



Kentsel Karakterin Oluşumuna Tarihi Kent Strüktürünün Etkisi: Silifke Örneği

*

Meltem Akyürek Algın¹
ORCID: 0000-0001-6174-064

Şebnem Ö. Hoşkara²
ORCID: 0000-0003-2328-4969

Öz

Tarihi niteliklere sahip kentlerin kurulma hikayesi ve tercih edilme sebepleri sözü edilen kentlerin yerleşme tarihi prensiplerini de şekillendirirler. Tarihi süreçte öncelikle doğal çevrenin sonucu olarak ortaya konan fiziksel veriler sosyoekonomik, kültürel ve siyasi bileşenlerle harmanlanarak kent çekirdeklerini oluştururlar. Böylece bir sürecin sonucu olan kent formları, birçok öğenin yan yana gelme kararlarına bağlı olarak biçimlenirler. Kentlerin anlam kazanmasında bu öğelerin oluşturduğu kompozisyon biçimi her kenti diğerinden farklı kılar. Bu çalışmanın amacı geleneksel Silifke kent çekirdeğinin kentsel karakterinin oluşumunda en önemli öğelerden olan ana arterleri ve ara aksları kentsel morfoloji bağlamında analiz etmek ve kentsel formun en önemli belirleyicilerinden olan yolların kronolojik gelişimiyle ortaya çıkan kent desenini irdelemektir. Silifke kent merkezinin 3. derece arkeolojik sit alanı sınırları ile kesiştiği yaklaşık 150 hektar büyüklükte alanda yapılan analizler sözlü ve ikincil kaynakların dışında 19. yüzyıldan itibaren elde edilen gravürler ve haritalar üzerinden üretilmiştir. Çalışmanın tarihi kent merkezlerinde gelişen tarihi katmanlaşmanın, kentsel karakterin oluşumuna etkilerinin anlaşılması ve benzer alanlarda yürütülecek araştırmalar için yol gösterici olması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel morfoloji, kentsel karakter, sokak strüktürü, Silifke, kent formu.

¹ Öğr. Gör., Toros Üniversitesi, E-mail: meltem.akyurek@toros.edu.tr

² Prof. Dr., Doğu Akdeniz Üniversitesi, E-mail: sebnem.hoskara@emu.edu.tr



The Effect of Historical City Structure on the Formation of Urban Character: The Case of Silifke

*

Meltem Akyürek Algın³
ORCID: 0000-0001-6174-064

Şebnem Ö. Hoşkara⁴
ORCID: 0000-0003-2328-4969

Abstract

The story of the establishment of cities with historical qualities and the reasons for their preference also shape the principles of the urban history. In the historical process, the physical data, which are primarily the result of the natural environment, are blended with socioeconomic, cultural and political components and form the core of the city. The compositional form created by these elements makes each city different from the other. The aim of this study is to examine the main arteries and axes, which are the most important elements in the formation of the urban character of Silifke, in the context of urban morphology and to examine the urban texture that emerges chronologically. Analyzes developed on an area of approximately 150 hectares where Silifke city center intersects with the borders of the 3rd degree archaeological site were produced on the engravings and maps obtained from the 19th century, apart from oral and secondary sources. The aim of the study is to understand the effects of the historical stratification developed in the historical city centers on the formation of the urban character and to be a guide for the researches to be carried out in similar areas.

Keywords: *Urban morphology, urban character, street structure, Silifke, urban form.*

³ Lecturer, Toros University, E-mail: meltem.akyurek@toros.edu.tr

⁴ Prof. Dr., Eastern Mediterranean University, E-mail: sebnem.hoskara@emu.edu.tr

Giriş

İnsanlık tarihinin varoluş öyküsü içerisinde kentlerin tarihini anlamanın yanında kentlerin planlama tarihini de anlamak önemlidir. Kent tarihinin bünyesinde barındırdığı kültür ve uygarlık tarihi anlatısının ötesinde, bilimsel bilginin doğduğu andan itibaren gelişen kent planlama tarihini anlamak mimarlık serüvenine girizgâh oluşturmaktadır. Yerleşme tarihi çalışmaları arkeoloji, sanat tarihi ve mimarlık tarihi araştırmalarına temellenmekle birlikte, araştırmalar 19. yüzyıldan itibaren coğrafya ve aslında beşerî coğrafyanın alt dallarından olan kentsel coğrafya, kentsel biçimlenme ve kentlerin makro formu üzerine odaklanmaktadır.

Kentsel kullanımın en önemli ve vazgeçilmez parçalarından birisini oluşturan caddeler ve sokaklar kentlerin kuruluş felsefesini ortaya koyan verilerden bir tanesidir. Gündelik kentsel mekanlardaki oluşumlar, kullanıcılar tarafından acil ihtiyaçları veya motivasyonları için yaratılan, mikro ölçekli mekânsal gündelik müdahaleleri ifade eder. İnsanların mikro ihtiyaçlarından makro ihtiyaçlarına kadar yaşam döngüsünün her alanında hayatına dahil ettiği ya da etmek durumunda kaldığı kentsel mekanlar, büyüme ivmesini ve ilişki dengesini doğru yakaladığı an canlı kalabilirler.

Kentsel bileşenlerin en önemlilerinden olan yollar tarih boyunca kentsel yaşamın şekillenmesinde aktif rol oynamışlardır. Bu bağlamda, tarihi bir kentin oluşum/gelişim/dönüşüm/değişim süreci incelendiğinde kentin yapısında yer alan doğal ya da inşa edilmiş verilere eklenerek oluşan ulaşım ağı kent şemasının bir parçası olarak sürece bağlı katmanlar halinde gelişim gösterir. Bu şema zaman içerisinde çeşitli değişkenlere bağlı olarak durağanlaşır ya da dinamik kalır. Kimi zaman kentsel kullanıma yarar sağlayan bu değişimler kimi zaman da kentsel kullanımı olumsuz etkiler.

Çalışma akışında öncelikle yerleşme tarihi ve kentsel morfoloji çerçevesinde, Silifke kentinin sahip olduğu sosyal ve fiziksel niteliklere değinilmektedir. Kentin sosyal yapısının irdelenmesi yerleşme tarihi bağlamında bilgiler sağlarken, kentsel morfoloji kapsamında yapılan analizlerle ortaya konan somut sonuçlar, planlama, tasarım ve koruma alanlarında doğru analiz ve üretim yapılabilmesi için altlık oluşturmaktadır. Çalışma kapsamında konunun temel odak noktası olan kent çekirdeğinde şekillenen yolların gelişim evrelerinin anlaşılabilmesi için kentsel morfolojinin diğer bileşenlerine de yer verilmiştir. Tarihi süreçte doğal verilere bağlı olarak kendiliğinden gelişen fakat belirli ihtiyaçlara cevap vermesi amaçlanarak en başından çeşitli kriterler çer-

çevesinde şekillenen ana arterlere eklenen ara arterlerin karakteri kent çekirdeklerinin karakterlerini de biçimlendirmektedir. Özellikle 1970'lerden sonra gelişen çok katmanlı kentlerde, çeper kuşak alanlarında oluşan ulaşım şeması genellikle çekirdekte yer alan aksların devamı niteliğindedir. Bu bağlamda kent çekirdeklerini oluşturan temel strüktür kentin bütününe bir ağ şeklinde yayılmaktadır. Örnek alanın seçilmesindeki en büyük veri Silifke kent çekirdeğinin çok katmanlı yapısıdır. Sözü edilen çok katmanlı yapının oluşmasında coğrafi özellikler ve özgün karakteristik öğeler etkindir. Kentin topografik durumu ve kenti ikiye ayıran nehir kentin en belirgin karakteristik öğeleridir. Çalışmanın sonucunda, benzer çalışma alanlarına yönelik araştırmalar için kuramsal bir çerçeve sunulması ve kentsel morfoloji araştırmaları için bir yöntem ortaya konulması hedeflenmiştir.

Yöntem

Silifke kent tarihinin ve kent kültürünün yansıması olan, 3. Derece arkeolojik sit alanı sınırlarının kent çekirdeğiyle kesiştiği yaklaşık 150 hektar büyüklükteki alan örnek çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma alanı içerisinde yapılan analizlerin bir kısmı salnameler, gezgin notları ve çizimleri, tapu tahrir defterleri, temettü defterleri, Harita Genel Komutanlığı Arşivi, Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgeleri yardımıyla, bir kısmı da Silifke Belediyesinden, Mersin Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünden ve Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünden alınan mevcut kent haritaları üzerinden geliştirilmiştir. Bir kent tarihi okuması ve kentsel morfoloji araştırması olarak ele alınan, literatür ve doküman araştırmasına dayalı olarak yapılan analizler sonucu ulaşılan somut veriler çalışmanın yöntemini belirlemiştir. Çalışmada benimsenen yöntem, Silifke kent çekirdeğinin kentsel dokusunu ve kentsel katmanlarını araştırarak, günümüzde ulaşılan mevcut durumun ortaya konması amacıyla kenti bileşenlerine ayırtırmak ve bileşenlerin birbirleriyle olan ilişkilerini incelemektir.

Çalışmanın içeriğini ve kapsamını belirleyen sınırlar, 3. Derece arkeolojik sit alanı sınırları içerisinde, birbirinden bağımsız noktalarda 58 adet tescilli yapı bulunan çok katmanlı bir alan olarak nitelendirilen Silifke kent çekirdeğidir. Çalışmanın metodolojisi, kentsel örüntüyü sağlayan yolların, tarihi süreçte kronolojik değişimini nicel çeşitli analiz yöntemleriyle incelemek ve yolların kentsel karakterin biçimlenişine etkisine yönelik niteliksel bir tartışma çerçevesi sunmaktadır.

Literatür Taraması

Yerleşme tarihi incelemelerine fiziki yönden farklı yöntem ve teknikler sunarak çalışmaları besleyen kentsel morfoloji alanı bu çalışmanın da ana odaklarından birisidir. Genel olarak coğrafya ve mimarlık disiplinleri çatısında gelişme gösteren kentsel morfoloji alanındaki çalışmalar, çalışma yöntemi ve yaklaşımları açısından İngiliz, İtalyan ve Fransız ekolleri olmak üzere üç ana ekol üzerinden sürdürülmektedir (Moudon, 1997, s. 7-8). Kent morfolojisi terimi ilk olarak J.B. Leighly (1927) tarafından kullanılmıştır. Sonraki yıllarda R.E. Dickinson (1940) ve Fransız tarihçi P. Lavedan (1933) aynı kavram üzerine çalışmalar yapmışlardır (Slater, 2009, s. 59-65).

