

## ULAŞIMIN YERLEŞMEYE ETKİSİNE BİR ÖRNEK "POZANTI"

*The Effect of Transportation on Settlement: Pozantı Case*

Yrd.Doç.Dr. Mehmet TIRAŞ\*

### ÖZET

*Araştırma sahasının konusunu oluşturan Pozantı ilçe merkezi. Akdeniz Bölgesinin Adana Bölümünde, Adana iline bağlı bir ilçe merkezidir. Söz konusu ilçe merkezi, Toros Dağları üzerinden İç Anadolu ile Çukurova arasında bağlantı sağlayan Çakıt Vadisi içerisinde kurulmuştur. Bu yörede arazi, Çakıt Suyu ve diğer küçük derelerin yardığı vadiler dışında, dağlık alanlardan oluşmuştur. Vadiler ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı önemli jeomorfolojik birimlerdir. Şöyle ki, fazla olmasa da ekili-dikili alanlar, ekonomik yönden ilçeye hayat veren E-90 karayolu, demiryolu, Yumurtalık ile Kırıkkale ilinde bulunan Orta Anadolu Rafinerisi arasındaki bağlantıyı sağlayan petrol boru hattı ve projesi tamamlanıp yapım aşamasına geline Pozantı ile Ankara arasındaki otoyolda ilçe merkezi sınırları dahilinde geçmektedir. Dolayısıyla da bu geçişler, Pozantı'yı bölgeler arasında önemli bir konuma getirmiştir. Bu özelliklerinden dolayı Pozantı ilçe merkezi, ulaşım faaliyetlerine bağlı olarak ayakta duran, yaklaşık 10.000 nüfuslu bir kent haline gelmiştir.*

### ABSTRACT

*Pozantı town, which is one of the counties of Adana province, is located in Adana section of the mediterranean region. This town is founded (settled) inside the Çakıt creek valley which allows connection (link) between interior Anatoli and Çukurova. This area is mainly mountainous except Çakıt river and the other small creeks. Economic activities are concentrated along these valleys in the study area. For example, arable lands, E-90 state road which provides economic power to the town, railroad are located along these valleys. In addition, oil pipelines between Yumurtalık port and Kırıkkale Mid-Anatolia refinery, and also Pozantı-Ankara High way which is still under construction pass through Pozantı town. All these transportation advantageous have made city of Pozantı one of the most important location (place) in the region with 10.000 population today.*

\* K.S.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü - K.Maraş

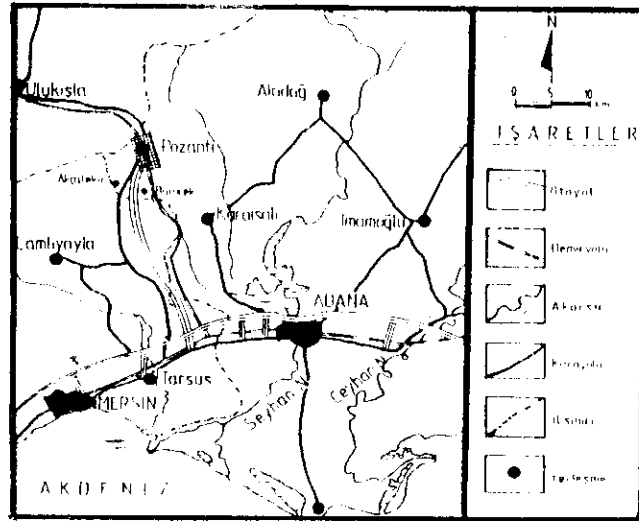
### 1. Kuruluş Yeri Faktörleri

Araştırma sahamız Akdeniz Bölgesinin Adana Bölümünde Seyhan nehrinin kollarından bir tanesi olan Çakıt suyu vadisi içerisinde yer almaktadır.(Şekil 1.)

