

İngiliz Dönemi'nde Gazimağusa Kaleiçi'nde Kentsel Dönüşüm (1878-1960)

Ege Uluca Tümer*

İstanbul Kültür Üniversitesi

Öz

Osmanlı Dönemi, Osmanlı fethinin gerçekleştiği 1571 yılından önce, 6,000-10,000 arasında bir nüfusu bulunan ve oldukça yoğun yapılaşmış bir kent olduğu izlenebilen Gazimağusa'nın, çeşitli sebeplerle nüfusunun giderek azaldığı, fiziksel ve ekonomik potansiyellerinin yitirildiği bir dönem olmuştur. Bu gerilemede etkili olan başlıca sebep, Osmanlı Dönemi'nde Osmanlı öncesinde de etkin olmaya başlayan Larnaka Limanı'nın ana liman olarak tercih edilmesi sonucu kentin ana işlevini yitirmesidir. Bu etkene paralel olarak, Gazimağusa Limanı'nın bakımsızlık sonucu, Pedias Deresi'nin getirdiği kumla dolması da, limanın tamamen işlevsiz kalmasına sebep olmuştur. Kentin Hıristiyan nüfusunun Gazimağusa surlarının dışına çıkarılıp, yerlerine Anadolu'dan gelen halkın yerleştirilmesi politikası, gerek yeterli ekonomik faaliyetlerin yaratılamaması, gerekse yakınlardaki bataklıkların sebep olduğu ve bir türlü baş edilemeyen sızmadan dolayı başarılı olamamıştır. 1831 nüfus sayımında, kentin nüfusu 316 Müslüman (hane reisi sayısı) olarak tespit edilmiştir. Gazimağusa, bu nüfus sayımının sonuçlarına göre, bu tarihte en az nüfuslu ve en küçük kazalar arasında yer almıştır. Adanın İngiliz Yönetimi'ne girdiği 1878 yılından sonra, 1891'de gerçekleşen resmi nüfus sayımında tespit edilen 835 rakamıyla, Gazimağusa Kaleiçi nüfusunun, 1571 öncesi nüfus için verilen minimum değerın 1/7'sinin altına düştüğü izlenebilmektedir. 19. yüzyıl sonunda, 1571'den sonra kiliseden camiye çevrilen beş yapıdan, sadece bir tanesinin kullanımına devam ediliyor olması, Osmanlı Dönemi boyunca yaşanan nüfus azalmasının başka bir göstergesidir.

Bu çalışmanın amacı, 19. yüzyıl sonunda, çoğunlukla 14.-16. yüzyıllar arasında inşa edilmiş birçok yapının yok olduğu, nüfusun azaldığı, işlevsiz bir liman ve sağlıklı çevre koşullarına sahip bir kent durumundaki Gazimağusa'da, ağırlıklı olarak 20. yüzyılın ilk yarısında, İngiliz Yönetimi tarafından gerçekleştirilen 'yeniden işlevlendirme' ve 'sağlıklaştırma' çalışmalarının özetlenerek ortaya konmasıdır. Burada 'yeniden işlevlendirme' ile kastedilen kentsel işlevlendirme, öncelikle de Gazimağusa Limanı'nın yeniden işlevlendirilmesidir. Limanla ilgili projeler birçok başka kentsel işlevi de beraberinde getirmiştir. Kaleiçi'nde uzun bir süreçten sonra yeniden gelişmeye başlayan ticaret ve depolama gibi işlevler hep limanla ilişkili olan işlevlerdir. İkincil olarak ise, Kaleiçi'nde görülmeye başlayan canlanmanın ardından, kentteki mevcut açık ve kapalı mekanlara yeniden kültür ve rekreasyon işlevlerinin

* Yrd. Doç. Dr.Ege Uluca Tümer, İstanbul Kültür Üniversitesi,Mimarlık Bölümü.

verilmesi de bu başlık altında değerlendirilmiştir. 'Sağlıklaştırma' tabiriyle ise, kentin fiziksel koşullarının iyileştirilmesi ile ilgili gelişmelerin aktarılması hedeflenmiştir. Ulaşım ve sağlık koşullarının, yapılaşma ve kentsel açık alan niteliklerinin geliştirilmesi de bu tanım kapsamında ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gazimağusa, İngiliz Dönemi, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Sağlıklaştırma