Yirminci yüzyıldan itibaren belirgin bir gelişme gösteren şehircilik çalışmaları içinde Poéte, Lavedan, Geddes ve Mumford'ın operasyonel tarih çalışmaları olarak da anılan daha çok kentsel morfoloji, mimari tipoloji ve tipomorfoloji ile ilişkilenen çalışmaları önem taşımaktadır (Bilsel, 2015, s. 59). Kırsal ve kentsel coğrafya araştırmalarının temel kavramlarını oluşturan bu araştırmalar, ilerleyen dönemlerde Fransa'da Annales Okulu'nda Lucien Febvre (1922) ve Fernand Braudel (1949) tarafından ele alınarak; coğrafi mekân ile toplumsal, ekonomik ve kültürel süreçlerin ilişkilendirildiği tarihsel araştırma yaklaşımının temellerini oluşturmuştur. Yirminci yüzyılın ikinci yarısında Benovolto ve Kostoff'un kent formu, kentsel ve kamusal mekânların biçimlenmesine ilişkin araştırmaları ön plana çıkmıştır. Ratzel'in çalışmaları ise Alman Coğrafya Okulu'nda kent monografilerine dair araştırmaların temelini oluşturmuş ve MRG Conzen'in (1960) coğrafya disiplini içinde kentsel morfolojinin kuramsal ve yöntemsel çerçevesini oluşturmasına zemin hazırlamıştır (Tezer, 2019). MRG Conzen'in araştırması, insan yerleşmeleri ve kentlerin ortaya çıkış süreçlerine odaklanmakta; yerleşme deseni ve kentsel sistemler için tarihsel, toplumsal ve ekonomik süreçlerin öznesi olarak bir kentler coğrafyası tanımı yapmaktadır (Bilsel, 2015, s. 60-61). Mimarlık temelli kentsel morfoloji ve mimari tipoloji/tipo-morfoloji çalışmaları İtalya'da Saveiro Muratori (1959), Carlo Aymonino ve Aldo Rossi (1960-1980), Gianfranco Caniggia (1975-1990), Sechii (1985-2010) ve Fransa'da Strauss (1960), Panerai, Castex ve De Paule (1972) tarafından şekillendirilmiştir (Cömert, 2013, s. 10-13). İtalya da yapılan çalışmalar Fransa'da Versailles Mimarlık Okulu'nda da benimsenmiş; Philippe Panerai, Jean Castex ve Jean-Charles Depaule gibi isimler öneriler geliştirmişlerdir (Bilsel, 2015, s. 63-64). Kentsel morfoloji alanına katkı sağlayan tüm yaklaşımların öncülüğünü ya-

pan Muratori (1950) ve Cannigia (2001) tipo-morfoloji çalışmalarına odaklanmıştır. MRG Conzen'in (1960) evrimsel yaklaşımını esas alarak şekillenen bu çalışmada, MRG Conzen'in yaklaşımları öncü kaynak niteliği taşıdığı için literatür araştırmalarında daha ayrıntılı yer verilmiştir.

MRG Conzen yerleşme tarihi ve coğrafya çalışmalarını birbirleriyle ilişkilendirerek, Alnwick üzerine yaptığı çalışmada kentsel morfolojiye dair temel prensipler geliştirmiştir. Mevcut değişimin ortaya konması, analiz üniteleri olarak yapı adalarının belirlenmesi, detaylı harita analizi ve kentsel yapıdaki gelişimin analiz edilmesi sözü edilen çalışmanın hedefleridir. Ayrıca, MRG Conzen kenti bugün de geçerliliğini koruyan yollar ve yol sistemi, yapı adaları ve binalara ayırarak üç kısımda inceleme olanağını geliştirmiştir (M. P. Conzen, 2016). Kentsel morfolojide tarihsel-coğrafi yaklaşımın kurucusu olan MRG Conzen, tutarlı bir bütünlük içinde kentin farklı düzeylerinde (alt, orta, üst ölçekte) üretilen kentsel örüntülerin birbirinin içine geçip bütünleşmesi ile oluştuğunu belirtmektedir. MRG Conzen kentsel morfoloji analizi yöntemini, üç özelliğe dayandırmaktadır: 1. kent planı-zemin planı (kartografik temsiller), 2. bina dokusu (binalar ve açık alanları), 3. arazi örüntüsü ve bina kullanımı (arazi kullanımı) (Whitehand, 2007, s. ii-03). Bu bağlamda MRG Conzen yaklaşımını kent-planı analizi olarak adlandırmakta ve araştırmasını kent planının üç temel ögesi üzerinden sürdürmektedir: Yollar, parseller, binalar. MRG Conzen, kentin farklı parçalarında bulunan biçim ve kullanım çeşitlendirmelerini, kent planının kompozitliği olarak tanımlamakta ve kompozit kent planının cadde, parsel, bina boyutu ve biçimlenmelerindeki çeşitlenmeler üzerinden gözlemlenebilecek plan birimlerinden meydana geldiğini belirtmektedir (Moudon, 1994, s. 296-298). MRG Conzen'in kentsel morfoloji yönteminin temel bileşenlerinden olan yapılar ve buldukları parsellerin kullanımı en az değişkenlik gösteren öğeleri oluştururken, sokak-parsel ilişkisi zaman içinde değişme eğilimi gösterebilmektedir. Sokak dokusu ise en kalıcı olmaya eğilimlidir (Baş, 2010). MRG Conzen'in tarihsel-coğrafi olarak adlandırılan yaklaşımı çerçevesinde, bir kentsel alanın belirli dönemlerine ait halihazır haritalardan çıkarılan verilerle parsel, bina ve sokak örüntüsüne dayanan kentsel mekandaki farklılıkların ve dönüşümlerin saptanması hedeflenmektedir (MRG Conzen, 1960, s. 6-11).

Tarihi Kentlerin Oluşumu Şeması

Kent formu kavramı barındırdığı birçok bileşenle güncelliğini korumakta ve bilimsel literatürde sürekli tartışılmaktadır. Bir kentin oluşum şeması içerisinde fiziksel, toplumsal, kültürel, ekonomik, politik ve idari faktörlerin yanı

sıra teknolojik ve bilimsel gelişmeler gibi soyut ve somut birçok veri yer almaktadır. Canlı organizmalar şeklinde değişime uğradığı kabul edilen kentlerin daralma, genişleme, parçalar halinde yıkılma ve yeniden inşa edilme süreçlerinden geçmesi kent biçimini büyük ölçüde etkilemektedir. Bunların yanısıra bireylerin değişen yaşam şekilleri ve çeşitlilik arz eden talepleri kent formunun biçimlenişinde etkindir (Tekkanat ve Türkmen, 2018).

Araştırmacılar tarafından kent formunu etkileyen pek çok faktör ortaya konmuştur. Ortaya konulan argümanlar arasında doğal etmenler, ekonomi, politika, ulaşım, kentsel yoğunluk, erişilebilirlik, toplumsal yapı, nüfus hareketleri, teknoloji, alt yapı gibi değişkenler olmakla birlikte tarihi bir kent formunun oluşum şeması o kentin coğrafya durumuyla temelden ilişkilidir (Aktan, 2006). Coğrafi duruma ek olarak kentler kurulduğu dönemin ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir biçim arayışı içerisindeydi. Savunma ihtiyacına yönelik kurulan kentler tepelerin üzerinde şekillenip, topografyaya göre organik bir biçimleniş sergilerken, su kenarına kurulan kentlerde yerleşim cephelerinin manzara amaçlı suya dönük inşa edilmesi ulaşım akslarının suya paralel ya da dik şekillenmesi gibi farklılıkları gerektirmektedir. Engbelerin olmadığı ya da yok denecek kadar az olduğu alanlarda kentsel biçimlenişte esneklik oluşurken, kullanıcıların o kentin genel karakterini ve biçimlenişini hissedebilmesi zorlaşmaktadır.

Anadolu'daki antik yerleşimler üzerine yapılan araştırmalara göre dolaşım arterleri ilk insan yerleşimlerinin tanımlayıcıları olarak karşımıza çıkmaktadır. İlk insan avcı-toplayıcı kamplarının, stratejik malzeme ticaretinin bir alt kıta ağında stratejik düğümlerde bulunduğu iddia edilmektedir (Jacobs, 1969). Buna göre Read (2006), büyük ölçekli bir patika ağının-dolayısıyla yolların, insan yerleşimlerinin kurulması için birincil koşul olduğu gerçeğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda şehirlerde sirkülasyon arterlerinin yanında/altında/arasında/içerisinde kalan boşluklar alt-mekânlar olarak tanımlanmaktadır (Alanyalı, 2009).

Özellikle 1950'lerden sonra kentsel formu ve şehirlerdeki mekanların kamusal niteliklerini etkileyen artan motorlu ulaşım araçlarının getirdiği yerleşim düzeni yeni kentsel mekân tiplerine yol açmıştır (Alanyalı ve Demirbaş, 2015). Ayrıca yaya akışı, davranış kalıpları, gürültü, koku ve araç trafiği gibi aktiviteler kentin oluşumunda ana aktörler olarak rol oynamaktadır (Montgomery, 1998). Bir kentin hayati organlarını oluşturan kamusal alanlar, yaya ve trafik akışının yoğunlaştığı alanlarda, canlılık ve çeşitlilik oluşturarak dü-

zenlemeler gerektirebilmektedir. Kentlere yeni parçaların eklenmesi sürecinde plancıların mekânı iki boyutlu olarak ele alması, mekânın üç boyutlu konfigürasyonunun kavranamamasına neden olmaktadır (Trancik, 1986).

Silifke Kentinin Tarihi ve Kentsel Gelişim Süreci

Tarihte Tarsus Çayının batısı ile Manavgat Çayı arasında kalan Göksu Nehri havzasındaki alana Dağlık (Taşlık) Kilikya denilmiştir. Genel olarak Kilikya bölgesindeki yerleşimlerin dayandığı tarihi temellerin iki önemli sebebi vardır. Bunlardan birincisi tarıma elverişli topraklar üzerinde kurulmuş olmaları, ikincisi uzun mesafe ticaret yollarına sahip olmalarıdır. Silifke, Neolitik Dönemden (M.Ö. 7000- M.Ö. 5600) günümüze kadar iskân edilen Dağlık Kilikya sınırları içerisinde yer almıştır (Aktüre, 1997, s. 78). Sekiz bin yıllık uzun tarihi bir geçmişe sahip olan Silifke ve çevresi, çeşitli dönemlerde savaş veya barış koşuluyla birçok toplumun uğrak yeri olmuştur. Toros Dağlarının kentte oluşturduğu topografya verileri sığınmacılar, kaçanlar ya da göçenler için avantajlı koşullar sağlamıştır (Aykın, 2001, s. 5). Kentin Göksu Nehri kenarında kurulmuş olması ömrünü uzatmış ve tarihsel önemini pekiştirmiştir. Ayrıca yörede gemi yapımına elverişli sedir ağaçlarının bulunması ve maden bakımından zengin topraklara sahip olması gibi avantajlarda kentin önemli kılınmasına zemin hazırlamıştır.

Tarihi kayıtlara göre Silifke ve çevresinde yaşadığı bilinen en eski toplum, Altaylardan geçerek ilk önce Mezopotamya'ya yerleşen, oradan da M.Ö. 3000 yıllarında Adana ile Antalya arasına göçen, Orta Asya Kökenli Sümerlerin bir kolu olan Luvi isimli topluluktur (Uçar, 2009, s. 11). M.Ö. 4. yüzyıla kadar, Silifke ve etrafında kurulan Arzava Krallığı, Hitit Krallıkları, Kue Krallığı, Kizuvatna Krallığı ve Kilikya Krallığı gibi krallıklar kenti kültürel açıdan geliştirmiştir (Gürtürk, 1987, s. 17). Birçok kültürün etkileşmesiyle oluşan bu çeşitlenmeden, Silifke kenti M.Ö. 4. yüzyıla kadar fazlasıyla yararlanmış.