Bilindiği gibi tarih öncesi devirlerden bu güne kadar kara ulaşım güzergahlarında, vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri ve boğazlar gibi ulaştırmayı kolaylaştırıcı yeryüzü şekilleri yerleşim yeri olarak tercih edilmiştir. Bunların insan faaliyetleri bakımından önemli üstünlükleri vardır. Bu nedenle vadi boyları, geçitler ve boğazlar çevresindeki stratejik önemi yüksek konumlarda kurulan yerleşmeler daha çabuk gelişmişler, hatta daha önce hiçbir yerleşmenin bulunmadığı bu alanlar ulaşımın gelişmesi ve buna bağlı olarak ticaretin canlanması sonucu yerleşmeye açılmışlardır.

Fiziki coğrafya özellikleri yönünden Pozanti'da yer yüzü, Çakıt suyu ve kollarının oluşturduğu vadiler dışında dağlık alanlardan oluşur. Orta Torosları oluşturan bu dağlık kuşak içinde yükseltiler, Pozanti'nin kuzey doğusunda Karanfil dağında 3059 m., doğusunda 2424 m. yükseklikte Akdağ ve ilçe merkezinin kuzeyinde Pozanti dağında 2703 m. yi bulmaktadır.

Dağlık alanlar dışında vadileri, yerleşmenin can damarı olarak nitelemek uygun olur. Çünkü bağ ve bahçe alanları, ekonomik ve sosyal yönden ilçenin gelişmesini teşvik eden E 90 karayolu, Haydarpaşa-Bağdat demiryolu, Pozanti-Çamardı devlet karayolu, Orta Anadolu rafinerisi ile Yumurtalık arasında petrol akışını sağlayan Botaş petrol boru hattı bu vadiden geçmektedir. Bu geçişler



Şekil 1. Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası  
Figure 1. Location Map of the Study Area

Pozanti'yı geçmişten günümüze kadar önemli bir yerleşme haline getirmiştir.

İç Anadolu karasal iklimi ile Akdeniz Bölgesi ikliminin geçiş zonunda yer alan Pozanti'da karasal iklim karakteri daha baskındır. En yüksek ortalama maksimum sıcaklık temmuz ve ağustos aylarında (32 °C) görülürken, en düşük ortalama minimum sıcaklık ocak (-1.2 °C) ayında görülmektedir. Yıllık ortalama sıcaklık değeri ise 13.6 °C kadardır. Yıllık toplam yağış miktarı 707 mm kadardır. Toplam yağışın %50'si kış mevsiminde, %8'i sonbahar ve %7'si de yaz mevsiminde düşmektedir.

## 2. Tarihi Gelişim

Pozanti, askeri ve ticari bakımdan, birinci derecede bir konak yeri teşkil etmiş ve muhtemel olarak, ilk çağda bugünkü adına benzer bir isim taşımıştır. Klasik devirde Tiana (Tuvana)-Tarsus yolu üzerinde ifade edilen ve bugünkü Pozanti olduğundan şüphe edilmeyen Podandos'un Hitit devrine ait Paduvanda ile isim benzerliği de bulunmaktadır (İslam Ansiklopedisi, Cilt-9, s : 578). Söz konusu bölgenin askeri önemi yedinci yüzyılda daha da artmıştır. Pozanti Arap kaynaklarında Bazandun (Badandun, Budandun) şeklinde ifade edilmektedir.

Haçlı seferleri sırasında da orduların Bothentrot vadisinden geçtikleri ifade edilmektedir. Evliya Çelebi'nin Külek yolunda ifade ettiği Sultan Hanı menziline Pozanti olması muhtemeldir. Katip Çelebi'de buraya "Çakıt Kenarındaki Han" olarak belirtmekle yetinmiştir (İslam Ansiklopedisi, Cilt-9, s:579).

Pozanti'nin önemi 20. asrın başlarında, Bağdat demiryolu inşaatı sırasında yeniden arttı. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu buraya kadar gelmiş Çakıt tünelleri açılması faaliyetine hız verilmiş ve Pozanti o sırada işlek bir yer özelliği kazanmış idi. Bu sahanın önemi günümüzde de devam etmektedir. Ulukışla'da Torosların Bolkar Dağı ve Aladağ kütleleri arasına giren kara ve demiryolu Pozanti'ya kadar beraberce gelmekte, bundan sonra demiryolu Çakıt adını alan vadiyi takip ederken Külek yolu (Karayolu) Tekir beline tırmandıktan sonra meşhur Külek Boğazına girmektedir.