Abstract

Urban Transformation of Famagusta Walled City in British Period (1878-1960)

Ottoman Period had been an era of decrease in population and loss in physical and economical potentials for Famagusta, which had been a densely built city with a population estimating around 6,000-10,000 before the Ottoman Conquest in 1571. The main reason for his decrease was the loss of the port activities in the city, as a result of preference of Larnaca Port, which had already started to gain importance previously in the Ottoman Period. Parallely, as a result of the silting caused by the Pedia River, the port had completely lost its function. The policy of relocating the immigrants from Anatolia, after the expulsion of the Greeks from the walled city had been unsuccessful, due to the insufficiency of activities and malaria caused by extensive swamps around the mouth of Pedia River. According to 1831 census, the number of Muslim householders in the city was 316. Famagusta was among the least populated and smallest cities (kaza). After the beginning of British Period in 1878, according to the official census in 1891, the number of the habitants in the walled city of Famagusta was 835, almost one seventh of the minimum number given for the period before Ottoman. The fact that only one of the five churches converted to mosques was in service in 19th century is another indicator of the decrease in population during Ottoman Period.

The aim of this study is to summerize and present the 're-functioning' and 'rehabilitation' works carried out during British Reign in the first half of 20th century in Famagusta, where the function of most of the buildings of 14th-16th centuries were diminished, population decreased, port became functionless and the environment became unhealthy in 19th century. The 're-functioning' mentioned in this paper is mainly the re-functioning of the port. The projects related with the port brought many other urban functions together with the revival of trade and entrepot functions after a long period. As secondary results, re-functioning of open and closed spaces as recreational areas are also evaluated under this title. On the other hand, one of the objection is to put forward the works related with the enhancement of physical conditions like transportation, health and qualities of building and urban open spaces by using the term 'rehabilitation'.

Keywords: Famagusta, British Period, urban transformation, urban rehabilitation

İngiliz Dönemi'nde Gazimağusa'da Sosyal ve Ekonomik Gelişmeler

İngiliz Dönemi, Gazimağusa Kaleiçi açısından, yeniden ekonomik ve fiziksel gelişmelerin görülmeye başlandığı bir süreç olmuştur. Gazimağusa Limanı, İngiliz Yönetimi'nin adıyla ilgili planlarında önemli bir yer tutmuş ve 1878'in ardından da, bu planlara yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Ekonomik ve fiziksel gelişmeleri her zaman olduğu gibi nüfus artışı izlemiştir.

Nüfus artışı ile ilgili kaynaklarda, Kaleiçi'ne ayrı bir sütun ayrılmasa da, Türk nüfusun büyük kısmı Kaleiçi'nde yaşadığından, Kaleiçi nüfus değişimlerini, Türk nüfus değişimlerinden izlemek mümkündür. 1881 sayımında Kaleiçi'nde 658 Türk, Maraş'ta ise 1906 Rum sayılmıştır.¹ 1901 sayımında ise, Gazimağusa Kaleiçi bölgesinde 871 Türk, Maraş'ta ise 2,823 Rum tespit edilmiştir.² 1921 sayımında 1,487, 1931 sayımında 1,725, 1946 sayımında 2,699, 1960 sayımında ise 6,120 Türk kaydedilmiştir.³ Ancak 1960'ta Maraş'ta 17,500,⁴ toplamda 24,506 Rum'un,⁵ Kaleiçi'nde ise 3000 Türk'ün varlığından⁶ söz ediliyor olması, Kale dışındaki hem Türk, hem de Rum nüfus artış oranının, Kaleiçi'ndekinden daha fazla olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Limanın iyileştirilmesinin ardından gelen ilk yıllarda, halkın ve tüccarların büyük bir kısmı mevcut bağlantıların devam ettiği Larnaka limanını kullanmaya devam etmiş, Gazimağusa limanı ancak İskenderiye ve Port Said'le Gazimağusa arasında düzenli sefer yaparak posta, yolcu ve kargo taşıyan buharlı gemilerin kullandığı bir liman olmuştur.⁷ Fakat, I. Dünya Savaşıyla birlikte bu durum değişmeye başlamış,⁸ bu savaşta askeri üs olarak kullanılan Gazimağusa limanının, kullanım yoğunluğu giderek artmıştır. 1879 yılında Gazimağusa'nın ithalat-ihracat kapasitesi 12,000 GTN (groston), Larnaka'nın ithalat-ihracat kapasitesi 340,000 GTN iken, 1960'a gelindiğinde, Gazimağusa'nın ithalat-ihracat kapasitesi 470,000 GTN, Larnaka'nın ithalat-ihracat kapasitesi ise 306,500 GTN'a çıkmıştır.⁹ Daha sonraki yıllarda da bu fark giderek artmış, Gazimağusa'nın potansiyeli, Larnaka'nınkinin iki katından fazlasına ulaşmıştır.