Sahip olduğu coğrafi özelliklerin dışında stratejik öneminden dolayı günümüze kadar varlığını sürdüren Silifke, Makedonya Kralı Büyük İskender'in Diadok adı verilen dört komutanından biri olan Seleukos Nikator'un (M.Ö. 290) kendi adıyla kurduğu 9 adet kentten günümüzde varlığını sürdüren tek kenttir (Aykaç, 2018). Seleukos, kentin batısından Holmi/Holmoi (Taşucu) civarında bulunan Ağa Limanı halkını, kentin kuzeyinden çalıştırılmak üzere Ura halkını ve Olba halkını günümüzde Silifke kent merkezi olarak bilinen alana getirerek Makedonya diliyle Seleuceia ad Calycadnum olarak isimlendirilen şehri şekillendirmeye başlamıştır (Yalçın, 2004, s. 5). Kent için aynı tarihlerde kısaltılarak Seleuceia adı telaffuz edilmiştir (Mansel, 1943, s.

5). M.Ö. 290 yılında kent devleti olarak Seleukos Nikator tarafından kurulan Seleuceia kenti, M.Ö. 280 yılından itibaren henüz 10 yıllık yeni bir şehirken, kralların başarısızlıkları yüzünden sürekli el değiştirmiş, savaşlarda rol oynayan bir kent olarak varlığını sürdürmüştür ve en sonunda halk tarafından çıkarılan isyanlarda yakılmıştır (Gürtürk, 1987, s. 42). Dolayısıyla kentte tarihi kaynaklardan ulaşılan sözlü bilgiler dışında Seleukoslar Dönemine ait fiziki veri bulunmamaktadır (Mansel, 1943).

Seleukoslar'dan sonra M.Ö. 64 yılında kentte Roma hakimiyeti başlamıştır (Gürtürk, 1987, s. 49). Roma döneminde (M.Ö. 64-395) yeniden şekillenen Seleuceia (Silifke) kentinde kısmen Seleukoslar'dan kalan izler takip edilmiş ve Romalılar kendi kent kurma prensipleri doğrultusunda ızgara tipi kent planlarını kente kısmen yansıtmışlardır. Seleuceia (Silifke) kenti kurulduğu andan itibaren düzenli bir şehir olarak gelişmiştir. Ulaşım aksları, bu düzenin en büyük belirleyicisi olan Göksu Nehrine göre şekillenmiştir. Helenistik Dönemde akropol alanına inşa edilen kale Cumhuriyet dönemine kadar kentsel kullanımın bir parçası olmuştur. Kalenin inşa edildiği alan ve etekleri topografik yapıya uygun şekillenerek organik bir kent deseni oluşturmuştur.

395 yılında Roma İmparatorluğunun, Bizans (Doğu Roma) İmparatorluğu ve Batı Roma İmparatorluğu olarak ikiye bölünmesinin ardından, Seleuceia (Silifke) kenti Bizans İmparatorluğu toprakları içinde kalmıştır. Yedinci yüzyıldan itibaren Seleuceia (Silifke) ve çevresine Arap akınları başlamıştır. Seleuceia (Silifke) ve çevresi 647 yılından 1067 yılına kadar Bizanslılar ve Araplar arasında 12 defa el değiştirmiştir.

Selçuklu Sultanı Alpaslan'ın görevlendirdiği, komutanlarından Afşin, 1067 yılında Seleuceia'ya (Silifke'ye) gelerek kentin Selçuklu Türkleriyle ilk kez karşılaşmasını sağlamıştır. Anadolu Selçuklularının Kilikya'yı alarak Türk egemenliğini kesin biçimde yerleşirmesi 1153-1155 yıllarında gerçekleşmiştir. Ancak 1190 yılında Ermeni Kralı II. Leon Seleuceia (Silifke) ve çevresini alarak kaleyi genişletip güçlendirmiştir. 1224 yılında I. Alâeddin Keykubad Kilikya'ya sefer düzenleyerek Dağlık Kilikya topraklarını ele geçirmiştir. Aynı yıllarda, Seleuceia (Silifke), Ermeni süzerenliği altında Hospitaliers Şövalyelerinin elindedir (Cahen, 2000, s. 73). Seleuceia (Silifke), 1228 yılında Türklerin idaresine geçmiştir. Ermeniler ve Türkmenler arasında Silifke için savaşlar ve saldırılar devam etmiştir. 1256 yılında Karamanoğullarının Silifke'de hakimiyeti kesinleşmiştir. Karaman Bey'in güçlendiği ve Ermenileri yendiği son savaştan sonra Silifke Kalesi Karamanlılara, kentin yönetimi de Hamit Bey'e geçmiştir (Aydınöğlü, 2007, s. 32). Yedinci yüzyıldan 13. yüzyıla kadar yaşanan siyasi kargaşaların etkisiyle savunmaya odaklanılan kentte,

yaşantı tamamen kale içerisinde geçmiştir. Türk egemenliğinin hâkim olmaya başladığı yıllardan itibaren kent için Silifke ismi kullanılmaya başlamıştır. Sonraki yıllarda Silifke'ye İç-il (İç-el) isminin verilmesi Silifke'nin bir sığınma alanı olduğu anlamı taşımaktadır.

Karamanoğulları, Osmanlıların bütün saldırılarına rağmen uzun süre, Silifke topraklarını kaybetmemiştir (Bütün, 2005, s. 65). Osmanlılar Silifke'yi, 1471 yılında, Gedik Ahmet Paşa kumandasındaki orduyla ele geçirmişlerdir (Uçar, 2009, s. 40). Karamanoğlu Kasım Bey, Silifke'yi daha güvenli bulmasından ötürü, 1483 yılına değin, yaşamının son yıllarını, Osmanlıların üstünlüğünü kabul ederek onların buyruğu altında geçirmiştir. 1483 yılında Karamanoğlu Kasım Bey'in ölmesiyle Silifke topraklarında Osmanlı egemenliği kesinleşmiştir. On beşinci yüzyıldan itibaren Osmanlı idaresine geçen Silifke, Adana Vilayetine, Kıbrıs Vilayetine ya da Konya Vilayetine bağlanarak, zaman zaman nahiye/bucak, zaman zaman ilçe/kaza, zaman zaman da sancak merkezi durumunda yönetilmiştir (Yalçın, 2004, s. 7). On beşinci yüzyıla kadar kale yerleşimi şeklinde sürekliliğini koruyan kentsel kullanım alanı, Osmanlı Dönemi'nde kale dışına çıkılarak, antik kent harabeleri üzerinde az sayıda nüfusla gelişmeye başlamıştır. On altıncı yüzyılda kale dışındaki 86 kişilik kent nüfusu 20. yüzyılın ilk çeyreğinde 36172 kişiye ulaşmıştır (Çelik, 1994, s. 92-94). Bu nüfusun tamamı çalışma alanı sınırlarında yaşamamakla birlikte niceliksel verilere 19. yüzyıl başlarından itibaren kente gelen gezginlerin notlarından ulaşılmıştır.

1811-1812 yıllarında Silifke kentine gelen İngiliz Amiral Francis Beaufort'un adamlarının keşif raporlarından modern kasabanın, kerpiç ve ahşap kulübelere dönüşmüş olduğu yazılmıştır. 1852-1853 yıllarında bölgede bulunan Victor Langlois'in ifadesine göre kentte 1 adet cami, hükümet görevlisi Ağanın konağı, 1 adet kapalı çarşı ve 1 adet hamam mevcuttur. Langlois, Calycadnus Nehrinin sağında, antik yıkıntılar içindeki Seleuceia (Silifke) köyünde yaklaşık 30 adet kadar taraçalı (teraslı) ev olduğunu belirtmiştir. Bu evler, antik kent yapılarının kalıntılarından inşa edilmiştir (Langlois, 1861, s. 189). On dokuzuncu yüzyılın sonlarında varlıklı kesimlerde konut tipi değişmiştir. İki hatta bodrum katlarıyla birlikte üç kat şeklinde tasarlanan konutlar, çok odalı, gösterişli, kiremit çatılı ve pencere sayısı fazla, mahremiyete önem verse de dış mekânla iç mekân arasında ilişki kurmayı önemseyecek şekilde inşa edilmiştir. On üçüncü yüzyıldan itibaren Silifke'ye gelmeye başlayan ve günümüzde kent nüfusunun büyük bir bölümünü oluşturan Türkmenlerin göçebe yaşam tarzından dolayı yaşam alanları çadırlardan oluşmuştur. Bu durum inşaat işlerinde ve yapım alanında gelişmelerini olanaksız

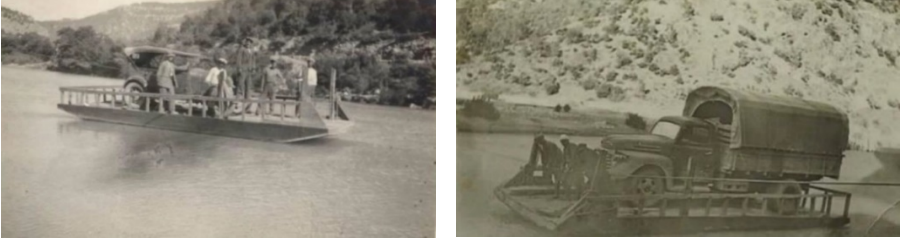
kılmıştır. Kentte Cumhuriyet Dönemine kadar yaşayan Ermenilerin taş ustalığı konusunda uzmanlaşmış olması, Silifke 3. Derece arkeolojik sit alanı sınırlarında yer alan, 19. yüzyılın 2. yarısına tarihlenen tescilli yapıların birçoğunun Ermeni taş ustaları tarafından inşa edilmesini sağlamıştır (Ülkü, 2004, s. 32-39). Osmanlı Dönemi'nde Saray Mahallesinde yaşayan Rum ailelerin sosyoekonomik düzeyinin yüksek olması nedeniyle günümüze kadar ulaşan tescillenmiş 21 adet konutun ve 12 adet dükkânın birçoğu bu alanda yer almaktadır. Günümüzde Cavit Erden Caddesi ve Fevzi Çakmak Caddesi (Taşucu Caddesi, Akyol) gibi yoğun kullanılan bazı caddelere paralel inşa edilmiş ve tescillenmiş bu yapılardan dolayı caddelerde genişletilme yapılmamıştır. Trafik yoğunluğu olmayan bu caddelerde tek yön olarak trafik akışı sağlanmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisinde kendisine alan oluşturması Doğu Akdeniz liman kentlerinin önemini arttırmıştır. Ticaretin yol alabilmesi önce demiryolu inşaatlarını ardından liman yapımlarını beraberinde getirmiştir (Dayar, 2020). Diğer taraftan Tanzimat Fermanının (1839) yayımlanmasıyla Batılı bir kent geliştirme yaklaşımı ortaya atılmıştır. Divan-ı Hümayûn ilmühaberiyle çıkmaz sokakların ortadan kaldırılması emredilmiş ilk olarak İstanbul'da, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren imparatorluğun bütününde uygulanan kentsel batılılaşma ilkeleri tatbik edilmeye çalışılmıştır (Tekeli, 1992, s. 19-31). Batılılaşma politikaları Silifke'nin Sancak merkezi olmasıyla birlikte, 1872 yılından itibaren belediye dairesinin açılmasının öncülüğünü yapmıştır. Çalışma alanında yer alan tescilli 21 adet konutun inşa tarihleri incelendiğinde 1850-1900 yılları arasına denk geldiği tespit edilmiştir. Bu durumda günümüz belediyecilik anlayışının ötesinde olmasına karşın belediyenin kentle ilgili çeşitli çalışmalarına başladığı, kamusal alanlardaki ilk kentsel ölçekli adımların atıldığı anlaşılmıştır.