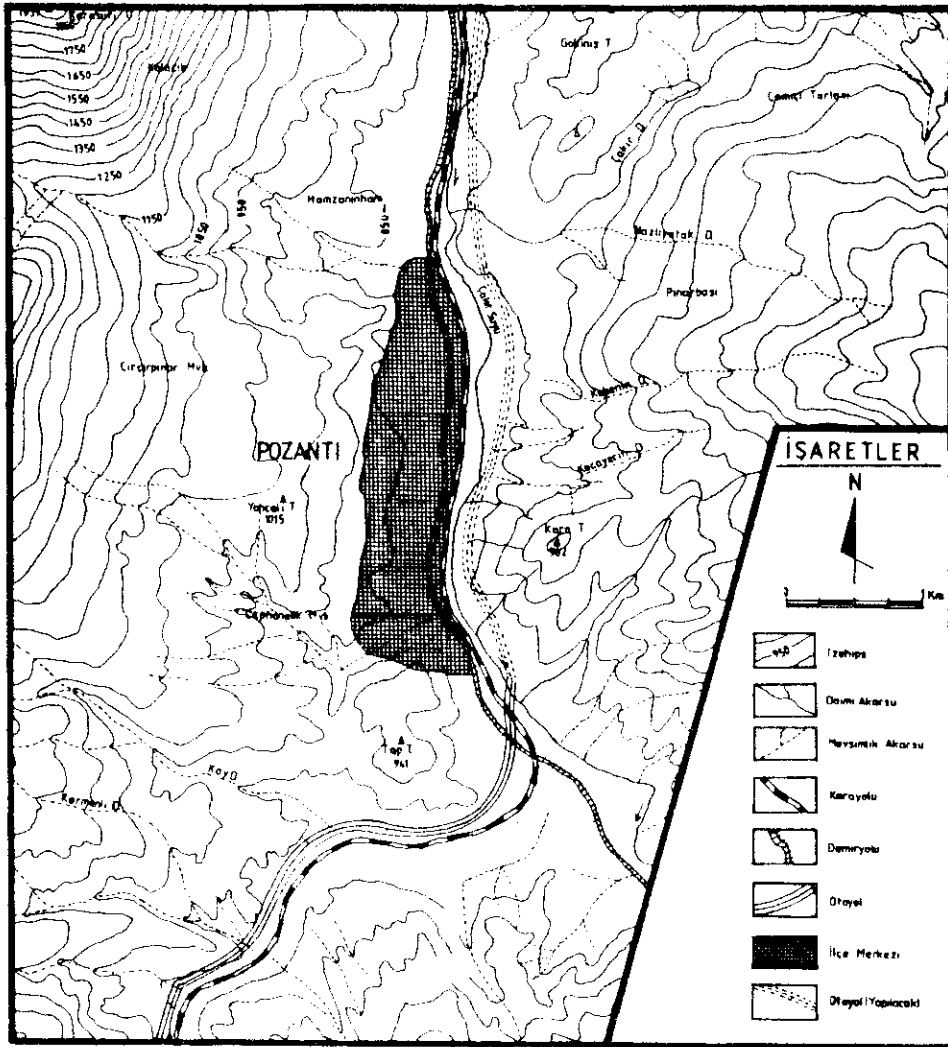
Pozanti'nin kurulduğu ve geliştiği alana baktığımızda burasının, Orta Torosları bir birinden ayıran "Ecemiş Tektonik Oluğu" ve oluk içerisinde yer almış Çakıt suyu kenarında olduğu görülür.(Şekil 2.)

Jeomorfolojik ve hidrolojik etkenler yerleşim yerinin sit'i ile formunu etkilemiştir. Pozanti'nin yerleşme planına baktığımızda, Çakıt suyunun doğu kenarı taşkın alanı olduğundan yerleşim yasaklanmıştır. Çakıt suyunun batı kısmında ise eğim değerleri azaldığından ve taşkın söz konusu olmadığından ilçe merkezi burada gelişme imkanı bulabilmiştir. Dolayısıyla Pozanti ilçe merkezi, Çakıt suyu vadisinin uzanışına bağlı olarak kuzey-güney yönünde gelişmiştir.

