığını hatta söz konusu konsolosluğun karşısındaki bugünkü 91 Sokak'ın da Moskova Çarşı olarak bilindiğini ifade etmektedir¹²⁷.

IV.3. Kentin Ticari Yapısı

Bu başlık altında, kentin ticari yapısını oluşturan öğeler ve iskelelerden ivme alan ticari işlevlerin gelişimi, ticari etkinlikte ağırlığı olan topluluklar, kentin mekansal gelişimi ile ilişkisi çerçevesinde ele alınmaya çalışılacaktır.

IV.3.1.Mersin'de Ticaret

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 uluslar arası nitelik kazanmasında da etkili oldukları anlaşılmaktadır.

Kentte özellikle Katolik ve Rumların ekonomik güce ve kentin ticari yaşamında

¹²⁷ Gündüz Artan, "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, 2002, ss. 141-152, s.143.

önemli bir konuma sahip olduğu görülmektedir¹²⁸. Nüfus olarak Rumlardan sonra en kalabalık gayrimüslim topluluğu oluşturan Ermeniler, zanaatkarlıkları yanı sıra ticaretle de uğraşmışlardır. Tahıl ticareti yapan, büyük sermaye birikimi sağlayarak güç kazanan Ermeni tüccarlara rastlanmaktadır. Kente yerleşen Avrupalılar ise çoğunlukla büyük firmaların temsilciliğini ya da şubesini açmıştır¹²⁹. Örneğin, 1860'lı yıllardan itibaren kente gelip yerleşen kimi Maruni aileler, Avrupalı tüccarların temsilcileri olarak, büyük firmaların şubelerini açmıştır¹³⁰. Ancak, daha 1860'larda Mersin'de deniz ticareti, ithalat, ihracat, gümrük işleri ve komisyonculuk yapan bazı firmaların İstanbul dahil başka kentlerde şubelerinin bulunduğu da görülmektedir (Şekil IV-21). Laskiye'den göç eden nüfus ise çoğunlukla denizcilikle uğraşmıştır¹³¹.

Kente ticari yapıyı oluşturan temel alanların ise limandaki ticari faaliyet ve tarımsal üretim olduğu görülmektedir. Karşılıklı olarak birbirini besleyen bu iki faaliyetle birlikte kentte yavaş yavaş ulaşım altyapısının geliştiği, kervan ticaretinden farklı bir ulaşım türüne geçilmesiyle yeni depolama ve aktarma yöntemlerine gereksinim duyulduğu anlaşılmaktadır¹³².

Ticaretin, iskelelerle birlikte karşılıklı olarak geliştiği, bir yandan Tanzimat'ın getirdiği yeniden yapılanma, öte yandan da bir liman kenti olarak beliren yeni gereksinimler doğrultusunda kentte, depolar, fabrikalar, bankalar, hanlar, oteller, mağaza ve dükkanların yer almaya başladığı görülmektedir.

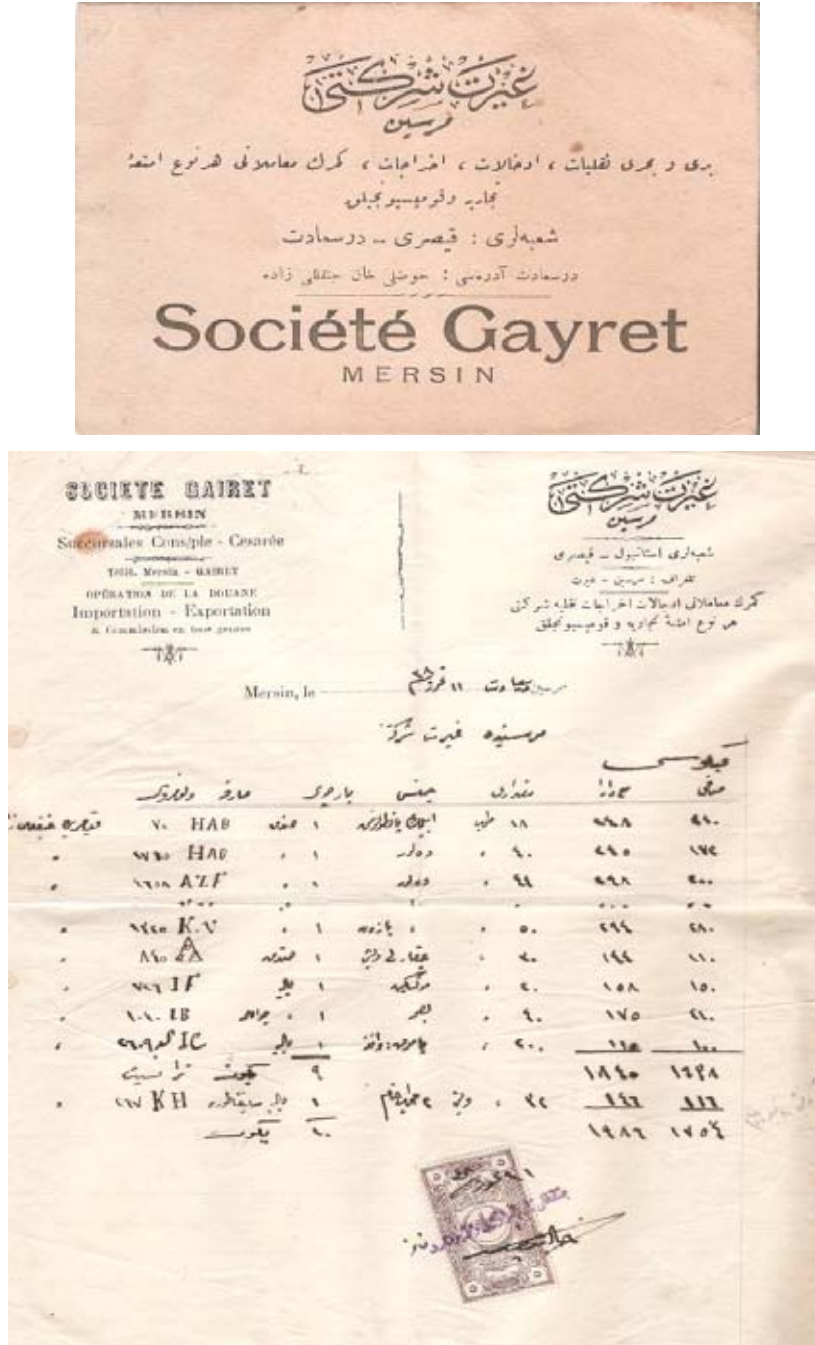
¹²⁸ Adıyeke; Adıyeke, a.g.e., s.80.

¹²⁹ Şerife Yorulmaz, "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, ss.317-333, s.321

¹³⁰ Haz.; Oğuz, a.g.e., s.76.

¹³¹ Develi, a.g.e., s.57.

¹³² Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.19.



Şekil IV-21: Merkezi Mersin’de bulunan Gayret Ticarethanesi (Societe Gayret). Şirketin İstanbul Şubesi’nden Kayseri Şubesi’ne gönderdiği mallara ilişkin dökümü gösteren telgraf (Kaynak: Ali Merzeci Koleksiyonu)

Bu bağlamda, kentteki ticaret kültürünün, limanın ürettiği ticari faaliyetlerle başladığını söylemek yanlış olmayacaktır. Kentin gelişmeye başladığı 1820’li yıllardan itibaren, iskeleler sürekli bir yolcu ve ürün akış trafiği yaratmış, bu hareketlilik kent

nüfusunu artırmış, artan nüfusla birlikte kentsel gereksinimler çeşitlenmiş, bu karşılıklı ve birbirini etkileyen süreç, özellikle 1900'lü yıllara gelindiğinde önemli bir liman kenti olarak Mersin'e kendine özgü bir yapı kazandırmıştır.

IV.3.1.1. Ticarethaneler ve Tüccarlar

Çalışma kapsamında ulaşılabilen belgelerden, kentte, 1880'li yıllardan itibaren ticari yaşamın oldukça hareketlendiği ve iş kollarında çeşitlilik yaşandığı anlaşılmaktadır. 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. Kimi ailelerin kentin ticaretindeki söz konusu etkinliği, farklı yıllara ait şark ticaret yıllıklarında, belli alanlarda belli isimlerin yer almasından açıkça izlenmektedir¹³³.

1880'li yıllardan itibaren oldukça hızlı biçimde tüccar sayısının arttığı ve kentte, yalnızca tüccarların değil avukatların da çalışmaya başladığı¹³⁴, 1889-1890 yıllarında ise bunlara komisyoncuların ve vapur acentelerinin de eklendiği görülmektedir¹³⁵.

Gelişen ticari etkinliğin bu dönemdeki önemli göstergelerinden biri de, sigorta şirketleridir. Bu dönemde kentte, ithalat ve ihracatla gelip giden malların güvenli biçimde taşınması ihtiyacının sigorta şirketlerini gerekli kıldığı anlaşılmaktadır. Zira 1889-1890 ticaret yılığında, kentte Tchertchian'a ait La Foncière adlı bir sigorta şirketinin hizmet

¹³³ 1883, 1885-1886, 1889-1890, 1894, 1896, 1909, 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları

¹³⁴ 1885-1886 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 478.

¹³⁵ 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 713.

verdiği görülmektedir¹³⁶.

Öte yandan, birkaç yıl içinde kentte ithalat-ihracat faaliyetini yürütmek üzere büroların açıldığı, örneğin, 1893 yılında kentte, İtalyan Maks Bratsafolli ve Nikola Bratsafolli'ye ait bir ithalat ve ihracat bürosu bulunduğu öğrenilmektedir¹³⁷ (Şekil IV-22).



ekil IV-22: Mersin'de ticaretle uğraşan Brazzafolli'ye İtalyan Konsolosluğu tarafından verilen vatandaşlık belgesi. Belge, Mersin İtalya Konsolosu, Brazzafolli Massimiliano'nun 25 Şubat 1868 tarihinde Pire'de doğduğunu ve İtalyan vatandaşı olduğunu göstermektedir. (Kaynak: Ali Murat Merzeci Arşivi)

Bu dönemde, kentin ticari yaşamının hareketliliğine paralel olarak, ticari anlaşmazlıkların da artmaya başladığı ve 1885 yılında bir olan avukat sayısının 1894

¹³⁶ 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 713. Farklı tarihlerdeki yıllıklarda isimlerin kayıtlara farklı yazılabildiği görülmektedir. Örneğin, bir yıllıkta "N. S. Daras" adı bir başka yıllıkta "N. J. Daras" olarak geçmektedir.

¹³⁷ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.25.

yılında ikiye çıktığı anlaşılmaktadır. Öte yandan, finans sektörüne yönelik önemli yatırımların gerçekleştiği, aynı yıl kentte Osmanlı Bankası'nın bir şubesi'nin hizmet verdiği, Christmann ve oğulları ile C. Mavromati'nin bankerlik yaptığı görülmektedir. 1894 yılına ait kayıtlarda, gemi acentelerinin sayısının artarak altıya çıktığı, 1889-1890 yılında olduğu gibi 1894 yılında da kayıtlarda, N.S. Daras'a ait Bell's Asia Minor ile Messageries Maritimes Gemi Acentesi'ne, yeni dört gemi acentesinin daha eklendiği görülmektedir¹³⁸.

1896 yılında, kentte çalışan avukat sayısının iki yıl içinde üç kat artarak altıya ulaştığı, 1890 yılında olduğu gibi Christmann ve oğulları ile C. Mavromati'nin halen bankerlik yaptığı anlaşılmaktadır. 1890 yılında kentte kayıtlı toplam altı gemi acentesi varken, 1896 yılına gelindiğinde, bu sayı ona ulaşmıştır. Bu yıllarda, kentte taş kömürü ithalatçısından komisyonculuğa, saatçiden singer marka dikiş makinesi satışı yapan bir dükkana, imalathanesinden fabrikaya dek pek çok farklı alanda çalışan şirketin bulunduğu görülmektedir. Ayrıca yine aynı yıl kentte, üç doktor, iki eczane ve dört tüccar terzi hizmet vermektedir¹³⁹.

1900'lü yıllara gelindiğinde ise kentte kolektif şirketlere rastlanmaktadır. Örneğin, 1901 yılında açılan Şaşati Biraderler Kolektif Şirketi ithalat-ihracat yapmaktadır. 1904 yılında, Fransız Murg Dalg ve Ermeni Manukoğlu Misak Keşişyan, hububat ve pamuk işiyle uğraşmaktadır¹⁴⁰.

1909 yılında, artan ticari hareketlilik ve nüfusun somut bir göstergesi olarak

¹³⁸ 1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 929.

¹³⁹ 1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 1066, 1067.

¹⁴⁰ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.26.

kentteki sigorta şirketi sayısında büyük bir artış yaşandığı görülmektedir. Kentte, 1890'da bir, 1896'da üç olan sigorta şirketi sayısı 1909 yılında 11'e ulaşmıştır. Aynı şekilde, avukat sayısı da artarak 6'ya çıkmıştır¹⁴¹.

1909 yılına dek, kayıtlarda kereste ticaretinde tek isim olarak karşılaşılan Nader Kardeşlerden başka 1909 yılında André Khouri ve P. ve G. Arslanoğlu ve Saïd Saad'ın da bu işle uğraştığı görülmektedir. Ayrıca, bu dönemde kentte, odun kömürü alım-satımı yapılmakta, ipek kozası ihracatı ve komisyonculukla uğraşan tüccarlar bulunmaktadır¹⁴².

Gerek komisyoncu sayısındaki artış, gerekse ithalat-ihracatı yapılan ürünlerin çeşitliliğindeki artış, liman faaliyetindeki artışın da bir göstergesi olarak belirlemektedir. Kayıtlarda, 1909 yılında gemi acentesi sayısının onbeşe ulaşmış olması bu durumu açıkça ortaya koymaktadır¹⁴³.

IV.3.1.2. Ticarete Uzmanlaşma

1800'lerden 1910'lu yıllara dek kentte hızla ilerleyen ticari yapının gelişmişliğinin somut bir göstergesi olarak ticaretteki uzmanlaşma gösterilebilir. Bu dönemde kentte pamuk ve pamuk ipliği ihracatı yapanların ayrı kişi veya aileler olması, kentin ticaretindeki uzmanlaşmayı göstermesi açısından önemlidir¹⁴⁴. Yine bu dönemde, iş kollarındaki uzmanlaşmanın yalnızca ticaret alanıyla sınırlı olmadığı anlaşılmaktadır. 1909 yılında sağlık alanında da bir uzmanlaşmanın gerçekleştiği, doktor sayısı sekize ulaşmış

¹⁴¹ 1909 *Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2021, 2022.

¹⁴² 1909 *Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2021, 2022.

¹⁴³ 1909 *Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2022.

¹⁴⁴ 1909 *Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2023.

olan kentte, iki de diş hekiminin bulunduğu grlmektedir¹⁴⁵.

Öte yandan bu dönemde, attariye dükkanından nal ve sac imalatı yapan ticarethanelere¹⁴⁶. Fotoğrafçılıkla uğraşan zanaatkarlardan halı ve kilim satıcılarına¹⁴⁷, hırdavatçıdan kantariye ticareti ile uđrařanlara¹⁴⁸ dek çok farklı iş kolunun kentte yer aldığı görülmektedir.

1913 yılına gelindiğinde kentte tam ondokuz adet sigorta acentesi ve altı avukat bulunmaktadır. Bankerlik, kereste ticareti, komisyonculuk ve gemi acenteliği ise 1800'l yıllardan itibaren süregelen kentin en önemli ticari faaliyetleri olarak belirlemektedir¹⁴⁹.

Komisyoncular, gemi acenteleri, ithalat ve ihracat yapan tüccarların yanı sıra kentin artan nüfusuna paralel olarak, doktor, diş hekimi gibi sağlık hizmetleri gereksinimini karşılayacak meslek insanlarının da kente gelmeye başladığı, 1913 yılında bu yeni gereksinimlere bir de kuaförün eklendiği görülmektedir. Bu yıllarda kentte, Elias Daher ve Dimitrios Kalodhikis kuaförlük yapmaktadır ve terzi sayısı da 6'ya ulařmıřtır¹⁵⁰.

Kayıtlarda yer alan bütün bu iş kolları, kentin özellikle liman faaliyetiyle birlikte gelişen ticari yapısının temelini oluşturmuştur. Günümüzde de kimi yeleri halen Mersin'de yaşamakta olan ailelere mensup tüccarlar, komisyoncular, gemi ve vapur acentelerine zaman içinde yeni iş alanları eklenmiştir. Bu dönemde, çeşitli imalathaneler

¹⁴⁵ 1909 Tarihli Osmanlı şark Ticaret Yıllığı, s. 2023.

¹⁴⁶ Mersin Evleri, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı ğretim yeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.26.

¹⁴⁷ 1909 Tarihli Osmanlı şark Ticaret Yıllığı, s. 2024.

¹⁴⁸ Mersin Evleri, Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı ğretim yeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1995, s.26.

¹⁴⁹ 1913 Tarihli Osmanlı şark Ticaret Yıllığı, s. 1623.

¹⁵⁰ 1913 Tarihli Osmanlı şark Ticaret Yıllığı, s. 1621-1627.

ve işletmelerin yanı sıra, kentsel yaşamın sürdüğüne dair önemli göstergeler olarak, kentte doktorların, diş hekimlerinin, terzilerin, kuaförlerin yer almaya başlaması, bir yandan gelişen ticarete işaret ederken öte yandan, yerleşimde bir uzmanlaşmanın gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca yine kentteki fiziksel gelişme için oldukça somut ve önemli bir gösterge olarak, 1913 yılında Karageorgiou adında bir mimarın bulunmasıdır. Kentte artık bir mimarın bulunuyor olması, gelişen yapılaşma taleplerini göstermesi açısından anlamlıdır¹⁵¹.

Zaman içinde gelişen ve çeşitlenen bu ticari fonksiyonların, kentsel mekandaki yerleşimine ilişkin olarak ne ticaret yıllıklarında ne de arşiv belgelerinde açık ve kesin bilgiye ulaşmak olanaklı olmamıştır. Ne var ki, yukarıda gelişimi anlatılmaya çalışılan ticari işlevlerin, niteliği gereği denizle ve iskelelerle olan ilişkisi bu konuda önemli bir ipucu vermektedir. Zira söz konusu ticari fonksiyonlarla doğrudan ilişkili olan ve aşağıda ayrı bir başlık altında yer verilecek bankalar ve hanlardan, günümüze dek ulaşmış olanların, kentteki konumları, deniz ve iskelelerle olan bu yakın ilişkinin etkisini ortaya koymaktadır.

IV.3.1.3. Limanın Gelişimi ve Ticarete Etkisi

Yukarıda yer verildiği üzere, kentin ticari faaliyetlerinin diğer bir ayağını da tarımsal üretim oluşturmaktadır. Bölgenin verimliliği ve tarımsal ürün çeşitliğinin etkileri doğrudan Mersin limanındaki ticarete izlenebilmektedir. Mersin limanından ihraç edilen tarımsal ürünler arasında pamuk, yün, buğday, arpa, balmumu, susam tohumu ve keten

¹⁵¹ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 1621. Yıllıkta, söz konusu ismin yanında parantez içinde Gr. Kısaltması verilmiştir. Bunun “Greek” kelimesinin kısaltılmış hali olabileceği düşünülmektedir.

tohumunun önde geldiği, 1844 yılında Barker tarafından hazırlanan ithalat-ihracat tablosundan, daha bu yıllarda Mersin limanındaki ihracat rakamlarının ithalat rakamlarının üç katından fazla olduğu görülmektedir¹⁵².

Barker, limanda artan ticari etkinliğe ilişkin olarak, bölgede bu dönemde pamuk, buğday, arpa, susam, keten tohumu ve balmumu üretildiğini yazmış, limanın iç bölgelerin dışa açılan kapısı olarak çalıştığını vurgulamıştır. Yazdıklarından, yöreyi bir kaç kez ziyaret ettiği ve bir süre Mersin’de kalarak ticaretle de uğraştığı anlaşılan Barker, son sekiz yılda arttığını¹⁵³ ifade ettiği üretimi, miktarlarıyla belirtmiş ve Fransız gemilerinin limandan susam ve yün yükleyerek Marsilya’ya götürdüğünü yazmıştır. Barker, limanı daha çok Arap teknelerinin kullandığını (20-30 Arap teknesinin yanaştığını ifade etmekle birlikte bunun ne kadar bir zaman dilimi içinde gerçekleştiğinden bahsetmemektedir), bunların Suriye’ye mal götürdüklerini, beraberlerinde ise sabun, kahve ve İngiliz malları getirdiğini belirtmiştir. Seyahatnamesinde, limana ancak bir ya da iki Avusturyalı ya da Sardunyalı geminin yanaşabildiğini, bir İngiliz gemisinin de İzmir’e götürmek üzere yükleme yaptığını belirten Barker, İzmir’den çıkan buharlı gemilerin de limana uğradıklarını ancak, bunların seferlerinin düzensiz olduğunu yazmıştır¹⁵⁴ (Şekil IV-23).

¹⁵² Barker, a.g.e., s.384.

¹⁵³ Barker, a.g.e., s.118. Barker’ın bölgeyi ilk kez 1838 yılında ziyaret ettiği, limandaki ithalat-ihracat rakamlarını verdiği tablonun tarihinin 1844 olduğu dikkate alındığında, sonraki ziyaretini 1840’lı yıllarda gerçekleştirmiş olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁵⁴ Barker, a.g.e., s.118.

Table V. Prospectus of the Navigation of MURBINA, Roadstead of TARSUS, 1844.

Name of the nation.	Number of the vessels.	Their tonnage in toto.	Their equipage in toto.	Value of their cargoes imported.	Value of their cargoes exported.	OBSERVATIONS.
Russian	2	410	22	Empty.	400,000	Loaded sesam for the Isles of Archipelago.
French	16	2079	189	.. ..	2,500,000	Loaded sesam wool and wax for Marseilles.
English	2	230	18	.. ..	300,000	Loaded linseed.
Sardinian	7	790	45	.. ..	800,000	Loaded wool, cotton, and wax for Leghorn, and wheat for Genoa.
Austrian	2	265	21	.. ..	250,000	Loaded sesam and linseed for Marseilles.
Tuscan	2	235	20	.. ..	200,000	Loaded wool and cotton for Leghorn.
Jerusalem Flag	9	725	108	600,000 p.	800,000	They bring soap, coffee, and European manufactures from Beyrut, and take to Syria wheat, barley, and cotton.
Arab bombards	63	4275	882	3,000,000 p.	4,000,000	
Greek	8	225	78	200,000 p.	550,000	They bring salt and spirits of wine from Cyprus, and take in return sesam and wheat for the islands of the Archipelago.
Egyptian frigates	48	..	..	.. ..	8,500,000	Loaded oxen and horses brought from the interior of the country for account of Mehmed Ali Pasha.
Steam-packets	3	..	..	2,400,000	3,500,000	Brought European merchandise from Smyrna, and took back Persian berries, madder-roots, basturma, &c.
Total	162	9,234	1383	6,200,000	21,500,000	

Şekil IV-23: 1844 Yılında Tarsus'un Limanı (Dışsatım Kapısı) Olarak Mersin'den Yapılan İthalat-İhracat Rakamları. Barker, ihraç edilen mallar arasında pamuk, yün, buğday, arpa, balmumu, susam tohumu ve keten tohumunun önde geldiğini belirtmekte, İngiliz malları, şeker, kahve, çivit, sabun, tütün gibi ürünlerin de Suriye'den ithal edildiğini ifade etmektedir (Kaynak: Barker, 1853).

Bölgeyi ziyaret eden bir başka gezgin Risk, Barker'ın yazdıklarına paralel olarak, Adana ve Tarsuslu tüccarların, keten tohumu, yün, susam ve pamuğu Mersin'de gemilere yüklediğini, küçük bir yerleşim olmasına rağmen Mersin'in, Tarsus ve Adana'ya olan yakınlığı nedeniyle Anadolu'nun ticaretinde önemli bir konumu bulunduğunu yazmıştır¹⁵⁵.

Ancak, tarımsal üretimin yalnızca kentin yakın çevresinde sürdürülmediği kentsel yerleşik alanın çeperinde meyve bahçelerinin bulunduğu, hatta kent içinde evlerin bahçelerinde de meyve ve sebze yetiştirildiği anlaşılmaktadır. Tıpkı ticarete olduğu gibi kentte, belli bir kesimin bu alanda yoğunlaştığı, özellikle fellahların bahçecilik konusunda

¹⁵⁵ Risk, a.g.e., s. 61.

daha becerikli olduğu ve bu işin çoğunlukla onlar tarafından yapıldığı bilinmektedir¹⁵⁶.

Kentte sürdürülen söz konusu tarımsal üretimde fellahlar önde gelse de, bölgeyi ziyaret eden ve kimi zaman belli sürelerle Mersin’de kalarak ikamet eden bazı gezginlerin de söz konusu üretime katıldığı görülmektedir. Örneğin Barker, 1850’li yıllardaki seyahatine ilişkin anlatılarında, deniz kıyısında bir yer olarak bu alanda gemilerde kullanılmak üzere sebze ve meyve yetiştirmeye başladığını yazmıştır¹⁵⁷.

Dolayısıyla, kent ve yakın çevresindeki tarımsal üretimin de yine liman işleviyle karşılıklı bir ilişki içinde geliştiği görülmektedir. Bu doğrultuda, Barker’ın yaptığı gibi deniz kıyısındaki sebze-meyve üretimi ya da evlerin bahçelerinde sürdürülen küçük çaplı üretim faaliyetinin kentsel mekanla etkileşiminin, deniz ve limanla yakın ilişki içinde ve çoğunluğu bahçe içinde evlerden oluşan bir kentsel dokuyu beraberinde getirdiği söylenebilir (Şekil IV-24).

¹⁵⁶ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.25.

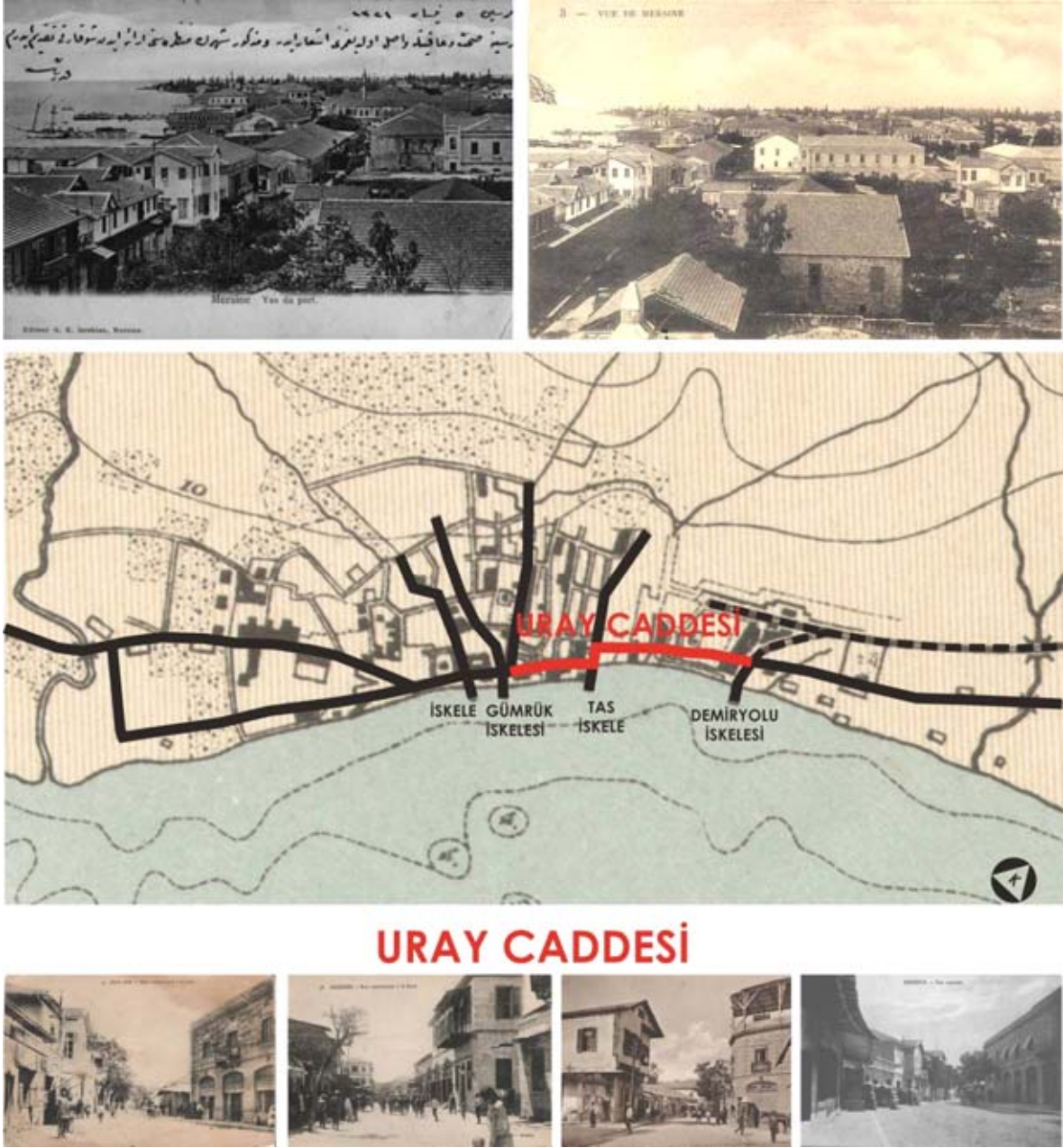
¹⁵⁷ Barker, a.g.e., s.119.