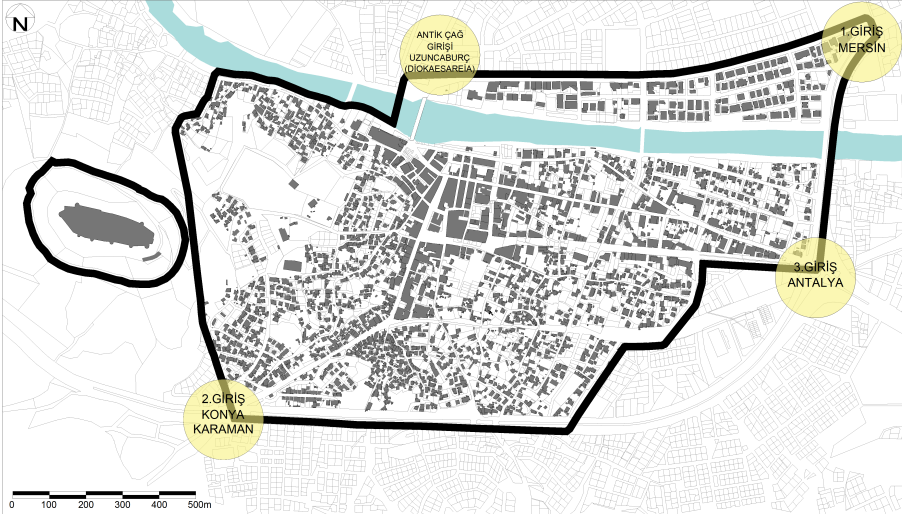
Silifke kentinde, Seleukoslar Dönemi (M.Ö. 312-M.Ö. 64), Roma Dönemi (M.Ö. 64-395), Bizans Dönemi (395-647), Karamanoğulları Dönemi (1256-1483), Osmanlı Dönemi (1483-1923) ve Cumhuriyet Dönemi (1923 ve sonrası) olmak üzere, 6 idari dönem söz konusudur. Her bir dönemin izlerinin yansıdığı kent yaşamının harmanlanmasıyla oluşan, kültürel ve fiziksel verilerin ortaya konması kent tarihi ve kent kültürü bağlamında önemli olmakla birlikte, kentteki fiziki katmanlaşmanın ortaya çıkarılması gelecekteki kentsel planlama kararları açısından tutarlı kent bütünlüğü sağlayacaktır.

Silifke Kent Akslarının Gelişimi

Antik çağdan itibaren varlığını koruyan Silifke kentine 3 adet şehirlerarası ana giriş mevcuttur. Şehirler arası karayolunun ilki Silifke'nin il merkezi bağlantısını sağlayan, doğu yönünden gelişen Mersin-Silifke girişidir. İkinci giriş Konya-Karaman illerinden Silifke'ye bağlanan karayolu kent girişidir. Anadolu'nun içlerine bağlanmayı sağlayan bu güzergâh, geçmişte Mut-Silifke ilçeleri arasından akan Göksu Nehri üzerinde köprü olmaması nedeniyle kayıklarla geçilmiştir (Şekil 1). O dönemde oluşan zorluklar ve zaman kaybı sebebiyle seyrek kullanılan yol güzergahı, 1952 yılında inşa edilen köprü aracılığıyla sık kullanılmaya başlamıştır. Kente 3. girişi Antalya-Silifke karayolu sağlamaktadır (Şekil 2). Silifke, Antalya – Mersin ve Konya – Mersin devlet karayolları ağının kavşak noktasında bulunmaktadır.



Şekil 1. Silifke-Mut arası, Göksu Nehri kayıklarla geçilmektedir, 1950'ler
(Kaynak: Rifat Karaduman, kişisel iletişim, 2021)



Şekil 2. Silifke kent girişleri (Kaynak: Akyürek Algın, 2022; bu şekil Silifke Belediyesi (2020) halihazır haritası üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur)

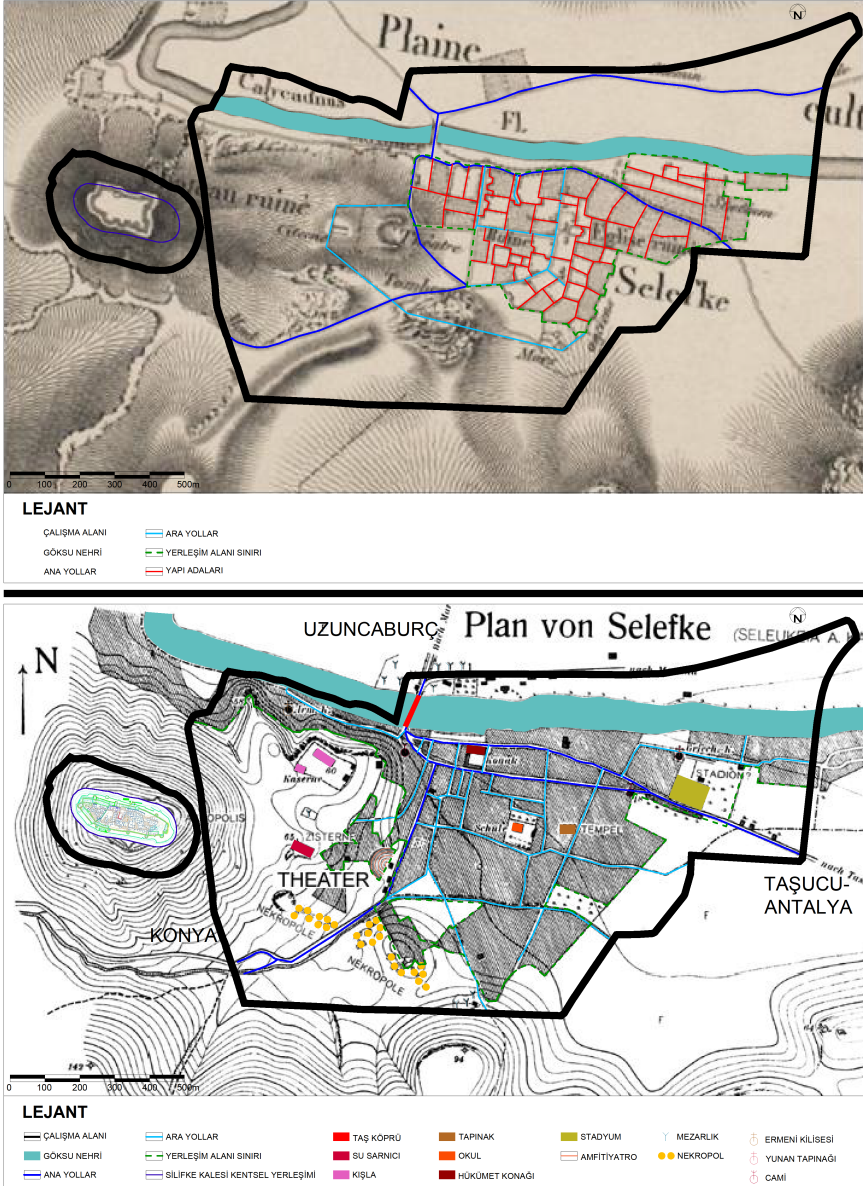
Dördüncü giriş olan, kuzey-güney doğrultusundaki Uzuncaburç (Diokaesareia) antik kenti aksı, günümüzde önemini kaybetmesiyle birlikte, Roma Döneminden (M.Ö. 64-395), Cumhuriyet Dönemine kadar, Silifke (Seleuceia) kentinin Anadolu'nun iç kesimleriyle kurduğu ticari ilişkileri, limanlar aracılığıyla ülkeler arası ticarete dönüştürmüştür. Günümüzde kış aylarında seyrek, yaz aylarında ise Meydan, Mara (Mağara, Kırobası) gibi yaylalara gitmek için daha sık kullanılan Uzuncaburç (Diokaesareia) güzergâhı, antik dönemin en önemli akslarından birisi olmuştur (Şekil 2).

Seleuceia (Silifke) kent nüvesinde gelişen yollar incelendiğinde, aksların kentin kurulduğu dönemlerden itibaren küçük değişikliklere uğrayarak sürekliliğini koruduğu gözlemlenmektedir. Seleukos Nikator'un yürüttüğü 5 yıl süren (M.Ö. 295-290) planlı imar faaliyetleri sonucu oluşan ana arterler ve ara akslar, Silifke kalesi (akropol) ve eteklerinde organik gelişmiş, kent merkezinde Göksu Nehri referans alarak, birbirine paralel ve dik şekillenmiştir. Roma döneminde kentte, Silifke kalesi ve Romalıların kendi inançları paralelinde yeniden inşa ettikleri, Seleukoslar döneminde de tapınma alanı olarak kullanılan, Roma Tapınağı olmak üzere 2 odak noktası mevcuttur. Dolayısıyla kent içinde Silifke Kalesi ve Roma Tapınağı arasında bir aks gelişmiştir. Silifke kent merkezine Roma Döneminde inşa edilen (MS 77-78) Taş Köprü bu aksa dik yönde gelişmiş ana arterlerden birisidir. Bizans Döneminde Silifke kalesinin doğusuna inşa edilmiş ve günümüze kadar korunmuş yapıardan olan Tekir Ambarı su sarnıcı o dönemde kentin su ihtiyacını karşılamıştır. Böylelikle sarnıca ulaşan ara yol aksları gelişmiştir. Bizans Döneminde ulaşım ağı Roma Dönemini takip etmekle birlikte çalışma alanına dahil edilmeyen Aya Tekla Kilisesine ulaşan yol, o dönemin önemli arterlerinden birisini oluşturmuştur. 647 yılından 1256 yılına kadar süren idari karışıklık nedeniyle kentsel gelişimde duraklama yaşanmıştır. Nitekim çalışma alanında yer alan 58 adet tescilli yapıdan 647-1256 yılları arasına tarihlenen yoktur. 1256 yılından itibaren Aleâddin Camisi ve etrafında oluşan sokak dokusunun sürekliliğini koruduğu düşünülmeyle birlikte somut belgelere 19. yüzyıldan itibaren ulaşılmıştır.