Türkiye genelinde olduğu gibi araştırma sahasında da kara ve demiryolu hatlarının uzanışının jeomorfolojik ünitelerin uzanışına uygunluk gösterdiği anlaşılmaktadır. Bunun da en önemli nedeni yüksek dağ sıralarının varlığıdır. Bu

nedenle Akdeniz bölgesi ile İç Anadolu bölgesi arasındaki en önemli ulaşım yolu, içinde Gülek boğazının da (1050 m.) yer aldığı ve Ulukışla, Pozantı, Yenice arasında yer alan geçittir. Bu güzergahtan, 19. yy. sonlarında demiryolunun geçirilmesi bu bölgenin ulaşım fonksiyonundaki önemini daha da artırmıştır.

Kara ve demiryolunun bu bölgeden geçmesi Pozantı gibi bir ilçe merkezinin ortaya çıkarak gelişmesine yol açtığı gibi, bunun yanında rekreasyonel amaçlı yerleşmelerin doğmasına yol açarak, bunların Toros dağları üzerinde yayılmasına, hatta daimi yerleşme (Akçatekir) haline gelmesine yol açmıştır. Bilindiği gibi Çukurova bölgesinde yaz aylarında sıcaklık ve nem değerlerinin aşırı yükselmesi insan faaliyetlerini ve sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle Çukurova da yaşayan nüfusun bir kısmı, Toros dağları üzerinde ikincil ev-



Şekil 2. Pozantı Çevresinin Topoğrafya Haritası  
Figure 2. Topographic Map of Pozantı and Vicinity

ler edinerek bu dağlık kuşağın yaz aylarında önemli miktarda nüfuslanmasına yol açmaktadırlar. Öyle ki bugün Torosların en büyük yayla yerleşmesi olan ve belediye teşkilatı da bulunan Akçatekir'in nüfusu yaz mevsiminde 100.000 kişiyi geçmektedir. Bunun yanında bölgede Bürücek, Belemelik, Asar, Alpu ve Armut oluğu gibi yayla yerleşmeleri de hızla büyümektedir.(Fotoğraf 1.) Şüphesiz yayla yerleşmelerinin kurulmasında ve gelişerek binlerce nüfus barındırmasında, uygun fiziki çevre şartları yanında, karayolu güzergahlarının buradan geçmiş olması da önemli bir etkidir.

Doğal çevre faktörlerinden iklim her bölgede olduğu gibi araştırma sahasında da ulaşım faaliyetlerini etkilemektedir. Karasal etkilerin fazla olması nedeniyle kış aylarında özellikle kar yağdığı günlerde trafik akışında buzlanma nedeniyle güçlükler yaşanmaktadır. Ayrıca yaz mevsiminde aşırı ısınma nedeniyle ve yoğun trafik akışına bağlı olarak yollarda yer yer bozulmalar meydana gelmektedir. Bunların dışında özellikle aşırı sağanak yağışları takiben meydana gelen taşkın olayı Çakıt vadisi boyunca kendini göstermektedir. Ancak gerek karayolunu ve gerekse demiryolunu korumak için yapılan istinat duvarları taşkınların yollara zarar vermesini önemli ölçüde engellemiştir.



**Fotoğraf 1.** Akçatekir Yaylasından Bir Görünüş  
*Photo 1. A View of Akçatekir Yayla*

### 3. Mekansal Gelişim

Araştırma sahası, Gülek boğazı yoluyla Çukurova'yı İç Anadolu'ya bağlayan bir geçit bölgesinde kurulmuştur. Tarihin her döneminde bir konaklama ve geçit bölgesi özelliğini koruyan bu günkü Pozantı ilçe merkezinin yerleşme tarihi çok eskilere gider. Bu yerleşmenin 19. yy.'ın son çeyreğinde 500 kişilik bir nüfusu olduğu tahmin edilmektedir. Bağdat demiryolu hattının 1914-1917 yılları arasında bu bölgeye uzanmasıyla Pozantı'nın gelişmesi başlamıştır. Stratejik yönden önemli bir bölgede bulunan Pozantı 1919-1920 yıllarında Mondros mütarekesinin 7. maddesi gereğince Fransızlarca işgal edilmiştir. Adana'nın kurtuluşundan sonra Pozantı, Karaisalı'ya bağlı bir bucak merkezi olmuştur. 1954 tarihinde ise Pozantı, Adana iline bağlı bir ilçe merkezi statüsüne kavuşmuştur.