Şekil IV-24: 19. yüzyılda kentin genel görünümü (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

IV.3.1.4. Ticaretin Üçlü Sacayağı: Uray Caddesi & Gümrük Meydanı & Yoğurt Pazarı

1914 ve 1916 yılı kent haritalarından, denize paralel olarak devam ettiği, iskeleler arasındaki ilişkiyi kurarak kenti doğu-batı doğrultusunda geçtiği ve Gümrük iskelesinden başlayarak istasyona erişim sağladığı görülen cadde (Uray Caddesi) söz konusu hanlar ve bankaların yer aldığı caddedir. Dolayısıyla, özellikle gemi ve vapur acenteleri, komisyoncular ve ithalat-ihracat yapan tüccarların, deniz ve iskelelerle ilişkileri doğrultusunda, bu cadde ve yakın çevresinde yerleşmiş olduklarını söylemek yanlış olmayacaktır (Şekil IV-25).



Şekil IV-25: Ticaretin omurgası Uray Caddesi (Fotoğraflar, Ali Murat Merzeci ve Hayrettin Ergun Koleksiyonu; harita, kişisel arşiv).

Zira aşağıda yer verileceği üzere gelişen ticaretle birlikte kentte görülmeye başlanan ve bazıları günümüzde de ayakta olan Azakhan, Taşhan, Sursok Han gibi hanlar,

bu tür kullanımları barındıran yapılar olarak bu görüşü doğrulamaktadır¹⁵⁸. Ancak bu yapılar, yalnızca kentteki konumları ile değil aynı zamanda barındırdığı ticari işlevler ile de önemli ipuçları taşımaktadır. Söz konusu hanlar, barındırdıkları işlevlerle, kentin ticaretini besleyen tarımsal üretim ve satışına ilişkin de fikir vermektedir.

Öte yandan, ticari yapıların da bu ilişki çerçevesinde, deniz kıyısında, söz konusu ürünlerin depolanması, aktarılması, ilgili meslek alanlarının bürolarının bulunması doğrultusunda geliştiği görülmektedir. Bir başka deyişle, ticarethanelerin, kentteki ticaretin limana dayalı niteliği doğrultusunda, özellikle deniz kıyısında, Azakhan, Taşhan gibi doğrudan iskelelere açılan noktalarda ya da Sursok Han gibi denize paralel bir cadde üzerinde yer alacak biçimde geliştiği gözlenmektedir.

Söz konusu gelişme, 1857 tarihli fermanda da açıkça görülmektedir. Mersin İskelesi kenarındaki kumlukların kiralanması yönündeki taleplere yanıt olarak gönderilen 1857 tarihli fermanda, deniz kıyısında, iskelelere yakın kumluk alanların, İzmir ve başka yerlerde de olduğu gibi Bezm-i Alem Valide Sultan Vakfı'na devredilerek, Adana Vilayet Meclisi kararıyla isteyene kiralanmasının sağlanabileceği bildirilmiştir¹⁵⁹. Söz konusu belgeden, iskelelerde artan hareketlilik ve dolayısıyla gelişen ticaretle birlikte, özellikle deniz kıyısındaki kumluk alanlarda çeşitli yapılaşma taleplerinin belirmeye başladığı anlaşılmaktadır. Artan ticari hareketliliği ortaya koyan bir başka gelişme ise aynı yıl, Cuma günleri kentte bir pazar kurulması yönünde taleplerin belirmesidir. İskele civarında Cuma günleri kurulması talep edilen söz konusu pazarın kurulmasına merkezi yönetimin onay

¹⁵⁸ Haz.: Mersin Yerel Tarih Grubu, a.g.e., s.7.

¹⁵⁹ VGMA., D. no: 44, Sayfa no: 133, Sıra no: 126, 23 Zilkade 1273 (M. 15 Temmuz 1857); Hüsameddin Karadağ, "Tarihi Bir Vesikaya Göre Mersin, *Halkevi Dergisi*, 1941, Yıl: 2, Sayı: 19, s.4; Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.8; Develi, a.g.e., s.107; Bozkurt, a.g.t., s.13.

vermesi de kentteki ticaretin gelişimini açıkça göstermektedir¹⁶⁰.

Öncelikle, deniz kıyısındaki kumluklar üzerinde gelişmeye başlayan ticari faaliyetin zamanla, iskelelerin uzantısında gelişen Gümrük Meydanı, çeşitli mağaza, dükkan ve Yoğurt Pazarı gibi birçok ticari etkinliğin bir arada bulunduğu bir kent merkezini oluşturduğu görülmektedir. Bu dönemde, özellikle iskele civarındaki arazi, dükkan ve mağazalara tüccarların ilgi gösterdiği, böylece iskelelere yakın alanların ticari faaliyetlerin yoğun olarak yer seçtiği alanlar olarak şekillendiği anlaşılmaktadır¹⁶¹.

1891 yılında yayınlanan kitabında V. Cuinet, kentin ana caddesinin çarşıdan başlayıp güzel bir mahalleyi geçtikten sonra Adana yoluna doğru uzandığını ve istasyona ulaştığını söylemektedir. Yazar, kaldırım taşı kaplı olan yolun iki tarafında dükkanlar bulunduğunu, gece gündüz her yönde giden kervanların buraya ayrı bir görünüm verdiğini, büyük hanlar ile birkaç otelin seyyahları karşıladığını anlatmaktadır¹⁶². Cuinet'nin, sözünü ettiği çarşıdan başlayıp Adana yoluna uzanan ve istasyona ulaşan caddenin bugünkü Uray Caddesi olduğu anlaşılmaktadır. Zira her iki yanında dükkanlar yer alan, han ve oteller bulunan cadde, 20. yüzyılda da kent için önemini sürdürmekte olan ve söz konusu yapıları barındıran cadde Uray Caddesi'dir. Bu doğrultuda, yazarın bahsettiği çarşı ise Gümrük Meydanı ve uzantısındaki ticari kullanımların bulunduğu alan olmalıdır.

Söz konusu alanın, bir liman kentinin çarşısı olarak kozmopolit bir yapı gösterdiği anlaşılmaktadır. 1875 yılında bölgeyi ziyaret eden Davis, bu yıllarda, Müslüman

¹⁶⁰ Haz.; Oğuz, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, a.g.e., s.99.

¹⁶¹ TŞS., No: 294, Sayfa no: 113, h. no:179, 5 Zilkade 1269 (M. 10 Ağustos 1853).

¹⁶² Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7; Dingaç, a.g.t, 1998, s. 83, 84.

ve gayrimüslim tüccarların bir arada ticaret yaptıkları anlaşılın, iskelelerin uzantısındaki kent pazarında her ırktan insanı görmenin mümkün olduğunu belirtmektedir. Davis çarşıda, Kuzey Suriye'den gelen Hıristiyan Araplar, Nusariye Dağları'ndan gelen Nusayriler, Müslümanlar ve Rumlardan oluşan canlı bir atmosferin olduğunu kaydetmektedir. Gezgin, kentte resmi görevliler dışında az sayıda Türkün yerleşik olarak bulunduğunu, ancak hareket halinde pek çok Türk bulunduğunu belirtmekte, olumsuz iklim koşulları ile kuralları oturmamış ticaretin Avrupalıların Mersin'e gelmesi önünde bir engel olduğunu ifade etmektedir¹⁶³. Her ne kadar Davis, kentte kuralları oturmamış bir ticari yapıdan söz etse de, yukarıda da yer verildiği üzere belli iş alanlarının oluştuğu ve kentteki kozmopolit yapı içinde belli ailelerin çeşitli alanlarda uzmanlaştığı görülmektedir.

Deniz, iskeleler ve demiryolu açıldıktan sonra da istasyon ile doğrudan ilişkisiyle kentteki ticari fonksiyonların yoğun olarak yer seçtiği Uray Caddesi'nden başka, özellikle çevre yerleşimlerden gelen ürünlerin değişiminin yapıldığı bir ticaret odağı olarak Yoğurt Pazarı belirlemektedir. Daha çok kentte yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik çalışan söz konusu pazarın da, deniz ve iskeleler ile doğrudan ilişkili bir işlevi olmasa da, kentin ticari merkezi niteliğindeki Gümrük Meydanı ve uzantısında yer aldığı görülmektedir.

20. 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

¹⁶³ Davis, a.g.e., s. 13.

oluşturmuştur. 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 sağlamaktadır¹⁶⁴.

Dolayısıyla, gerek tarımsal üretime gerekse doğrudan alım-satıma dayalı olsun kentteki ticari fonksiyonların, kentin en önemli iskelesi olan Gümrük iskelesi ve uzantısındaki meydan ile Uray Caddesi ve Yoğurt Pazarı'nda toplanmış olduğu görülmektedir.

Kentin bu ticari yapısı, mekansal olarak belli kentsel odaklar ve ticari işlevlerin yoğunlaştığı alanlarla birlikte gelişmiştir. Bu gelişme, ticaretin kurumsal yapılarını, fabrika, depo, han, banka, otel, restoran, mağaza ve dükkanları beraberinde getirmiş,

¹⁶⁴ “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, 2002, ss. 141-152, s.143. Açık oturumun konuşmacılarından Gündüz Artan, Mücahitler Caddesi'nin eski adının Pazarlar Caddesi olduğunu ifade etmektedir.

kentsel alanda yepyeni kullanımlar görülmeye başlanmıştır.

IV.3.1.Mersin Ticaret Meclisi ve Ticaret Mahkemesi

Tanzimat'la birlikte vilayet ve liva merkezlerinde ticaret meclislerinin kurulduğu görülmektedir. Dönemin ticaret anlayışına göre bu meclisler, yörenin tüccarlarından ve esnaf temsilcilerinden oluşmaktadır. 1868 yılında imparatorluğun 64 yerleşim merkezinde ticaret meclislerinin faaliyette olduğu anlaşılmaktadır¹⁶⁵.

Mersin'in de, gelişmiş ticari yapısı ile bu yerleşimler arasında yerini aldığı görülmektedir. 1882 yılında kurulan İstanbul Ticaret Odası'ndan yalnızca dört yıl sonra Mersin'de de bir ticaret meclisinin kurulmuş olması bunun somut bir kanıtı olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira 1886 yılında, bugünkü Ticaret ve Sanayi Odası'nın temeli niteliğindeki Mersin Ticaret Meclisi'nin kurulduğu ve kentin ileri gelen tüccarlarından, Hacı Ali Saydavi, Abdullah Merzuk, Haralambos Şatır ve Salyan-zade İbrahim Bey üye ve Hasib Bey'in de başkanlığa seçildiği anlaşılmaktadır¹⁶⁶.

1900 yılındaki yönetim kurulunda, Simyonoğlu Yorki Efendi ve Zelviyan Mıgırdiç vardır. Üyeler ise Abdullah Merzuk, Hacı Yakup Ağa, Hallaçzade İbrahim Efendi, Civan Arslanoğlu, Karaşoğlu Yuvanaki Efendi, Sebanadar Efendi'dir. Aynı yıl, Mehmet Şükrü Efendi katiptir¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Çadırcı, a.g.e., s.268.

¹⁶⁶ Ahmet Akgündüz, *Arşiv Belgeleri Işığında Tarsus Tarihi ve Eshab-ı Kehf*, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları İlmî Araştırma Serisi, No:1, İstanbul, 1993, s.370.

¹⁶⁷ Dineç, a.g.t., s. 91.

Burada dikkat çeken bir nokta, kentte bir ticaret meclisinden çok daha önce, henüz 1861 yılında bir ticaret mahkemesinin kurulmuş olmasıdır. 1861 yılında, Mersin ve Tarsus'ta duyulan ihtiyaç, iki yerleşimde de birer ticaret mahkemesi kurulması sonucunu getirmiştir. Adana Vilayeti'nden merkezi hükümete iletilen talep ile Mersin ve Tarsus'ta birer ticaret mahkemesi kurulması isteği üzerine 1862 yılında söz konusu mahkemelerin kurulmasına karar verilmiş, Mersin Ticaret Mahkemesi 1869 yılında faaliyete geçmiştir¹⁶⁸.

Gerek ticaret meclisi, gerekse ticaret mahkemesi, kentin özellikle 1860'lı yıllardan itibaren Tarsus ile birlikte bölgenin önemli birer ticaret merkezi niteliği taşıdığını göstermesi açısından önemlidir. Tarsus'un antik dönemden itibaren taşıdığı ticaret merkezi niteliği göz önünde bulundurulduğunda, kentte bu tür ticari kurumların yer alması şaşırtıcı olmamakta ancak, aynı durum henüz 1820'li yıllardan itibaren şekillenmeye başlayan Mersin'in ne denli hızlı geliştiğine dair dikkat çekici bir gösterge olarak belirlemektedir.

Söz konusu kurumsal yapının gelişimi, kentte belli bir sermaye birikiminin gerçekleştiğini, bir tüccar sınıfının oluşmaya başladığını göstermesi açısından da önemlidir. Bu gelişme, kentsel mekandaki değişimle karşılıklı etkileşim içinde kentte yeni yapı ve kullanımları getirmiştir. Önce gümrük iskelesi ve gümrük binasının doğusunda, gümrük binası ile Ziyapaşa Gazinosu arasında, deniz kıyısındaki iki katlı bir yapıda hizmet veren ticaret meclisi daha sonra bugünkü Ticaret ve Sanayi Odası binasının bulunduğu yapıda yer almıştır¹⁶⁹. Daha sonra, günümüzde Mersin Ticaret ve Sanayi Odası adını alan Ticaret Meclisi, belediye iskelesinin bulunduğu noktada ve deniz kıyısında tek katlı bir yapıda hizmet vermiştir. Mersin Tüccar Kulübü ile birlikte kullanılan bu yapı 1986 yılında

¹⁶⁸ Bozkurt, a.g.t, s. 41.

¹⁶⁹ 1932 yılı Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1111; Develi, a.g.e., s.168, 221. Ticaret yılığında, Ticaret ve Sanayi Odası'na ilişkin olarak, "Ziyapaşa karşısında dairei mahsusa" ifadesi kullanılmıştır.

yıkılarak yerine bugünkü Oda binası yapılmıştır¹⁷⁰ (Şekil IV-26).



Şekil IV-26: Mersin Ticaret Meclisi. Ticaret Meclisi ilk kurulduğunda, fotoğrafta, en solda görülen binada hizmet vermiştir. Meclis, deniz kıyısında, Gümrük Meydanı'na oldukça yakın bir konumda bulunmaktadır (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Yukarıdaki bölümlerde de yer verildiği üzere, ticari yapıdaki bu gelişme, yalnızca kentte ticarete yönelik kullanım ve yapıları değil aynı zamanda çeşitli sanayi yatırımları ve yapılarını da beraberinde getirmiştir. Söz konusu 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.

IV.3.2.Fabrikalar

Bu dönemde, bölgedeki temel ürün pamuktur. Ancak üretilen pamuk yeterince temiz olmadığından pamuğun temizlenmesi ve balyalanmasında kullanılan ilkel teknoloji

¹⁷⁰ Develi, a.g.e., s.168, 221.

ihracatın önünde bir engel olarak durmaktadır¹⁷¹. Bu durum, 1862 yılından itibaren, pamuğun yalnızca Çukurova’da değil, imparatorluk genelinde pamuk üretilen pek çok bölgede, çırçırılama ve balyalama işlemlerini standart hale getirmek isteyen tüccarların çırçır fabrikaları kurmalarını beraberinde getirmiştir¹⁷².

Söz konusu koşullar doğrultusunda, İngilizler tarafından, 1865’te Mersin’le birlikte Adana ve Tarsus’ta da çırçır fabrikalarının açıldığı görülmektedir. Bu fabrikaların bir yandan pamuğu temizleyip, balyalarken öte yandan kentte belli bir istihdam yarattığı anlaşılmaktadır¹⁷³. Aynı yıllarda Cemsko adlı bir Fransız girişimci tarafından Adana, Tarsus ve Mersin’de birer pamuk temizleme fabrikası açmak üzere izin istediği, merkezi yönetimin de olumlu yanıt verdiği ve bundan sonra da talep geldiğinde bu tür fabrikaların açılmasına izin verileceğini bildirildiği görülmektedir. Hatta söz konusu fabrikalar için gerekli makinelerin tamamıyla gümrük vergisinden muaf tutulmasına karar verilerek bir anlamda, bu girişimlerin teşvik edildiği anlaşılmaktadır¹⁷⁴.

Ne var ki, bu dönemde, kentteki sanayi girişimlerinin yalnızca pamuk ve ürünleri üzerine olmadığı, söz konusu girişimlerin çeşitlendiği ve sayılarının arttığı örneğin, 1889-1890 yılında kentte, Stamati Kokinaki’ye ait bir içki fabrikası ve N.A.

¹⁷¹ Barker , a.g.e., s. 115-119.

¹⁷² Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ, Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara, 1978, s. 86.

¹⁷³ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.18; Ali Demirtaş, *İçel İli Yakın Çevre İncelemeleri*, Ankara, 1993, s.95. Develi, a.g.e., s.185. Develi ve Demirtaş, Mersin’deki ilk çırçır fabrikasının “Gold” adında bir İngiliz tarafından 1863 tarihinde kurulduğunu ifade ederken, “Mersin Evleri” adlı kitapta, “Gout” adında bir İngiliz tüccarın, çırçır makineleri getirterek 1863 yılında Ege Bölgesi’nde fabrikalar kurduğu, Fransızların 1864’te Adana’da ilk çırçır fabrikasını kurmasından bir yıl sonra İngilizlerin Gout sayesinde Adana, Mersin ve Tarsus’ta çırçır fabrikaları kurduğu ifade edilmektedir. 1896 tarihli Osmanlı Şark Yıllığı’nda da J.A.A. Gout ismine rastlanması, söz konusu İngiliz tüccarın isminin “Gout” olma olasılığını artırmaktadır.

¹⁷⁴ Haz. Oğuz, a.g.e., s.101.

Marinaki'ye ait de bir imalathanenin bulunduğu görülmektedir¹⁷⁵. 1894 yılında ise K. Bolarakis'e ait bir macun fabrikası, Mehmed Carbough, Abdul Kader Cidawy, Chris Livardi ve C. Mohammed'e ait imalathaneler bulunduğu, 1890'lı yıllarda bir macun fabrikası olan K. Bolarakis'in, A. Veltakis ile birlikte içki ve likör imalathanesi işlettiği anlaşılmaktadır¹⁷⁶. Cuinet, kentte bu dönemde, ikisi buhar biri rüzgar gücüyle çalışan üç adet değirmenin bulunduğunu söylemektedir¹⁷⁷. 1896 yılında da yine kentte Mehmed Carbough, Abdul Kader Cidawy, Chris Divardi, C. Mohammed'le birlikte Selim Ali Dib'in imalathaneleri olduğu, K.S. Bolarakis'in macun, içki ve likör fabrikasının çalışmaya devam ettiği görülmektedir¹⁷⁸. Kentte ayrıca, 1898'de, yılda 300 ton pamuk işleyen ve 200 ton bez dokuyan Bandelli fabrikası açılmıştır¹⁷⁹. 1900 yılında Tarsus yolu üzerinde bir İngiliz şirketince Mersyna Oil Mill Co. Ltd. adıyla kentteki ilk yağ fabrikası çalışmaya başlamıştır¹⁸⁰ (Şekil IV-27).

¹⁷⁵ 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 713.

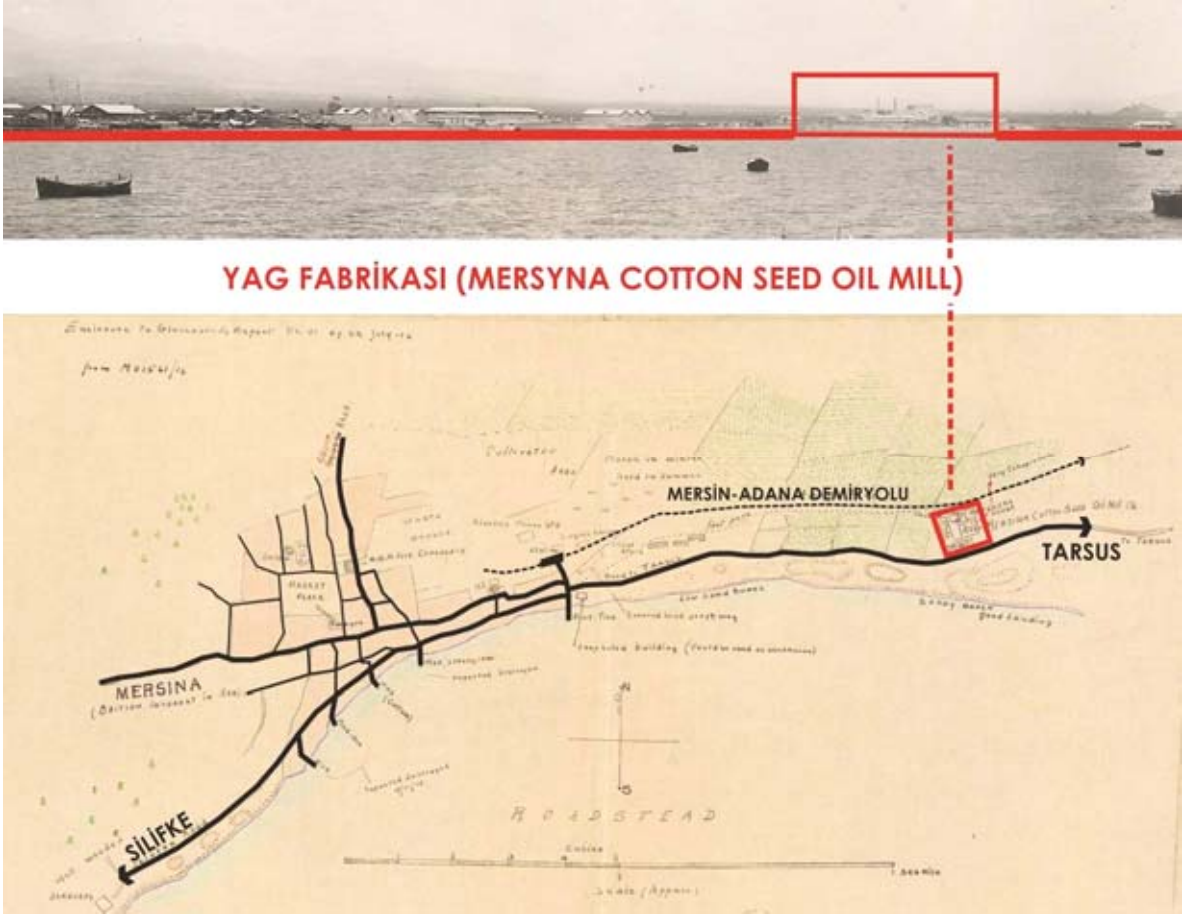
¹⁷⁶ 1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 929

¹⁷⁷ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7.

¹⁷⁸ 1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 1067.

¹⁷⁹ Develi, a.g.e., s.186; Demirtaş, a.g.e., s.95; 1883 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.605. Develi söz konusu fabrikanın ismini "Mandelli", Demirtaş ise "Bandelli" olarak vermiştir. 1883 Tarihli Osmanlı Şark Yıllığı'nda, "Bandeli Nacache" isminin geçmesi, söz konusu fabrikanın bu kişiye ait olabileceği ve dolayısıyla fabrikanın adının "Bandelli" olabileceğini göstermektedir.

¹⁸⁰ Develi, a.g.e., s.185. Develi, İngiliz sermayesi tarafından Mersyna Oil Mill Co. Ltd. adıyla kurulan fabrikanın, Witall ailesine ait olduğunu ifade etmektedir.



Şekil IV-27: “Mersyna Oil Mill” Yağ Fabrikası (Kaynak: fotoğraflar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu; harita kişisel arşiv)

1903 yılında pamuk işleyen, iplik, bez ve buz üreten Kokanaki fabrikası açılmış¹⁸¹, 1904 yılında Zelviyan Mıgırđıç kardeşleri ile birlikte bir çırçır ve pres fabrikasını kurmuştur¹⁸². 1909 yılına gelindiğinde ise imalathane sayında önemli bir artış yaşanmıştır. Bu yıllarda kentte, Abdul Aziz Ali Dib ve Abdul Kader Hatad, Abdul Salam Poss ve Agopian Kardeşler, Karnik Agopian ve Eskna Alumo, Artarmoroukian ve Dikran Ballian, Karnik Davidian ve Hatad Hapet, Kazazian ve Avak Krazian, İskender Mehendissian, Moustapha Seıdi ve Selim Ali Dib’e ait imalathanelerde üretim yapıldığı

¹⁸¹ Develi, a.g.e., s.185. 1909 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı’nda, Singer makinelerinin satış temsilcisi olarak “C.A.Cokinakis” ismine, 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Yıllığı’nda ise “Liqueurs et Mastique (Fabricant de)” olarak “Stamati Kokinaki” isimlerine rastlanmaktadır.

¹⁸² Dingeeç, a.g.t., s. 91.

anlaşılmaktadır. Ayrıca aynı yıl kentte Lykiardhopulo ve oğulları ile Mavromati ve oğullarına ait su değirmenleri bulunduğu görülmektedir. Yani Nader'e ait bir sabun fabrikasının da bu yıllarda kentte üretim yaptığı öğrenilmektedir¹⁸³.

Tüm bu sanayi yatırımlarıyla birlikte, henüz evlerde olmasa bile söz konusu işletmelerde elektriğin kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Zira oldukça sıcak bir iklime sahip olan kentte, çeşitli buz fabrikalarının sayıları artmıştır. 1910 yılında adı sonradan Çukurova Fabrikası olan ve başta un fabrikası olarak kurulan Bodasaki'nin sabun, iplik, bez, çeltik, Hindistan cevizinden yağ üreten fabrikası aynı zamanda buz da üretmektedir¹⁸⁴. Aynı yıl kentte, Şihmanzade Mehmet Şükrü'ye ait bir buz fabrikası daha vardır¹⁸⁵.

Bu dönemde kentteki yabancı girişimcilerin kimi zaman resmi ruhsat almadan da yatırımlar yaptığı, 1911 yılında, gayrimüslim halktan Monalyan Efendi'nin, Frenk Mahallesi'nde bu tür bir girişimde bulunarak bir civit fabrikası açtığı görülmektedir¹⁸⁶.

1913 yılına gelindiğinde kentte C. Cokinaki ve P. Sechopulo'ya ait buz fabrikasının hizmet vermeye devam ettiği, Abdul Aziz Ali Dib ve Abdul Kader Hatad, Abdul Salam Poss ve Agopian Kardeşler, Karnik Agopian ve Eskna Alumo, Artarmoroukian ve Dikran Ballian, Karnik Davidian ve Alex Debbas, C. Dikran Gazerian, Hatad Hapet ve Ipranossian Kardeşler, Kazazian, H. Keyehan ve oğulları ile Avak Krazian, İskender Mehendissian, Moustapha Seïdi ve Selim Ali Dib'e ait imalathanelerin bulunduğu

¹⁸³ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2023, 2024.

¹⁸⁴ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.2023; Develi, a.g.e., s.185; Demirtaş, a.g.e., s.95.

¹⁸⁵ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.26.

¹⁸⁶ BOA., DH.ID., Dosya no: 107, G. no: 46, 14 Şubat 1327 (M. 26 Şubat 1912).

anlaşılmaktadır. Lykiardhopulo ve oğulları ile G. Marino'ya ait su değirmenin çalışmaya devam ettiği görülmektedir. Yine aynı yıl, İbrahim Naccache ve oğullarına ait bir sabun fabrikası bulunmaktadır. 1909 yılından itibaren kayıtlarda yer alan Yani Nader'e ait sabun fabrikasının bu yıllarda da üretimini sürdürdüğü görülmektedir¹⁸⁷.

Böylece, bölge yavaş yavaş sanayileşmeye ve dünya pazarlarına açılmaya başlamıştır¹⁸⁸. Öte yandan sanayileşme ve artan ticaretle birlikte, kentte açılan fabrikalar ve küçük ölçekli işletmelerin, kentin makroformunda önemli bir değişiklik yarattığı görülmektedir. Kentin, 1840'larda, iskelelere erişim kolaylığı nedeniyle özellikle denize paralel uzanan bugünkü Uray Caddesi boyunca gelişmişken, 1900'lere gelindiğinde, kuzey-güney doğrultusundaki Hastane Caddesi boyunca yer seçen bu yatırımlarla birlikte, kuzeye doğru ilerlemeye başladığı anlaşılmaktadır. Yüzyılın sonuna doğru, yaklaşık olarak bugünkü Metropol İş Merkezi'nin yerinde bulunan Bodasaki Fabrikası ve bu fabrikanın doğusunda yer alan çırçır fabrikasından¹⁸⁹ başka çok sayıda çırçır ve yağ fabrikasının¹⁹⁰, gelişen ulaşım olanaklarının da etkisiyle, Gümrük Meydanı ve Gümrük İskelesi'nin kuzey uzantısında yer almaya başladığı görülmektedir. Bodasaki'nin, söz konusu fabrikası, bugünkü Metropol İş Merkezi'nin bulunduğu alanda açılmış, öncelikle bir un değirmeni olarak kullanılan işletme, zaman içinde büyümüş ve iplik, dokuma ve Hindistan cevizinden

¹⁸⁷ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1624, 1625.

¹⁸⁸ Çadırcı, a.g.e., s.368.

¹⁸⁹ 27.03.2007 tarihinde Siyanuş Gülden ve 11.03.2007 tarihinde Corcit Kristiyan ile yapılan sözlü tarih görüşmeleri.