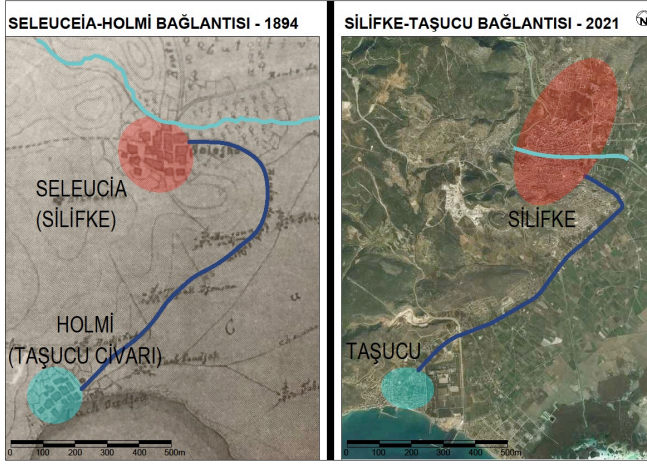
Osmanlı İmparatorluğunun ilk yıllarına ait belgeler olmamakla birlikte, 1671 yılında kentte incelemeler yapan Evliya Çelebi'nin kayıtlarında Silifke Kalesi'nin doğu ve güney tarafında varoşu bir mahalle olduğu, bu mahallede 700 toprak örtülü ev bulunduğu ifade edilmiştir. Yine aynı alanda tamamı mihraplı üç Cami ve mescitler, bir hamam, iki han ve elli dükkân yer aldığı, mahkemenin köprü başında, ona çok yakın olan Paşa Sarayının su kenarında inşa edildiği kaydedilmiştir. Bağ ve bahçeler içinde binlerce tarihi kemer ve

han bulunduğu fakat halkın fakir olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca aynı dönemde Silifke Kalesi içerisinde 60 toprak örtülü çatısı olan konuttan söz edilmiştir (Evliya Çelebi, 2005, s. 162). Birçok kaynakta ifade edilen bu bilgilerde çeşitli çelişkiler söz konusudur. Nitekim Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde 1651 yılında kentte 20 adet, 1702 yılında 68 adet ve 1711 yılında 41 adet hane söz edilmektedir. 1671 yılı Evliya Çelebi notlarındaki çelişkinin 3 sebebi olabilir. Birincisi notlardaki ifadelerin abartılı yazılmış olması, ikincisi çeviriden kaynaklı çeşitli hatalar olması (70 rakamının 700 olarak çevrilmesi gibi) üçüncüsü de o dönemde Silifke'nin maruz kaldığı çeşitli ayaklanmalardan, Celali ve eşkıyalık olaylarından dolayı göçler ya da ölümlerin artmasıyla hane sayısının eksilmesi şeklindedir (Yalçın, 2021, s. 149).

Yapılan tespitler doğrultusunda, günümüzde ticari alan olarak kullanılan Saray Mahallesi'nde yer alan ticari merkez ve etrafında, o dönemde de aynı fonksiyonlar yer almıştır. Leon de Laborde ve yanında Silifke'ye getirdiği resimler, 1838 yılında kentin yerleşim planını çizmişlerdir (Laborde, 1838). Görsel belge niteliğinde ilk kaynak olan bu çizimler, Silifke Kalesi dışında yerleşim alanı hakkında bilgi vermektedir (Şekil 3). Aynı yıl çizilmiş başka bir planda Selefke (Silifke) kentinin Holmi (Taşucu civarı) antik kentle olan bağlantısı gösterilmiştir. Tarihin her safhasında limanlarla ilişkisi olan Silifke, aynı yol aksını korumaktadır (Şekil 4). 1907 yılında Josef Keil ve Adolf Wilhelm tarafından yapılan incelemeler 1925 yılında daha ayrıntılı bir kent planı olarak çizimlere aktarılmıştır (Eyice, 1980, s. 112). Bu çizimlerde günümüzde neredeyse tamamı yok edilmiş Roma tiyatrosu üslubunda inşa edilmiş tiyatro ve stadyum net olarak görülmektedir (Şekil 3). Stadyum alanının batı tarafındaki bitişik parselde, antik kemerlerin göz ardı edilerek, üzerine inşa edilen yapı, alandaki kent bileşenlerinin tutarlı biçimlendirilemediğine dair belge niteliğindedir (Şekil 5).



Şekil 3. 1838 yılı kentsel yerleşim alanı ve 1907 yılı kentsel yerleşim alanı, dolaşım aksları ve önemli yapılar (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil Laborde (1838) ve Keil ve Wilhelm (1931) tarafından çizilen haritalar üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur)



Şekil 4. Silifke – Taşucu bağlantısı (1838, 2020) (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından Uçar, (2009) tarafından sunulan (1894) tarihli harita üzerinden oluşturulmuştur)



Şekil 5. Saray Mahallesi, Cavid Erden Caddesinde antik kemerler üzerine inşa edilmiş konut örneği (Kaynak: Akyürek Algın, 2021)

Kentin Akıllarına Etki Eden Bileşenler

Kentlerde sirkülasyonun en temel karakterlerinden olan yolların oluşabilmesi ve gelişebilmesi çeşitli değişkenlere bağlıdır. Bu değişkenler tarihi süreçte kimi zaman sabit kalırken kimi zaman dönüşüme uğramaktadırlar. Mahalle sınırlarının belirlenmesi ya da değişmesi, mevcut yapı stokunun artması ya da azalması, kamusal alanların gelişimi ya da değişimi, arkeolojik sit alanlarının belirlenmesi, tarihi öneme sahip nitelikli yapıların korunması gibi etkenler kent strüktürünün ortaya konmasında öncü rolü üstlenmişlerdir.

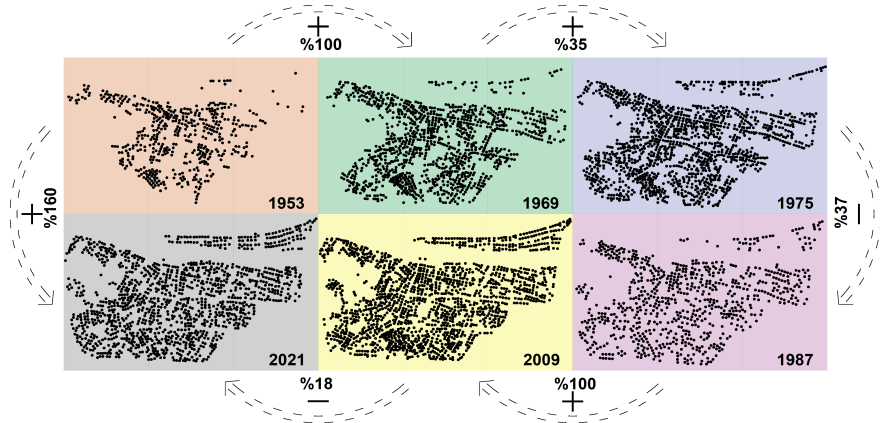
Silifke’de günümüzde yer alan 88 adet mahallenin, tamamı ya da bir kısmı çalışma alanı içerisinde olan 7 adeti, 3. Derece arkeolojik sit alanı sınırlarındadır. Cumhuriyet’in ilk yıllarında mübadele ile gelişen yer değiştirmeler Rum ve Ermeni evlerinin çoğunun boş kalmasına sebep olmuştur. Saray, Pazarkaşı ve Camikebir Mahallelerinde, Rumların ve Ermenilerin yaşadığı geleneksel nitelikli konutların birçoğu yıkılmıştır. Antik çağda nekropol alanı olan Say Mahallesi özellikle 1940’lı yıllardan itibaren gelişmiştir. Mukaddem Mahallesi günümüzde kent içerisinde geniş bir alanı kaplamaktadır. Mukaddem Mahallesi’nin 3. derece arkeolojik sit alanı sınırlarında olan kısmı çalışma alanı içerisindedir. Göksu Mahallesi tamamen apartman bloklarından oluşan, tamamı düzenli ve gridal şekilde 1980’lerden itibaren gelişmiş tek alandır (Şekil 6).



Şekil 6: Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi Silifke mahalleleri (Kaynak: Akyürek Alın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)

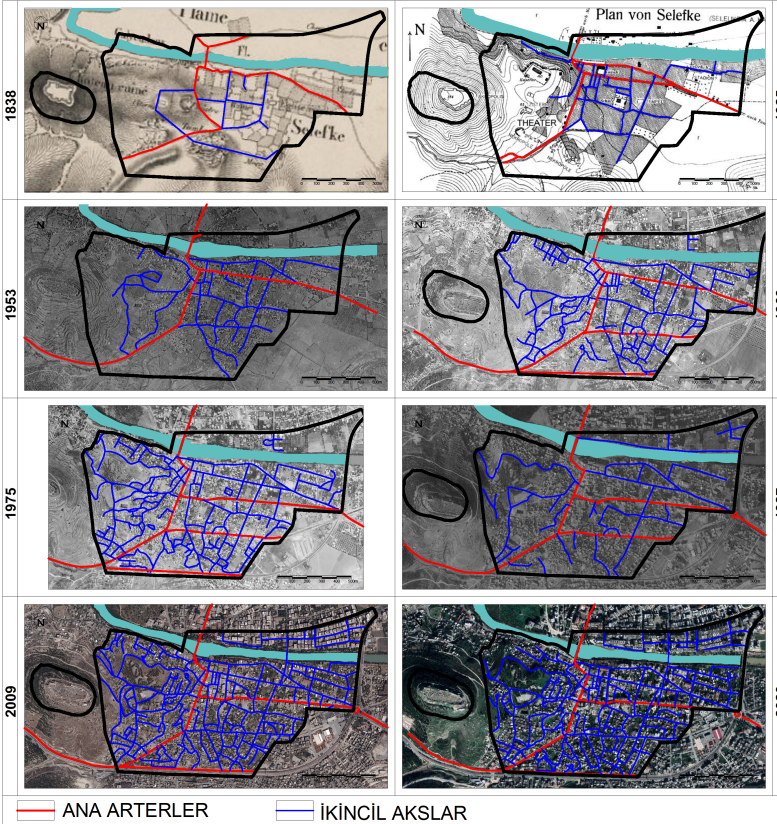
Kurtuluş savaşından itibaren İçel ili merkezi konumundaki Silifke, 1933 yılında ilçe statüsüne indirilmiştir. Bir taraftan savaş sonrasında ülkenin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar, bir taraftan da kentin il merkezi olma

özelliğini kaybetmesi 20. yüzyılın ilk yarısına kadar kentsel planlamaya yönelik adımları ertelemiştir. 1950'li yıllarda kadastro tespit tutanakları hazırlanmaya başlamıştır. 1961 yılında tamamlanan tutanakların ardından ilk parselasyon çalışmaları için adımlar atılmıştır. 1970'lerde kadastro müdürlüğünün ve belediyenin çalışmaları doğrultusunda ilk imar planı yapılmakla birlikte kültür miraslarına ilişkin koruma bilincinin oluşması süre almıştır. Silifke Koruma Amaçlı İmar Planı 1995 yılında hazırlanmıştır. Kentin fiziki yapısına etki eden bu tarihler doğrultusunda, Hava Kuvvetleri Komutanlığından alınan hava fotoğrafları üzerinden yapılan analizlerde 1953 yılından 1969 yılına kadar geçen 16 yıllık süreçte yapılar %100 oranında artmıştır. 1969-1975 yılı aralığındaki tespitlere göre %35 oranında artış gösteren yapı adeti, 1987 yılı hava fotoğrafına göre yaklaşık %37 oranında düşüş göstermiştir (Şekil 7). 1975-1987 yılları arasında Silifke Koruma Amaçlı İmar Planının henüz hazırlanmamış olması ve tarihi çevre koruma bilinci çerçevesinde belirlenen yasaların yeteri kadar uygulanmaması birçok nitelikli mimari özelliğe sahip Osmanlı Dönemi yapısının yok olmasına neden olmuştur. Ancak 2009 yılı hava fotoğrafı incelendiğinde yapı adeti yeniden %100 oranında artmıştır. 2009 yılındaki artışın en önemli sebebi Göksu Mahallesiindeki yapı bloklarının inşasıdır. Ayrıca yıkılan korunmaya değer ya da niteliksiz birçok yapının yerine yeniden yapı inşa edilmesi bir diğer sebeptir. Göksu Mahallesi defalarca karşılaşılan Göksu Nehri taşkınları sonucu geç yapılaşmıştır. 2021 yılı hava fotoğrafı üzerinden incelenen yapı yoğunluklarının 2009 yılından sonra %18 oranında azalma gösterdiği tespit edilmiştir.