İlçe merkezi nüfusunun 1955 yılında 1909 olduğu anlaşılmaktadır. Gelişen yol sistemleri ve nüfusun çeşitli nedenlerle artışına bağlı olarak 1975'te ilçe merkezi nüfusunun 4680 kişi olduğu ve 1990'da da 7892 çıktığı görülmektedir. 1997'de ise 9590 kişiye, 2000 yılında ise nüfus 9674'e ulaşmıştır.

**Tablo 1.** Pozantı İlçe Merkezinde Faal Nüfusun Fonksiyonel Dağılımı  
**Table 1.** Functional Distribution of Active Population in Pozantı City

Fonksiyonlar	Çalışan Sayısı	%'si
Ulaşım faaliyeti	973	20.4
Ormancılık	170	3.5
Madencilik	127	2.6
İmalat	311	6.5
Elektrik, gaz, su	6	0.1
İnşaat	169	3.5
Lokanta, otel	495	10.4
Mali kurumlar	59	1.2
Sosyal hizmetler	535	11.2
Ulaştırma, haberleşme	320	6.7
Serbest meslek	147	3.0
Yönetici kesim	48	1.0
İdari personel	180	3.7
Ticaret	216	4.5
Tarım, hayvancılık	113	2.3
İşsiz	342	7.2
Hizmet sektörü	568	11.3
TOPLAM	4749	100

Kaynak : Yerinde yapılan tespitlerden

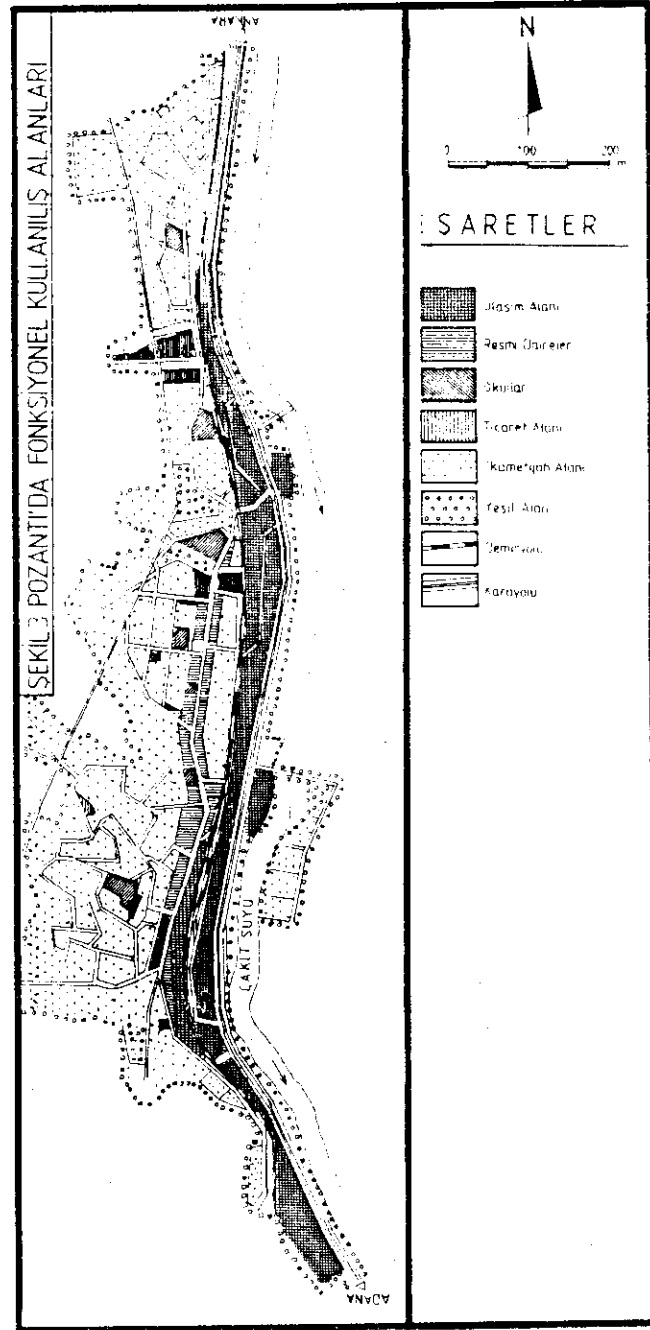
Pozanti ilçe merkezinde, nüfusun meslek gruplarına göre dağılımına baktığımızda, faal nüfusun yaklaşık (4749) %38'i ulaştırma faaliyetlerinde çalışanlardan oluşmaktadır. Madencilik alanlarında çalışanların oranı % 2.6, sosyal hizmetlerde çalışanların oranı %11.2 kadardır. Genel olarak bakıldığında faal nüfusun en fazla çalıştığı kesim ulaşım sektörü olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum ise kasabanın gelişerek varlığını devam ettirmesi açısından kara ve demiryolu ulaşımının önemini ortaya koymaktadır.