Artan liman faaliyetlerinin yanı sıra, çömlekçilik, portakal ve patates üretimi, özellikle Maraş bölgesinin ve Kale dışındaki diğer bölgelerin en önemli ekonomik gelir kaynakları olmuştur. Kaleiçi'ndeki tarımsal üretim ise giderek azalmış ve burada bulunan nar ve sebze bahçeleri, 20. yüzyıl başlarından itibaren kaybolmuştur. Maraş bölgesindeki turizm faaliyetleri de, özellikle İngiliz Dönemi'nin sonlarına doğru artan bir ivme göstermiştir.

İngiliz Yönetimi Dönemi, Gazimağusa için önemli bir dönüm noktası olmuş, neredeyse kullanım dışı olan limanı, adanın en yoğun limanına dönüşmüştür. Bu



Fig. 1. 1888 Gazimağusa haritası (KKTC Milli Arşivi).

değişimin, kente ekonomik anlamda büyük katkıları olmuştur. Ekonomik gelişmelere paralel olarak, nüfus da hızlı bir şekilde artmış, kent büyüyerek, Kaleiçi ve Maraş dışında geniş bir alana yayılmıştır.

İngiliz Dönemi'nde Gazimağusa'da Kentsel Dönüşüm

İngiliz Dönemi'nde, Gazimağusa ile ilgili iki temel idari kararın çok önemli fiziksel etkileri olmuştur. Bunlardan ilki, İngiliz Dönemi'nin başlamasından çok önce gündeme gelmiş olan Gazimağusa Limanı'nın geliştirilmesi ve adanın askeri ve ticari liman olarak sahip olduğu potansiyelin değerlendirilmesi ile ilgilidir.

W.H. Dixon'ın da ifade ettiği ve Gazimağusa Limanı'nın bir liman olarak adadaki en iyi olasılık olduğu¹⁰ düşüncesine paralel adımlar İngiliz Yönetimi tarafından kısa süre içerisinde atılmaya başlanmıştır. Kıbrıs'ın İngiliz Yönetimi'ne devrinin ilk yılında, 9 Ağustos 1878'de¹¹ bu yaklaşıma yönelik bir 'Gazimağusa Geliştirme Yasası'¹² çıkarılması ve bir 'Doğu Bölgesi Mühendisi' atanması,¹³ kentin ve limanın geliştirilmesine yönelik ilk adımlardır.

Gazimağusa'da uzun yıllardır süregelen sağlıksız koşulların iyileştirilmesi de, kentin geliştirilmesi çerçevesinde ele alınmıştır. Yerleşmenin kuzeyinde kalan Pedias Deresi ağzı ve hendeklerdeki bataklıklar pompalanmış ve ağaçlandırılmıştır.¹⁴ Ayrıca, deniz suyu ile dolu olan ve 1888 haritasında (Fig. 1) 'Yeşil Deniz' olarak adlandırılan İç Kale hendeği de, 1900 yılında sıtma sorununu çözmek amacıyla kurutulmuş ve ağaçlandırılmıştır.¹⁵

Böylece, kentte ilk olarak 1394 yılında söz edilen¹⁶ ve Venediklilerden beri¹⁷ çözülmeye çalışılan, ekonomik gelişmelerin en önemli engelleyici etkenleri olan bataklıklar ve sıtma sorunları giderilmiştir.