Şekil 7. Cumhuriyet Döneminde kronolojik yapı yoğunlukları (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)

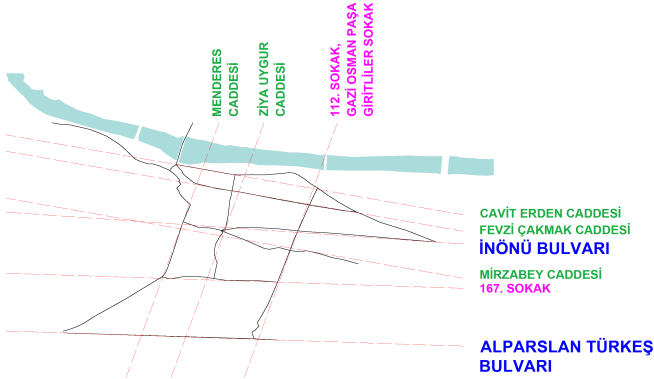
Mevcut yapı stoku ve eklenen yeni yapılarla birlikte Osmanlı Döneminde (1838) günümüze kadar izlenebilen kent arterleri yüksek oranda sürekliliğini korumuştur (Şekil 8). Başbakanlık Osmanlı Arşivinden alınan 1890 yılı tarihli haritada kent çekirdeğinin tamamı gösterilmemekle birlikte yapılar ve önemli akslar harita üzerinde belirlenmiştir (Şekil 9). Sürekliliğini koruyan bu akslar Göksu Nehri güney paralelinde gelişen Fevzi Çakmak Caddesi ve Cavit Erden Caddesi ile bunlara dik gelişen Menderes Caddesidir. İnönü Bulvarı, Roma Tapınağı, Osmanlı Dönemi yapısı olan tescilli Cumhuriyet İlkokulu, günümüzde korunabilmiş 1 adet Osmanlı Dönemi konutu ve Silifke şehirlerarası otobüs terminali paralelinde gelişmiş kentin diğer önemli aksıdır. Günümüzde önem sıralamasına göre bulvar, cadde ve sokak olarak sürekliliğini koruyan akslar şematik olarak gösterilmiştir (Şekil 10).



Şekil 8. Silifke kronolojik yol ağı haritası (Kaynak: Akyürek Algın, 2022; Laborde (1838), Keil ve Wilhelm (1931) tarafından çizilen haritalar ve Ankara Hava Kuvvetler Komutanlığı Arşivinden alınan (2016) haritalar üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur)



Şekil 9. 1890 yılı Silifke kent planı (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA. PLK.p.4839) alınan harita üzerinden oluşturulmuştur)

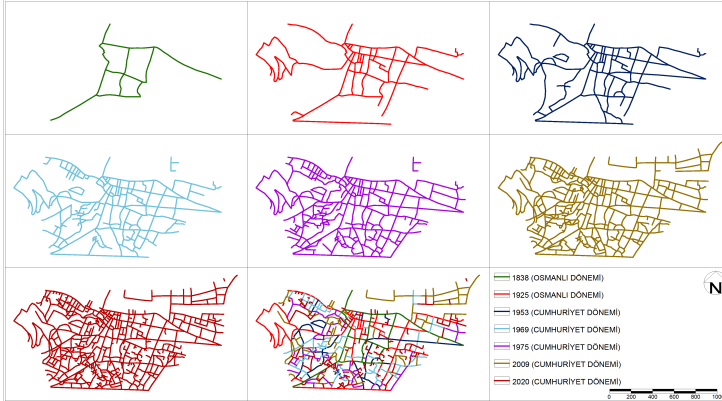


Şekil 10. Silifke kent çekirdeğinin sürekliliğini koruyan önemli aksları (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)

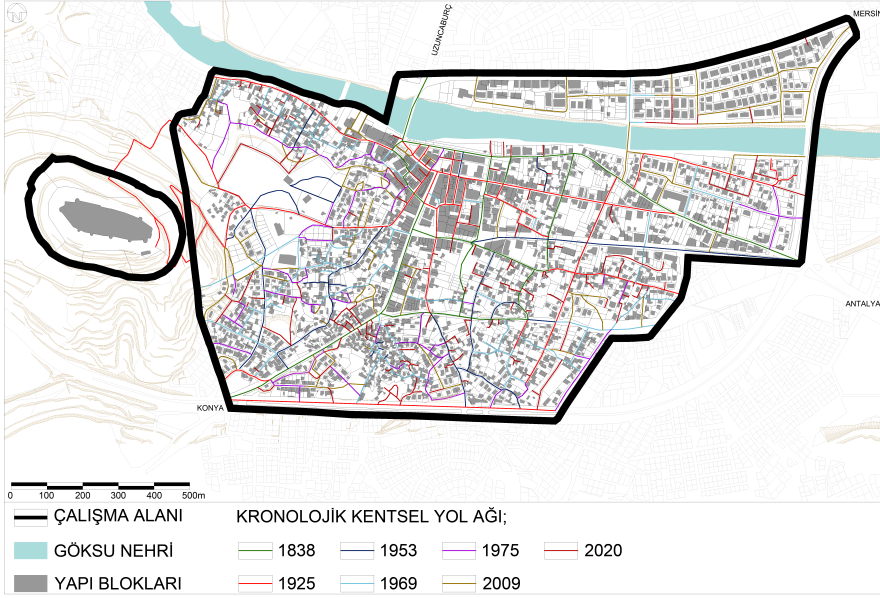
Roma Döneminde inşa edilen fakat uğradığı tahribatla neredeyse özgün niteliğinin tamamını kaybederek Osmanlı Döneminde yeniden inşa edilen Taş Köprü (2022 yılında restorasyon aşamasındadır) günümüzde kentin kuzeyinde gelişim gösteren yeni yerleşim birimleriyle bağlantıyı sağlamaktadır.

Geçmişte şehirlerarası ulaşım ağını sağlayan Taş Köprü'nün şehirlerarası ulaşımında yüklendiği işlev daralmış fakat kent içi ulaşım işlevi artmıştır. Günümüzde şehirlerarası ulaşımında 1956-1959 yıllarında inşa edilen Göksu Köprüsü kullanılmaktadır. Taş Köprü ve Göksu Köprüsü arasında 1993 yılında inşa edilen Feyyaz Bilgen Köprüsü kent içi ulaşımdan doğan ihtiyaca cevap vermiştir. 2018 yılında Taş Köprü'nün yaklaşık 200 m batısına Atatürk Köprüsü inşa edilmiştir. Yaya ve taşıt kullanımına hizmet eden 4 adet köprü yapılan analizlerde görülebilmektedir (Şekil 11). 2021 yılı itibariyle Taş Köprü'nün doğusuna, yaya kullanımına yönelik, Saray Mahallesi ve Göksu Mahallesi birbirine bağlayan 3 m genişliğinde 93 m uzunluğunda asma köprü inşa edilmiştir. Günümüzde Göksu Nehrinin yaklaşık 1,5 km'lik mesafesinde 4'ü yaya ve araç kullanımına açık, 1'i sadece yayaların kullandığı 5 adet köprü mevcuttur.

Çalışma akışında 1838 yılında çizilen ilk gravürün ve 1925 yılında ortaya konan ilk kent haritasının altlık olarak kullanılması sonucu kentteki ana akslar belirlenmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivinden elde edilen, 1890 yılında çizilmiş bir başka harita üzerinden Silifke Kalesi dışındaki sirkülasyon aksları belirlenmiştir (Şekil 9). Cumhuriyet Dönemi yol aksları Hava Kuvvetleri Komutanlığından alınan 1953, 1969, 1975 ve 2009 yıllarına ait hava fotoğrafları ve google earth programı aracılığıyla elde edilen 2021 yılı hava fotoğrafları üzerinden belirlenmiştir (Şekil 11, 12).

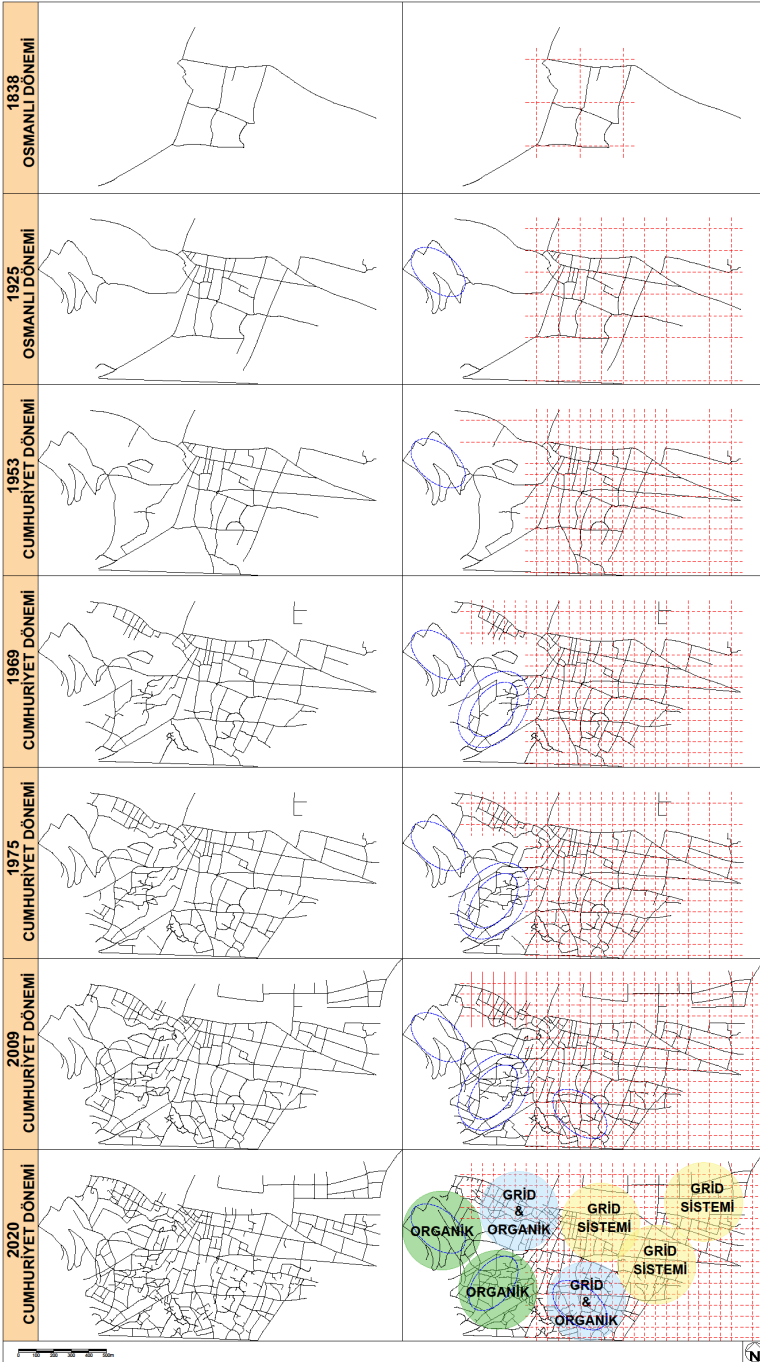


Şekil 11. Silifke kent merkezinde kronolojik yol gelişimi (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)



Şekil 12. Kronolojik kentsel yol ağı (Kaynak: Akyürek Algin, 2021; bu şekil Silifke Belediyesi (2020) halihazır haritası üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur)

Belirlenen sirkülasyon aksları eşit aralıklarla devam eden bir aks sistemine oturtulduğunda kentin hangi alanlarının ızgara kent deseninde hangi alanlarının organik kent deseninde olduğuna ilişkin veriler ortaya çıkmıştır (Şekil 13). Sonuç olarak, 3. derece arkeolojik sit alanı sınırları içerisinde kent çekirdeğini oluşturan çalışma alanında yer alan sokakların, tarihi süreçte gelişimini etkileyen idari dönemler kronolojik olarak incelendiğinde kent merkezinde 2 farklı desenin hâkim olduğu tespit edilmiştir. Bu tespitlere ek olarak kentte antik çağdan itibaren kullanılan önemli aksların sürekliliğini koruduğu belirlenmiştir.