Yukarıdaki ifadeden de anlaşılacağı üzere, Pozanti ilçe merkezinin gelişmesinde en önemli faktör ulaştırma, yani demiryolu ve karayolu taşımacılığıdır. Ülkemizin ilk demiryolu olan İzmir-Aydın demiryolunun 1866'da tamamlanmasından sonra 1871 yılında "şark demiryolu" yapılmaya başlanmıştır ve 366 km. uzunluğundaki yol 1888 yılında tamamlanarak İstanbul Avrupa'ya bağlanmıştır. İstanbul'u Bağdat ile birleştirecek olan demiryolu Pozanti istasyonunu da içine alarak 1871 yılında yapılmaya başlanmış ve aralıklarla yapımı sürdürülüp 1909 yılında Nusaybin'e ulaşmıştır(Doğanay, 1994, s:472).

Pozanti gar'ı, Ulukışla-Adana demiryolu hattında önemli bir istasyondur. Her gün Pozanti'dan 15-20 adet yük treni ile 8 adet yolcu treni geçmektedir. TCDD 6. Bölge Müdürlüğü bölgesinde Toros dağlarının trenle geçilmesini sağlayan 63 adet tünelden 19 adedi Pozanti bölgesinde (Ulukışla-Yenice arası) dir. Tüneller



**Fotoğraf 2.** Pozanti'da Karayolu Kenarında Bulunan Tesislerden Bir Görünüm  
*Photo 2. A View of Service Areas Along the State Road in Pozanti.*



Şekil 3. Pozanti'da Fonksiyonel Alanlar.  
 Figure 3. Distributions of Functional Areas in Pozanti.



tek hatlı olup 5 m. eninde 5.40 m. yüksekliğindedir. Bu tünellerin uzunlukları ise 3800 m. ile 3974 m. arasında değişmektedir.

Pozantı-Adana demiryolunun uzunluğu 89 km.dir. bu nedenle ilçe halkı çevre il ve ilçelere gidiş dönüşlerinde daha çok trenlerle yolculuk yapmayı tercih etmektedirler. İnsan taşımacılığı yanında Pozantı ilçe merkezinden zaman zaman krom cevheri de taşınmaktadır. Özellikle Orta Toroslardaki ofiyolit birliği içerisindeki maden ocaklarından çıkarılan krom cevheri kamyonlarla Pozantı gar'ına getirilmekte ve buradan da trenlerle, ihraç edilmek üzere Mersin ve İskenderun limanlarına sevk edilmektedir.

İlçe merkezinde yerleşmenin çekirdeğini ilk olarak 1910 yılında demiryolu hattının yapılmaya başlamasıyla inşa edilen, demiryolunda görevli kişilerin oturması için yapılan lojmanlar teşkil etmektedir. Daha sonraki yıllarda devlet karayolunun buradan geçmesiyle ilçe merkezinin nüfuslanması hızlanmıştır. Bunun sonucunda ilçe merkezinde 1954 yılında belediye teşkilatı kurulmuştur. Bunu jandarma karakolunun kurulması, ilk ve orta dereceli okulların açılması, sağlık ocağı, PTT ve Tarım Kredi Kooperatifi gibi kurum ve kuruluşların ilçede yer alması izlemiştir. Bu yatırımlar sonucunda da yerleşmenin gelişimi daha da hızlanmıştır.