İkinci önemli idari karar ise, Çekirge İmha Fonu (Locust Destruction Fund)'ndan¹⁸ artan gelirlerin bir kısmıyla, Kıbrıs'ta bulunan bazı tarihi anıtların restorasyonunun gerçekleştirilmesine yönelik olmuştur. Gazimağusa Kaleiçi, bu çalışmaların en yoğun ve etkili bir biçimde yürütülmüş olduğu alandır. Eski Eserler Dairesi Gazimağusa Bölge Müdürü Mimar Theophilus Mogabgab'ın yürütücülüğünde, 1935-1960 yılları arasında gerçekleştirilen çalışmaların kapsamı genişletilerek, tüm kenti kapsayan, kentsel sağlıklaştırma ve restorasyon çalışmalarına dönüştürülmüştür.¹⁹ Kaleiçi'nde 1935-1950 yılları arasında gerçekleştirilen çalışmalar, 'anıtlarda gerçekleştirilen onarımlar'; 'anıtlarda yer değiştirmeler'; 'yıkımlar'; 'toprak ve moloz temizliği yapılan alanlar'; 'kazı yapılan alanlar' ve 'yol seviyesi düşürme çalışmaları' gibi bazı ana kalemler altında ele alınabilir. Restorasyon uygulamaları kapsamında kiliselerin tümüne yakınında ve surların çeşitli bölümlerinde onarımlar gerçekleştirilmiştir.²⁰ Dönemin sağlamaleştirme tekniklerinin kullanıldığı bu restorasyonlarda, bazı durumlarda tamamlamalar da yapılmıştır. Bu yazı için ayrılan sınırlı yer dolayısıyla, Theophilus Mogabgab'ın 1935-1960 yılları arasında gerçekleştirdiği çalışmaların detaylarına burada yer verilemeyecektir. Bu makalede, İngiliz Dönemi'nde

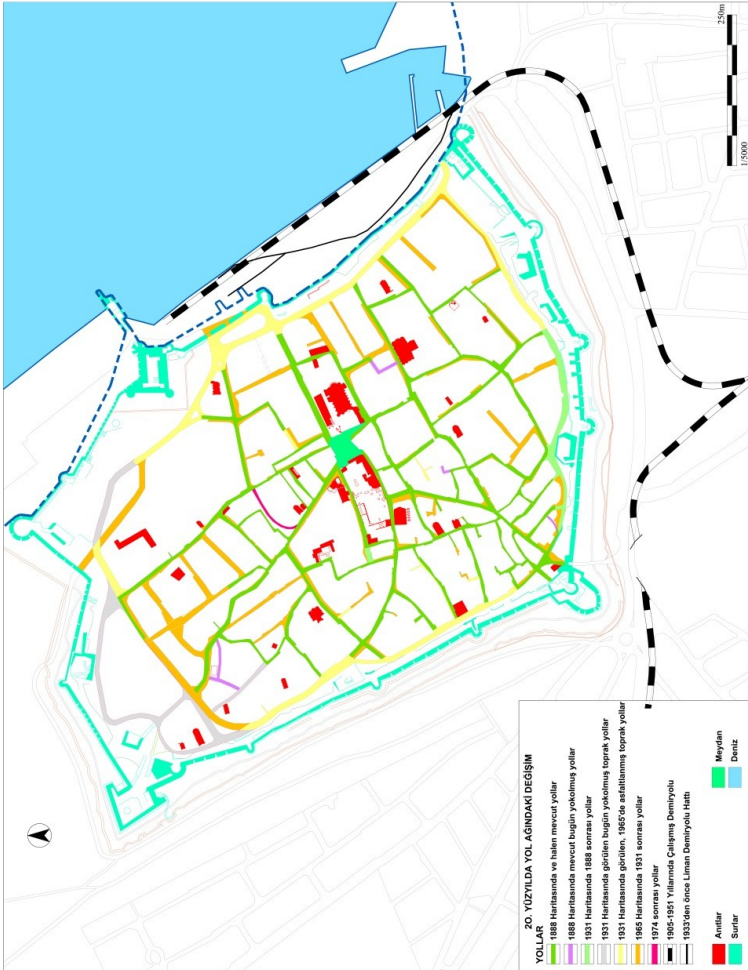


Fig. 2. 20. yüzyılda yol ağındaki değişim. © E. U. Tümer.