¹⁹⁰ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1627; 1932 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1112-I; 1933 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.330; 1947 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.309. 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, Hadji Thomas Athanassiadis ve M. ve K.S. Zelveyan'a ait çırçır fabrikasına, 1932 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, pamuk ve çırçır ve pres yapan Hacı Ömer ve Ziya Ticarethanesi'ne, 1932 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, pamuk üzerine çalışan, Tütüncüzade Fazıl ve Mahdumu Sami'nin Bereket Ticarethanesi, Mersin Dakik Çırçır ve Nebati Yağ Fabrikası'na ve 1947 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, Perşembe Çırçır İşletmesi'ne rastlanması, artan pamuk üretimiyle birlikte kentte 1900'lü yıllarda açılmaya başlayan pamuk temizleme, ayırıştırma ve balyalama işletmelerinin izleyen yıllarda artarak devam ettiğini göstermektedir.

yağ üreten bir fabrika olarak hizmet vermiştir. Develi, Bodasaki'nin, ürünün taşınabilmesi için istasyon ile fabrika arasında bir dekovil hattı yaptırdığını ifade etmektedir¹⁹¹. Bu durum, kentin sahip olduğu liman, karayolu, demiryolu gibi fiziki altyapı olanaklarının bölgeye çeşitli sanayi yatırımlarını getirdiği, bu yatırımların ise kente yeni fiziki altyapı yatırımları yapılmasını sağladığı, dolayısıyla bu iki gelişmenin birbirini ürettiğini ortaya koyması açısından önemlidir (Şekil IV-28).



Şekil IV-28: Kentin Kuzeyindeki Gelişen Sanayi Yatırımları Fotoğrafta arka planda görülen fabrika, bu dönemde kentin kuzeyinde yer seçmeye başlayan sanayi yatırımlarından biridir (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Kentin bu yöndeki gelişiminde iki etkenin önemli olduğu söylenebilir. Bunlardan biri, kentin gelişmeye başladığı 1840'lı yıllardan itibaren, iklim özellikleri nedeniyle gerek Mersin ve gerekse Tarsus için özellikle yaz aylarında kullanılan konutların bulunduğu bir yerleşim olarak Gözne'nin konumu ve kentle olan ilişkisidir. Kentin öncelikli

¹⁹¹ "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, 2002, ss. 141-152, s.145.

olarak, deniz kıyısında, iskelelere yakın alanlarda gelişmesi, 1860'lı yıllardan itibaren Çukurova'da artan pamuk üretimiyle birlikte değişmeye başlayan ticaretin, kuzeyde önemli bir yerleşim alanı olan Gözne'ye erişim sağlayan yol boyunca gelişmesi doğal görünmektedir.

Bir başka deyişle, bugün de kentin kuzey-güney doğrultusundaki ana ulaşım bağlantısı olan “Kuvayı Milliye” ya da daha eski adıyla “Hastane Caddesi” boyunca gerçekleşen bu gelişme, doğrudan limana ulaşan konumuyla söz konusu kullanımlar için oldukça uygun görünmektedir. Ağırlıklı olarak kentin kuzeyinde yer alan bu yatırımlar bir yandan kentsel gelişimi bu yöne doğru çekerken, öte yandan kent 1900'lü yıllardan itibaren limana erişim sağlayacak yeni ulaşım olanaklarına kavuşmuştur. Yukarıda yer verildiği üzere bunlardan biri Tarsus-Mersin karayolu, diğeri ise Adana-Mersin demiryoludur. 1850'li yıllardan itibaren kentteki sermaye birikimi ve sanayi yatırımları doğrultusunda beliren ihtiyaçlar söz konusu altyapı yatırımlarını gerekli kılmış, bu da, bölgede artan tarımsal üretimin aktarım noktası olarak Mersin'in kentsel gelişimine katkı sağlamıştır. Bu karşılıklı etkileşim ve birbirini üreten süreç ise kentin ticari kimliğini güçlendirmiştir.

IV.3.3. Depolar, Antrepolar

Önceki bölümlerde yer verildiği üzere, Tanzimat süreciyle birlikte kentlerdeki yeni ilişkiler çerçevesinde, kent merkezinde ya da yakınında yer almaya başlayan yapılardan biri de depo ve antrepolardır¹⁹². Mersin'de de limanın ve ticaretin gelişimiyle

¹⁹² İlhan Tekeli, “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, ss.1-24, s.2.

birlikte kentte söz konusu yapıların yer almaya başladığı görülmektedir.

Merkezi hükümetin girişimleri ile 1899 tarihinde, artık Akdeniz'in önemli iskelelerinden biri olan Mersin'in limana ihtiyacı doğrultusunda, Tahinci Atınason Efendi'ye, kentte bir liman ve rıhtımla birlikte, dok ve antrepo inşası imtiyazının verildiği görülmektedir.

Söz konusu imtiyaz ile gümrük işlemlerini kolaylaştırmak ve ithal malları saklamak için bir antrepo yapılması gerektiğinin düşünüldüğü, ancak gelecekte ihtiyaçlar doğrultusunda yapılacak antrepo için şimdilik limanda boş bir alan bırakılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır¹⁹³.

Rıhtıma dahil olarak yapılacak gümrük binası ve yakınında, çeşitli antrepoların inşası ile ticari işlemlerin kolaylaşacağı, ithal malların vergi ödemesi gerçekleşinceye kadar saklanması amacıyla yapılacak antrepo inşa masrafının imtiyaz sahibi şirkete ait olacağı ve ihtiyaca göre yapılacağı kararlaştırılmıştır. Verilen imtiyazla, ileride söz konusu alanda antrepo yapılmasının öngörüldüğü, gelecekte yapılacak antreponun gümrüğün mahzeni olarak kullanılmasına karar verildiği görülmektedir. Verilen imtiyaz doğrultusunda söz konusu anonim Osmanlı şirketi ile devlet arasında yapılan anlaşmada işin bitirilmesi için verilen dokuzbuçuk yıllık sürenin daha sonra altıbuçuk yıla indirilmesi, kentte hızla artan liman ihtiyacını göstermesi açısından önem taşımaktadır¹⁹⁴.

Öte yandan, kentte gereksinim duyulan depo, antrepo gibi kullanımların

¹⁹³ Dengeç, a.g.t., s. 50, 51, 52.

¹⁹⁴ Dengeç, a.g.t., s. 50, 51, 52.

yalnızca devlet tarafından öngörölüp yapılmadığı anlaşılmaktadır. Kente dışarıdan gelen, ticaretle uğraşan kimseler tarafından da bu tür yapıların inşasına gereksinim duyulduğu görülmektedir. Zira bir süre Mersin’de yaşamış ve ticaretle uğraşmış olan gezgin Barker bu tür bir girişimde bulunmuştur. Gezgin, ticari faaliyetlerin hızlı ve seri bir şekilde yürütülmesi için yeniliklere gereksinim olduğunu söylemiş ve kentte bir depo kurduğunu, bu depoya pamuğu ve yünü sıkıştırmak ve paketlemek üzere bir de makine getirdiğini anlatmıştır¹⁹⁵.

Kentte sayıları artan ticarethaneler ve gelişen sanayi işletmeleriyle birlikte depolama gereksinimindeki artış Cuinet’in anlatılarında da açıkça görülmektedir. 1891 yılında yayınlanan kitabında gezgin Cuinet, kentte bu dönemde 90 adet deponun bulunduğunu yazmıştır¹⁹⁶.

Gelişen ticaret ile birlikte, söz konusu depo, antrepo gibi yapıların yanı sıra özellikle gümrük iskelesi ve uzantısındaki gümrük meydanının da bir ticari odak olarak geliştiği görülmektedir. Zira arşiv belgelerinde gümrük arsasının yanında bazı alanların, iskeleye gelip giden malların nakliyesi için boş bırakılması ve gümrüğe ait olması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Yine söz konusu belgelerden malların belli bir süre saklanabilmesi için bir antrepo yapılarına dek malların saklanabilmesi için bu alanda kulübeler yapılmasına karar verildiği görülmektedir¹⁹⁷.

Dolayısıyla, depo, antrepo gibi kullanımların, bu dönemde kentteki yerlerine ilişkin kesin verilere sahip olunmasa da, söz konusu yapıların, hammadde ve ürünün

¹⁹⁵ Barker , a.g.e., s.119.

¹⁹⁶ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7.

¹⁹⁷ Dingaç, a.g.t., s. 50, 51.

saklanması ihtiyacı duyulan iskelelere ve istasyona yakın alanlarda bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bunun yanı sıra deniz kıyısında ve Uray Caddesi'nde yer alan pek çok yapının alt katlarının depo olarak kullanıldığı da bilinmektedir¹⁹⁸.

IV.3.4. Bankalar

Osmanlı İmparatorluğu'nda Batılı anlamda banka kurma girişimleri 1830'larda başlamıştır. İmparatorluktaki para ve kredi kurumlarının gelişmesi sürecinde Osmanlı Bankası önemli bir kurum olarak 1863 yılında İngiliz ve Fransız sermayesi tarafından eşit paylarla kurulmuş ve merkez bankası gibi işlev görmüştür¹⁹⁹.

Bankanın şube açtığı yerler, Osmanlı Devleti içinde ekonomik açıdan önem taşıyan bölgeler olmuştur. Mersin'de 1894 yılında kurulan Bank-ı Osmani Şubesi'nin, söz konusu şubelerin performanslarına göre yapılan sınıflandırmaya göre, 2500-3500 lira arasında değişen karıyla toplam beş ana sınıfta ikinci sırada yer aldığı ve çalışanlarının tamamının yabancı veya gayrimüslimlerden oluştuğu görülmektedir²⁰⁰. 1894 yılı ticaret yıllığında, Ghaleb Chaoul'un müdür ve J. De Boussineau'nun ise müdür yardımcısı olarak görev yaptığı belirtilmektedir. Osmanlı Bankası'nın Mersin Şubesi'nin yer aldığı yapı günümüzde hala ayakta ve İstiklal Caddesi üzerinde Garanti Bankası olarak hizmet vermektedir.

Kentte, finans sektöründe hizmet verdiği bilinen en eski kuruluş ise banka

¹⁹⁸ Şinasi Develi, "Yok Olan Bir Tarih Azak Han", *İçel Sanat Kulübü Aylık Bülteni*, Mersin, 2000, sayı:88, ss. 6-7, s. 6.

¹⁹⁹ Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1987, s.210.

²⁰⁰ *1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.929; Bozkurt, a.g.t., s. 43.

işlemleri yapan bir yazıhanedir. Mersin’de henüz bir banka şubesinin bulunmadığı 1872 yılında, kentte sarraflık yapan Constantin Mavromati’nin, Christmann ve Mavromati oğulları adında bir yazıhane açarak, o dönemde pek çok sarrafin yaptığı gibi borç verip almak gibi çeşitli finansal işler yaptığı anlaşılmaktadır²⁰¹. Benzer şekilde, bu dönemde faizcilikle uğraşan kentteki diğer gayrimüslimler arasında, Bastiyorlar, Seydril Bakudi, Hristo Fevrudi ve Andon Likardi Pavlos isimleri geçmektedir²⁰².

Bu dönemde, kentlerde hizmet vermeye başlayan bir diğer finans kurumu ise menafi sandıklarıdır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti’nde birçok yabancı banka kurulmuş, ancak bu bankaların daha çok bir tefeci gibi çalışması ve köylüye tarımsal kredi vermemesi sonucu çözüm memleket sandıkları ve menafi sandıklarında aranmıştır. Bu çaba, sandıkların birleştirilmesinden elde edilen sermaye ile 1888 yılında Ziraat Bankası’nın kurulması ile sonuçlanmıştır²⁰³.

Söz konusu sürecin Mersin’de de yaşandığı, kentte 1874 yılında hizmet veren menafi sandığının kapanarak Ziraat Bankası’nın bir şubesinin açıldığı görülmektedir²⁰⁴. 1891 yılında, kentte, başkanlığını Abdullah Merzuk Efendi’nin yaptığı, bir muhasebeci, iki Müslüman ve iki de gayrimüslim üyeden oluşan bir Ziraat Bankası Şubesi bulunmaktadır²⁰⁵.

1896 yılında, Christmann ve oğulları ile C. Mavrommati’nin bankerlik

²⁰¹ 1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.929; Dingaç, a.g.t., s. 86.

²⁰² BOA., Y..PRK.DH, Dosya no: 3, G. no: 39, No: 54, 16 Temmuz 1305 (M. 28.07.1889); BOA., Y..PRK.DH, Dosya no: 3, G. no: 39, 29 Zilkade 1306 (M. 27 Temmuz 1889).

²⁰³ Bozkurt, a.g.t., s. 47.

²⁰⁴ Dingaç, a.g.t., s. 88.

²⁰⁵ Bozkurt, a.g.t., s. 47.

yapmaya devam ettiği, Osmanlı Bankası'nda D. Garabétian'ın Müdürlük, D. Liautand'ın ise müdür yardımcılığı görevini yürüttüğü görülmektedir²⁰⁶. 1909 yılına gelindiğinde, yine Christmann ve oğulları ile C. Mavrommati'nin bankerlik yaptığı kentte, Ziraat Bankası'nın müdürünün değiştiği ve Abdelkerim Effendi'nin müdür ve Mohamed Emin Effendi'nin ise muhasebeci olarak görev yaptığı anlaşılmaktadır. Osmanlı Bankası'nda ise Jacques müdür, Frigere kontrolör, Nomico ise muhasebe şefi olarak çalışmaktadır²⁰⁷.

1904 ve 1906 yılında kentte iki yeni banka şubesi daha açılmıştır. Bunlardan biri, Deutsche Orientbank'tır. Bağdat Demiryolu hattının yapımını üstlenen Almanların, hem söz konusu demiryolu hattı hem de Çukurova'nın gelişiminde etkili olabilmek üzere 1904 yılında, Mersin'de Deutsche Orientbank'ın bir şubesini açtığı görülmektedir. Kentte yeni açılan bankalardan diğeri ise bundan yalnızca iki yıl sonra, 1906 yılında açılan ve iyi yönetilememesi nedeniyle bir süre sonra kapanan Atina Bankası'dır. Deutsche Orientbank'ın ise, bu dönemde, Çukurova'daki pamuk üreticisine uygun koşullu kredi ve yerel faizcilere göre çok daha düşük oranlı borçlanma sağladığı ancak 1918 yılında, Birinci Dünya Savaşı'nda Almanların yenilgisi sonucu kapandığı görülmektedir.²⁰⁸

Böylece 1913 yılında banka sayısının dörde ulaşmış olduğu, kentte Osmanlı Bankası, Ziraat Bankası, Atina Bankası, Deutsche Orientbank'ın birer şubesinin bulunduğu görülmektedir²⁰⁹.

²⁰⁶ 1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1067.

²⁰⁷ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.2022.

²⁰⁸ Dengeç, a.g.t., s. 89, 90. Dengeç, Atina Bankası'nın 1906 yılında kurulduğunu ve altı yıl sonra da kapandığını ifade etmektedir. Ancak, 1913 tarihli şark ticaret yıllığında, 1913 yılında Mersin'de hala bir Atina Bankası şubesinin kayıtlı olduğu görülmektedir.

²⁰⁹ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1622; Dengeç, a.g.t, s. 90.

Söz konusu finans kurumlarının, dönemin önemli bankaları olarak açtıkları şubeler ile kentte, ticaret ve sanayi yatırımlarının gelişmesine önemli bir katkı sağladığı anlaşılmaktadır. Örneğin, 1899 yılında kentte bir liman ve rıhtımla birlikte, dok ve antrepo inşası imtiyazının verildiği Tahinci Atınason Efendi, David Dutuledo ve şirketlerine, Osmanlı Bankası tarafından güvence verildiği görülmektedir²¹⁰. Öte yandan, bu finansal kurumların kentte şubeler açarak yatırım yapmaları, bu dönemde Mersin'in gelişme potansiyelinin, bu üst ölçekli finans örgütlerince de fark edilmiş olduğunun işareti olarak da önemlidir.

Kentin gelişimini anlayabilmek için, 1890'lı yıllardan itibaren kentte yer almaya başlayan söz konusu finans kurumlarının, şube açmak üzere Mersin'i seçmeleri kadar, bu şubelerin kentiçindeki yerleşim kararları da önem taşımaktadır. Zira bu yatırımların, kentsel mekandaki konumlarının, kentin kimliğini oluşturan liman ve ticaret işlevi ile ilişki içerisinde biçimlendiği anlaşılmaktadır. Söz konusu bankalardan Osmanlı Bankası, kentin ticari yapılarının yer aldığı Uray Caddesi yakınında ve istasyon ile gümrük iskelesi arasındaki konumu bu durumun somut bir örneği olarak bugün hala ayakta durmaktadır. Ziraat Bankası ise Uray Caddesi üzerindeki konumuyla yine bu işlevsel ilişki doğrultusundaki yer seçim kararını açık biçimde ortaya koymaktadır. Ziraat Bankası binası da günümüzde hala ayakta olmakla birlikte kullanılmamaktadır (Şekil IV-29).

IV.3.4.Hanlar ve Hamamlar

Gelişen ticaretle birlikte kente gelen gezgin tüccarlar, kervanlar ve gezginlerin

²¹⁰ Dineç, a.g.t., s. 51.

konaklayabileceği yapıların yapılmaya başladığı görülmektedir. Cuinet'in 1891 tarihli kitabında, Mersin'e ilişkin olarak yazar, büyük hanlar ve birkaç otelin seyyahları karşıladığını, bu dönemde kentte dört adet han bulunduğunu söylemektedir²¹¹. 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.



Şekil IV-29: Ziraat Bankası. Kentte ticaretin omurgasını oluşturan Uray Caddesi'nde yer alan Ziraat Bankası, bu dönemde aynı zamanda kent silüetinin de önemli bir parçasıdır (Kaynak: Hayrettin Ergun Koleksiyonu)

²¹¹ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.7.

Adana Vilayet Salnameleri'ne göre, kentin en eski hanı Katran Hanı'dır. Dingaç, salnameye göre, Latin Katolik Kilisesi'nin cadde üzerindeki bölümünün 1810 yılında han olarak yapıldığını, 1846 yılında kiliseye dahil edildiğini ifade etmektedir²¹². Artan da, 1854 yılında, hanın tadilatı ile Latin Katolik Kilisesi ile Kapusien ve Marist rahiplerin yönetiminde Katolik Erkek Koleji'nin açıldığını belirtmektedir²¹³.

Söz konusu hanlardan biri, yapımına 1869 yılında başlanan ve 1871 yılında tamamlanmış, kentin ileri gelen tüccarlarından Mavromati ve Şuray-ı Devlet azalarından Vayvani tarafından yaptırılmış Taşhan'dır²¹⁴. Taşhan, taş iskeleinin batısında yer alan ve basit onarım görecük günümüzde Antik Galeria adıyla yeme ve eğlenceye yönelik çeşitli kullanımların bir arada bulunduğu yeni bir işlevle varlığını sürdürmektedir. Hanın, yapıldığı dönemde deniz kıyısındaki konumu ve iskeleye yakın yer seçimi, barındırdığı işlevlerin, limandaki ticari etkinliklerle ilişkili olduğu yönünde ipucu vermektedir.

Söz konusu yapının avlulu, dört tarafı kapalı geleneksel plana sahip dikdörtgen formu ve kuzey-güney (deniz Uray Caddesi) yönünde açılım sağlayan girişleri ile iskele-cadde arasındaki ürün aktarma işlevi ve depolama, alım-satım vb. ticari kullanımları barındırdığını söylemek yanlış olmayacaktır. Han, geleneksel Osmanlı kentiçi hanlarında görülen bir avlu etrafında iki katlı düzenlemeye sahip planıyla, ikinci katının özellikle transit ticaret merkezi konumundaki pek çok Anadolu kentinde bulunan hanlarda olduğu gibi gezgin tüccarlar için konaklama işlevi görmüştür. Bir başka deyişle, yapı, avlu çevresinde alt katta depolar, üst katta ise tüccarların odalarının bulunduğu 15. yüzyıl

²¹² Dingaç, a.g.t., s.92.

²¹³ Gündüz Artan, Mersin Tarihi Kronolojisi, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin, 2003, s. 6.

²¹⁴ Dingaç, a.g.t., s.92; "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, 2002, ss. 141-152, s.143.

Osmanlı kentiçi hanlarında görülen bir düzene sahiptir²¹⁵.

Bu dönemde, kentteki bir diğer han ise Azak Han'dır. Tüccarhanı olarak da bilinen Azak Han'ın yapım tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte, 1899 yılından önce yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Zira Develi, yapının, 1899 yılında, kentin ileri gelen tüccarlarından ve Ticaret Meclisi'nin de ilk üyelerinden olan Haralambos Şatır'dan Hamdi Paşa'ya geçtiğini ifade etmektedir. Yapı, 1918 yılında Adanalı Hüseyin'e, 1920 yılında Hulusi, 1927 yılında Abbas Hilmi Paşa'ya geçmiş, 1928 yılında Azakzadeler'in satın almasından itibaren de Azak Han ya da Azakzadeler Han olarak anılmaya başlamıştır. Yapıldığı ilk dönemlerde, konaklama amacıyla kullanılan bir yolcu hanı olan iki katlı yapının alt katının, kente gelen kervanların ve gezgin tüccarların hayvanları için kullanıldığı, üst katın ise yolcu, gezgin ve tüccarların konaklamasına yönelik işlev gördüğü anlaşılmaktadır²¹⁶. Yapının, bir dönem ilk sahiplerinden olan Haralambos Şatır dolayısıyla Şatır Han olarak da adlandırıldığı öğrenilmektedir²¹⁷.

1988 yılında yıkılan ve parseli günümüzde otopark alanı olarak kullanılmakta olan Azak Han, Taş Han gibi dört tarafı kapalı geleneksel bir plan yerine üç tarafı kapalı, dördüncü yüzü sokağa (Uray Caddesi'ne) açık, avlulu, iki katlı bir plana sahip ve avlunun ortasında çeşmesi olan bir yapıdır²¹⁸. Yapıldığı ilk dönemde, konaklama amacıyla kullanılan han zamanla, ticarethaneler ve yazıhanelerin bulunduğu bir tüccar hanına

²¹⁵ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.31.

²¹⁶ Şinasi Develi, "Yok Olan Bir Tarih Azak Han", *İçel Sanat Kulübü Aylık Bülteni*, Mersin, 2000, sayı:88, ss. 6-7, s. 6. Develi'nin "Maralanbus Şatır" olarak verdiği isim, "Arşiv Belgeleri Işığında Tarsus Tarihi ve Eshab-ı Kehf" adlı kitabında Ahmet Akgündüz tarafından, belgelerden "Haralambos Şatır" olarak olarak çevrilmiş, buradan yola çıkılarak çalışmada da "Haralambos Şatır" olarak verilmiştir.

²¹⁷ Dengeç, a.g.t., s.92.

²¹⁸ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.31.

dönüşmüştür²¹⁹. 1933 yılı Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'nda, birçok ticarethanenin adresinin Azakzadeler Han olarak verildiği görülmektedir²²⁰. Yapının 20. yüzyıl başlarında, özellikle gümrük komisyoncuları ve avukat yazıhaneleri tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır²²¹.

Kentteki bir diğer han ise adını Sursock ailesinden alan Sursok Han'dır. Mimari olarak birbirine oldukça benzer bir dil taşıyan iki ayrı yapıdan oluşan bu han, 1860'lı yıllardan itibaren ticaret yapmak amacıyla Beyrut'tan Mersin'e gelen ve zamanla kentin ileri gelen tüccarlarından olan Nader Kardeşler'in, adına gayrimenkul aldığı Sursok Ailesi'ne aittir²²².

Kentteki bir diğer han, yine tüccar ve komisyoncuların faaliyet gösterdiği bir tüccar hanı olarak işlev gören Alanya Hanı'dır. Azak Han ve Taş Han gibi Alanya Hanı da, Uray Caddesi'ne yakın konumu ile kentin, liman işlevi doğrultusunda gelişen ticari merkezinde, Ticaret Sanayi Odası'nın batısında, Ziya Paşa Kırathanesi'nin yakınında yer almaktadır²²³.

Görüldüğü üzere, kentin ticari yapısının güçlenmesi, karayolu, demiryolu gibi ulaşım olanakları ile iskeleler gibi fiziki altyapısına yapılan yatırımlar, ticari kullanımların

²¹⁹ Develi, a.g.m., s. 6.

²²⁰ *1933 Yılı Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.329; Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.31.

²²¹ Develi, a.g.m., s. 6; Mersin Yerel Tarih Grubu, a.g.e., s.7. 10 Mayıs 2007 tarihinde Mahver Öztop ile yapılan sözlü tarih görüşmesi. Gerek "Yok Olan Bir Tarih Azak Han" başlıklı yazısında Develi gerekse, Mersin'in ilk bayan avukatı olan Mahver Öztop, kendi hukuk bürolarının da Azak Han'da bulunduğunu ve özellikle hanın ikinci katında, kentin pek çok avukatının yazıhanesinin bulunduğunu, ifade etmişlerdir.

²²² "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, 2002, ss. 141-152, s.141. Açık oturumda, Lady Yvonne Sursock Cochrane'nin yaptığı konuşmadan, babası Alfred Sursock'un ölümünden sonra ailenin gayrimenkullerinin satışa çıkarıldığı anlaşılmaktadır. Sursok Han da bugün ailenin mülkiyetinden çıkmış durumdadır.

²²³ Şinasi Develi, "Eski Mersin'den Esintiler; 1930'lu Yılların Uray Caddesi", *Mozaik Dergisi*, Mersin, 1993, sayı:11, ss. 7-48, s. 48.

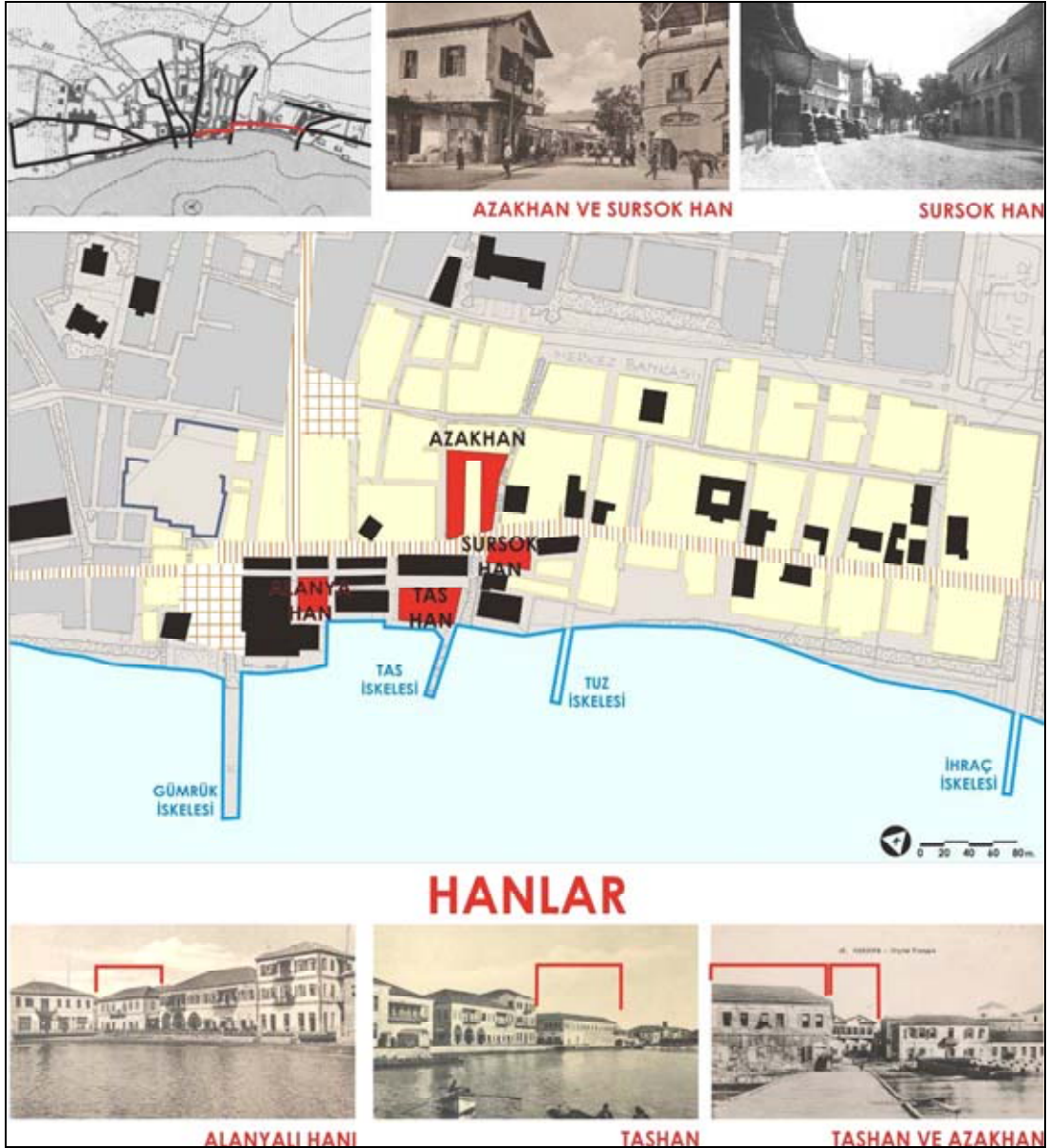
ve yapıların sayısını artırdığı gibi niteliklerini de dönüştürmüştür. Yapıldıkları ilk dönemde, daha çok konaklamaya yönelik işlev gören hanlar, zamanla kentte yerleşik tüccar, komisyoncu, gemi acentesi vb. ticarethanelerin yer aldığı iş hanları olarak fonksiyon kazanmışlardır.

Söz konusu yapıların kent içindeki konumlarına bakıldığında, yukarıda yer verildiği üzere 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 yerleşik ticaret kültürünün somut öğeleri olarak tüccar hanlarını barındıran bir merkezi iş alanının ana omurgası haline gelmiştir. Bir başka deyişle, yapılış ve geçirdikleri değişimlere yukarıda yer verilen kentteki bu hanlar, barındırdıkları denizle ilişkili işlevler nedeniyle, denize ve iskelelere yakın konumu ile Uray Caddesi'nde yer seçmiş aynı zamanda caddenin, kentin ticari kimliğini temsil eden yapısını oluşturmuşlardır (Şekil IV-30).