Pozantı ilçe merkezi fonksiyonel açıdan ele alındığında ulaşım sektörünün başta gelen bir sektör olduğunu ifade etmiştik. Ulaşımdan sonra en fazla gelişmiş olan sektör ise tarım ve ticaret olarak görülmektedir. Ulaşım ile ilgili tesislerin sayısı yaklaşık olarak 100 adettir. Bu tesislerde dinlenme, alış-veriş ve akaryakıt istasyonu olarak hizmet vermektedirler. (Fotoğraf 2.) Bunların yanında karayolu boyunca tamir ve bakım atölyeleri de ulaşım faaliyetine bağlı olarak oluşmuş ticarethaneler olarak ifade edilebilirler.

Ulaşım yolları, Pozantı'nın plan ve yerleşme dokusunda da önemli etkiler yapmıştır. Başlangıçta yerleşme demiryolu etrafındayken daha sonra karayoluna ve topoğrafyanın etkisine bağlı olarak, kuzey-güney yönlü gelişmeye başlamıştır. Bu nedenle ilçe merkezi kuzey-güney yönünde karayoluna paralel olarak gelişme formu göstermektedir. Günümüzde, Pozantı'dan otoyol geçmemektedir. Tarsus-Pozantı otoyolu ilçe merkezinin güneyinde son bulmaktadır. Pozantı-Ankara otoyolu yapımı planlanmış olup yakın bir zamanda yol yapımına başlanılacaktır. Ancak bu otoyolun yapımı ilçe merkezini olumsuz yönde etkileyecektir. Çünkü Pozantı'dan geçen motorlu araçlar yol standardı daha iyi olan otoyolu tercih edeceğinden Pozantı ilçe merkezine olan katkıları azalacaktır. Bu nedenle Pozantı'da ulaşım sektörüne bağlı işletme sahipleri geleceğe pek ümitle bakmamaktadırlar. Dolayısıyla yörede alternatif geçim kaynakları bulunmadığı taktirde ilçe merkezinin gelişimi duracak veya yavaşlayacaktır. Yerleşmenin gelişmesinde önemli bir etken olan ulaşımın etkisi gelişen ticaret ve yönetim fonksiyonu ile belli ölçüde telafi edilebilir.

## Sonuç

Araştırma sahasının önemi Toros Dağlarının en fazla yükseklik arz eden bir kısmı içinden kara ve demiryolunun baştan başa geçmesi ve bu sayede Ege Denizi ve Marmara kıyıları ile Torosların güneyindeki ülkeler (Suriye, Mısır, Irak v.b.) arasında bağlantıyı sağlamasından kaynaklanmaktadır. Tarihin en eski devirlerinden beri ordular Pozantı'dan geçmişlerdir. Pozantı ve çevresine (özellikle Külek Boğazı) hakimiyeti Anadolu'nun fethi ve muhafazası bakımından bir şart olarak saymışlardır (İslam Ansiklopedisi, Cilt-6, s:1077).

Yerleşmelerin gelişmeleri çevrenin ekonomik potansiyeli ile yakından ilgilidir (Tanoğlu, 1966, s:230). Geçim kaynakları yönünden zengin bir bölgede kurulmuş olan yerleşmeler bu potansiyelin değerlendirilmesine bağlı olarak kısa zamanda gelişme göstererek büyürler ve yörenin ticaret, kültür, hizmet v.s. fonksiyonlara sahip bir merkezi durumuna gelebilirler. Araştırma sahasımızda birinci derecede ulaşım ve bunun beraberinde getirdiği hizmet, ticaret fonksiyonuna bağlı olarak gelişme göstermiş ve toplam 9674 nüfuslu bir ilçe merkezi durumuna gelmiştir.