Şekil 13. Silifke kronolojik kent deseni (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)

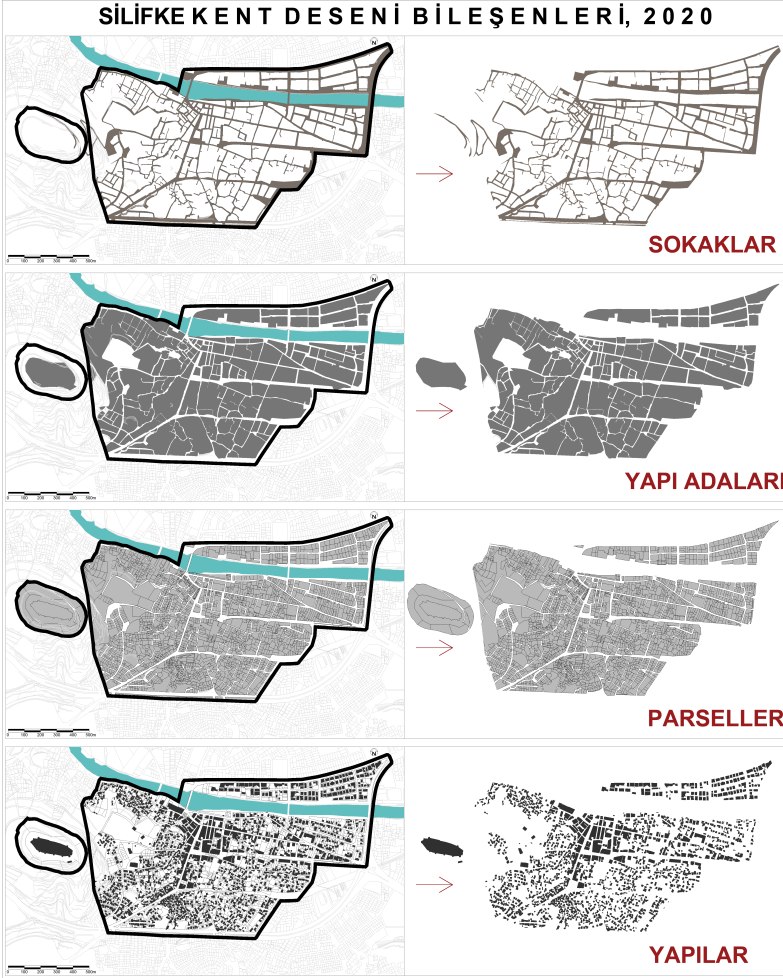
Değerlendirme ve Sonuç

Sokaklarının kronolojik gelişiminin yanı sıra mevcut kent bileşenlerinin belgelendiği bu çalışmada ulaşım aksları temel niteliğini korumuş (Şekil 13) fakat sivil mimari örneklerinin birçoğu günümüze taşınamamıştır. Yıkılan yapıların yerine kent örüntüsüne zarar verecek nitelikte, kentin bütün bileşenleri düşünülmeden inşa edilen yapılar, bulvarların, caddelerin, sokakların ve kaldırımların yetersiz kalmasına neden olmuştur.

Saray Mahallesinde yer alan tescilli yapılar Cavit Erden ve Fevzi Çakmak Caddelerine paralel inşa edilmiştir. Kentte birkaç tescilli yapının bir arada gözlenebildiği nadir caddelerden olan Cavit Erden ve Fevzi Çakmak caddelerinde trafik tek yön halinde akmaktadır. İnönü Bulvarı güney tarafında, anıtsal yapı olan Roma Tapınağının ve tescilli sivil mimari örneklerinin bulunması nedeniyle kentin en önemli korunabilmiş akslarından birisi olma özelliğini taşımakla birlikte, bulvarın kuzey tarafındaki bazı yapılar yıkılarak bulvar genişletilmiştir. Roma Döneminden itibaren kullanıldığı düşünülen fakat Osmanlı Döneminde kesin olarak kullanıldığı bilinen Mirzabey Caddesi, kuzeyinde bulunan İnönü Bulvarının gelişmesinden sonra önemini kaybetmiştir. İnönü Bulvarının yaklaşık 200 m güneyinde yer alan 167. Sokak, Cumhuriyet'in ilk yıllarında gelişen bir aks olup özellikle mübadillerin alana yerleşmesiyle önemli hale gelmiştir. Günümüzde trafik yoğunluğuna sahip olmayan bu aks ara arterlerden birini oluşturmuştur. İnönü Bulvarının yaklaşık 500 m güneyinde, Konya-Karaman-Silifke şehirler arası karayolu aksını oluşturan Alparslan Türkeş Bulvarı aynı zamanda çalışma alanı güney sınırının belirleyicisidir (Şekil 10, 14).

Kuzey-güney doğrultusundaki en önemli aksı Menderes Caddesi oluşturmuştur. 1844 yılında 15 haneden oluşan Say Mahallesi özellikle 1940'lardan sonra yapılaşmıştır (Uçar, 2009). Alanın antik çağda nekropol alanı (Şekil 3) olması ve Osmanlı Döneminden itibaren yapılaşmaya başlanması, çoğunluğu 2 katlı olarak ve imarsız dönemde inşa edilen yapıların çarpık yerleşmesini beraberinde getirmiştir. Menderes Caddesiyle ilişkili olan niteliksiz konutların bir kısmı Menderes caddesinin Alparslan Türkeş Bulvarıyla bağlantısını kolaylaştırabilmek için 2000'li yıllarda cadde genişletilmeleri sırasında yıkılmıştır. Menderes Caddesinin yaklaşık 180 m doğusunda gelişen Ziya Uygur Caddesi (Şekil 10), etrafında barındırdığı tescilli yapılarla kentin önemli akslarından biridir. Feyyaz Bilgen Köprüsünden geçilerek önce İnönü Bulvarına sonra Alparslan Türkeş Bulvarına bağlanmayı sağlayan önemli

aklardan birisi 112. Sokak ve devamındaki Gazi Osman Paşa Giritliler Sokaktır. Kentin ara arterlerini oluşturan bu sokaklara paralel olarak hem tescilli yapılar hem de Erken Cumhuriyet Dönemi konut tipolojisini belgeleyen yapılar inşa edilmiştir.



Şekil 14. Temel kent bileşenlerinin (yollar, parseller, yapı adaları, yapılar) 2020 yılı analizleri (Kaynak: Akyürek Algın, 2021; bu şekil yazar tarafından oluşturulmuştur)

Çalışma kapsamında Silifke geleneksel kent dokusu 3. Derece arkeolojik sit alanı sınırlarının kent merkeziyle kesiştiği yaklaşık 150 hektar büyüklüğünde alanda oluşan kent deseni ve sokak strüktürünün kronolojik gelişimi incelenmiştir. Yapılan literatür araştırmaları, çalışma kapsamında kullanılan

yöntem ve örnek alanda yapılan analizler sonucunda kentsel karakterin gelişim evrelerine ilişkin veriler ortaya konmuştur.

Çalışmanın temelinde yöntem olarak Silifke kent planının çözümlenmesi esas alınmıştır. Sokak strüktürü ve sirkülasyon akslarına odaklanılan analizlerde, temel kent bileşenleri olan sokaklar, yapı adaları, parseller ve yapılar birbirlerinden ayrıştırılarak mevcut durum ortaya konmuştur. Silifke kent nüvesindeki ana arterler ve ara akslar, 1838 yılından itibaren elde edilen gravürler, haritalar ve hava fotoğrafları üzerinden, çeşitli çizim programları yardımıyla irdelenmiştir.

Gelişen morfolojik süreçler ile Silifke kent çekirdeğinin Göksu Nehri kuzeyinde ve güneyinde kalan kısımlarında 2 farklı karakter bölgesinin oluştuğu, her birinin kendine özgü arazi kullanımı, parsel ve bina örüntüsünün olduğu tespit edilmiştir (Şekil 14). İlk karakter bölgesi olan, Göksu Nehri kuzey kıyısında gelişen Göksu Mahallesi, 1980'lerden itibaren inşa edilmeye başlanan yapıların tamamı zemin katı ticari alan, üst katları konut olan apartman blokları şeklindedir. Genellikle yollardan 5 m, komşu parsellerden 3 m mesafe bırakılarak tasarlanan yapıların en alçağı 4 katlı en yükseği 9 katlı olarak inşa edilmiştir. Göksu Mahallesi sokak strüktürünün tamamı gridal bir sistem oluşturmuştur. İkinci karakter bölgesi olan, Göksu Nehri güney tarafında gelişen mahalleler birbirlerinden ayrılan küçük ayrıntılar dışında genellikle benzer özellikler taşımaktadırlar. İkinci karakter bölgesindeki yapıların çoğunluğu 1 katlı, 2 katlı ya da 3 katlı olarak inşa edilmişlerdir. Sözü edilen alan yapısal müdahale ve yeniden inşa etme süreçlerinin henüz başlamadığı bölgedir.

Kentsel yapının kurgulanmasında parça bütün ilişkisinin tutarlı bir birlik-telik içerisinde olması, tekil ve çevresiyle bağlantıları olmayan ya da zayıf olan kentsel çevrelerin üretilmesinden kaçınılması önemli kentsel tasarım kriterleri arasındadır (Ünlü, 2018, s. 60). Özellikle tarihi niteliği olan kentlerin bağlamından koparılarak tasarım ve üretim sürecine dahil edilmesi, o kentin sadece fiziki yapısını değil, sosyal, ekonomik ve kültürel yapısını da etkileyerek insanların yaşam alanlarını devingenlikten durağanlığa sürüklemektedir. Bu bağlamda, tarihi kentlerin şekillenmesinde bina ölçeğinden yapı parsellerine, yapı parsellerinden yapı adalarına, yapı adalarından caddelere, sokaklara ve kaldırımlara kadar her bir kent bileşeninin göz önünde bulundurulması kent parçalarının tasarlanması önemlidir. Parçadan tüme vararak kentin bütünü algılamak ya da kent bütününe parçalarını doğru yorumlamak ge-

lecek nesillere aktarılabilecek en büyük miraslar olarak nefes alınacak kentlerin inşası için doğru referans noktalarını işaret ederler. Böylece kent bileşenleri arasında kenti yaşatacak örüntüler oluşur.