Hanlar gibi, ister ticaretle uğraşsın ister uğraşmasın, kentteki yerleşik nüfusunun artışına paralel olarak görülmeye başlayan bir diğer yapı ise hamamlardır. Mersin'de genellikle iç sofalı evlerin içinde, dış sofalı evlerin ise bahçelerinde bir banyo ya da hamam kısmı bulunduğundan, kentte, sayısal olarak az da olsa, ileri gelen ailelerin bazılarının yaptırmış olduğu hamamlar bulunmaktadır.

1876 yılında, kentte sayısı üç olan hamamların, zaman içerisinde sayılarının arttığı anlaşılmaktadır. Zira 20. yüzyıl başlarına dek kullanılmış olan ve birisi yıkılmış olmakla birlikte diğer üçü bugün de ayakta olan dört hamam yapısı söz konusudur. Bunlardan biri Atatürk Evi'nin kuzeyinde yer alan ancak ayakta olmayan Sursok Hamamı'dır. Bu hamamın, kentte geniş gayrimenkul araziye sahip olduğu bilinen Sursok Ailesi'ne ait ve yalnızca bu ailenin kullanımına yönelik bir hamam olduğu anlaşılmaktadır²²⁴ (Şekil IV-31).

²²⁴ "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, 2002, ss. 141-152, s.150; Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s. 25. Mersin Evleri kitabında, Beyrut'tan göç eden ve zamanla geniş gayrimenkul araziye sahip olan Nadir Ailesi'nin, Sursok Ailesi'ne de emlak satın aldığı yazmaktadır.



Şekil IV-30: 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)



Şekil IV-31: Sursok Hamamı. Hamam, günümüzde Atatürk Müzesi olarak kullanılan Christman Binası'nın kuzeyinde yer almaktadır (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Diğeri, yine bugünkü adıyla Zeytinli Bahçe Caddesi üzerinde yer alan Küçük Hamam, bir diğeri Silifke Caddesi üzerinde yer alan ve bugün işlev değiştirerek iş hanı olarak kullanılan Büyük Hamam ve dördüncüsü ise yine Silifke Caddesi üzerinde, Kiremithane Mahallesi'nde bulunan Hadra Hamamı'dır. Hadra Hamamı, Hadra Ailesi'nden Mehmet oğlu Mehmet tarafından 1903 yılında yaptırılmıştır. Bu hamam, kentte, liman tahliyesi imtiyazına sahip bir aile olan Hadra Ailesi'nin evine yakın bir konumda yer almaktadır²²⁵.

IV.3.5.Oteller ve Restoranlar

1870'li yıllarda, kervanlar, gezgin tüccarlar ve kentten geçen diğer yolcular için yapılmış hanların 1890'lı yıllara gelindiğinde geçirdiği dönüşüm ve bu yıllarda artan ticari faaliyetler kentte yeni bir kullanıma gereksinim duyulmasına yol açmıştır. Bu dönemde,

²²⁵ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s. 32.

kentin ulaşım olanaklarında ve ticari yapısındaki gelişme, sanayiye yönelik işletmelere yapılan yatırım ve yeni girişimlerle artan ithalat ve ihracatın, başta ticari faaliyetler olmak üzere kente gelen ziyaretçi sayısını artırdığı anlaşılmaktadır. Zira zamanla kentiçi hanlarının da konaklama işlevini yitirmiş olduğu kentte, otel ve lokantaların açılmaya başladığı görülmektedir.

Örneğin, 1885-1886 yılında kentte, Loïso Kardeşlere ait Des Voyageurs adında bir otel bulunmaktadır²²⁶. 1894 yılında, I. Coumouch ve I. Vrovithis otel ve restoran işletmeciliği yaparken²²⁷ aynı yıl, Saraçzade Mahmut Ziya Paşa, Kahire, Ankara ve İstanbul Otellerini açmıştır²²⁸. 1896 yılında ise kentte I. Coumouch ve I. Vrovithis otel ve restoran işletmeciliğine devam etmekte²²⁹, Hanlızade Mustafa otel ve gazino işletmeciliği yapmaktadır²³⁰.

Ticaret için kente gelen nüfusun artmasıyla, hanların yetersiz kaldığı ve 1904 yılına gelindiğinde kentte otel sayısının artarak dörde ulaştığı görülmektedir. Yine aynı tarihte kentte beş lokanta bulunmaktadır²³¹.

1909 yılında kentte yeni bir otelin daha hizmet vermekte olduğu görülmektedir. Bu otel, G. Goumouchi tarafından işletilen D'Europe otelidir²³². Döneme ait fotoğraflardan D'Europe Oteli'nin Gümrük Meydanı'nda yer aldığı görülmektedir (Şekil IV-32).

²²⁶ 1885-1886 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 478.

²²⁷ 1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 929.

²²⁸ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.26.

²²⁹ 1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 1067.

²³⁰ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.26.

²³¹ Dingeeç, a.g.t., s.92.

²³² 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2023.



Şekil IV-32: Hotel D'Europe. Canlanan ticaretle birlikte kent merkezinde hanların yerini oteller almaya başlamıştır. Hotel D'Europe da bu otellerden biridir (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

1913 yılına gelindiğinde, kentteki otel sayısı dördür. Bunlar, Nicolas St. Nioti tarafından işletilen Constantinople, G. Nasir tarafından işletilen Grand Hotel Continental, Spiro Papadaki tarafından işletilen La Grece, Télémaque N. Papaéconomou tarafından işletilen L'Amérique'dir²³³. 1920'li yıllara gelindiğinde, aynı otellerin kentte hizmet vermeye devam ettiği görülmektedir²³⁴.

Gümrük Meydanı'nın batısında, dar bir parke yolla Kışla Caddesi'ne bağlanan cadde üzerindeki yapıda Mersin Palas Lokantası ve Mersin'in o dönemdeki tek pastanesi

²³³ 1913 Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1624.

²³⁴ 1921 Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1397.

olan Mersin Pastanesi yer almaktadır²³⁵.

IV.3.6.Mağaza ve Dükkanlar

Gelişen ticaretle birlikte artan yerleşik nüfusun zaman içinde, terzilik, kunduracılık gibi zanaata dayalı işlerin yanı sıra eczane, bakkal gibi çeşitli iş kollarında hizmet veren bir küçük esnaf grubunun gelişmesini sağladığı görülmektedir.

Bu dönemde, gerek Mersin ve gerekse Tarsus'ta özellikle Niğdeli ve Kayserili gayrimüslimlerin yerleşerek kunduracılık gibi zanaata dayalı işler yaptıkları, bakkal vb. dükkan sahibi olup küçük esnaf olarak çalıştıkları ya da bölgeye gelip giderek ticaretle uğraştıkları anlaşılmaktadır²³⁶(Ek 5).

1889 yılında kentte bir kunduracı dükkanı bulunduğu²³⁷. Yine aynı yıl, zanaata dayalı bir iş kolu olarak bir terzi dükkanının hizmet verdiği anlaşılmaktadır²³⁸. 1896 yılında kentte bir saatçinin çalıştığı bilinmekte, 1909 yılına gelindiğinde ise kentteki sermaye birikimi ve kentsel yaşamdaki değişime ilişkin önemli bir gösterge olarak G. bir bijuterinin açıldığı görülmektedir. Bu, kentte bu dönemde, mücevherat alım satımının yapıldığını göstermesi açısından, kentteki tüketim ve yaşam biçimindeki değişimi somut

²³⁵ Şinasi Develi, "Eski Mersin'den Esintiler (2)", *Mozaik Dergisi*, sayı: 12, Mersin, 1993, ss.34-35, s.35; 19 Nisan 2007 tarihinde Nihal Lokmanoğlu ile yapılan sözlü tarih görüşmesi. Develi, söz konusu pastanenin, 2. Dünya Savaşı sırasında İngilizler tarafından Mersin'e yerleştirilmiş olan Polonyalıların sık sık gittikleri bir yer olduğunu ifade etmektedir. Lokmanoğlu, söz konusu pastaneyi Kiev'de pastacılık eğitimi gören babası ve Kiev doğumlu olan Polonya asıllı annesinin açtığını anlatmıştır.

²³⁶ TŞS., No: 293, Sayfa no: 161, 3 Şaban 1264 (M. 5 Temmuz 1848); TŞS., No: 292, Sayfa no: 6, Hane no:7, 29 Safer 1258 (M. 11 Nisan 1842); TŞS., No:295, Sayfa No: 144, h. no: 213, 13 Cemazeyilevvel 1270 (M. 11 Şubat 1854).

²³⁷ TŞS., No:316, Sayfa no: 152, h. no:294, 1 Muharrem 1307 (M. 28 Ağustos 1889).

²³⁸ 1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 713.

olarak ortaya koyması açısından önemlidir²³⁹.

Kentte bulunması benzer bir anlam taşıyan bir diğer ticarethane ise kuafördür. Yine 1909 yılında, kentte bir kuaför hizmet vermektedir²⁴⁰. Kentte 1909 yılında saatçi sayısının ikiye çıktığı görülmektedir.

Bir başka ticarethane ise yine kentin bu dönemdeki yaşam kültürü ve biçimine, aynı zamanda kentin fiziksel dokusuna ilişkin bilgi vermesi açısından önem taşıyan, botanik alanında hizmet veren bir dükkandır²⁴¹. Bahçecilik, ziraat ve bahçıvanlık gibi alanlarda hizmet verdiği anlaşılan bu tür bir ticari işletmenin kentte bulunması, kentte bahçe içinde yer alan yapılardan oluşan yerleşim dokusuna işaret ettiği gibi, kentte yaşayanların bu alanda hizmet satın aldığına ilişkin de bilgi vermektedir.

1900'lü yılların kentteki ticaretin oldukça canlı bir dönemi olduğu, bu yıllarda kentte yer alan küçük ölçekli ticarethane ve dükkanlardan izlenebilmektedir. Zira 1909 yılında yukarıda yer verilen iş kollarında hizmet veren dükkanların yanı sıra kentte toplam beş adet tuhafiyeye ve hırdavatçı dükkanı bulunduğu görülmektedir²⁴².

Yine kentsel yaşam kültürüne ilişkin önemli bir gösterge olarak, kentte çok sayıda terzinin hizmet verdiği, 1909 yılında Mersin'de, toplam altı kişinin terzilik yapmakta

²³⁹ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2022. Yıllıkta, "Bijoutier" olarak geçen ifadenin, Türkçe karşılığı, Fransızca-Türkçe sözlükte, "cevahirci" olarak verilmiştir. Dolayısıyla, söz konusu iş kolunun, günümüzdeki "bijuteri" kavramından farklı olarak, bir anlamda kuyumcu olarak hizmet verdiği anlaşılmaktadır.

²⁴⁰ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2022.

²⁴¹ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2023.

²⁴² 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2024.

olduğu öğrenilmektedir²⁴³. Yine aynı yıl, kentteki bir diğer dükkanda ise halı ve kilim satılmaktadır²⁴⁴.

Yukarıda yer verilen tüm bu dükkân, mağaza ve ticarethanelerin sayılarındaki artış ve ilgi alanlarında gözlenen çeşitlilik (iştiğal konuları), 1850’li yıllardan 1900’lü yıllara kadar geçen kısa süre içinde kentte, iskelelerle ilişkili ve özellikle ithalat-ihracata dayalı olarak gelişen ticaretin, artan nüfusla birlikte ticaretin çeşitlenmesini sağladığını ortaya koymaktadır.

1920’li yıllardan itibaren şark ticaret yıllıklarında, çoğuna yukarıda yer verilen ticarethanelerin devamı niteliğinde ve genellikle aynı kişi ve/veya aileler tarafından sürdürülen ticari işletmelerin adreslerinde, kentin ticari merkezi niteliğindeki Gümrük Meydanı ya da Uray Caddesi’nin gösterilmesi, söz konusu ticarethanelerin 1800’lü yılların sonundan itibaren çoğunlukla bu bölgede yer seçmiş olduğuna ilişkin önemli ipuçları vermektedir.

IV.4. Sosyo-Mekansal Yapı

Kentin 19. yüzyıldaki hızlı gelişiminde, limanda artan ticaretle birlikte, farklı coğrafyalardan kente gelen nüfusun, kendi kentsel yaşam alanlarını oluşturmaları etkili olmuştur. Kentin fiziksel gelişimi, söz konusu grupların, özellikle mahalle ölçeğinde kendi konutları, dini ve eğitim yapılarını inşa etmeleriyle gerçekleşmiş görünmektedir. Dolayısıyla, bu dönemde Mersin’de, söz konusu ilişki çerçevesinde kendine özgü bir

²⁴³ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2024.

²⁴⁴ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2024.

kentsel dokunun oluştuğu sđylenebilir. Bu başlık altında, sđz konusu doku, mahalleler ¼zerinden ortaya konmaya ¼alıřılacaktır.

IV.4.1.Mahalleler

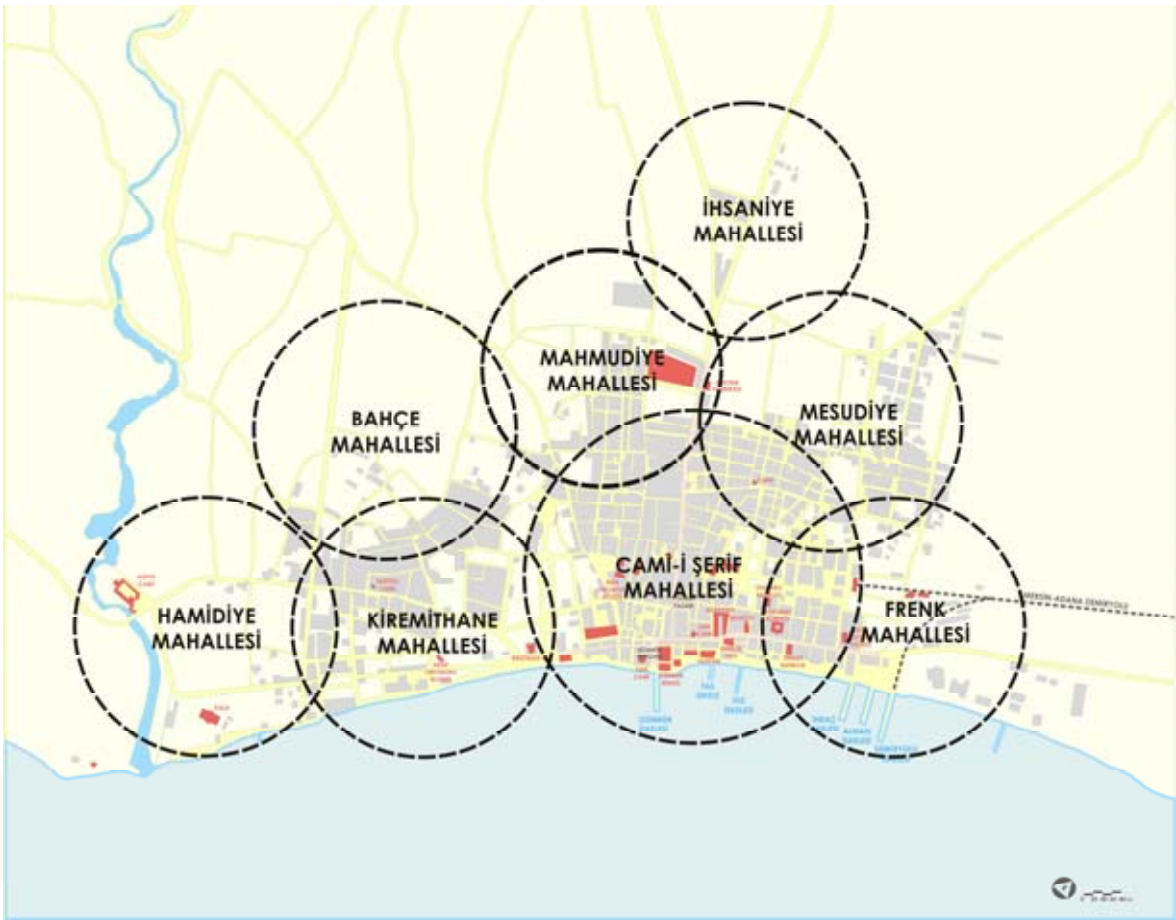
Geleneksel Osmanlı kentinden farklı olarak Mersin’de kentsel dokunun, liman işlevleri ile karşılıklı ilişki içinde geliştiği, ancak bu gelişimin, diğer pek çok Doğu Akdeniz liman kentinden farklı olarak, tek bir iskele ve uzantısında, genellikle sur içinde yer alan tarihi kentsel dokunun yanı başında bir gelişim olmadığı gđr¼lmektedir. Mersin’in, doğrudan doğruya Tanzimat s¼reci ile birlikte gelişim gđstermiř bir 19. y¼zyıl liman kenti olarak bu dđnemde herhangi bir tarihi kentsel dokuya sahip olmaması, bir kđrfez oluşturmayan doğrusal kıyı çizgisi ve bu çizgi boyunca sıralanmış çok sayıda iskelenin bulunmasının, kentin doğu-batı yđn¼nde doğrusal biçimde gelişmesinde etkili olduğu anlaşılmaktadır. Doğu-batı doğrultusundaki sđz konusu doğrusal gelişim, 1869 yılında kenti oluşturan iki mahalleden de izlenmektedir. Zira bu dđnemde kentte toplam iki mahallenin bulunduğu, bunlardan birinin şarkıyye (Doğu) ve diğerinin ise Garbiyye (Batı) olarak adlandırıldığı gđr¼lmektedir²⁴⁵.

19. y¼zyılda Mersin’e ilişkin olarak, arşiv belgelerinden mahalle adlarının ¼tesinde, ¼rneđin mahalle sınırlarına ilişkin bir bilgiye ulaşmak oldukça g¼t¼r. Ancak, belgelerde adı geçen bazı mahallelerin izi kısmen bug¼n de okunabilmektedir. Sđz konusu mahallerden biri, 1881 yılına ait Tarsus şariye Sicili’nde adı geçen Cami-i şarif Mahallesi’dir²⁴⁶. Sicilde adı geçen ve kent merkezinde bug¼n de varlığını s¼rd¼ren Cami-i

²⁴⁵ HVS, 1286, D. no: 3, s.75, 1286 (M. 1869).

²⁴⁶ TşS., No: 318, s.365, h.no: 625, 25 Cemazeyilevvel 1298 (M. 25 Nisan 1881).

Şerif Mahallesi'nin kentin en eski mahallesi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. İsmine ancak 1881 yılında rastlanmış olsa da, Cami-i Şerif Mahallesi, 1869 yılına ait belgelerde varlığından söz edilen Şarkıyye ve Garbiyye mahallelerinin merkezinde yer almaktadır. Bu doğrultuda, kentin ticari işlevlerini barındıran bir merkezi iş alanı niteliği taşıyan söz konusu mahallenin, günümüzdeki ticari kimliğini o dönemde oluşturduğu ve bugün de sürdürdüğü söylenebilir (Şekil IV-33).



Şekil IV-33: Mersin'de Mahalleler

Kentin Gümrük İskelesi'nin uzantısında gelişmeye başladığı ilk aşamada, Cami-i Şerif Mahallesi'nin, bugünkü adıyla Uray Caddesi ve cadde boyunca yer alan ticari

kullanımları içine alarak güneyde Akdeniz, kuzeyde Silifke Caddesi, batıda Gümrük Meydanı ve doğuda ise Katolik Kilisesi'yle sınırlanan alanda kendini gösteren kentsel yerleşimi kapsadığı anlaşılmaktadır. İlk mahallelerden biri olarak Cami-i Şerif Mahallesi'nin, kentin çekirdeğini oluşturduğu gibi tüm ticaret yapıları, hanlar, hükümet konağı, kiliseler, cami, bankalar, iskeleler, Gümrük Meydanı, konutlar, işyerleri ve dükkanların yer aldığı, kent için önemli bir odak olarak geliştiği görülmektedir²⁴⁷. Mahalle, kentin geliştiği ilk dönemdeki bu karakterini günümüzde de devam ettirmekte, kentin ticari faaliyetlerinin yoğun olarak sürdüğü merkezi iş alanı niteliği taşıyan bir kentsel alanı kapsamakta ve aynı adı taşımaktadır²⁴⁸. Mahallede, ticari yapıların yanı sıra bu dönemde Doğu Akdeniz dünyasında yaygın olarak görülen orta sınıf tüccar evlerinin yer aldığı, kentin batısına doğru dokunun seyrekleşerek bahçeli evlerden oluşan bir kentsel gelişimin gerçekleştiği görülmektedir²⁴⁹ (Şekil IV-34).

Her ne kadar arşiv belgelerinden kentin geliştiği ilk dönemlerde şekillenmeye başlayan mahallelere ilişkin edinilen bilgi sınırlı olsa da, artan ticari faaliyet ve nüfusla birlikte kentsel mekanın genişlediği ve kaçınılmaz olarak kentte yeni yeni mahallelerin geliştiği açıkça görülmektedir. Zira 1903 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nden, kentte bu tarihlerde altı mahallenin bulunduğu öğrenilmektedir. Develi bu mahallelerin, başta Cami-i Şerif Mahallesi olmak üzere Kiremithane, Hamidiye (Medrese), Mesudiye, Mahmudiye ve İhsaniye Mahalleleri olduğunu kabul etmenin yanlış olmayacağını söylemektedir²⁵⁰. Zaman içinde söz konusu mahallelere, Bahçe Mahallesi, Frenk Mahallesi, Osmaniye

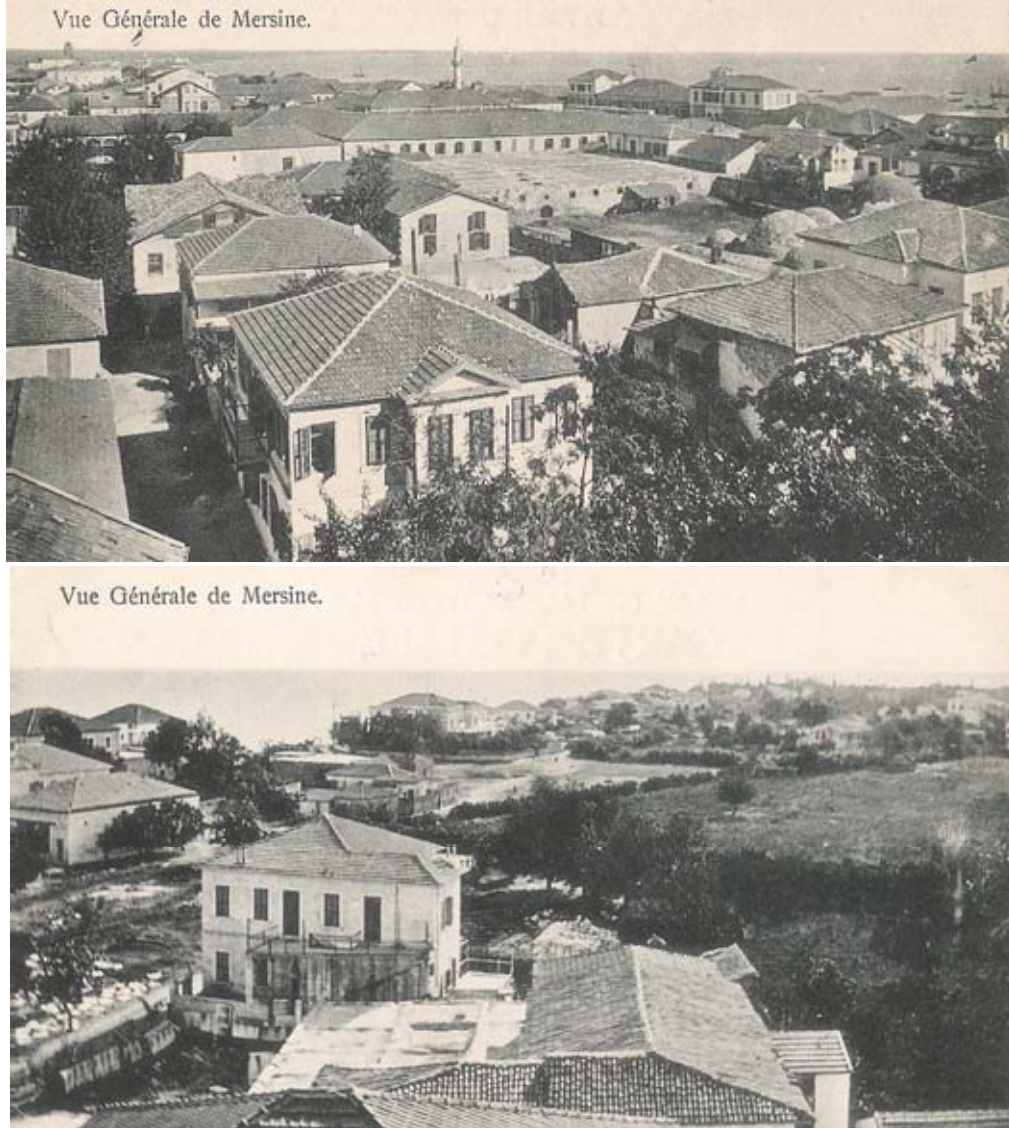
²⁴⁷ Filiz Çalışlar Yenişehirlioğlu, "Mersin Evleri", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 2004, ss.177-189, s. 177.

²⁴⁸ Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s. 79. Develi, Cami-i Şerif Mahallesi'nin adını, sınırları içinde bulunan ve Abdullah Mağribi tarafından 1898 yılında yaptırılmış olan Mağribi Cami'nden aldığını ifade etmektedir.

²⁴⁹ Yenişehirlioğlu, a.g.m., s. 183.

²⁵⁰ Develi, a.g.e., s. 75.

Mahallesi'nin (Hıristiyan Köy) eklendiği ve kentsel gelişimin hem doğu-batı hem de kuzeye doğru gerçekleştiği anlaşılmaktadır.



Şekil IV-34: Cami-i Şerif Mahallesi'nden genel görünüm (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Kentin limanda artan ticari etkinliğe paralel olarak, Gümrük Meydanı, Yoğurt Pazarı ve Uray Caddesi üçgeninde başlayan ve Cami-i Şerif Mahallesi'ni oluşturan kentsel dokunun, artan nüfusla birlikte Frenk Mahallesi, Kiremithane, Bahçe, Mahmudiye, Mesudiye, İhsaniye (Giritli), Osmaniye ve Medrese (günümüzdeki adıyla Hamidiye)

Mahalleleri ile gelişimini sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

1832 yılında Mersin ve bölgesini işgal eden İbrahim Paşa, ordunun iaşesi ve güvenliği için Mısır ve Suriye'den ziraat işlerini bilen insanları getirerek bölgeye yerleştirmiştir²⁵¹. Söz konusu nüfus, iklime olan dayanıklılıklarından dolayı bölgeye kolaylıkla uyum sağlamış, ziraat işlerindeki becerileri ile Çukurova'da olduğu gibi Mersin'de de özellikle bahçecilik alanında çalışmaya başlamıştır²⁵². Söz konusu bu nüfusun, kentte ağırlıklı olarak Kiremithane Mahallesi ve Bahçe Mahallesi'nde düşük yoğunluklu ve bahçeli yapılardan oluşan bir kentsel doku oluşturduğu, öncelikle Hadra Hamamı ve çevresinde kendini gösteren yapılaşmanın zaman içinde yapılan dini tesislerle birlikte gelişerek kente eklemlendiği anlaşılmaktadır (Şekil IV-35).

Günümüzde, Kiremithane Mahallesi'nin güneyinde yer alan ve sonradan Kültür Mahallesi adını almış olan alanın ise daha çok Laskiye'den gelen ve deniz ticareti ile ilgilenen²⁵³ nüfusun ikameti nedeniyle, geliştiği ilk dönemde, Laskiye Mahallesi olarak adlandırıldığı görülmektedir²⁵⁴.

Mısır'dan, Suriye'den ve Lübnan'dan gelen söz konusu nüfus içinde, ziraatten anlayan kişilerin daha çok, bugünkü Kiremithane ve Bahçe Mahallesi sınırlarıyla örtüşen alanda, Laskiye'den gelenlerin ise ağırlıklı olarak denize daha yakın biçimde, bugünkü

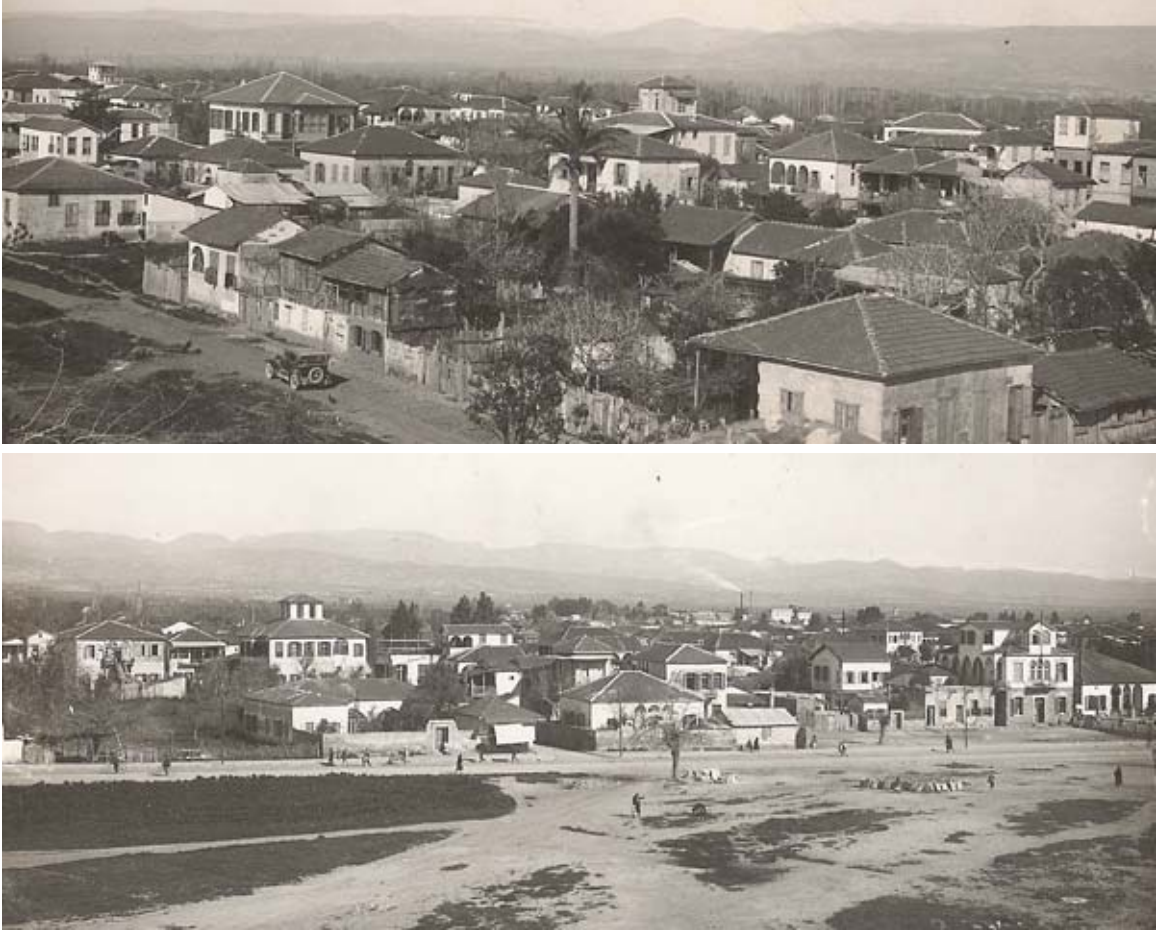
²⁵¹ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Cemaat Serüveni: Liman Kenti Olma Sürecinde Mersin'de Gelişen Maruni Taifesi", *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II*, Mersin Üniversitesi Yayınları No:14, Mersin, 2005, Mersin, ss.68-95, s.71; Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s. 51.