Gazimağusa Kaleiçi'nde, yeniden canlandırılan liman işlevine paralel olarak gerçekleşen kentsel dönüşümün ana hatlarına değinilerek, yaşanan süreç ile ilgili çerçevenin ortaya konması hedeflenmiştir. Yaklaşık 300 yıl boyunca giderek insansızlaşmış ve temel kentsel işlevi olan liman faaliyetlerinin yitirilmesinin ardından, diğer kentsel işlevlerini de yitirmiş olan Gazimağusa için, tüm bu çalışmalar bir yeniden doğuş anlamını taşımıştır. Aşağıda sırasıyla değinilen başlıklar altında, yeniden işlevlendirme ve sağlıklılaştırma çalışmalarının gerçekleştiği başlıca kentsel öğelerin geçirdiği süreçler özetlenmeye çalışılmıştır.

Liman: İngiliz Dönemi boyunca Gazimağusa Limanı, Osmanlı Dönemi öncesinde taşıdığı öneme yeniden yaklaşmıştır. 1878 yılında, İngiliz Krallığı'nın adayı Osmanlı İmparatorluğu'ndan kiralamasının ardından, kısa süre içinde Gazimağusa Limanı'nı geliştirme çalışmaları başlamıştır (Şekil 6). Limanın daha etkin kullanımı için ilk olarak 1881'de bir fizibilite çalışması yapılmış ve 1899 yılında limana bir iskele ve liman ile başkenti bağlayacak demiryolu için 254,000 sterlin ayrılmıştır.²¹ Mevcut liman rıhtımının önüne dolguyla 276 metrelik rıhtım inşaatı, 27 metrelik metal bir iskele yapımı ve limanın sığlaşmış noktalarının derinleştirilmesini içeren ilk liman çalışmaları 1903-1906 yılları arasında tamamlanmıştır²² (Fig. 4). Limanın karşısında bulunan adaların oluşturduğu dalgakıran iyileştirilirken, İç Kale ve karşısındaki zincir kulesi arasında çok erken tarihlerden beri varlığını koruyan zincir de, yerinden çıkarılarak Gazimağusa Müzesi'ne konmuştur.²³

İngiliz donanma yetkilileri tarafından, bir miktar daha yatırımla, Doğu Akdeniz'in en iyi limanı potansiyeline sahip olabilir şeklinde değerlendirilen liman, 1910'ların sonlarına kadar istenilen canlılığı sağlayamayarak, beklentileri karşılayamamıştır.²⁴ 1920'li yıllarda Gazimağusa limanının tercih edilme ve kullanılma potansiyelinin artmaya başlamasının ardından, 1931-1933 yılları arasında,²⁵ liman rıhtımı bir kez daha genişletilerek 531 metreye çıkarılmıştır. 1905 yılından itibaren, surların dışından ilk kez, bir demiryolu hattı ile ulaşılabilir kılınan liman, 1933 yılında, ikinci liman geliştirme çalışmalarıyla birlikte karayolu ile de surların dışından ulaşılabilir hale gelmiştir (Fig. 4).

Yollar: İngiliz Dönemi'nde, Gazimağusa Kaleiçi'ndeki yol ağı da, adanın genelinde olduğu gibi geliştirilmiştir. 1878 ve 1930 yılları arasında, güneydeki Kara Kapısı ve Tuzhane Tabya arasına bir karayolu yapılmıştır. 1930 ile 1960 yılları arasında ise, Kaleiçi'ndeki yolların geliştirilmesine çok daha fazla önem verilmiştir. Öncelikle, kuzey-batı ve kuzey-doğu'da kalan alanlar dışında, sur çeperlerinden geçen bir çevre yolu inşa edilmiştir. Ağırlıklı olarak tarımsal arazi olarak kullanılmakta olan ve bu çevre yolunun içinde kalmış alanlarda yollar arttırılırken, yeni yapı adaları oluşturulmuştur. Kentin kuzeyinde ve diğer bölgelerinde yer alan birçok çıkmaz sokak açılarak, diğer yollara bağlanmıştır. Yeni yollar, eski yollara göre çok daha geniş ve taşıt ulaşımına uygun planlanırken, mevcut yollardan da müsait olanlar genişletilerek kapasiteleri arttırılmıştır (Fig. 2).