Nitelikli kentler geliştirilebilmesi adına kentsel mekânın tasarlanması sürecine dahil olan aktörlerin, kentsel mekanın tüm bileşenlerine ve içeriğine yönelik bilgi sahibi olması önemlidir. Kente yapılacak farklı ölçeklerdeki her müdahale kamu yararını önceleyen, ölçekler arası bütünlüğü göz önünde bulunduran, kentsel mekânın çevresinden yalıtılmadığı, mekânı içinde bulunduğu bağlamın parçası olarak ele alan yaklaşımlarla tutarlı bütünlük içinde değerlendirilebilir. Bu çerçevede bu çalışmayla kentsel morfoloji araştırmaları ile pratikler arasında ilişkinin sağlamlaştırılmasına; tarihi kent merkezlerinin özgün alt bölgeleri dikkate alınarak detaylandırılmasına; karakteristik kentsel dokunun doğru biçimlendirilmesine; alana yönelik bütüncül mekânsal müdahalelerin geliştirilmesine ve değişimin denetlenebilmesi süreçlerine dair yenilikçi bir tutum sergilenmesine yönelik katkılar sağlanmaktadır.



Extended Abstract

The Effect of Historical City Structure On The Formation Of Urban Character: The Case Of Silifke

*

Meltem Akyürek Algın
ORCID: 0000-0001-6174-064

Şebnem Ö. Hoşkara
ORCID: 0000-0003-2328-4969

Cities, which are living organisms within the existence story of human beings, are in the process of constant change, development and transformation. Changes/transformations as a physical phenomenon progress in the form of an intricate in relation to the social structure in the process. The change/transform of many building elements in different sizes and scales as singular or plural within the multidisciplinary structure of cities has brought about the studies in urban form. Studies in the field of urban morphology started with the leadership of the fields of history, geography and archeology, and gained importance with the rapid change of European cities at the end of the 19th century. Urban morphology started in Germany under the leadership of MRG Conzen and developed in Italy under the leadership of Saverio Muratori. Studies in the field of urban morphology, which generally develops within the framework of geography and architectural disciplines, are carried out through three main schools in terms of their approaches: British, Italian and French schools.

The method of the study is to investigate the urban texture and urban layers of the Silifke urban core, to decompose the city into its components and to examine the relations of the components with each other in order to reveal the current situation reached today. As a result of the study, it is aimed to present a theoretical framework for research on similar study areas and to present a method for urban morphology research. The area of approximately 150 hectares where the borders of the 3rd degree archaeological site intersect with the urban core, which is a reflection of Silifke urban history and urban culture, has

been determined as a case study. The methodology of the study provides a discussion framework for examining the chronological change of the roads that provide the urban pattern in the historical process and the effect of the roads on the formation of the urban character. The most important factor in the selection of the sample area is the multi-layered structure of the Silifke urban core and its geographical features and its unique characteristic elements.

The analyzes in the study are based on city maps from yearbooks, traveler's notes and drawings, land registry tahrir books, dividend books, General Command of Mapping archive, Prime Ministry Ottoman Archive, Silifke Municipality archive, Mersin Provincial Directorate of Environment and Urbanization archive and Adana Regional Directorate of Cultural and Natural Heritage Conservation archive. In the work flow, the main axes in the city were determined as a result of using the first engraving drawn in 1838 and the first city map revealed in 1925 as a base. In this study, which aims to reveal the urban character of the Silifke city core, to analyze the chronological road network and city components, the urban morphology analysis methods adopted by MRG Conzen were used.

MRG Conzen, the founder of the historical-geographical approach in urban morphology, states that the urban patterns produced at different levels (lower, middle, and upper scales) of the city in a consistent integrity are formed by intertwining and integrating. MRG Conzen bases its urban morphology analysis method on three features: 1. city plan-ground plan (cartographic representations), 2. building texture (buildings and open spaces), 3. land pattern and building use (land use). The urban pattern of Silifke was revealed with the aforementioned analysis methods. First the periods of registered monumental buildings are important in terms of determining the focal points of the city. The marked monumental structures gave information about the size of the area where the city was shaped since the ancient times. The main arteries and intermediate axes in the core of the city of Silifke were examined with the help of various drawing programs on the engravings, maps and aerial photographs obtained since 1838. It was concluded that two types of urban patterns, organic and gridal, were formed in the city. While the acropolis area where the Silifke castle was built and the necropolis area, which had been irregularly built since the 1940s, formed an organic urban pattern, the roads parallel and perpendicular to the Göksu river formed a gridal urban pattern. It has been determined that the city axes, which constitute the main focus of the study, maintain their continuity and the urban pattern is formed in relation to the main arteries and intermediate axes. With the developing morphological processes, it has been

determined that 2 different character regions are formed in the north and south of the Göksu River in the Silifke urban core, each of which has its own unique land use, plot and building pattern.

In order to develop qualified cities, it is important that the actors involved in the design of the urban space have knowledge about all the components and content of the urban space. Every intervention to the city at different scales can be evaluated in a coherent integrity with approaches that prioritize the public interest, consider the integrity between scales, that the urban space is not isolated from its environment, and that considers the space as a part of the context in which it is located. In this context, with this study, it is aimed to strengthen the relationship between urban morphology studies and practices; detailing the historical city centers by considering their original sub-regions; the correct shaping of the characteristic urban texture; Contributions are made to the development of holistic spatial interventions for the field and to display an innovative attitude towards the processes of controlling change.

Kaynakça/References

- Aktan, E. Ö. (2006). *Kent biçimi-ulaşım etkileşimine ilişkin (tarihsel ve güncel) yaklaşımlar ve İstanbul örneği*. Yayınlanmamış Doktora tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alanyalı Aral, E. (2009). *Redefining leftover space –value and potentiality for the city*. VDM Publishing House Ltd., Mauritius, UK.
- Alanyalı Aral, E. ve Demirbaş, Ö. E. (2015). Pedestrians' perception of sub-spaces along urban roads as public spaces –case of Eskişehir Road in Ankara. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 32(1) 45-64.
- Aydinoğlu, Ü. (2007). *Mersin arkeolojik kültür envanteri (Mersin ilinde tescilli yapılmış sit / anıtlar)*. T.C. Mersin Valiliği, Mersin, 32.
- Aykaç, R. (2018). *Silifke kalesinin kazıları sonucunda ortaya çıkan yerleşim dokusu*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Konya.
- Aykın, E. (2001). *Çizgilerle Tarsus'tan Anamur'a*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 5.
- Aktüre, S. (1997). *Anadolu'da bronz çağı kentleri*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 78.
- Baş, Y. (2010). *Production of urban form as the reproduction of property relations morphogenesis of Yenişehir – Ankara*. Middle East Technical University, In Partial Fulfilment of The Requirements for The Degree of Doctor of Philosophy in The Department of City and Regional Planning.

- Bilsel, C. (2015). Kent tarihi araştırmalarında mekanbilimsel bir yaklaşım olarak kentsel morfoloji. Y. Baş, S. Burat (Ed.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu: Temel Yaklaşımlar ve Teknikleri - Bildiriler Kitabı*, Mersin Üniversitesi Yayınları, 59-77.
- Bütün, Y. (2005). *Dünden bugüne yaşadığımız kente dair*. Sesimiz Ofset, Silifke, 65.
- Cahen, C. (2000). *Osmanlılardan önce Anadolu*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 73.
- Conzen, M. P. (2016). Bir kent araştırması dalı olarak "kentsel morfoloji": Conzen ile söyleşi. (Röportaj Küçük, E., Kubat, A. S.), *Şehir & Toplum*, Sayı:4, Nisan, 6-17.
- Conzen, MRG. (1960). Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis. London: The Institute of British Geographers Publication No.7.
- Cömert, N. (2013). *Testing an integrated methodology for urban typomorphological analysis on Famagusta and Ludlow*. Eastern Mediterranean University, In Partial Fulfilment of The Requirements for The Degree of Doctor of Philosophy in The Department of Architecture.
- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA. PLK.p.4839).
- Çelik, Ş. (1994). *Osmanlı taşra teşkilatında İcel Sancağı (1500-1584)*. Yayımlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Dayar, E. (2020). Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde Antalya Kaleiçi ve çevresi, *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 37(2) 59-84.
- Gürtürk, S. (1987). *Silifke tarihi*. Can Matbaası, Ankara, 17, 42, 49.
- Evlüyâ Çelebi, (2005). *Evlüyâ Çelebi seyahatnâmesi*. Cilt 9, çev. S. A. Kahraman, Y. Dağlı, R. Dankoff, İstanbul, 162.
- Eyice, S. (1980). Silifke ve dolaylarında yapılan topraküstü arkeolojik araştırmalar raporları. *Belleten*, Cilt XLIV, Sayı173, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 112.
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. Random House, New York.
- Keil, J. ve Wilhelm, A. (1931). *Monumenta Asiae minoris Antiqua III*. Manchester: The Manchester University Press, 6-8.
- Laborde, L. (1838). *Voyage De L'Asie Mineure*. Paris, 120-132.
- Langlois, V. (1861). *Voyage Dans La Cilicie et dans les montagnes du Taurus*. Paris, 189.
- Mansel, A. M. (1943). *Maarif vekilliği antikiteler ve müzeler direktörlüğü anıtları koruma kurulu, Silifke Kılavuzu*. Maarif Matbaası, İstanbul, Sayı:8, 5.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*, 3 (1) 93-116.
- Moudon, A. V. (1994). Getting to know the built landscape: typomorphology. Franck, K. and Schneekloth, M. (eds.). *Ordering Space: Types in Architecture and Design*, New York. Van Nostrand Reinhold: 289-311.
- Moudon, A. V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, (1), 3-10.
- Muratori, S. (1950). Vita e storia delle Citta, *Rassegna critica d'architettura*. 11-12, 3-52.
- Read, S. (2006). *A Brief history of flights to the periphery and other movement matters, visualizing the invisible: towards an urban space*. eds. S. Read and C. Pinilla, Techne Press, Amsterdam, 69-82.

- Silifke Belediyesi Arşivi, (2020).
- Slater, T. R. (2009). *Historical urban morphologies*. In R. Kitchin and R. Thrift (Eds.), *International Encyclopedia of Human Geography*, UK: Elsevier, 59–65.
- Tekeli, İ. (1992). *19. Yüzyılda İstanbul metropol alanının dönüşümü*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 19-31.
- Tekkanat, S. S. ve Türkmen, S. N., (2018). Tarih boyunca kent formlarının biçimlenişi üzerine bir inceleme. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 10(4), 107-124.
- Tezer, S. T. (2019). *Yerleşme tarihi çalışmaları için bir çerçeve: Antakya örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Trancık, R. (1986). *Finding lost space: theories of urban design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Uçar, A. (2009). *Temettuat defterlerine göre 19. yüzyılda Silifke*. İstanbul Silifke Kültür ve Yardımlaşma Derneği Kültür Yayınları, İstanbul, 11, 40.
- Ülkü, C. (2004). Silifke’de Panayot’un evleri. *Arkitekt*, 500, 32-39.
- Ünlü, T. (2018). Mekânın biçimlendirilmesi ve kentsel morfoloji, “değişkent” değişen kent. *Mekân ve Biçim Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu*, 60.
- Whitehand, J. W. R. (2007). Conzenian urban morphology and urban landscapes. *6th International Space Syntax Symposium*, İstanbul, ii-03.
- Yalçın, A. (2004). *Geç devir Osmanlı Silifkesi (1860 – 1904)*. Taşeli Ofset, Silifke, 5, 7.
- Yalçın, A. (2021). Silifke’de sosyo ekonomik ve kentsel gelişme (16. yüzyıldan 19. yüzyıla). *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi (KMÜ EF AD)*. 4(1), 149, 155.