²⁵² Charles W. Wilson, "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*, 1884, Vol. 6, No. 6, s.314, ss.305-325.

²⁵³ Yorulmaz, a.g.m., s.69, 70; Develi, a.g.e., s.57.

²⁵⁴ Develi, a.g.e., s.64.

Kültür Mahallesi sınırları içinde yerleştikleri görülmektedir. Dolayısıyla, kentte bu dönemde, yerleşim dokusunun gelişiminde, göçle gelen nüfusun geldiği coğrafyanın yanı sıra, faaliyet alanlarının da etkili olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil IV-35: Kiremithane ve Bahçe mahallelerinden genel görünüm (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

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 anılmış²⁵⁵ olan mahallenin, kent merkezini doğu-batı doğrultusunda geçen Silifke Caddesi sayesinde kent merkeziyle güçlü bir bağlantıya sahip olduğu anlaşılmaktadır. Kentin büyümesi ile bugün artık neredeyse kent merkezinde kalmış olan mahallenin, gelişmeye başladığı ilk dönemde kent merkeziyle kurduğu güçlü ilişkinin bir uzantısı olarak bugün de ticari çekirdeğin ikinci halkasında yer aldığı görülmektedir. 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. (Şekil IV-36).

²⁵⁵ Gündüz Artan, Mersin Tarihi Kronolojisi, İçel Sanat Kulübü, Mersin, 2003; Develi, a.g.e., s.77. Artan, söz konusu medresenin, 1882 yılında, Müftü Emin Efendi tarafından Müftü (Efrenk) Deresi’nin doğusunda açıldığını ve burada gelişen mahallenin önceleri Medrese Mahallesi, daha sonra ise Müftü Mahallesi olarak adlandırıldığını ifade etmektedir.



Şekil IV-36: Müftü Mahallesi'nden genel görünüm (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

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, bugünkü Merkez Bankası'nın bulunduğu alan ve çevresinde ise daha çok gayrimüslim nüfusun yaşadığı ve bu nedenle söz konusu alanın Frenk Mahallesi olarak adlandırıldığı anlaşılmaktadır²⁵⁶ (Şekil IV-37). Yukarıda da yer verildiği üzere aynı dönemde, Uray Caddesi ve bugünkü İstiklal Caddesi arasında kalan alan, ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı bir kentsel alandır. Bugünkü Merkez Bankası ve yakın çevresinde, kentin ticari omurgasını oluşturan Uray Caddesi'nin hemen çeperinde yer almaktadır. Dolayısıyla, gerek arşiv belgelerinden, gerekse şark ticaret yıllıklarından kentin ticari yapısında oldukça önemli ve etkin bir unsur olarak beliren gayrimüslim nüfusun, söz konusu kentsel alanda ikamet etmesi oldukça anlaşılır görünmektedir.

1860'lı yıllarda, doğu ve batı olarak iki mahalleden oluşan kentin, Lübnan'dan, Mısır ve Suriye'den ya da Tarsus, Niğde, Kapadokya gibi daha yakın bölgelerden göç eden Müslüman ya da gayrimüslim nüfusla birlikte oluşan mahallelerle, yalnızca doğu-batı yönünde değil kuzeye doğru da geliştiği anlaşılmaktadır.

²⁵⁶ Develi, a.g.e., s. 64.



Şekil IV-37: Kentin doğusundan genel görünüm. Fotoğrafın arka planında doğuya doğru ilerleyen yol Tarsus karayoludur (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

1907 ve 1916 tarihli kent haritalarından, kentin en önemli iskelesi olan Gümrük İskelesi'nden başlayarak kuzeydeki Gözne'ye erişim sağlayan karayolunun da etkisiyle, kentin deniz kıyısındaki yerleşik alan ile arasında boşluklar bulunmak üzere kuzeyde çeşitli yapılaşmaların gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Seyrek bir yapılaşmanın izlendiği kuzeydeki söz konusu kentsel doku, kenti yakın çevresi ile birlikte gösteren 1907 tarihli haritada, “Hıristiyan Köyü” olarak gösterilmiştir²⁵⁷. Günümüzde Osmaniye Mahallesi olarak adlandırılan yerleşim, söz konusu haritanın hazırlandığı dönemde, kentten kopuk biçimde ancak kentin ticari odağı niteliğindeki Gümrük Meydanı'ndan kuzey-güney doğrultusunda Gözne'ye erişim sağlayan karayolu üzerinde görünmektedir. Zaman içerisinde, geliştiği ilk dönemde kente yarım saatlik mesafede bulunan köyün, genişleyen kent ile bütünleştiği ve kentin bir mahallesi haline gelerek Osmaniye Mahallesi adını aldığı

²⁵⁷ J. Renwick Metheny, “Road Notes from Cilicia and North Syria”, *Journal of the American Oriental Society*, 1907, vol. 28, ss.155-163, s.156.

öğrenilmektedir²⁵⁸.

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 yılında Girit'ten göç eden nüfusun yerleşmesi ile geliştiği, göçle gelen nüfusu yerleştirmek üzere 50 kadar ev yapıldığı ve bu dönemde Giritli Mahallesi olarak adlandırıldığı görülmektedir (Şekil IV-38).



Şekil IV-38: İhsaniye Mahallesi'nden genel bir görünüm. Fotoğrafta da görüleceği gibi, İhsaniye Mahallesi, Girit Mahallesi olarak da adlandırılmıştır (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Kentin yerleşik alanı ile söz konusu mahalle arasında, sebze, meyve yetiştirilen

²⁵⁸ Şerife Yorulmaz, "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Yapı Kredi Yayınları, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, ss.317-333, s.319.

bahçeler bulunduğu anlaşılmaktadır²⁵⁹. Mahalle'nin, kentteki küçük ölçekli sanayi yatırımlarının yer seçmeye başladığı, günümüzdeki Fabrikalar Caddesi ve yine günümüzdeki Metropol binasının bulunduğu kentin kuzeyindeki gelişimle birlikte şekillendiğini söylemek yanlış olmayacaktır²⁶⁰.

Develi, kentsel yerleşik alanın, günümüzdeki Metropol binasının yer aldığı bölgede bittiğini ve geniş sebze, meyve bahçelerinden sonra İhsaniye Mahallesi'nin yukarıda sözü edilen 50 eviyle yerleşik alanın tekrar başladığını ifade etmektedir. Zaman içinde, bugünkü Metropol binası ve yakın çevresinde Mesudiye Mahallesi'nin geliştiği anlaşılmaktadır²⁶¹.

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 dek 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.

Yukarıda gelişiminde etkili olan nüfus yapısı, çalışma konuları ve kentsel dokusuna yer verilmeye çalışılan söz konusu dokuz mahallenin, 19. yüzyılda kentin, ticari kimliğini ve bir bahçe-kent modelini çağrıştıran fiziksel gelişimini izleme olanağı sunduğu görülmektedir. Özellikle 1860'lardan sonra başta Suriye ve Lübnan'dan olmak üzere, pek

²⁵⁹ Develi, a.g.e., s. 79; Risk, a.g.e., s. 61. Risk, yerleşimde geniş yeşil alanlar, portakal ve limon bahçeleri bulunduğunu ifade etmektedir.

²⁶⁰ Develi, a.g.e., s. 67. Develi, 1900'lü yıllarda, Rum tüccar Bodasaki'nin, günümüzdeki Metropol binasının bulunduğu yerde ilk un fabrikasını açtığını ifade etmektedir.

²⁶¹ Develi, a.g.e., s. 79.

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 göstermektedir²⁶².

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

Kentsel dokudaki bir diğer farklılık ise konut ve ticari kullanımların biraradalığında karşımıza çıkmaktadır. Kentte, özellikle Uray Caddesi ve yakın çevresinde yer alan depo, dükkan, mağaza ve ticarethanelerin üst katlarının konut olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Renda, geleneksel Osmanlı kentlerinde rastlanan konak tipi yönetici eşraf evlerinin Mersin'de yerini tüccar evlerine bıraktığını ifade etmektedir²⁶³. Yenişehirlioğlu, söz konusu tüccar evlerinin, İstanbul'da bile görülmeyen ve daha çok şehir merkezinde bulunan evler olduğunu, ağırlıklı olarak Doğu Akdeniz Liman kentlerinde rastlanan bu ev tiplerinin belli eksenler doğrultusundaki simetrik biçimlenişinin, mimari eğitim almış

²⁶² Yenişehirlioğlu, a.g.m., s. 177.

²⁶³ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., Günsel Renda'nın sayfa numarası verilmemiş olan "giriş" yazısından alınmıştır.

kişilerce tasarlandığını gösterdiğini ifade etmektedir. Yenişehirlioğlu, bu durumun ise 19. yüzyıl modernite kavramına uyan bir yaşam biçimine işaret ettiğini vurgulamaktadır²⁶⁴.

Dolayısıyla, gerek yukarıda yer verilen mahallerle birlikte gelişen kentsel doku ve gerekse bu dokuyu oluşturan yapıların mimari dili, Mersin'in kendine özgü, aynı dönem Anadolu ve geleneksel Osmanlı kentinden farklılaşan yapısını açıkça ortaya koymaktadır.

IV.4.2.Dini Yapılar

Yukarıda da belirtildiği üzere, Mersin'de kentsel dokunun, geleneksel Osmanlı kentinden farklı olarak, dini yapılar etrafında şekillenmediği, kentsel gelişimde, ticari faaliyetlerin etkili olduğu anlaşılmaktadır. Ne var ki, iskeleler ve uzantısında gelişen ticaretin kente çektiği nüfus, kendi yaşam kültürü doğrultusunda bir kentsel doku üretmiş ve yerleştiği alanlarda kendi inançları doğrultusunda dini yapılarını inşa etmiştir.

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 yapı, birbirine oldukça yakın mesafelerde yer seçmiştir. Kentteki dini yapıların yalnızca kent içindeki konumları değil, inşa edildikleri tarihler de birbirine oldukça yakın görünmektedir.

Kentin ilk sakinlerine ilişkin farklı kaynaklarda farklı bilgiler bulunmakla

²⁶⁴ Yenişehirlioğlu, a.g.m., s.183. Osmanlı şark ticaret yıllıklarından, kentte mimarların çalıştığı izlenmektedir.

birlikte, kentteki cemaatler içinde, oldukça önemli bir ekonomik güce sahip olan Katolikler ve Rumlar ön plana çıkmaktadır. Katolik topluluğun kente yerleşmeleri 1850'lere dek uzanmaktadır. Benzer biçimde, bölgedeki varlıkları oldukça eskiye dayanan Rum köyleri ve yerleşimleri nedeniyle Rum nüfusunun da kentte 1850'li yıllardan itibaren, özellikle ticaret konusundaki etkinlikleri ile kendilerini gösterdikleri ve belli bir nüfusa eriştikleri anlaşılmaktadır²⁶⁵. Dolayısıyla, başta kentte belli bir nüfusa sahip olan bu iki cemaat olmak üzere, zamanla farklı inançlara sahip cemaatlerin, yerleşik hayata geçerek dini yapılarını inşa ettikleri görülmektedir.

Arşiv belgelerinden, kentte inşa edilen ilk kilisenin Rum Ortodokslara ait olduğu anlaşılmaktadır. 1875 yılında bölgeyi ziyaret eden Davis, bu bölgedeki diğer limanlarda olduğu gibi, Mersin'de yaşayanların temel olarak Rumlar ve Hıristiyan Suriyeliler olduğunu, Avrupalıların sayısının ise çok az olduğunu belirtmektedir²⁶⁶. Bu anlamda, kentteki ilk kilisenin Rum Ortodokslara ait olması oldukça anlaşılır görünmektedir. 1849 yılında, Ortodoks cemaatin merkezi hükümete başvurduğu ve merkezin, papaz efendinin evinde ibadete izin verdiği görülmektedir²⁶⁷. Ancak artan Ortodoks nüfusuyla birlikte kentte bir kiliseye ihtiyaç duyulduğu ve papaz tarafından cemaatten toplanan para ile bir kilise inşasına başlandığı anlaşılmaktadır. Zira, merkezi hükümetten izinsiz olarak başlayan kilise inşaatı, kentteki resmi görevliler tarafından fark edilmiş ve engellenmeye çalışılmıştır²⁶⁸. Bunun üzerine cemaat tarafından yine merkeze başvurularak, inşaatı süren, Şam Patrikliği'ne bağlı söz konusu Rum Ortodoks Kilisesi'nin, kentte artan Hıristiyan nüfus için gerekli olduğu belirtilerek, engellenmenin kaldırılması

²⁶⁵ Adıyeke; Adıyeke, a.g.m., s.80.

²⁶⁶ Davis, a.g.e., s.26, 27.

²⁶⁷ TŞS., No: 291, Sayfa no: 247, Evaili Zilkade 1265 (M. Eylül 1849).

²⁶⁸ TŞS., No: 291, Sayfa no: 313, 314.

istenmiştir. Bu talep sonucunda merkez, inşaatın engellenmemesi yönünde karar vermiştir²⁶⁹.

Söz konusu Rum Ortodoks Kilisesi'nin yerine ilişkin arşiv belgelerinde herhangi bir bilgi verilmese de, 1914 tarihli kent haritasından, haritada Gözne Yolu olarak gösterilen kuzey-güney doğrultusundaki yolun batısında bir Rum Kilisesi'nin bulunduğu görülmektedir. Ne var ki, haritanın yapıldığı tarih göz önünde bulundurulduğunda, işaret edilen Rum Kilisesi'nin, yukarıda söz edilen Rum Ortodoks Kilisesi'ne ait olup olmadığı tam olarak anlaşılamamaktadır. Zira bu haritanın yapıldığı 1914 yılında kentte, Rum tüccar Mavromati tarafından 1885 yılında yaptırılmış, bugün ayakta olmayan Ayios Georgios Rum Ortodoks Kilisesi, bugünkü adıyla Osmaniye Mahallesi, o dönemdeki adıyla Hıristiyan Köyü'ndeki Aya Nikola Kilisesi²⁷⁰ bulunmaktadır. Oysa söz konusu haritada tek bir Rum Kilisesi gösterilmiştir.

Kentteki bir diğer dini yapı ise Katolik Kilisesi'dir. 1853 yılında, Fransız Konsolos Yardımcısı Marguillier tarafından Halep'e yazılan bir mektupla, Mersin'de görev yapmak üzere bir pederin görevlendirilmesi istenmiştir²⁷¹. Bu istek doğrultusunda, merkez tarafından, Fransa Maslahatgüzarı'na, Kapusien Rahipleri tarafından Mersin'de bir Latin Katolik Kilisesi açmak istendiği bildirilmiş²⁷² ve 1855 yılında da söz konusu kilise inşaatı için izin verilmiştir²⁷³. Ne var ki, Sultan Abdülmecit tarafından 1855 yılında yayınlanan

²⁶⁹ TŞS., No: 291, Sayfa no: 313, 314, 19 Cemazeyilahir 1269 (M. 30 Mart 1853).

²⁷⁰ "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, 2002, ss.141-150, s.144. Açık oturumda Gündüz Artan, Mavromati'yi anlattığı konuşmasında, bugünkü adıyla Osmaniye Mahallesi olan Hıristiyan Köyü'nde hizmet veren Aya Nikola Rum Ortodoks Kilisesi'nin kurtuluştan sonra Osmaniye Cami'ne dönüştürüldüğünü ifade etmiştir.

²⁷¹ *Mersin Katolik Kilisesi-1853 (150. Yılında Katolik Kilisesi)*, Haz.: Hanri Leylek, Mersin, 2003, s.7.

²⁷² BOA., A..AMD., Dosya no:53, G. no: 88.

²⁷³ Haz.; Oğuz, a.g.e., s.32, 33.

fermanla kentte bir Katolik kilisesi yapılmasına izin verilmiş olmakla birlikte, günümüzde kullanılmakta olan Latin İtalyan Katolik Kilisesi'nin inşasına ancak 1892 yılında başlanmış ve yapı 1898 yılında tamamlanmıştır²⁷⁴. Sultanın fermanı ile inşaatın başlaması arasında geçen sürenin nedeni bilinmemektedir²⁷⁵. 1855 yılından 1892 yılına dek geçen sürede, günümüzde kullanılmakta olan Katolik Kilisesi'nin yerinde bulunan ve 1810 yılında yapılmış olan hanın kilise olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır²⁷⁶.

Günümüzde Latin İtalyan Katolik Kilisesi adıyla ibadete açık olan kilise, kentin doğu sınırını oluşturan Frenk Mahallesi içinde, Uray Caddesi üzerinde inşa edilmiştir. Bugün de aynı yerde hizmet veren kilisenin, Uray Caddesi'nden başlayarak kuzeye doğru devam eden alanı içinde bir bölümünün, 1870'li yıllarda Katolik Mezarlığı olarak kullanıldığı, kiliseyi mezarlığa bağlayan bir yol yapıldığı ve bu yola "Kapusien Yolu" adı verildiği, bahçesinin bir bölümünde tütün ve hububat ekilip meyve yetiştirildiği öğrenilmektedir²⁷⁷ (Şekil IV-39).

Kentte ayrı bir kiliseye sahip olan diğer bir topluluk ise Marunilerdir. Fransa'nın da desteğiyle Osmanlı'dan çeşitli imtiyazlar edinmiş olan Maruniler, Akdeniz ticaret ağında belli noktalarda güçlenmiş ve kendi kiliselerini açmışlardır²⁷⁸. 1850'li yıllardan

²⁷⁴ Develi, a.g.e., s. 105; Haz.: Hanri Leylek, a.g.e., s.11.

²⁷⁵ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl)", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss. 2-14, s.11; Haz.: Hanri Leylek, a.g.e., s.11.

²⁷⁶ Dinceç, a.g.t., s.92; Develi, a.g.e., s. 105; Haz.: Hanri Leylek, a.g.e., 11. Leylek, 1855 yılında Sultan Abdülmecit tarafından kilisenin inşasına izin veren fermanının ancak, 1891 yılında, o dönemde Katolik Kilisesi'nde görev yapan Peder Basilio'ya teslim edildiğini, ancak bu gecikmenin nedeninin bilinmediğini ifade etmektedir.

²⁷⁷ Haz.: Hanri Leylek, a.g.e., s.9; Yorulmaz, a.g.m., s.11.

²⁷⁸ Şerife Yorulmaz, "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, 2005, Mersin, ss.68-95, s.70.

itibaren Mersin’de buldukları görülen ancak ağırlıklı olarak 1860’lı yıllardan itibaren Mersin’e gelip yerleşmiş olan Maruniler’in, kendi topluluklarını kurmalarının zaman aldığı anlaşılmaktadır²⁷⁹. Ayrı bir topluluk olarak Adana Vilayet Salnameleri’nde ancak 1914’lerde söz edilen²⁸⁰ Marunilere, Latin Katolik cemaatiyle ilgili kayıtlar arasında 1850’lerden itibaren rastlanmaktadır. Hatta söz konusu kayıtlardan, Mersin’deki Katolik topluluğun önemli bir kısmını Marunilerin oluşturduğu görülmektedir²⁸¹. Zaman içerisinde, Suriye ve Lübnan’dan gelen cemaatin 800 kişiye kadar ulaştığı anlaşılmaktadır²⁸². Marunilerin geçmişten beri Fransa ve Katolik cemaati ile kurdukları iyi ilişkiler doğrultusunda, Maruni Kilisesi’nin de, Latin İtalyan Katolik Kilisesi’ne yakın bir konumda, yine Uray Caddesi’nde ve Katolik Kilisesi’nin batısında yer aldığı görülmektedir. 1876 yılında inşa edilen bu kilisenin hizmet verdiği Uray Caddesi’ndeki yapı günümüzde de ayakta durmaktadır. Ne var ki, 1952 yılına kadar açık kalan kilisenin, cemaatinin azalması ve papaz bulunamaması nedeniyle bu tarihten itibaren ibadete kapatıldığı ve 1986 yılında camiye dönüştürüldüğü görülmektedir²⁸³. Eski adı ile Frenk Mahallesi olan Nusratiye Mahallesi’ndeki yapı günümüzde Nusratiye Cami adıyla hizmet vermektedir²⁸⁴ (Şekil IV-39).

Yine aynı dönemde kentte, sözü edilen Rum Ortodoks kiliselerinden başka bir de Ermeni Ortodoks Kilisesi bulunmaktadır. 1870 yılında yapılan söz konusu kilise, Yoğurt Pazarı’nın 150 metre kuzeyinde ve bugünkü Kuvayi Milliye Caddesi’nin batısında

²⁷⁹ Şerife Yorulmaz, a.g.m., s.71.

²⁸⁰ Bozkurt, a.g.t., s.50; 1921 tarihli *Osmanlı Şark Yıllığı*, s.1396. Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları’nda ilk olarak 1909 tarihli yıllıkta, Mersin’de bulunan kiliselerin isimlerine rastlanmaktadır. Maruni Kilisesi’nin ismine ilk rastlanan yıllık 1921 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı’dır.

²⁸¹ Şerife Yorulmaz, a.g.m., s.71, 72.

²⁸² Develi, a.g.e., s.105; Haz. Oğuz, a.g.e., s.34.

²⁸³ “Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler”, *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, s.220.

²⁸⁴ Develi, a.g.e., s. 105.

yer almaktadır. Develi, Kurtuluş Savaşı sonrasında cemaati kalmayan kilisenin, yanında bir de Ermeni Okulu bulunduğunu ve bugün oldukça harap durumda olduğunu ifade etmektedir²⁸⁵.



Şekil IV-39: 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).

²⁸⁵ Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s. 105.

Bu dönemde kentte Rum ve Ermenilerin dışında bir başka Ortodoks topluluk ise Araplardır. 1860'lı yıllardan itibaren göç etmiş olan Arap Ortodoks cemaatinden, kente ilk gelenlerden olduğu bilinen Nader Ailesi'nden Dimitri ve Tannus Nader tarafından bağışlanan arazi üzerinde 1870 yılında Arap Ortodoks Kilisesi inşa edilmiştir. Yukarıda, mahallere yer verilen bölümde de söz edildiği gibi ağırlıklı olarak Mısır, Suriye ve Lübnan'dan göç eden nüfusun yerleştiği Kiremithane (ve Kiremithane Mahallesi'nin güneyinde yer alan günümüzdeki adıyla Kültür) Mahallesi'nin başlangıç noktasında yer alan söz konusu kilisenin ilk yapıldığında var olan çan kulesi yıkılmış ve tekrar yapılmamıştır. Develi, Kültür Merkezi'nin batısında yer alan ve ibadete açık olan bu kilisenin adının Mihail Arhengelos Ortodoks Kilisesi olduğunu ifade etmekte ve Mersin'de ibadete açık en eski kilise olduğunu belirtmektedir²⁸⁶.

Kentteki bir başka Katolik kilisesi ise Ermeni Katolik Kilisesi'dir. Bu kilise, Kıbrıs'tan gelen bir Ermeni papaz tarafından 1896 tarihinde kurulmuş, Silifke Caddesi'nde, Büyük Hamam'ın kuzeyinde yer alan ve günümüzde yine bakımsız durumda olan bir yapıdır²⁸⁷.

Kentteki bir diğer kilise ise yine Ermeni cemaate ait Protestan kilisesidir. Bugün, İstiklal Caddesi'nin kuzeyinde yer alan Salim Güven İlköğretim Okulu'nun bulunduğu yerde bir ev, 1898 yılında satın alınarak, çeşitli eklemelerle kiliseye dönüştürülmüş, daha sonra yeniden inşa edilmiştir. Develi, bu dönemde kentte Ermenilere ait üç kilise bulunmasının Ermeni nüfusuyla ilgisi olmadığını, nüfusları az olsa da Ermenilerin farklı inanışları gereği üç ayrı kilisede ibadet etme ihtiyacıyla söz konusu

²⁸⁶ Develi, a.g.e., s. 104.

²⁸⁷ Develi, a.g.e., s. 106.

kiliseleri açtıklarını ifade etmektedir²⁸⁸.

Adana Vilayet Salnameleri'nde, 1892 yılına gelindiğinde kent nüfusuna, gayrimüslim nüfus içinde daha önce adı geçmeyen Musevilerin de eklendiği görülmektedir²⁸⁹. Dolayısıyla, kiliselerin dışında kentte, Musevi cemaate yönelik olarak bir de havranın hizmete girdiği görülmektedir. 1907 yılında ibadete açılmış olan havra, bugünkü Soğuksu Caddesi'nde, günümüzde ayakta olmayan Necatibey İlkokulu ve sonradan da Akdeniz Koleji olarak kullanılan yapıda hizmet verdiği anlaşılmaktadır. Cemaati kalmaması nedeniyle havra günümüzde kullanılmamaktadır²⁹⁰.

Develi'nin de belirttiği gibi, kentteki dini yapıların çeşitliliğinin, ilgili cemaatin nüfus büyüklüğünden çok, inançlarındaki farklılıklardan kaynaklandığı görülmektedir. Dolayısıyla Mersin'de, nüfusu ne kadar olursa olsun, farklı inanışlara sahip toplulukların, yaşadıkları kentsel alanda, kendilerine ait dini yapıları inşa ettikleri görülmektedir. Söz konusu dini yapıların kentteki konumları, ilgili topluluğun ikamet ettiği kentsel alanlara işaret etmesi açısından önem taşımaktadır. Bu doğrultuda, yukarıda, mahallere yer verilen bölümde de değinildiği üzere, Katolik ve Maruni Kilisesi'nin, kentin doğusunda ve ticari faaliyetin en yoğun olduğu Uray Caddesi ve Frenk Mahallesi'nde, Arap Ortodoks Kilisesi'nin ağırlıklı olarak Arap nüfusun yaşadığı Kiremithane Mahallesi'nde, Rum Kiliseleri'nin ise yine daha çok Rumların ikamet ettiği kentin kuzeyinde yer alması, kentteki sosyo-mekansal yapının kentsel alandaki somut ifadeleri olarak karşımıza

²⁸⁸ Develi, a.g.e., s. 106; Gündüz Artan, Mersin Tarihi Kronolojisi, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin, 2003, s. 9.

²⁸⁹ Bozkurt, a.g.t., s. 54.

²⁹⁰ Develi, a.g.e., s. 106; Artan, a.g.e., s. 10. Artan, havranın açılış tarihini 1906 olarak vermiştir. Ayrıca, Develi ve Artan'ın verdiği bilgilerde, kilisenin yerine ilişkin de bir farklılık görülmektedir. Develi, kilisenin Akdeniz Koleji olarak kullanılan yapıda hizmet verdiğini, Artan ise Akdeniz Koleji binasının yanında hizmet verdiğini ifade etmektedir.

çıkılmaktadır.

Kentin kuruluşundan itibaren, arşiv belgelerinde, nüfus büyüklüğü açısından daima en yüksek orana sahip olan Müslüman cemaatin ise bu dönemde, nüfus büyüklüğü ile orantılı görünmeyen sayıda camiye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Zira Sami, 1890'lı yıllarda, toplam nüfus içinde oldukça düşük bir orana sahip olmasına rağmen çeşitli cemaatlere ait toplam 4 kiliseye karşılık yalnızca bir camiden söz etmektedir²⁹¹.

Arşiv belgelerinden, 1854 yılından itibaren, camiden önce kentin çeşitli yerlerinde mescitler yapıldığı anlaşılmaktadır. Hatta zaman içinde artan Müslüman nüfusu karşısında yetersiz kalan söz konusu mescitlere çeşitli eklemeler yapıldığı görülmektedir²⁹².