Demiryolu: Adada demiryolunun inşa edilmeye başlanmasındaki başlıca neden, geliştirilmesi hedeflenen Gazimağusa Limanı'nın kullanımını arttırmak olduğundan, ilk olarak 1904 yılında, Larnaka-Lefkoşa-Gazimağusa üzerinden gelen ve limana bağlanan 36 mil uzunluğundaki tren yolu²⁶ inşa edilmiştir. 1910'ların sonuna kadar, kullanımı beklentiler paralelinde arttırılamayan limanla birlikte, demiryolu hattı da, yatırım maliyetini bile karşılayamamıştır.²⁷ I. Dünya Savaşı ile birlikte, Gazimağusa Limanı'nın, dolayısıyla demiryolunun durumu da değişmeye başlamış,²⁸ artan kullanım potansiyelinin ardından, 1933 yılında liman rıhtımının ikinci kez genişletilmesi ile birlikte,²⁹ limandaki demiryolu hattı da değiştirilmiştir (Fig. 3). Kara ulaşımının artması ve kolaylaşması ile 7,348,643 yolcu ve 3,199,934 ton yük taşımış olan bu demiryolunda 31 Aralık 1951'de son sefer gerçekleştirilmiş ve 1952 yılında da rayları sökülerek, İtalya'ya taşınmıştır.³⁰ Yakın zamana kadar kullanılagelmiş olan Gazimağusa-Lefkoşa arasındaki şehirlerarası yolun büyük bir kısmı bu demiryolu hattı üzerinden geçirilmiştir.

Kent Meydanı: İngiliz Dönemi'nde Namık Kemal Meydanı'nda Theophilus Mogabgab yönetiminde gerçekleştirilen kazı, yıkım ve genişletme çalışmalarından önce de, bazı önemli gelişmeler olmuştur. Namık Kemal Meydanı'nın kuzey ve güney çeperlerinde yer alan boşluklar doldurulmuş, mevcut yapılarda revizyonlar yapılmıştır (Fig. 4). Önlerinde revaklar bulunan tek katlı kagir yapıların ağırlıklı olduğu bu alanda, meydana açılan kahvehane gibi rekreasyon işlevleri yer almıştır (Fig. 5). Meydanın kuzey-doğu köşesinde kapalı pazaryeri olarak kullanılan Belediye Çarşısı'nın (Fig. 4) ve Liman Yolu Sokağına bakan dükkânların inşası da, meydanın kullanım yoğunluğunun artmasına ve canlanmasına katkıda bulunmuştur. Ancak, Venedikliler Dönemi'nden beri Namık Kemal Meydanı'nda bulunan ve 1571 tarihli Gibellino gravüründe³¹ de görülen antik lahitin, 1878 yılında buradan kaldırılarak Gazimağusa Komiseri'nin mezarı olarak Maraş'taki İngiliz mezarlığına götürülmesi³² meydandaki önemli bir tarihi odak noktasının yitirilmesine neden olmuştur.

Kent Girişleri: İngiliz Dönemi'nde, Osmanlı Dönemi'nde açılan Kara Kapısı'nın konumunda ve fiziksel özelliklerinde çok önemli bir bir değişiklik yapılmamıştır. Ancak, bu dönemde Kaleiçi'ne giriş çıkışı kolaylaştırmak için yeni kapılar açılmıştır. İlk olarak, limana giriş çıkışı kolaylaştırmak için, 1903 yılında deniz surlarında üç yeni giriş kapısı açılmıştır. İç Kale ve Deniz Kapısı arasında konumlanan bu kapıların (Fig. 4) açılmasıyla, Deniz Kapısı'nın kullanımına son verilmiştir. Böylece, Kaleiçi'nin muhtemelen en eski kapısı olan Deniz Kapısı ya da orijinal adıyla Porta del Mare, yaklaşık 700 yıldan sonra işlevsiz kalmıştır.