Araştırma sahasının yerleşme tarihi ulaşım elverişli konumundan dolayı çok eskilere gitmesine rağmen bir kasaba olmaktan öteye gidemeyişi fiziki coğrafya şartlarının bir sonucudur. Çünkü saha, Toros Dağları içerisinde bir vadide bulunduğundan tarımsal faaliyetlerin yapılmasına uygun alüvyal topraklar mevcut değildir. Buna ilaveten kırsal kesimde yer alan köylerde de geçim kaynaklarının yetersizliği nedeniyle göç eden nüfus Pozantı kasabasına gelmeden doğrudan iş imkanı fazla olan büyük şehirlere gitmek suretiyle Pozantı ekonomisine ve nüfusuna bir katkı yapamamaktadır.

Yapılacak olan otoyolun, kasabanın hemen doğusundan geçmesi, yerleşmeyi büyük ölçüde destekleyen ulaşım fonksiyonunda belirgin bir azalmaya yol açabilir. Ancak çevrenin potansiyeli kullanıldığı taktirde ilçe merkezi sonraki yıllarda gelişmesini devam ettirecektir. Uygun doğal çevrenin ortaya çıkardığı yayla yerleşmeleri bu yöreye ayrı bir değer kazandırmaktadır. Şöyle ki; Çukurova'nın potansiyelinin zenginliğine bağlı olarak çok sayıda nüfusun bulunduğu Adana ve Mersin gibi büyük şehirlerde yaşayan insanlar, yaz aylarında, insan sağlığını olumsuz yönde etkileyici sıcak ve nemli ortamdan uzaklaşarak Torosların yüksek kesimlerine yayla evleri yapmak suretiyle Akçatekir, Bürücek, Alpu gibi yayla yerleşmelerini ortaya çıkarmışlardır. Yaylacılık faaliyeti nedeniyle önemli bir miktarda nüfus, Çukurova'dan Pozantı ilçe sınırları içerisindeki bu yayla yerleşmelerine hareket etmektedir. Bu olay mevsimlik de olsa Pozantı ve çevre kırsal yerleşmelerde üretilen çeşitli hayvansal gıdalar ile sebze ve meyveler adı geçen yaylalarda pazarlanmak suretiyle yöre insanları için önemli bir ticari aktivite oluşmaktadır. Bunun yanında yörenin memba suları da kurulan tesislerde şişelenerek yurtiçi ve yurtdışı pazarlara sunulmak suretiyle, ilçenin potansiyelinin değerlendirilebileceğine açık bir örnektir. Ulaşım fonksiyonunun varlığına bağlı bir kasaba olan Pozantı, çevrenin potansiyelleri değerlendirildiği

taktirde tabii çevrenin elverdiği ölçüde gelişimini sürdürecektir, önemli yolların geçtiği stratejik bir öneme sahip kasaba olarak varlığını koruyacaktır.

### Kaynakça

- DARKOT, B., İslam Ansitopedisi Cilt-6, s: 1075-1078, İstanbul  
DOĞANAY,H.,1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası, Atatürk Üniv. K.K. Eğitim Fak. Yay No: 39, Erzurum  
DOĞANAY,H.,1994, Türkiye Beşeri Coğrafyası, Gazi Büro Kitap Evi Ankara  
DOĞANAY,H., KOCA,H.,1998, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek" Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:33, s.1-24, İstanbul  
TANOĞLU, A., 1966, Nüfus ve Yerleşme, İstanbul Üniv., Yay.No: 1183, Edebiyat Fak. Coğrafya Enstitüsü Yay.No: 45, İstanbul  
TUNCEL, M., İslam Ansiklopedisi Cilt-9, s: 578-579, İstanbul  
TÜMERTEKİN,E.,1984, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniv.Yay.No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay.No: 85, İstanbul  
UÇAR.,L.,1986, Ecemiş Koridoru Jeolojisi, Çukurova Üniv. Jeoloji Bölümü, Doktora Tezi, Adana  
YAZICI,H.,1998, Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı. 30, İstanbul  
YÜCEL,T.,1987, Türkiye Coğrafyası, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları No:68, Ankara  
YÜCEL,T.,1960, Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkileri, Türk Coğrafya Dergisi S.20-21, Ankara