1857 yılına gelindiğinde ise kentteki Müslüman nüfusun ibadet gereksinimlerini karşılamakta mescitlerin yeterli olmadığı merkez tarafından da fark edilmiş ve yapılan yazışmalar doğrultusunda kentte, Valide Sultan Vakfı'na ait, kıyıda, deniz dalgasıyla oluşmuş kumluk arazi üzerinde bir cami yapılmasına karar verilmiştir²⁹³. Belgelerden, zaman içinde söz konusu caminin de ihtiyacı karşılayamadığı, eksikliklerinin giderilmesi ve yanına bir medrese yapılmasının talep edildiği, merkezi hükümetin de bu talebi kabul ederek, caminin onarımı ve medrese yapımı için karar aldığı görülmektedir²⁹⁴. 1868 yılında merkeze yazılan bir yazı ile camiye olan gereksinim ifade edilmiş ve bu konuda görevli

²⁹¹ Şemsettin Sami, *Kâmûsu'l -A'lâm*, Ankara 1996, c.6, s.4260, 4261.

²⁹² TŞS., No: 295, Sayfa no: 22, h. no: 34, 1 Ramazan 1271 (M. 18 Mayıs 1855).

²⁹³ BOA., İ.. MVL., Dosya no: 379, G. no: 16605, 23 Safer 1274 (M. 13 Ekim 1857).

²⁹⁴ BOA., A..MKT., MHM., Dosya no: 402, G. no: 92.

tain edilmesi istenmiştir²⁹⁵. 1869 yılına gelindiğinde ise kentte, Bezmi Alem Valide Sultan Vakfi tarafından yaptırılan ve günümüzde de kullanılmakta olan Cami-i Atik (günümüzdeki adıyla Eski Cami) ibadete açılmıştır²⁹⁶.

Belgelerde, Valide Sultan Vakfi arazisi'nde, kumluklar üzerinde yapılmasına ve onarılarak yanına bir medrese eklenmesine karar verilen caminin yerine ilişkin olarak kesin bir bilgi bulunmamaktadır. 1868 yılında merkeze yazılan yazı ile yapılması talep edilen caminin, 1869 yılında inşa edilen Eski Cami olduğu düşünülürse, Eski Cami'den önce, kentte yine kumluklar üzerinde ve Valide Sultan Vakfi arazisi içinde bir başka caminin daha yapılmış olduğu ve dolayısıyla Eski Cami'nin kentin ikinci camisi olarak inşa edildiği görülür. Ne var ki, günümüzde, Eski Cami dışında, Valide Sultan Vakfi arazisi içinde, bu tarihlerde yapılmış olan bir başka cami bulunmamaktadır. Bu durumun iki açıklaması olabilir. Bunlardan biri, belgelerde Eski Cami'nin yapımından önce kente var olduğu ve onarılarak yanına bir de medrese yapılmasının istendiği kumluklar üzerindeki caminin, zaman içinde iskelelerin ve kentin gelişimiyle yıkılmış olmasıdır. Söz konusu durumun bir diğer açıklaması ise sözü edilen caminin yapımına daha önce karar verilmiş olmakla birlikte ancak 1870'te yapılması ve dolayısıyla sözü edilen bu caminin aslında Eski Cami olmasıdır. Ancak, bu durumda Eski Cami'nin yanında bir medrese bulunması gerekmektedir. Oysa caminin yanında herhangi bir medrese yapısı bulunmamaktadır. Tüm bu değerlendirmeler sonucunda, kentin ilk camisinin bugün ayakta olmadığını, bu camiden sonra yapılan kentin ikinci camisinin ise Eski Cami olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

²⁹⁵ BOA., A..MKT., MHM., Dosya no: 405, G. no: 51, 27 Zilhicce 1284 (M. 20 Nisan 1868).

²⁹⁶ Artan, a.g.e., s. 6; Develi, a.g.e., s. 102.

Her ne kadar kentin ikinci camisi olarak yapılmış olsa da Eski Cami günümüzde de ibadete açık kentin en eski dini yapılarından biri olarak, kentin ilk yerleşim alanında, Uray Caddesi üzerinde yer almaktadır. Yapıldığı dönemde, denize oldukça yakın bir noktada bulunan caminin, cami inşasından beş yıl önce; 1865 yılında Bezm-i Alem Valide Sultan adına yapılmış bir çeşmesi bulunmaktadır. Üçgen alınlığı, yalağı ve altın yıldızlı mermer kitabesi bulunan çeşmenin kitabesinden, yapıldığı dönemde deniz kıyısında olduğu anlaşılmaktadır²⁹⁷.

1870'lerden 1880'li yıllara dek geçen sürede, kentteki Müslüman nüfusun, yukarıda sözü edilen cami ve mescitleri kullandığı anlaşılmaktadır. Zira Eski Cami'den sonra yapılan ilk cami, 1884 yılında Müftü Emin Efendi tarafından Medrese Mahallesi'nde ibadete açılan Müftü Cami'dir. Halen kullanılmakta olan cami, 1882 yılında kentte açılan ilk medresenin yanında²⁹⁸, Müftü Deresi'nin doğusunda yer almaktadır (Şekil IV-40).

1898 yılına gelindiğinde, kentte bugün de varlığını sürdüren iki önemli caminin daha inşa edildiği görülmektedir. Bunlardan biri Kiremithane Mahallesi'nde, Silifke Caddesi üzerinde ve Hadra Hamamı'nın batısında yer alan Avniye Cami'dir. 1898 yılında Sümen (Şami) Ailesi'nden Mahmut Efendi tarafından yaptırılmış olan cami, minaresinin ahşaptan olması nedeniyle "Tahtalı Cami" olarak da bilinmektedir. Söz konusu caminin yakın çevresinde, gelir getirmesi ile dükkanlar yapıldığı görülmektedir²⁹⁹. Böylelikle caminin, bulunduğu alanda, kentsel dokunun gelişiminde etkili bir yapı olduğu anlaşılmaktadır.

²⁹⁷ Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, a.g.e., s.32; Develi, a.g.e., s. 102.

²⁹⁸ Artan, a.g.e., s. 7.

²⁹⁹ "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, ss.218-225, s.221; Artan, a.g.e., s. 7; Develi, a.g.e., s. 102.



Şekil IV-40: Müftü Cami (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Aynı tarihte, kentte inşa edilen bir başka cami ise Mağribi Cami'dir³⁰⁰. Abdullah Mağribi³⁰¹ tarafından yaptırılmış 1898 yılında olan cami, bugün de kullanılmaktadır. Cami, günümüzde Cemal Paşa Caddesi üzerinde yer almaktadır. Caminin inşa tarihi göz önünde bulundurulduğunda, inşa edildiği yer, kentin bu dönemdeki gelişimine ilişkin önemli bir ipucu vermektedir. Zira 1880'lerin sonunda kentsel gelişimin, ulaşım altyapısındaki yeniliklerle birlikte, küçük ölçekli sanayi yatırımları, çeşitli işletmeler ve fabrikaların yer seçmeye başladığı kuzeye doğru ilerlediği görülmektedir. Bugünkü adı ile Cemal Paşa Caddesi ise söz konusu gelişme eğilimi ile birlikte oluşan kentsel dokunun doğu-batı doğrultusundaki en önemli caddelerinden biridir. Dolayısıyla, Mağribi Cami, bu dönemde, kentin kuzeyindeki kentsel gelişimi somut olarak ortaya

³⁰⁰ Artan, a.g.e., s. 9; Develi, a.g.e., s. 102.

³⁰¹ "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, ss.218-225, s.221. Panelde, Vahap Kokulu, Arapça "Mağribi" kelimesinin "Kuzey Afrika'dan gelme" anlamını taşıdığını ifade etmiştir.

koyan önemli bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Benzer biçimde, Girit'ten göç eden nüfusun yerleştiği İhsaniye Mahallesi de bu dönemde kuzeyde gelişen kentsel dokunun bir parçasıdır. Dolayısıyla 1899 yılında bu alanda da Müslüman nüfusa yönelik İhsaniye Mescidi'nin inşa edildiği görülmektedir. Mahalledeki Müslüman nüfus için yeterli görülerek, ibadet ihtiyacını karşılamak üzere burada bir cami değil mescit inşa edildiği anlaşılmaktadır³⁰².

Yaklaşık aynı dönemde kentte bir başka caminin daha inşasına başlandığı görülmektedir. Yapımına 1900 yılında başlanan ve 1908 yılında tamamlanan bu cami Yeni Cami'dir. Yeni Cami, kente Sayda'dan göç etmiş olan Seydavi Ailesi'nden, kentte bir dönem belediye başkanlığı da yapmış olan Abdülkadir Seydavi tarafından yaptırılmıştır³⁰³. Bugün ayakta olmayan ve Gümrük Meydanı'nda yer alan cami, bugünkü Ulu Cami'nin doğusunda inşa edilmiştir (Şekil IV-41). Gündüz ve Develi, maddi sorunlar nedeniyle inşası bir süre duran caminin arazisinin Rum tüccar Mavromati tarafından bağışlandığı, ancak Mavromati'nin, Rum cemaatinin bu durumdan haberdar olmasını istememesi nedeniyle bağışın gizli tutulmasını istediğini ifade etmektedir³⁰⁴.

³⁰² Develi, a.g.e., s. 103.

³⁰³ 19 Nisan 2007 tarihinde Kemal Serin ile yapılan sözlü tarih görüşmesi; Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, s. 102. Abdülkadir Seydavi'nin torunu olan Kemal Serin, cami inşaatında yaşanan çeşitli olaylar hakkında bilgi vermiştir. Serin, kente ilk geldikleri dönemde mavna taşımacılığı yapan Seydavi Ailesi'nin bir bölümünün Soyadı Kanunu'ndan sonra Serin soyadını aldığını ifade etmiştir.

³⁰⁴ "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, 2002, s.143. Develi, a.g.e., s. 102.



Şekil IV-41: Yeni Cami. Cami Gümrük Meydanı'nda, Gümrük Binası'nın batısında yer almaktadır. Kentin panorama fotoğraflarında kentin merkezinde görülmektedir (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu)

Kentsel gelişimin bileşenleri olarak sosyal yapı ve bu yapının ürettiği dokunun anlaşılmasında dini yapılar önemli bir öge olarak belirlemektedir. 19. yüzyılda, bir liman kenti olarak Mersin, farklı coğrafyalardan gelen, oldukça farklı dini inanışlara sahip bir demografik yapıya sahip görünmektedir. Yukarıda detaylı olarak yer verilmeye çalışıldığı üzere, çalışmanın esas aldığı dönemde kentte çok sayıda kilise ve cami inşa edilmiştir. Dolayısıyla, kentin sahip olduğu bu kültürel çeşitliliğin izleri kentsel mekanda da okunabilmektedir. Tüm bu dini yapılar, buldukları kentsel alanın sosyal yapısına ilişkin bilgi vermenin yanı sıra, içinde buldukları kentsel dokuyla da, hizmet ettikleri nüfusun yaşam kültürü ve ilgi alanlarına ilişkin fikir vermeleri açısından önemlidir.

Kentsel yapının çözümlenmesinde fikir veren bir diğer öge ise eğitim yapılarıdır. Zira eğitim yapıları da, dini yapılar gibi buldukları alanın sosyal ve demografik yapısı ile birlikte gelişmektedir.

IV.4.3.Eğitim Yapıları

Mersin'in bir liman kenti olarak gerek konumu gerekse gelişmeye başladığı dönem, kentin oldukça çeşitlilik gösteren bir demografik yapıyı barındırmasında etkili olmuştur. Bu durum, kentsel yapının öğelerindeki çeşitliliği beraberinde getirmiş görünmektedir. Söz konusu çeşitlilik kentteki eğitim kurumlarında da gözlenmektedir. Farklı yaşam kültürüne sahip nüfusun kendi eğitim kurumlarını açtığı ve bu dönemde kentte farklı dillerde eğitim veren okulların bulunduğu anlaşılmaktadır. Bunlar arasında, kendilerine yakın cemaatler oluşturmak amacını taşıyan Katolik ve Protestan Amerikan okulları ve dini eğitim veren medreseler de bulunmaktadır.

Kentin gelişim gösterdiği 19. yüzyılda, özellikle Fransız Latin Katolik ve Protestan Amerikan okulları, imparatorluk genelinde olduğu gibi Mersin ve içinde bulunduğu bölgede de faaliyet göstermektedir. Bu dönemde Adana eyaletinde sadece Amerikan okullarının sayısının 18 olduğu, en az bu kadar da Fransız okulu bulunduğu bilinmektedir³⁰⁵.

Mersin'de, 1854 yılında, Kapusien ve Marist rahiplerin yönettiği Saint Antuan Koleji (Colleggio di Sant'Antonio) adıyla dört derslikten oluşan Katolik Erkek Koleji ve 1887 yılında da Saint Joseph rahiplerinin yönettiği Katolik Kız Koleji'nin eğitim verdiği görülmektedir³⁰⁶. İlk ve ortaokulu kapsayan ve Katolik Kilisesi arazisi üzerinde kurulan kız koleji, Fransızcanın yanı sıra Arapça derleri, müzik ve çeşitli el işleri eğitimi vermiştir.

³⁰⁵ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl)", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss. 2-14, s.13.

³⁰⁶ Haz.: Leylek, a.g.e., s.7, 10; Develi, a.g.e., s. 105.

Okulun, yatılı, yarı yatılı ve yatılı olmayan olmak üzere üç ayrı biçimde eğitim olanağı sunduğu bilinmektedir³⁰⁷. 1884 yılına gelindiğinde Saint Antuan Koleji'nin toplam 30 öğrencisi vardır ve artan öğrenci sayısı nedeniyle 1903 yılında Fransa'dan 3 öğretmen getirilmiştir. 1891 ve 1897 yılında okulun eklemelerle büyütüldüğü öğrenilmektedir³⁰⁸ (Şekil IV-42).

Kentteki bir başka eğitim kurumu ise bir Rum okuludur. 1875 yılında kenti ziyaret eden Davis, parasız eğitim veren ve bağışlarla ayakta duran bir Rum okulundan söz etmektedir. Okulun oldukça geniş bir odada eğitim verdiğini ve Araplar için bu odaya eklenen bir odanın daha bulunduğunu ifade eden Davis, bu dönemde okulda yaklaşık 40 Rum öğrenci bulunduğunu söylemektedir. Okuldaki eğitim programının İngiltere'de bile az rastlanır düzeyde olduğunu belirten Davis, kentteki bir başka eğitim yapısından daha söz etmekte, Arap-Hıristiyan okulunu ziyaret ettiğini ve burada da 40 öğrencinin eğitim gördüğünü anlatmaktadır³⁰⁹.

³⁰⁷ Haz.: Leylek, a.g.e., s. 10.

³⁰⁸ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl)", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, s. 2-14, s.13.

³⁰⁹ Davis, a.g.e., s. 26, 27.



Şekil IV-42: Saint Antuan Koleji (Kaynak: Hayrettin Ergun Koleksiyonu).

1890'lı yıllarda, kentte 50-60 erkek ve kız öğrencinin öğrenim gördüğü 2 Hıristiyan okulu, 40-60 öğrencinin Türkçe, Ermenice ve Fransızca eğitim gördüğü 2 Ermeni okulu, 63 öğrencinin karma eğitim gördüğü 1 Arap okulu, 80-100 öğrencinin eğitim gördüğü bir Amerikan Protestan okulu bulunduğu görülmektedir. Söz konusu Amerikan Protestan Okulu'nun, Amerikan Konsolosluğu yakınında eğitim verdiği öğrenilmektedir³¹⁰. Cuinet'in verdiği bu bilgiyi arşiv belgeleri de doğrular niteliktedir. Zira Yorulmaz, Osmanlı arşiv belgelerinde, Frenk Mahallesi'nde, Meytin adında açılmış ruhsatsız olarak eğitim veren bir Amerikan Protestan Okulu'ndan söz edilmekte olduğunu

³¹⁰ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl)", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss. 2-14, s.13.

ve Cuinet'in bahsettiği okulun bu okul olabileceğini ifade etmektedir³¹¹. Aynı yıl kentte eğitim vermeye başlayan bir okul da, kentin ileri gelen tüccarlarından Ortodoks bir Rum olan Mavromati tarafından yaptırılan bugünkü Zafer Çarşısı'ndaki Partenagogion Kız Okulu'dur³¹².

1909 yılına gelindiğinde ise kentte erkek çocuklar için bir idadi ve kızlar için de bir rüşdiye, erkek ve kızlar için bir Amerikan Okulu, erkek ve kızlar için bir Ermeni Okulu, erkek ve kızlar için bir Fransız Okulu ve kızlar için de bir Rum okulu bulunmaktadır. 1909 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı'ndaki kayıta sözü edilen Rum Okulu'nun yanında "Mavromation" ifadesi yer almaktadır. Dolayısıyla, adı geçen Rum okulunun, Rum tüccar Mavromati tarafından yaptırılmış olan yukarıda söz edilen Partenagogion Kız Okulu olduğu anlaşılmaktadır³¹³.

Yabancı okullarının yanı sıra, yukarıda değinildiği üzere kentte, dini eğitim veren bir diğer eğitim kurumu ise medreselerdir. Kentteki ilk medresenin, 1882 yılında, Medrese Mahallesi'nde (Müftü ya da daha sonra Hamidiye Mahallesi) Müftü Deresi'nin hemen doğusunda inşa edildiği öğrenilmektedir³¹⁴. Kentteki bir diğer medrese ise Mağribi Cami yakınında İlyas Efendi tarafından kurulan bir medresedir³¹⁵. Bu bilgileri doğrular biçimde, Cuinet, 1890 yılında Mersin'de 2 medrese bulunduğundan³¹⁶, Sami ise yine aynı yıllarda, 2 medrese, bir rüştiye ve 2 iptidaiye mektebinden ve gayrimüslim cemaate ait

³¹¹ Şerife Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü (19. Yüzyıl)", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1, Mersin, 2002, ss.2-14, s.13.

³¹² Artan, a.g.e., s. 8; *1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2023.

³¹³ *1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 2023.

³¹⁴ Develi, a.g.e., s. 130; Bozkurt, a.g.t., s. 74. Adana Vilayet Salnamelerinde, Hamidiye Medresesi'nin yapıldığı 1882 yılından önce, 1876-1880 yılları arasında Mersin'de bir medrese bulunduğu belirtilmektedir. Ancak, bu rakamın sancak geneli için verildiği anlaşılmaktadır.

³¹⁵ Develi, a.g.e., s. 130.

³¹⁶ Bozkurt, a.g.t., s. 74.

okulların varlığından bahsetmektedir³¹⁷.

Adana Vilayet Salnameleri kentte, dini eğitim vermeyi hedefleyen söz konusu eğitim yapılarının dışında, 1873 yılında Mersin Rüştüyesi'nin kurulduğu ve okulun toplam 15 öğrencisinin bulunduğu belirtilmektedir³¹⁸. 1891 yılında öğrenci sayısı 80'e kadar çıkan okulda³¹⁹, Klasik Arapça, Farsça, tarih, coğrafya, matematik derslerinin yanı sıra 1894 yılından itibaren Fransızca dersi de verilmeye başlamıştır. Rüştüye'nin, 1909 yılında Mersin İdadisi'ne dönüştüğü ve 1919 yılına kadar da eğitime devam ettiği görülmektedir. 1919 yılında Fransız işgali öncesinde, başta Rüştüye ve ardından da Mersin İdadisi olarak hizmet veren yapı, bugünkü Kayatepe İlköğretim Okulu'dur³²⁰. 1896 yılında açılan³²¹ ve Mesudiye Mahallesi'nde bulunan söz konusu yapı Mersin'in en eski okuludur³²². Ayrıca, 1897'de Mahmudiye Mahallesi'nde, bugünkü İnönü İlköğretim Okulu'nda Kız İptidai Mektebi ile Eski Cami yanında bir binada Cami-i Atik İptidai Mektebi³²³ ve 1902 yılında da kentin ilk karma okulu olan Hamidiye Muhtelit İptidai Mektebi açılmıştır³²⁴.

Kentte bir rüştiyenin açılmış olması, kentsel gelişimin önemli bir göstergesi olarak belirmektedir. Zira 1869 tarihli Maarif-i Umumiye Nizamnamesi uyarınca, 500 evden fazla ev bulunduran kasabalarda rüştiyelerin kurulması gerekmektedir. Dolayısıyla, 1872 yılında Mersin'de bir rüştiyenin eğitim vermeye başlaması, kentteki yerleşim

³¹⁷ Sami, a.g.e., s.4260, 4261.

³¹⁸ Bozkurt, a.g.t., s. 74.

³¹⁹ Bozkurt, a.g.t., s. 74.

³²⁰ Develi, a.g.e., s. 130, 131; Artan, a.g.e., s. 9. Develi ve Artan, Kayatepe İlköğretim Okulu'nun, Maarif Komisyonu tarafından eski kilisenin düzenlenmesi ile Numune Mektebi'nin açıldığını ifade etmektedir.

³²¹ "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, s.221.

³²² Develi, a.g.e., s. 130, 131.

³²³ Artan, a.g.e., s. 9; "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, s.221.

³²⁴ "Tarihin Tanıkları-Yerel Şahsiyetler", *Tarih İçinde Mersin Kolokyum ve Sergisi II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 2002, s.221; Artan, a.g.e., s. 10.

büyüklüğü hakkında oldukça somut bir bilgi vermektedir

Bu okulların dışında kentteki diğer okullar, Cami-i Şerif Mahallesi'nde Eski Cami yanında eğitim veren Camiatik İptidai Mektebi, Medrese Mahallesi'nde Müftü Köprüsü'nün batısında Hamidiye İptidai Mektebi, Kiremithane Mahallesi'nde, Soğuksu Caddesi'nde bugün ayakta olmayan Akdeniz Koleji binasında Kıbrıs İptidai Mektebi'dir³²⁵.

Söz edilen tüm bu okulların, kentsel gelişim tarihine ilişkin somut bilgiler veren mahallere dağılmış olması, kentsel mekanın mahalleler bazında örgütlendiğine dair önemli bir ipucu vermektedir. Bir başka deyişle, söz konusu eğitim yapılarının kentiçindeki konumları, bu dönemde kentte, eğitim, dini yapı vb. kentsel kullanımların mahalle ölçeğinde sunulmaya başladığının bir göstergesi olarak belirlemektedir. Bu kullanımlardan bir diğeri ise sağlık yapılarıdır.

IV.4.4. Sağlık Yapıları

Bu dönemde, pek çok liman kentinde olduğu gibi Mersin'in de sahip olduğu sağlıksız koşullara yukarıda değinilmiştir. Bu koşulların kontrol edilebilmesi için, denizyoluyla kente gelen tüccar, gezgin, yolcu vb. kimselerin, herhangi bir bulaşıcı ve salgın hastalık taşıma olasılığı göz önünde bulundurularak tecrit edilmesine çalışılmış ve bu doğrultuda kentte karantina müdürlüğü kurulmuştur³²⁶.

³²⁵ Develi, a.g.e., s. 131.

³²⁶ TŞS., No:289, Sayfa no: 142 , h.no: 464, Ramazan 1260, (M. Eylül 1844).

Artan nüfusun, 1840'lı yıllardan itibaren hizmet veren karantina idaresinin yanı sıra sağlık hizmetlerini gerekli kıldığı anlaşılmaktadır. Zira özellikle 1860'larda göçlerin etkisiyle sonra kentin iyice artan nüfusunun hekimlik hizmetine gereksinim doğurduğu ve 1880'li yıllara gelindiğinde kentte doktorların faaliyet göstermeye başladığı görülmektedir. 1883 yılı'nda kentte Christaki belediye doktoru olmak üzere, Pezzali ve Vaos olmak üzere üç doktor bulunmaktadır³²⁷.

1894 yılında, sayının arttığı ve E. Baos, S.C. Georgiadés, C.B.Orstein, ve C.Trombetta'nın kentte doktor olarak çalıştığı görülmektedir³²⁸. 1896 yılında da aynı isimlerin hekimlik yaptığı, 1909 yılına gelindiğinde ise kentteki doktorların, Abourousse, E. Baos, S. Bedeer, Castanis, C. Georgiadés, Ladeani, Regebian ve Vahan olduğu öğrenilmektedir³²⁹. 1913 yılında ise kentteki doktorlar, Abourousse, E. Baos, S. Bedeer, Castanis, C. Georgiadés'in yanı sıra Kechichian, Ladcani ve Moray'dır³³⁰.

Bu dönemde kentte sağlık hizmeti veren çok sayıda doktor bulunduğu görülmektedir. Ne var ki, 1907 yılına dek kentte, karantina idaresi dışında, sağlık alanında kurumsal olarak hizmet veren bir yapının bulunmadığı anlaşılmaktadır. 1907 yılına gelindiğinde, kentsel yaşamın önemli bir göstergesi olarak kentte bir hastanenin inşa edildiği görülmektedir³³¹.

Burada üzerinde durulması gereken hastanenin, merkez tarafından değil yerel unsurların girişimiyle yapılmış olmasıdır. Zira hastane alanın sağlanması inşasına dek

³²⁷ 1883 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 605.

³²⁸ 1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 929.

³²⁹ 1909 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 2023.

³³⁰ 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s. 1625.

³³¹ Develi, a.g.e., s. 126.

her aşamada yerel güçlerin etkin olduğu anlaşılmaktadır. Hastane alanı bir dönem belediye başkanlığı, mutasarrıflık, kaymakamlık da yapmış olan Hacı Bey tarafından bağışlanmış ve o dönemde belediye başkanı olan Hamit Hayfavi ve kentlinin desteği ile inşaat 1908 yılında tamamlanmıştır. Memleket hastanesi olarak adlandırılan hastane, kentte bugün de hizmet vermekte olan Devlet Hastanesi'dir³³².

Söz konusu yapının, yeni yerleşim alanları ve mahalleleri, sanayi yatırımları ve ulaşım bağlantıları ile kentsel gelişimin kuzeye doğru yöneldiği 1900'lü yıllardaki gelişme eğilimine paralel olarak kentin kuzeyinde yer aldığı görülmektedir. Bu dönemde, kentin merkezini oluşturan iskeleler ve uzantısındaki Cami-i Şerif Mahallesi'nin ticaret ve konut kullanımlarıyla doyumluğa ulaşmaya başladığı, daha seyrek olmakla birlikte kentin kuzeye doğru bir gelişim gösterdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, kentin ilk hastanesinin, kuzeydeki yerleşim alanları; Mahmudiye, Mesudiye ve İhsaniye Mahalleleri ile merkez arasında bağlantı sağlayan ve bu dönemde kentin kuzey-güney doğrultusundaki en önemli bağlantısı olan yol üzerinde yer alması oldukça anlaşılır görünmektedir. Hastanenin yapımından sonra, bugünkü Kuvayi Milliye Caddesi o dönemde Hastane Caddesi olarak adlandırılmıştır.

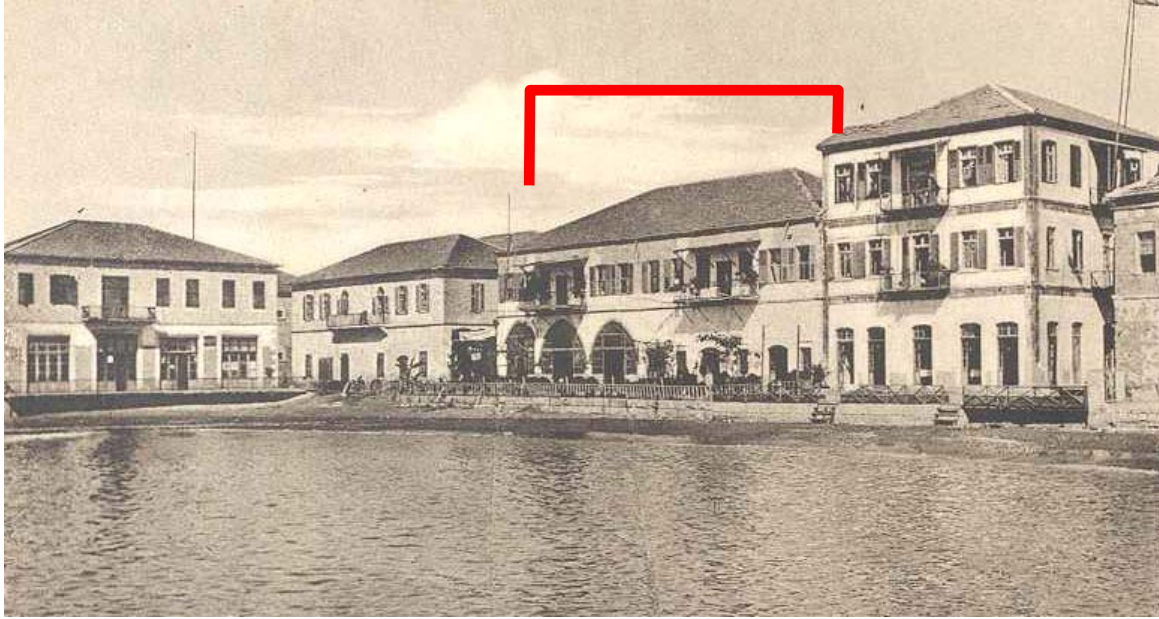
IV.4.5.Eğlence Yapıları

Kentin bilinen ilk eğlence mekanı, 1884 yılında açılan, Saraçzade Mahmut tarafından işletilen Ziya Paşa Gazinosu'dur³³³. Gazino 1909 yılında, Tsivedjis Kardeşler ve

³³² Develi, a.g.e., s. 126.

³³³ Artan, a.g.e., s. 7.

Arynopoulos tarafından çalıştırılmıştır³³⁴. Ziya Paşa Gazinosu, günümüzde mevcut postane binasının kuzeyinde, posta paketleme servisi olarak kullanılmakta olan yapıdır. İnşa edildiği dönemde deniz kıyısında olan bina, kemerli cephesi ile taş bir yapıdır (Şekil IV-43).



Şekil IV-43: Ziya Paşa Gazinosu (Kaynak: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu).