Limanın doldurulmasının ve limana kara ulaşımının sağlanmasının ardından, 20. yüzyıl başında Lüzinyan Dönemi 'Tersane Kapısı' yeniden açılmış, 1933'teki ikinci liman çalışması ile birlikte, tren yolunun denize doğru ötelenmesi ve kente bir karayolu girişinin sağlanmasının ardından da, araç geçişi için kullanılmaya başlanmıştır (Fig. 4). Yapılan söz konusu revizyonla, Latinler Dönemi'nde gemilerin girişi için kullanılmış olan sur kapısı, bu kez araç ve yayaların girişine hizmet eder olmuştur.



Fig. 5 1947 yılında Namık Kemal Meydanı'nın güneydoğusunda yer alan tek ve iki katlı yapılardan oluşan doku izlenebilmektedir (Mogabgab, 1947)



Fig. 6 1928'de Liman (Williams, 1928:2)

Yapılaşma: İki dönem altında incelenmiş olan İngiliz Dönemi yapılaşması, 1878-1930 ve 1930-1960 yılları arasında farklı eğilimleri yansıtmaktadır. 1878 ve 1930 yılları arasında kentteki yapılaşmanın gelişimi incelendiğinde (Fig. 7), bu dönemde kentin özellikle kuzey-batı ve kuzey-doğu yönlerine doğru geliştiği izlenebilmektedir. Ayrıca, İngiliz Dönemi'nde liman kıyısında gerçekleşen yapılaşma faaliyetleri de bu dönemde büyük ölçüde tamamlanmıştır. 1930 ve 1960 arasında gerçekleştirilen yapılaşma faaliyetleri ise çok daha özelleşmiş görünmektedir. Bu dönemde inşa edilen yapıların tümüne yakını, iki ilkokul ve bir antrepo dışında, İstiklal Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Yeni bir yapı türü olarak kente eklenen dükkân-konut kombinasyonlarının (Fig. 4) birçoğu da, bu döneme tarihlenmektedir. Üzerindeki yapıların tümüne yakınının İngiliz Dönemi'nde inşa edilmiş olduğu izlenebilen İstiklal Caddesi'nde (Fig. 7), bu dönemde ticari işlev vurgusu iyice güçlendirilmiştir (Fig. 4). İstiklal Caddesi'nde artan ticari işlev, buradan bazı yan sokaklara doğru yayılmıştır.

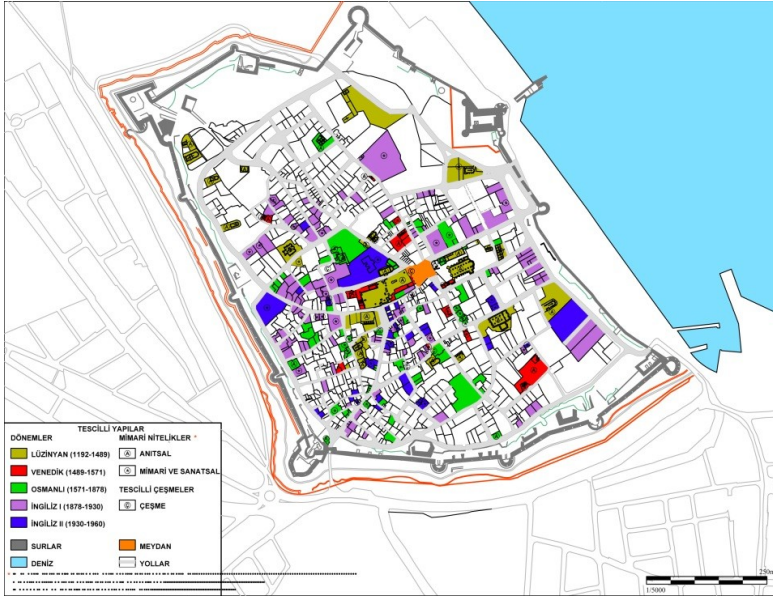


Fig. 7 Tescilli yapılar haritası. © E. U. Tümer.