Mersin Tüccar Kulübü, kentin ileri gelen tüccarlarının bir araya geldiği ve 20. yüzyıl başına dek kentin sosyal yaşamında önemli yeri olan bir yapı olarak kentin toplumsal belleğinde önemini bugün de korumaktadır³³⁵. Tüccar Kulübünün, günümüzde Mersin Ticaret ve Sanayi Odası'nın bulunduğu yerde, geniş sanatçı ve orkestrası ile yalnızca Mersin değil yakın çevredeki yerleşimler için de önemli bir eğlence mekanı olduğu anlaşılmaktadır. Bu döneme ait fotoğraf ve kartpostallardan, yapıldığında deniz

³³⁴ 1909 Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.2023.

³³⁵ Çalışma sırasında yapılan sözlü tarih görüşmelerinin hemen hemen hepsinde, Tüccar Kulübünün kent hayatındaki önemine vurgu yapılması kentin sahip olduğu ticaret kültürünün yanı sıra kentsel yaşam kültürüne dair de önemli bir gösterge olarak değerlendirilmiştir.

kıyısında olduğu anlaşılan yapının önceleri “Çukurova Barı” ismini taşıdığı bilinmektedir³³⁶.

Bugünkü Atatürk Caddesi üzerinde, Atatürk Evi'nin batısında bulunan Richards Ailesi'ne ait ancak bugün yerinde olmayan konutun³³⁷ doğusunda iki katlı bir yapı bulunduğu ve bu yapının ikinci katının Şih Mustafa'nın Sazı olarak Mersin'in eğlence hayatında önemli bir yeri olduğu öğrenilmektedir³³⁸. Kanto, düetto, varyete yapılan ve alaturka müzik dinlenen söz konusu eğlence mekanı 1896 yılında açılmıştır³³⁹

1904 yılında iki gazinosu bulunan kentte³⁴⁰, 1913 yılında müzikli kafelerin var olduğu görülmektedir. Örneğin, Alhambra ve Maaref adlı iki kafenin, bu dönemde müzik eşliğinde hizmet verdiği anlaşılmaktadır³⁴¹. Aynı yıl, Mersin'de Georges Arslanoglou tarafından işletilen bir sinema³⁴² ve S. Macromallis'in sahibi olduğu Concordia adlı bir tiyatronun bulunduğu görülmektedir³⁴³. 1918 yılına gelindiğinde ise 1913 yılında faaliyet gösteren tiyatronun etkinliklerinin sürdürmekte olduğu ve kentte bir sinema daha açılarak sayının 2'ye çıktığı görülmektedir³⁴⁴(Şekil IV-44).

³³⁶ Şinasi Develi, “Eski Mersin'den Esintiler (3)”, *Mozaik Dergisi*, sayı: 14, ss.45-47, s.45.

³³⁷ Çalışma sırasında yapılan sözlü tarih görüşmeleri ve kartpostallardan, söz konusu yapının, Atatürk Evi'nin batısında, bugünkü Sakarya Caddesi üzerinde bulunduğu anlaşılmıştır.

³³⁸ Şinasi Develi, “Eski Mersin'den Esintiler (2)”, *Mozaik Dergisi*, sayı: 12, ss.34-35, s.34.

³³⁹ Artan, a.g.e., s. 9. Artan, Şih Mustafa'nın Sazı'nın Gümrük Meydanı'nda, Eski Çarşı Karakolu binasında bulunduğunu yazmıştır.

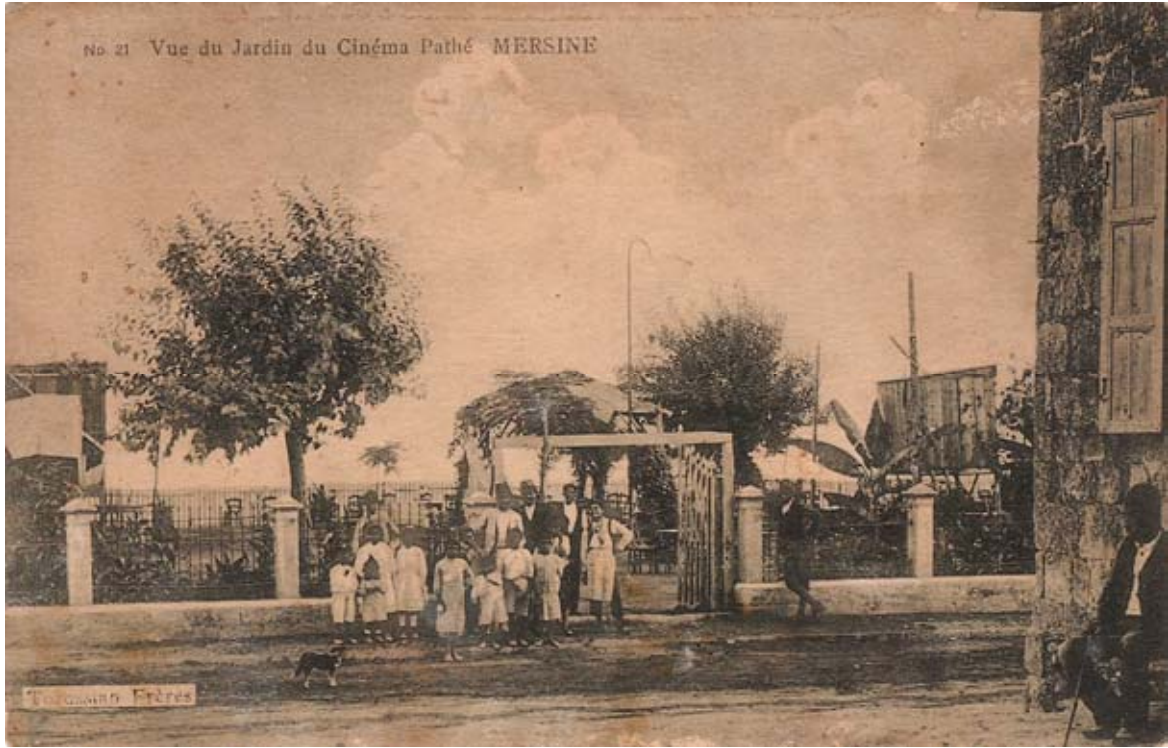
³⁴⁰ Dengeç, a.g.t., s.92.

³⁴¹ *1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 1622.

³⁴² *1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 1622.

³⁴³ *1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 1627.

³⁴⁴ Dengeç, a.g.t., s.94.



Şekil IV-44: Pathé Sineması. Kartpostalda “Pathé Sineması” olarak görünen alan, bir dönem “Millet Bahçesi” olarak anılmış olan, günümüzde “Cumhuriyet Meydanı” olarak adlandırılan alandır.

SONUÇ

Mersin, 19. 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. Çünkü Mersin'in de aralarında bulunduğu, İskenderiye, Beyrut, Hayfa, Sayda gibi Doğu Akdeniz'e kıyısı olan pek çok liman kenti, kapitalist ekonominin ve dönemin tarihi gelişmelerinin de etkisiyle, bu dönemde artan ticari hareketlilikleriyle önemli birer çekim noktası haline gelmiştir.

Dolayısıyla, iklim, coğrafya, üretim ve pazarlama biçimleriyle, kendi yakın çevrelerindeki yerleşimlerden çok birbirlerine benzeyen bu kentlerin, 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 görülmektedir³⁴⁵.

Ortadoğu liman kentinde, kimi zaman parçalı kimi zaman bütünleşmiş iki ana bölümden; eski ve yeni şehirden oluşan limana yakın kentsel gelişmede, merkez etrafındaki çemberler, onu iç bölgelerdeki şehirlerden farklılaştırmaktadır. Kenti iç bölgelerdeki diğer kentlerden ayıran ilk fark, eski şehir ile limanın buluşması ve bu kentsel dokuya modern unsurların eklenmesidir. Bu unsurlar, kente etnik yeni yerleşim alanlarının eklenmesi ile kozmopolitizmi, yoğun liman etkinliğini, sanayi yatırımlarını ve demiryolu

³⁴⁵ Arnon Soffer; Shimon Stern, "The Port City: A Sub-group of the Middle-Eastern City Model", *Ekistics* 316, 317, 1986, ss.102-110, s.103, 104.

gibi yeni ulaşım olanaklarını getirmiş ve liman kentini farklılaştırmıştır³⁴⁶.

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 öge 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 gözlenmektedir³⁴⁷.

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,

³⁴⁶ Soffer; Stern, a.g.m., s.103, 104.

³⁴⁷ Soffer; Stern, a.g.m., s.104, 105.

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 özelliğin³⁴⁸ izine Mersin’de de rastlanmaktadır. 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 limandan uzakta başka ticari merkezler oluşmamıştır.

Öte yandan, 19. yüzyılın getirdiği değişimlerin, söz konusu liman kentleri içinde de çeşitli farklılaşmalar yarattığı anlaşılmaktadır. Özveren, liman kentlerini yakından ilgilendiren 19. yüzyılın siyasi ve tarihi perspektifinin, İskenderiye, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi bazı liman kentlerini canlandırırken, Beyrut, Patras, Mersin gibi bazı kentleri ise neredeyse hiç yoktan var ettiğini söylemektedir³⁴⁹.

Özveren’in söz konusu tespiti, bu çalışma ile öne sürülen temel varsayıma önemli bir dayanak oluşturmaktadır. Zira Mersin’i, pek çok benzerliği paylaştığı Doğu Akdeniz liman kentlerinden ayıran ve kendine özgü bir kimlik kazanmasını sağlayan temel etmenin, kentin bu “yoktan varolma” süreci olduğu anlaşılmaktadır.

³⁴⁸ Soffer, Stern, a.g.m., s.108.

³⁴⁹ Eyüp Özveren, “Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler”, *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed. Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s.13-26; Eyüp Özveren, “Büyük Buhranda Bir Liman Kenti: İzmir, 1929-1932”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2003, sayı 6, s.264-272.

1800'lü yıllarda, bölgede yaşanan coğrafi değişimler sonucu, antik dönemden itibaren önemli bir liman ve transit ticaret merkezi olan Tarsus'un bu işlevini yitirmesiyle birlikte başlayan ve çevreleşme, Tanzimat gibi 19. 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.

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 aradallığında karşımıza çıkmaktadır. Kentte, özellikle Uray Caddesi ve yakın çevresinde ticaret ve konut işlevleri bir aradadır.

Ancak, Mersin’i diğer pek çok Doğu Akdeniz Liman kentinden ayıran farklılığı, kentin fiziksel gelişimi ve yapısı ile sınırlamak olanaklı görünmemektedir. Kendi yaşam alanlarında, kendi inançları ve yaşam biçimleri doğrultusunda, konutlarını, ibadethanelerinin ve eğitim yapılarını inşa eden çeşitlilik taşıyan demografik yapı kentin ticaret kültürünü üretmiştir. Ne var ki kent, çoğunlukla ticaret için, farklı coğrafyalardan gelmiş Müslüman ya da gayrimüslimlerden oluşan bu nüfusa ancak ortaya çıktığı 19. yüzyılda sahip olmuştur.

Dolayısıyla Mersin, gelişmeye başladığı 19. yüzyılda, İzmir’in 17. yüzyıldan beri sahip olduğu ticaret kültürüne ve iki yüz yıldır bu kültüre yabancı olmayan bir gayrimüslim nüfusuna sahip değildir. Öte yandan, coğrafi konumu gereği kent, İzmir’den farklı olarak, 19. yüzyıl öncesindeki ticaret yolları üzerinde bir odak ya da transit ticaret noktası da değildir. İzmir, Batı kapitalizminin iki gelişme evresini de yaşamıştır. Mersin ise yine coğrafi konumu gereği Avrupa ekonomik sisteminin ikinci gelişme dalgasının etkisiyle ortaya çıkmış bir liman kentidir. Bu nedenle Mersin, İzmir, Selanik, İskenderiye vb. liman kentlerinin sahip olduğu ticaret kültürüyle ancak yüz yıl sonra tanışabilmiştir.

Yine Doğu Akdeniz liman kentlerinden olan Beyrut, deniz yoluyla Anadolu’ya ve İran’a kadar taşınan ithalat mallarının varış noktasındaki konumuyla öne çıkmaktadır.

Beyrut da Mersin gibi 19. yüzyıl öncesinde bir ticaret merkezi değildir. Ancak Beyrut,1830'lardan 1840'lara dek İzmir ve İskenderiye arasındaki tek uğrak limanı olarak farklılaşırken, düzenli seferlerin ancak 1840'lardan sonra gerçekleştiği limanı ile Mersin, aynı ayrıcalığa sahip olamamıştır. Bu durumun, kentin ticari yapısındaki gelişimin, söz konusu kentlerden daha geç gerçekleşmesinde etkisi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Buna rağmen Mersin, oldukça kısa sürede, oldukça hızlı bir kentsel gelişim gerçekleştirmiş, üstelik bu hızlı gelişmeye rağmen kent, onu diğer pek çok Anadolu kentinden ve hatta bir parçası olduğu Doğu Akdeniz coğrafyasındaki diğer liman kentlerinden farklı kılacak kentsel dokuyu ve yaşam kültürünü üretebilmiştir.

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.

Mersin'in bugün, bir "liman ve ticaret kenti" olarak adlandırılmasını sağlayan, kentin bu ilk gelişim evresinde, kente kimlik kazandıran öğelerin neler olduğunun anlaşılması, günümüzde kentin kimliğinin tarifi için bir adım olabilecektir. Söz konusu adımın atılabilmesi içinse, kente kimliğini verdiği ifade edilen kentsel öğelere bakılması ve aralarındaki ilişkinin analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

I.1. Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri (BOA)

Arz Tezkeresi/ 25620.

Dahiliye Nezareti- Mektûbî Kalemi No: 467-39.

Dahiliye Nezareti İdare Evrakı No: 107-46

İrade / Hariciye Tercüme Odası Evrakı No: 204/31.

İrade / Meclis-i Mahsus No: 27 / 1188.

İrade / Meclis-i Vâlâ No: 242 / 8720, 401/ 17423, 531 / 17423, 237/8363, 386/ 16864.

İrade / Dâhiliye No:258/ 15948, 260/16148, 257/15843.

İrade / Rûsumat No: 30.

Mektûbî Kalemi–Meclis-i Vâlâ No: 58/ 73-11.

Mektûbî Mühimme Kalemi No: 408/27.

Sadaret Resmi Marûzât Evrakı No: 1648/A/2.

Yıldız Perakende Evrakı No: 54/ 3-39.

Amedi Kalemi No: 53/88

DH.ID.No: 107/46

I.2. Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi (VGMA)

VGMA 44 / 133-126, 44/ 149-155, 44 / 188-309.

I.3. Ankara Milli Kütüphane

Tarsus Şer'iyeye Sicilleri (TŞS):

T.Ş.S.No: 285, 289, 291, 292, 293, 294, 295, 385, 316, 365.

II. Resmi Yayınlar

1286 Tarihli Halep Vilayet Salnamesi.

III. I.4. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi

Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları:

1883, 1885-1886, 1889-1890, 1894, 1896, 1909, 1913 Tarihli Yıllıklar

III.1.5. İngiltere Ulusal Arşivi (National Archives of the United Kingdom)

Sketch Plan of Mersina, National Archives, Kew

III. Sözlü Tarih Görüşmeleri

ATAT, Hanri, Mersin, 24.05.2001.

GATENYO, Salomon, Mersin, 28.05.2001.

GÜLDEN, Siyanuş, Mersin, 27.3.2007

KRİSTİYAN, Corcit, Mersin, 11.3.2007

LOKMANOĞLU, Nihal, Mersin, 19.04.2007.

NADER Polette, Mersin, 26.04.2007.

NADER, Yüksel, Mersin, 26.04.2007.

NADİR, Andre, Mersin, 26.04.2007.

SERİN, Kemal, Mersin, 19.04.2007.

ŞELFUN, Yolanda, Mersin, 26.04.2007.

UYSAL, Vefik, Mersin, 18.05.2001.

YÜĞRÜK, Tevfik, Mersin, 13.04. 2001.

IV. Koleksiyonlar

Ali Murat Merzeci Arşiv ve Koleksiyonu.

Hayrettin Ergun Koleksiyonu.

Tülin, Tolga Ünlü Arşivi.

V. Araştırma ve İnceleme Eserler

ACUN, Fatma, (2002).

“Portrait of the Otoman Cities”, *Muslim World*, 2002, Vol. 92, Issue 3/4, 255-286.

ADIYEKE, Nuri, (2002).

“Osmanlı Döneminde İçel’in Merkez Kaymaları, Etki Alanı Değişimleri ve Mersin Kentinin Doğuşu”, *19. Yüzyıl’da Mersin ve Akdeniz*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, Kolokyum, Mersin, 81-85.

ADIYEKE, A. Nükhet;

Nuri ADIYEKE, (2004).

“Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Yapı Kredi Yayınları*, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul.

ADIYEKE, Nuri;

İbrahim OĞUZ, (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.

AKBAŞ, Fuad ve

Sait UĞUR, (1944).

AKGÜNDÜZ, Ahmet, (1993).

İçel Rehberi, Yeni Mersin Basımevi, Mersin

Arşiv Belgeleri Işığında Tarsus Tarihi ve Eshab-ı Kehf, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları İlmi Araştırma Serisi, No:1, İstanbul.

AKKAYA, Yüksel, (2004).

“19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Mersin Ekonomisi”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Hazırlayan: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 335-349.

AKTÜRE, Sevgi, (1975).

“17. Yüzyıl Başından 19. Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirselleşmenin Değişme Süreci”, *METU Journal of The Faculty of Architecture*,” Volume 1, Number 1, Ankara, 101-128.

_____, (1978).

19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara.

_____, (1985).

“Osmanlı Devleti’nde Taşra Kentlerindeki Değişimler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, C.4, 891-904.

- ANDERSON, M. Smith, (2001). *Doğu Sorunu, 1774-1923 Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Çev.: İdil Eser, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- ARMAOĞLU, Fahir, (2003). *Siyasi Tarih 1789-1914*, A. Ü. SBF Yayınları, Ankara.
- ARÜ, Kemal Ahmet, (1998). *Türk Kenti*, YEM Yayınları, İstanbul.
- ARTAN, Gündüz (Basım Yılı Yok) _____, (2003). *İçel Gezginleri*, (Basım yeri yok). *Mersin Tarihi Kronolojisi*, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin.
- ATAY, Çınar, (2003). *Kapanan Kapılar İzmir Hanları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kültür Kitaplığı Yayınları, İzmir.
- BARKER, William Burckhardt, (1853). *Cilicia and Its Governors*, Ingram, Cooke and Co., London.
- BATUMAN, Saadet, (2001). *Ali Cevad'ın Memalik-i Osmaniyye'nin Tarih ve Coğrafya Lugatı*, Basılmamış Bitirme Tezi, Mersin.
- BEAMONT, William, (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, Francis, (2002). *Karamanya*, Çeviren: Ali Neyzi-Doğan Türker, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya.

- BERKES, Niyazi, (2002). *Türkiye’de Çağdaşlaşma, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.*
- BOZKURT, İbrahim, (2001). *Salnamelerde Mersin, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih A.B.D, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.*
- _____, (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, 29-33.
- BRAUDEL, Fernand (1989). *II. Felipe Dönemi’nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, (Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Yayınları, Ankara.
- BRAUDEL, Fernand, F. COARELLİ, M. AYMARD, (1995). *Akdeniz, Mekan ve Tarih* (Çeviri: Necati ERKUT), Metis Yayınları, İstanbul.
- CERASİ, M. Maurice, (2001). *Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu’nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- ÇADIRCI, Musa, (1985). “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 209-230.
- , (1997). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- ÇELİK, Zeynep, (1998). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.
- ÇIPLAK, Mustafa Necati, (1968). *İçel Tarihi (Tarihi-Turistik Zenginlikleriyle)*, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara.
- DARKOT, Besim, (1961). “İçel” Maddesi, *İslam Ansiklopedisi*, C. V/2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- DAVIS, E. J., (1879). *Life in Asiatic Turkey: A Journal of Travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappadocia*, Edward Stanford, London.
- DAVISON, Roderic, (2005). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Reform*, Türkçesi: Osman Akınhay, Agora Kitaplığı, İstanbul.
- DEVELİ, Şinasi, (2001). *Dünden Bugüne Mersin, (1836-1990)*, 3. Baskı
- DEVELİ, Şinasi, (2000). “Yok Olan Bir Tarih Azak Han”, *İçel Sanat Kulübü Aylık Bülteni*, Mersin, sayı: 88, 6-7.
- DEVELİ, Şinasi, (1993) Şinasi Develi, “Eski Mersin’den Esintiler (2)”, *Mozaik Dergisi*, sayı: 12, 34-35.

- DEMİRTAŞ, Ali, (1993). *İçel İli Yakın Çevre İncelemeleri*, Ankara.
- DENEL, Serim,(2000) “19. Yüzyılda Ankara’nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar”, *Tarih İçinde Ankara*, Der. Ayşıl Tükel Yavuz, TBMM Basımevi, Ankara, 129-152.
- DİNGEÇ, Emine, (1998). *19. yüzyıl’ın İkinci Yarsında ve 20. yüzyıl’ın Başında Mersin’in Ekonomik Yapısı*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- DORR, Benjamin, (1856). *Notes of Travel in Egypt, The Holy Land, Turkey and Greece*, J. B. Liippincott, Philadelphia.
- DURUGÖNÜL, Serra, (2004). “Krallar, Rahipler ve Korsanlar Başlangıcından Roma Dönemi Sonuna Kadar Eskiçağ’da Mersin Bölgesi”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 27-52.
- ELDEM, Edhem, Daniel GOFFMAN, Bruce MASTERS, (2003). *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul* (Çeviri: Sermet Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

- ENER, Kasım, (1993). *Tarih Boyunca Adana Ovası'na Bir Bakış*, Hürsöz Gazetecilik, Yayıncılık, Matbaacılık A.Ş., Adana.
- Evliya Çelebi, (1971). *Seyahatname*, Çeviren: Zuhuri Danışman, C.XIII.
- GEARY, Grattan, (2005). *Through Asiatic Turkey*, Elibron Classics, London, (The replica edition of the edition published in 1878 by Sampson Low).
- GINIO, Alisa, (2006). “Akdeniz Düşüncesi: Henri Priene, Shelomo Dov Goitein ve Fernand Braudel”, *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed. Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 29-44.
- HUNGTINGTON, Ellsworth, (1909). “Railroads in Asia Minor”, *Bulletin of the American Geographical Society*, 1909, vol. 41, no. 11, 691-696.
- IŞIK, Oğuz, (1994). “Mekanın Politikleşmesi, Politikanın Mekansallaşması”, *Toplum ve Bilim*, Birikim Yayıncılık, İstanbul, Sayı: 64, 7-38.
- İNALCIK, Halil, (1985). “Tanzimat’ın Uygulanması ve Sosyal Tepkiler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1536-1544.
- KARAAĞAÇ, Asya, (1995). *Mersin’i Ararken*, İmar Ofset, Mersin.

- KASABA, Reşat ,(1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi 19. Yüzyıl*, Belge Yayınları, İstanbul.
- _____, (1994). “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, 1-22.
- _____, (2005). *Dünya, İmparatorluk ve Toplum*, Çev.: Banu Büyükkal, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- KHANZADİAN, Z., (1924). *Atlas de Geographie Economique de Turguie*, Carte No. 39., L. De.Bartalot, Paris.
- KEYDER, Çağlar;
Y. Eyüp ÖZVEREN;
Donald QUATAERT, (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, 121-157.
- KILIÇ, Davut, (2000). *Osmanlı İdaresinde Ermeniler Arasındaki Dini ve Siyasi Mücadeleler*, ASAM Yayınları, Ankara.
- KIRAY, Mübeccel, (1998). “Azgelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Türkiye İş Bankası, Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul, 99-106.

- KOSTOF, Spiro, (1992). *The City Assembled*, Bulfinch Pres.
- LANGLOIS, Victor, (1947). *Eski Kilikya*, Çeviren: M. Rahmi Balaban, Yeni Mersin Basımevi, Mersin.
- LEYLEK, Hanri, (2003), *Mersin Katolik Kilisesi-1853* (150. Yılında Katolik Kilisesi), Mersin.
- MADRAN, Emre, (2002). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kültür Varlıklarının Korunmasına İlişkin Tutum ve Düzenlemeler:1800-1950*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, Ankara.
- MASSY, P. H. H., (1905). "Explorations in Asiatic Turkey, 1896 to 1903", *The Geographical Journal*, ,vol. 26, no. 3, 272-303.
- 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.
- Kartpostallarla Mersin'de Ticaret ve Yaşam,(2003). Haz.: Mersin Fotoğraf Derneğı, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayın No: 2003-3, Mersin.
- Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü, (2006). Haz.: İbrahim Oğuz, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin.

- Mersin Evleri* ,(1995). Haz.: Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- METHENY, J. Renwick, (1907). “Road Notes from Cilicia and North Syria”, *Journal of the American Oriental Society*, vol. 28, 153-163.
- MUTLU, Fikri, (1941). “Mersin Şehri Nasıl ve Ne Zaman Kuruldu”, *Halkevi Dergisi*, Yıl: 4, Sayı: 38-39, 6-7.
- ORTAYLI, İlber, (1985). “Tanzimat”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, c.6,1545-1554.
- , (1995). *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yayıncılık, İstanbul.
- , (2000). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- , (2001). *Gelenekten Geleceğe*, Ufuk Kitapları, İstanbul.
- , (2003) *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul.
- ÖZDEMİR, Şenay, (2003). “Osmanlı Döneminde İçel’in Deniz Olanakları”, *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II*, Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14, Mersin, 105-109.

ÖZDEMİR, Mehmet, (2001).

Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), T.C. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

ÖZVEREN, Eyüp, (1994).

“Beyrut”, Ed; Çağlar Keyder; Y. Eyüp Özveren; Donald Quataert, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 75-102.

_____, (2003).

“Büyük Buhanda Bir Liman Kenti: İzmir, 1929-1932”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, sayı 6, 264-272.

_____, (2006).

“Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler”, *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed.: Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, s.13-26.

PAMUK, Şevket, (1987).

100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914, Gerçek Yayınevi, İstanbul.

_____, (1994).

Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

PITCHER, Donald Edgar, (1999).

Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

- RAMSAY, W. M., (1903). *Cilicia, Tarsus, and the Great Taurus Pass*
The Geographical Journal, Vol. 22, No. 4.,
357-410.
- RISK, Habeeb, (1853). *The Thistle and The Cedar of Lebanon*,
Wertheimer, London.
- ROLLESTON, George, (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.*
- SABAN, Duygu, (2006) “Adana’nın Kentsel Gelişimi”, *Adana Kentsel
Kültür Envanteri 2006*, Adana Valiliği, Adana,
17-25.
- SAMİ, Şemseddin(1996) *Kâmûsu’l - A’lâm*, Ankara 1996, c.2, s.1454.
- SANDER, Oral, (1999). *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e*, İmge
Kitabevi, Ankara.
- SAYAR, Mustafa 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, 9-25.
- SENCER, Muzaffer, (1999). *Osmanlı Toplum Yapısı*, Sarmal Yayınevi,
İstanbul.
- SHAW Standford, (1982) *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, E
Yayınları Tarih Dizisi, İstanbul, 1982, c.1.

- Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, (2004). Ed.: ÖZDEM, Filiz, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- SOFFER Arnon; Shimon STERN, (1986) “The Port City: A Sub-group of the Middle-Eastern City Model”, *Ekistics* 316, 317, 102-110.
- SYRETT Elena F., (1994). “Patras”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 23-44.
- ŞEN, Leyla (2001) “Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaştırma Sistemleri”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Kebikeç Yayınları, sayı: 11, Ankara, s.95, 96.
- TANER, Timur, (1994). *Osmanlı Toplumsal Düzeni*, İmge Yayınevi, 4. Baskı, Ankara.
- , (2000). *Osmanlı Toplumsal Düzeni*, İmge Yayınevi,4. Baskı, Ankara.
- Tarihten Güncele Mersin, (1992). Haz.: ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd.), Mersin Belediyesi, Mersin
- TEKELİ, İlhan, (1980). “Türkiye’de İmar Planlaması”, Der: Tamer Gök, *Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel*

- _____ (1982). *Kökleri*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, 8-113.
- _____ (1982). “Anadolu’daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar”, *Türkiye’de Kentleşme Yazıları*, Turhan Kitabevi, Ankara, 11-46.
- _____ (1985). “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul, C.4, 878-890.
- _____ (1991). *Türkiye’de Kentleşme Yazıları*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- _____ (1991). *Kent Planlaması Konuşmaları*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- _____ (1998). “Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması”, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı yayınları, İstanbul, 1-24.
- _____ (1998). “Türkiye’deki Kent Tarihi Yazımı Üzerine Düşünceler”, *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Dost Kitabevi, 1998, Ankara, 148-166.
- _____ (1999). “19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı*

- Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 19-59.
- TEXIER, Charles, (2002). “Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi”, Çev.: Ali Suat, c.3, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara.
- TOKSÖZ, Meltem, (2002). “An Eastern Mediterranean Port-Town In The Nineteenth Century”, *19 yüzyıl’da Mersin ve Akdeniz*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, Kolokyum, Nisan 18 – 20, Mersin.
- _____, (2006). “Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara, sayı 21, 97-110.
- UÇAR, Meltem, (2000). *Tarsus’ta Korunması Gerekli Bölgesel Kent Dokusunun Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma*, F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı, Rölöve-Restorasyon Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- UĞUR, Sait, (1943). *İçel Tarihi*, Yeni Mersin Matbaası, Mersin.
- ULUTAŞ, Songül, (2006). *Şer’iye Sicillerine Göre Tarsus’ta Ekonomik Yapı*, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

- VAN LEEUWEN Richard, (2002). “The Maronites in Mount Lebanon and the Mediterranean World”, *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.
- WILSON, Charles 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, 305-325.
- WOODS, H. Charles, (1917). “The Baghdad Railway and its Tributaries”, *The Geographical Journal*, , vol. 50, no. 1, 32-56.
- YAVI, Ersal, Necla, (1989). *Türkiye Cumhuriyeti'nin Yetmişbeşinci Yılında İçel*, İçel Valiliği, Ankara.
- YENİŞEHİRLİOĞLU, Ç, F. (2004). “Mersin Evleri”, *Sırtı Dağ Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 177-189.
- YERLİMPOS, Aleksandra, (1999). “Tanzimat Döneminde Kuzey Yunanistan'da Şehircilik ve Modernleşme (1839'dan 19. Yüzyıl Sonuna).”, *Modernleşme Sürecinde*

- Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 31-59.
- YERASİMOS, Stefan, (1999). “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1-18.
- YORULMAZ, Şerife, (2002). “Doğu Akdeniz’de Bir Osmanlı Liman Kenti Olarak Gelişen Mersin’de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin’de Levanten Kültürü (19.yy).”, *19. yüzyıl’da Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, Kolokyum, Nisan 18-20, Mersin, 2-14.
- _____, (2004). “Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918).”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul, 317-333.
- _____, (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, 68-95.
- ZOROĞLU Levent (1995). *Tarsus Tarihi ve Tarihsel Anıtları*, Kemal Matbaası, Adana.

- Yurt Ansiklopedisi, (1982). “İçel” Maddesi, c. V, Anadolu Yayınları, İstanbul.
- Tarihten Güncele Mersin* (1992) Haz.; ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmalar Ltd.), Mersin Belediyesi.
- 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, (1998). Ed.:Yıldız Sey, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

VI. Elektronik Kaynaklar

- <http://www.1914-1918.net>. Erişim Tarihi: Şubat 2007.
- <http://www.almashriq.hiof.no>. Erişim Tarihi: Nisan, 2007.
- <http://www.discussmedia.com>. Erişim Tarihi: Mart, 2007.
- <http://www.freepages.military.roorsweb.com>. Erişim Tarihi: Nisan, 2007.
- <http://www.hipkiss.org>. Erişim Tarihi: Nisan, 2007.
- <http://www.lib.utexas.edu>. Erişim Tarihi: Mart, 2007.
- <http://www.mersin.gov.tr/?sa=icerikmn&tur=ozl&mn=5> Erişim Tarihi: Nisan 2007
- <http://www.worldstatesmen.org>. Erişim Tarihi: Nisan, 2007.
- <http://tr.wikipedia.org>. Erişim Tarihi: Nisan 2007.
- <http://www.yunusaran.org/word/kentplanlamasi2.doc> Erişim Tarihi: Ekim 2006.

EKLER

Ek 1-Emr-i Âli

Ek 1- Emr-i âli

Adana Eyâleti valisi ve mecidiye nişân-ı hümâyûnumun ikinci rütbesinin hâ'iz ve hasılı vezirim İsmail Kamil Paşa iclâlehûya ve rütbe-i saniye ashâbından eyâlet-i mezkûr defterdarı Hamid Bey zide 'uluvvuhuya ve Adana nâ'ibi ve müftüsü zide 'ilmihuya ve eyâlet-i mezkûre Evkaf müdürü Rıza ve ve zikrât-ı husûsa bi'l- intihâb mühendis ta'yin kılınan Kolağası Mustafa zide mecdihumâya vesa'ir a'za-yı meclis ve vücûh-ı memleket zide kadrihuma

Zikr olunan Adana Eyâleti dahilinde Tarsus Kazası civarında Mersin İskelesi nâm mahalde kâ'in telatum-ı deryadan hâsıl olan kumluk mahallin üzerine mağaza ve dekâkin ve haneler inşa olunmak üzere bâ-mu'accele ve icâre-i mü'eccele icârına talibleri zuhûr etmiş olduğu beyânıyla icâbının icrâsı husûs-ı mahalline inhâ olunmuş ev kuyûda bi'l- mürâca'a zikr olunan Mersin İskelesi ve karyesinin sarahaten defterhâne-i 'amiremde bir güna kaydı bulunmayıp bir vakıf ve arazi-i miriyye dahilinde olduğu anlaşılmiş ve bu makûle taşralarda bulunup telâtum-ı deryadan hâsıl olan kumluk mahaller için İzmir ve mahall-i sâ'irede Valide-i ----- merhûme ve meğfur-behâ Bezm-i âlem Sultan tabe-i serâhânın evkâf-ı şerifelerine tashih ile temessük verildiği emsalinden bulunmuş ve vakf-ı müşârün-ileyhânın hüsn-ü idaresiyle gün be gün vâridâtının tekessürü kasabasına i'tina ve sirkat olunması matlûb-ı şahanem idiği bedihatından görünmüş olmasıyla mezkûr Mersin karyesi ve kumluk mahallin emsali vechle taliblerine fûruht ve icâr olunmak üzere vakf-ı müşârün-ileyhâya tashihiyle tesviyesi husûsu hala Evkâf-ı hümâyânım nazırı olup mezkûr mecidiye-i nişân-ı hümâyûnunum birinci rütbesini ve hasıl olan müşir-i hilâfet-semirim Esseyd El-hac Mehmed Hasib (Habib) Paşa edâme Allahu Te'ala iclûlehu tarafından bâ-

takrir inha ve ifade kılınmış ve ol- vechle icrası Meclis-i Vâlâ' da tensib ve istizan olunarak irâde-i seniyye-i mülûkânem dahi elinizde müte'allik olmuş olmakla bu babda sâdır olan fermân-ı 'âlişânım mûcibince iktizâ-yı tesviyesi lede's- su'âl kumluk-ı mezkûrun tahkik olunduğuna göre deniz mahallerine bu kere ba'zı kesân taraflarından mağaza ve dükkan inşâ olunmuş olduğu rivâyet olunup bunlara mu'ahharan Evkaf müdürü ve mahall-i sâ'ireden sened verilmiş var ise mu'teber olmayacağından o misillü mahalde enbiye inşâ eyledikleri tarihte beher zirâ'ı kaç gurusu mu'accele ve icâre-i mü'eccele mütehammildir ve hudûd ve miktar-ı zirâ' ve inşâ edenlerin isim ve şöhretleri nedir ve karye-i mezkûr ahâlisinin mutasarrıf oldukları hane ve dekâkin ve bağ ve bahçe ve arazi-i sa'irenin el-yevm mutasarrıflarının isimleriyle hudûd ve sınır ve miktar-ı zirâ' ve ne kadar icâre tahsisine mütehammil oldukları beyân olunarak müdür ve mürsel mühendis-i mûmâ-ileyhâ ma'rifetiyle bi'l- mu'ayene o makûle kadim cihetler mu'teber olarak ba'dehu hazinece senedleri tebdil ve tanzim ile i'ade ve tisyâr olunmak ve kumluk-ı mezkûr mahalline sonradan verilen senedler gayr-i mu'teber olduğundan bunların diğeriyle bâ-mu'accele müceddeden icârı icâbına bakılmak ve defter-hâne-i 'âmiremde dahi bâ-hatt-ı tevki'i kaydı mahalli tashih kılınmak üzere bir bend olarak iki kıt'a defteri terkim ve haritası tersim olunarak başka ve mezkûr kumluk mahalleri karye-i merkûmenin hali mahallerine mahallince talib var mıdır olduğu halde kimler ve ne makule mu'accele ve mü'ecceleleriyle taliblerdir--- dahi --- kaç gurusu ve miktar-ı zirâ' ve taliblerinin isim ve şöhretleri gösterilerek bir kıt'a defteri dahi başka olarak ve keyfiyyetin cânib-i hazine-i hümâyûnuma bâ- mazbata ve inhâ-i ba's esâmisi zımnında siz ki – müşâr ve defterdar ve nâ'ib ve müftü ve Evkâf müdürü vesâ'ir a'za-yı meclis ve vücûh-ı memleket-i mûmâ-ileyhimsiz size hitaben bir kıt'a emr-i 'âlişânım ısdârı lazım geleceği aşikâr olunmuş olmasıyla işbu emr-i 'âlişânım ısdâr ve tisyâr kılınmıştır imdi vusûlünde keyfiyyet-i irâde-i

seniyyem mantûk-ı emr-i münifimde ma'lûmunuz oldukta ber- minvâl-i muharrer tahkikât- ı vâkı'aya göre ba'zı kesân taraflarından kumluk-ı mezkûrun deniz taraflarına inşâ olunmuş olan mağaza ve dükkanlara mu'ahharan Evkâf müdürü ve mahall-i sâ'ireden sened ----- var ise mu'teber olmayacağından o misillü mahallerde enbiye inşâ eyledikleri tarihte beher zirâ'ı kaç gurusu mu'accele ve icâre-i mü'ecceleyle mütehammildir ve hudûd ve mikdar-ı zirâ' ve inşâ edenlerin isim ve şöhetleri nedir ve karye-i mezkûr ahâlisinin mutasarrıf oldukları hane ve dekâkin ve bağ ve bahçe ve arazi-i sâ'irenin kezalik el-yevm mutasarrıflarının isimleriyle hudûd ve sınır ve mikdar-ı zirâ' ve ne kadar icâre tahsisine mütehammil oldukları beyân olunarak inzimam-ı re'y ve ma'rifetiniz ve ma'rifet-i şer' ve Evkâf müdürü ve mühendis-i mûmâ-ileyhâ ma'rifetiyle meclisce bi'l- mu'ayene o makûle kadim işler mu'teber olarak ba'dehu hazinece senedlerini tebdil ve tanzim ile i'âde ve tisyâr kılınmak ve mezkûr kumluk mahalline sonradan verilen sened gayr-i mu'teber olduğundan bunların diğeriyle bâ- mu'accele müceddeden icâr-ı icâbına bakılmak ve defter-hane-i 'amirem dahi bâ- hatt-ı tevki'-i kaydı mahall-i tashih kılınmak üzere bend bend olarak iki kıt'a defteri terkim ve haritası tersim olunarak başka ve mezkûr kumluk mahall ile karye-i merkûmenin hali mahallerine mahallince talib var mıdır olduğu halde kimler ne makûle mu'accele ve mü'ecceleleriyle taliblerdir bunların dahi hudûd ve sınır ve mikdar-ı zirâ' ve taliblerinin isim ve şöhetleri gösterilerek bir kıt'a defterleriyle başka keyfiyyetinin bâ- mazbata ve inhâ-i hazine mezkûre cânibine ba's ve inhâ olunması husûsuna sarf-ı himmet ve mezid-i i'tina ---- eyleyesiz ve sen ki mühendis-i mûmâ-ileyhsiz cevânib ve muktezâ-yı emr-i şerifimle 'amel ve hareket ve hilâf-ı emr ve rıza-i vaz' ve halden vukû'unu tecviz eyleyesiz.

Ek 2-İlmühaber

Ek 2-VGMA 44/ 155. SIRA (ilmühaber)

Adana eyâleti dahilinde kâ'in Tarsus sancağına tâbi' bu def'a cennet- mekân Bezm-i 'âlem Valide Sultan tâb-ı serehâ hazretlerinin vakf-ı celilerine bâ- irâde-i seniyye tashih ve ilhâk olunan dörtyüz kıt'a han ve hane ve dekâkin ve bağ ve bahçe ve besatinden 'ibâret olub ancak Mersin karyesiyle telâtum-ı deryadan hâsıl olan kumluk mahallin vakf-ı müşârün- ileyhâya tashihinden olduğunu cânib-i miriden idâre olduğu vakitlerde mesela üçyüzbin guruşa satılan bir hanenin ebniyesi mülk-i ittihaz ve fakat 'arsanın on bin guruş baha takdir ve istizân ile harc-ı ferağ ve intikâli ve yalnız 'arsa bahasından alınmakta olmasıyla bundan böyle ne vechle mu'âmele olunması ve birde sâlifü'z- zikr bağ ve bahçe ve besâtin hasılâtı a'sârı cânib-i miriden ihale ve iltizâm olunmakta olduğuna ve bunun dahi idâre-i vakfına müstelzim-i zarar bulunduğuna mebni ileride cânib-i miriden bi't- tefrik başkaca müzâyesinin icâre ve bedelinin cânib-i vakf için ahz olacağı der-kâr ise de tarih-i irade-i seniyyeden i'tibâren güzerân eden çend senelerin a'sâr bedelâtının dahi cânib-i miriden ifrâz ve mahalli mal sandığından ahzı hakkında ne türlü hareket olacağı Adana Evkaf müdürü sabık Rıza efendinin bir kıt'a inhâsı me'âlinden ve sâlifü'l- beyân karye-i mezkûr ile telâtum-ı deryadan hâsıl olan kumluk mahalli vakf-ı müşârün-ileyhâya tashihi tarihinden i'tibâren a'sâr ve müteveccihât-ı vakf-ı müşârün-ileyhâya 'a'id ve râci' bulunduğu mahalli der-kenarlardan nümâyân olmasına ve karye-i mezkûre bin ikiyüz yetmişüç senesi ramazan-ı şerifinin on altıncı günü tarihiyle fermân-ı âlisi sâdır olmuş olmakla bu suretle me'âl-i inhâ ve mahall-i der-kenarlara nazaran karye-i mezkûrda nedense vakf-ı müşârün-ileyhâya tashihi tarihinden mukaddem derûnunda inşâ olunmuş ve ber- vech-i mülkiyet tasarruf olunmakta bulunmuş olan hane-i vesâ'ireye vakfiyet mu'âmelesi olunmayıp ashâbı tarafından kemâkan mülkiyet vechle tasarruf ettirilmesi ve

telâtum-ı deryadan hâsıl olan mahaller ile karye-i mezkûre haricinde kâ'in arazi üzerine mukaddem ve müte'ehhir ber- vech-i mülkiyet inşâ kılınmış olan menâzil ve müsekkkefât-ı sâ'irenin ebniyesi ashâbı mülkiyetden ihrâc etmedikleri suretde yalnız 'arsalarına münâsib mikdarı mukata'a takdiriyle vakfiye mu'âmelesi eda ve taraf-ı vakf-ı müşârün-ileyhâdan temessük i'tâ olunarak ferağ ve intikâl vukû'undan yalnız 'arsalarından--- harc-ı ferağ ve intikâl alınması ve zikr olunan menâzil ve müsekkkefât-ı sâ'irenin ebniyesini ashâbı vakf-ı müşârün-ileyhâya teberru' eyledikleri halde müceddeden icâre-i mü'eccele bi't- tahsis 'arsalarıyla beraber ebniyelerine icâreteyn senedi verilmesi ve bundan böyle cânib-i vakf-ı müşârün-ileyhâdan tâlibine icâr ve vakfiyet olunacak 'arsa ve sâ'ireye behemehal icâreteyn şürûtu vechle sened-i i'tâ kılınması ve karye-i merkûme dahilinde bulunan a'sâr hâsılatından fermân-ı âli tarihinden i'tibaren mahallinde mal sandığından bi'l-ahz seneleri gösterilerek ayrıca bâ- mazbata cânib-i hazine-i evkafa her güne tisyârı ve ba'demân sene be sene mahallinde ve evkaf müdürü ma'rifetiyle başkaca bi'l- müzâyede bâ- mazbata hazineden istizân ile tesviye olunması zımında Adana valisi devletlü paşa hazretleriyle evkaf müdürüne hitaben taraf-ı zi-şeref-i nezaret-i seniyyeden tahrirât-ı müşirinin tastiri için evkaf muhâsesinden mektubi-i evkaf 'izzetlü beğ efendi ceridesine ve şimdiden keyfiyet bilinmek üzere defter-hane-i 'amire cânibine ve evkaf varidâtıyla vakf-ı müşârün-ileyhâ defterlerine ilm ü haberlerinin tastiri babında evkaf-ı hümâyûn varidâtı defterinden der-kâr oldukça ilm ü haberi olmak için vakf-ı müşârün- ileyhâ taraflarına dahi işbu ilm ü haber kılındı.

Fi 3 Rebi'ü'l- evvel sene 1276

Bezm-i 'âlem Valide sultan vakfına ait mülklerin ne şekilde tasarruf edileceği hususunda ilmühaber

Ek 3-BOA., Ī.MVL., D. no: 386, G. No: 16864

Ek 3- BOA., İ.MVL., D. no:386, G. no:16864

Maliye Nezâret-i celilesinin Fi 15 Rebi'ü'l- âhir 1273 tarihiyle Meclis-i Vâlâya i'tâ buyurulan bir kıt'a takririyle merbût meclis-i muhasebe mazbatası Fi 15 Rebi'ü'l- âhir 1273 tarihiyle cem'iyet-i mahsûsuna lede'l- havâle Fi 19 Rebi'ü'l- âhir 1273 tarihli verilen müzekkerede gösterildiği üzere Tarsus sancağına tâbi' Mersin islekesinden ithâl ve ihrâc olunan zehâ'ir ve eşya-yı mütenevvi'adan alınmak üzere mukaddemen cânib-i miriden inşâ olunan iki 'aded taş ve ahşab iskelenin ba'zı tüccar mağazalarına uzaklığı cihetiyle tüccâr-ı merkûme resm vermediklerinden zikr olunan iskelelerin mültezimi mütezarrır olmasıyla rüsûmât-ı mu'ayyenesi alınmak üzere beş 'aded iskelenin daha taş veyahud ahşab olarak inşâsı halinde senevi altmış bin guruş ve ileride daha ziyade bedel ile tâlib bulunacağı mahallinden inhâ olunmuş olduğundan mezkûr iskelelerin ol- vechle kargir olarak cânib-i miriden inşâsı zımında münâsib miktar ma'aş ve ta'yinât ile mühendis-hane-i berriye-i şahânedan muktedir birinin ta'yin ve irsâli ve mezkûr iskeleden ithâl ve ihrâc olunan zehâ'ir-i mütenevvi'adan beher deneginden ahzı mukarrer olan on para resme mahallince talib bulunduğu mukaddemen inhâ olunduğundan rüsûmât-ı merkûmenin dahi ber- mucceb-i nizâm ilk senesinin emaneten idâresiyle hitâmında defterinin tisyârı ve İskenderun ile Mersin'de yapılacak iskeleler ve tarik için hazine-i celile-i maliyeden i'tâ kılınan yüz elli bin guruş keyfiyetiyle tarik-i mezkûrun tesviyesine me'mûr olub Varna'da bulunan Mühendis-hane-i berriye-i hümâyûn Kol ağalarından Mehmet Efendi ma'rifetiyle tesviye kılınan mahaller ile masrûfâtını tahkik ve nâ- tamam bulunan yerleri mu'ayene ve tedkik ile mumâ-ileyh Mehmed efendinin makbuzu olub mahall-i sarfi nâ- ma'lûm olan akçe keyfiyetini mahalli meclis ma'rifetiyle bi't- taharri zahire ihraç etmek üzere ta'yin olunacak mühendise 'ilâve-i me'mûriyet kılınması ve şimdiye kadar emaneten idare ve hasılâtı tahkik ve tecrübe olunacak der-kâr olan İskenderun iskele rüsûmunun hasılât-ı vâkı'asını mübeyyen defterinin irsâli ve bi'l- müzâyede bundan böyle bedel-i layıkıyla talebi bulunur ise keyfiyetin iş'ârı babında Adana valisi devletlü paşa hazretlerine evamir-name-i sami tastiri ve zikr olunan İskenderun'daki mezkûr iskelenin yine ahşap olarak yapıldığı halde ez- vakit içinde harap olması melhûs bulunmuş olduğundan bunun dahi ta'yin olunacak mühendis ma'rifetiyle keşf ve mu'ayenesiyle ahşap veyahud kargir olarak inşâsı şıklarından herhangi mürecceh ise ona göre bi'l- münâkaşa inşâsına mübâşeretle hitâmında defterinin irsâli fikrasının dahi emir-nâme-i sâmi-i mezkûre derci muvafık-ı maslahat olmağın ol- vechle emir-nâme-i sâmi tastiriyle hazinece tesviye-i iktizâsının nezâret-i müşârûn- ileyhâya havâlesi Meclis-i Vâlâda dahi tezekkür kılınmış ise de ol- babda ne vechle emr ü irâde-i 'aliyye-i vekâlet-penâhileri müte'allik buyurulur ise emr ü fermân hazret-i men-lehü'l- emrindir.

Fi- 5 Cemaziyye'l- evvel sene 1274

Mersin'de devlet tarafından yapılan iki adet taş ve ahşap iskelenin bazı tüccar mağazalarına uzaklığı nedeniyle beş tane daha ahşap veya taş iskelenin yapılması hususunda)

Ek 4- VGMA-44/188-309

Ek 4- VGMA-44/188-30982

Merhûme Bezm-i ‘âlem Valide Sultan hazretlerinin evkaf-ı şerifesinden Mersin İskelesinde olup üzerine gümrük da’iresi yapılmak için rüsûmât-ı emanet-i behiyyesinden terki talep olunan ikibin yüz yetmiş beş zira’arsanın beher zira’i onar guruştan yirmibirbin yedi yüz elli guruş mu’accele ve senevi altmış guruş icare-i mü’eccele ile emlak-ı miriye ‘idâdına idhâl ve bu makûle cânib-i miri için mübâya’a olunan hal-i mahallerin mu’accele-i müfredeleri teslim-i hazine olunduktan sonra vakıfları bi’t-tabî menâfi’den kalacağına mebni icârelerinin beş misli zammıyla mukata’aya tahvili nizâm ve emsali icâbından olmasıyla mu’accele-i mezkûrenin hazine-i celile-i maliyeden evkaf-ı hümâyâna teslimiyle icâre-i mü’eccelesinin beş misli buluna üç yüz altmış guruşun bedel-i mukata’a olmak üzere mürettebât ve tahsisâtına ‘ilâve-i senesine kezalik cânib-i hazineden i’tâsı husûsunda maliye nezâret-i celilesine evkaf-ı hümâyûn nezâret-i celilesi cânibinden bâ- takrir vukû’ bulan iş’âr ve Meclis-i Vâlâda verilen karar mucibince bi’l-istizân irâde-i seniyye-i cenâb-ı şehinşaha müte’allik ve şeref-sudûr buyurulmuş vaz’iyet müşârün- ileyhâya havale ve iş’âr olunmuş olmağın irâde-i seniyye-i mantûk-ı münifi vechle icâbının ifâsına himmet buyurulmak babında sadır olan buyruldu-ı âli mucibince zikr olunan merhûme Bezm-i ‘âlem Valide Sultan hazretlerinin evkaf-ı şerifesinden Mersin iskelesinde olup gümrük da’iresi yapılmak için cânib-i miriden mübâya’ası muktezâ-yı irade-i seniyyeden olan iki bin yüz yetmiş beş zira’arsanın beher zira’ı onar guruştan bahası yirmibirbin yedi yüz elli guruşun rüsûmât-ı hasılâtından i’tâsıyla takdim olunacak icmallere idhâli zımında rüsûmât-ı emanet-i behiyyesine tezkire tastiri ve arsa-i mezbûrun senevi icare-i mü’eccelesi olan altmış guruş üzerine ber- mucib-i nizam beş misli zam ile cem’an senevi üç yüz altmış guruşun sene-i âhirinde takdim olunacak icmale masraf kaydıyla

hazine-i celileye irsâli icâb eylemeyib ancak şehriye-i musibesi olan otuz guruşun seksen bir senesi haziranı ibtidasından i'tibaren evkaf-ı hümâyûn hazinesi mahsûsâtına 'ilâve olunarak mah be mah hazine-i celileden i'ta kılınmak üzere mesârifât ve beyân-ı halî mutazammın maliye ve evkaf-ı hümâyûn ve 'arsa-i mezbûr emlak-ı miriye 'idâdına idhâl kılınacağı bilinmek üzere eshâm-ı muhasebeleriyle tahsilat odasının 'ilm ü haberlerinin tahriri mesârifât-ı muhasebesinden der-kenar olunarak 'ilm ü haberleri yazıla deyu fermân buyurmuş ve 27 Muharrem sene 282 tarihinde tezkire tastir kılınıb ve beher 'ilm ü haberleri verilmekle ber- vech-i muharrer keyfiyet ma'lûm olmak üzere --- iki senesi saferinde on beşinci günü tarihiyle varidat-ı muhasebesinden vürud eden 'ilm ü haber iktizası muhasebesinden lede's- su'al varidat-ı muhasebesinden vürud eden ilm ü haber --- -evkaf muhasebesine kayd ile keyfiyet ma'lûm olmak için evkaf varidâtıyla tahsilât odalarına 'ilm ü haberler tahriri fermân-ı cânib-i nezâret-penâhi sudûruna tevakkuf eylediği evkaf muhasebesinden der- kenar olundukta 'ilm ü haberleri yazıla deyu fermân buyurulmağın vech-i meşrûh üzere muhasebe-i merkûmeye kayd ile 'ilm ü haber vermekle keyfiyet ma'lum olmak için evkaf-ı hümâyûn varidâtı defterlerine dahi işbu ilm ü haber verilmiştir.

Fi- 4 Eylül sene 1281 ve Fi- 25 Rebi'ü'l- evvel sene 1282

(Mersin İskelesinde Bezm-i âlem Valide Sultan Vakfı topraklarının üzerine gümrük dairesi yapılması hususunda ilmühaber)

Ek 5- TŞS. No: 295, D. no: 144, G. no: 213

مدينة نيك محاذين صوتور حكام مكنون اولوب طرسي قضانه تابع
 مرسية اسك من بقا اضا فتم ايكم لهدك اوله فم بيه او فم بقول
 ولد موسي ولد طام نام زيناك وراثتي محله ضربور مكنات بنو نصاري
 ترفي شرعي ايه معرفات زوجة صدركم فونتي بنه قيرجال و صلبه كير قزاي
 حايه و راهله نام نصريه لرايه و سبن نام نصيريه و محله ضربور
 مكنونك صلب كير بونغلاري يوردان و سيموك و مغانل زويله مكنون
 اولدني شرعاً ظاهراً و مقراً اولدنيك صفيه مرسوم ناي آنه سي و سعيه
 امورين و صني مرسوم اولدني زوج مرسوم فوتي نصريه با الوصا و با الوصا
 امورين و راهله نصريه نياك ايه مرسوم سيموك مغانل نصير
 و مرسوم تان حايه و راهله نصريه التوقير حال لعد الرقيم و اوق مرسوم
 با الوصا مجلس شرع طير يوزم التوقير مغير المرام ايوب صدر ششم
 يوردان نومي مهران لهر بنو تفرير كالم و نصير المرام ايوب صدر ششم
 هالاك مرسوم قسيه لوفم بقوله ولد موسي ولد طام زيناك اسك مرسوم
 و اول عدلين محل سابعه كانه تركه موجوده م و وضع اليه لوندونم لهر بنو
 حله ادينه مزي محلف طلب و عهد اخذ و ضم و لري الاوقضا صالح و ابريا
 و خصص مذكورك متوقف اولدني احدك كليله لهر بنو طير يوزم
 اصالة بروج محمد و صايه مرسوم يوردان نومي و كليله صاب
 و نصيبه ايلك و يد كلوز مرسوم يوردان نومي و كليله مرسوم
 قبول و صرحتي كذا يفتي اوله تفرير و التزم انتم كليله حاو قع با الطلب
 كتبنا از ليه تحييراً في اليوم الثالث عشر من شهر جمادى الاول سنة
 و سمن و صاب و راهله

و سمن و صاب و راهله
 214

Ek 5-TŞS No:295 / 144-213

Medine-i Niğde mahallâtından Sungur mahallesi mütemekkinlerinden olub Tarsus kazâsına tâbi' Mersin iskelesinde bakkal esnafından iken helâk olan Karabet oğlu Nikola veledi Molis veledi Tam nâm zımminin verâseti mahalle-i mezbûrda mütemekkinât ve şahısları ta'rif-i şer'i ile mu'arrefât zevce-i metrûkesi Fotini binti Kırçal ve sulbiye-i kebir kızları Mariya ve Rahle nâm nasrâniyeler ile Disyan nâm mahalle-i mezbûrda mütemekkinûn sulb-ı kebir oğulları Yurvan ve Simon ve Mihail zımmilere münhâsıra olduğu şer'en zâhir ve mukarrer olduktan sonra sagire-i mersûmenin anası ve tesmiye-i umûruna vasi-i mezburesi olan zevce-i mersûme Fotini Nasrâniye bi'l- asâle ve bi'l-vesâye ve mersûmetân Mariya ve Rahle nasraniyân ile mersûmân Simon , Mihail zımmiler bi'l-asâle meclis-i şer'-i hatır-ı lâzımü't- tevkirde hâmil-i heze'l- rakım vâris-i mersûm Yorvan zımmi muhzırında her biri takrir-i kelâm ve ta'bir-i ani'l- merâm edib mûrisimiz Halik-i mersûm Karabet oğlu Nikola veledi Milos veledi Tam zımminin iskele-i merkûmede ve ol havalide mahall-i sâ'irede kâ'in tereke-i mevcûdesine vaz'ü'l- yed olunanlardan her birinin hisse-i irsiyemizi mahallinde taleb ve da'vâ ahz ve kabz ve lede'l- iktizâ sulh ve ibrâya ve husûs-ı mezkûrun mütevakkıf olduğu umûrun külliseine her birimiz taraflarımızdan asâlaten ber-vech-i muharrer vesâyeten mersûm Yorvan zımmiyi vekil-i nâ'ib-i münâsib nasb ve ta'yin eyledik dediklerinde mersûm Yorvan zımmi dahi vekâlet-i tarafeynden kabul ve kemâyinbağı edâya ta'ahhüd ve iltizâm etmeğin mâ- vaka'a bi't-taleb ketb olundu. Tahriren fi'l-yevmi'l- salis 'aşer min şehr-i cemâziyye'l-evvel li-sene isneyn ve seb'in ve mi'eteyn ve elf.(Aslen Niğdeli olup Mersin İskelesinde bakkal dükkanı bulunan Karabet oğlu Nikola veledi Molis veledi Tam nâm zımminin varislerinin tereke davası hususunda)