Liman faaliyetlerine paralel olarak, tümüne yakını 1878-1930 yılları arasında olmak üzere (Fig. 7), Canbulat Caddesi ve Liman Yolu Sokak üzerinde yeni depo yapıları inşa edilmiştir. Eski parselasyon ve yapı ölçeğine göre, mevcut dokudan farklı bir doku oluşturan bu yapılar, Osmanlı Dönemi'nde yapılaşmış alandan

uzakta olmaları dolayısıyla nispeten daha az rahatsız edicidirler. Bu yapıların

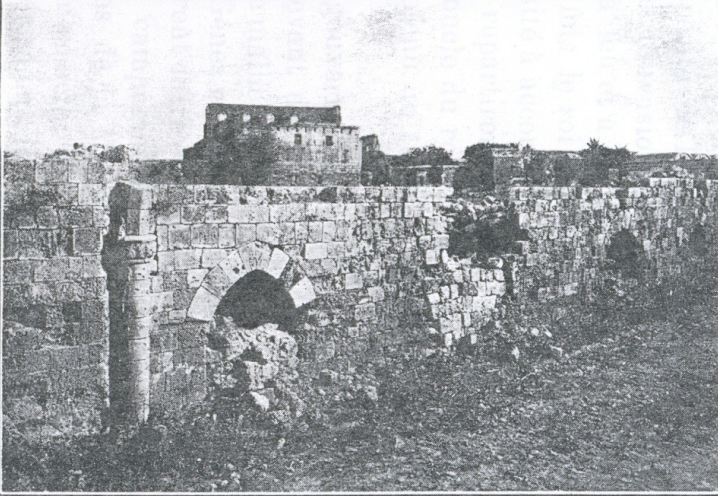


Fig. 8 20. yüzyıl sonunda C. Enlart'ın fotoğrafladığı ve Ceneviz Loggia'sı olarak tanımladığı, bugün mevcut olmayan yapı (1920, 8).



Fig. 9 Dokuyla uyumsuz yeni konutlar.

dışında İstiklal Caddesi üzerine de depo yapıları inşa edilmiş, ancak bunların ölçeği daha küçük tutulmuştur.

Gazimağusa'nın, Latinlerin adaya gelişinin ardından gelişmeye başladığı 13. yüzyıldan itibaren, idari merkezi olan Venedik Sarayı ve çevresi bu işlevini yaklaşık 600 yıl sonra yitirmiştir. İngiliz Dönemi'nin başlamasının ardından, kısa bir süre Osmanlı Dönemi'nde 'Konak' olarak tabir edilen yapı kullanılmış, 20. yüzyılın başında ise yıkılarak terk edilmiştir. Kaleiçi kentin idari merkezi olmaktan çıkmış, yeni merkez Kaleiçi ile Rumların yaşadığı Aşağı Maraş Bölgesi arasında yer alan ve Kral George Bulvarı olarak adlandırılan cadde üzerinde konumlanmıştır.³³ Hükümet ve mahkeme binaları, hastane, polis istasyonu, tren garı gibi kamu yapılarının dışında Komiserlik konutu ve bazı diğer büyük İngiliz konutlarının, İngiliz mezarlığı, İngiliz Kilisesi ve İngiliz Kulüp binasının yer aldığı bu ara bölge, iki topluluğun arasında yer alan ve yönetim sınıfının yerleştiği alan olmuştur. İngiliz Yöneticilerin burayı tercih etmelerindeki başlıca neden, bu bölgenin Kaleiçi'ne göre daha yüksekte ve bataklıklardan daha uzakta olmasıdır.³⁴ Bunun Kaleiçi'ndeki yapılaşma üzerindeki ilk etkisi ise, ilk yıllarda İngiliz Komiser'in kullandığından söz edilen³⁵ Konak yapısının işlevinin sona ermesiyle, kent genelinde Kaleiçi'nin ilk kez idari işlevini yitirmiş ve bu yapının çevresinde oluşan işlevlerin de sonlanmış olmasıdır. Gazimağusa'da Venedik Sarayı'nın yanında konumlanmış, muhtemelen Latinler Dönemi'nden bölümleri de barındıran Osmanlı yönetim binası 'Konak' yapısının yıkımı ile,³⁶ eski yönetimin izlerinin toplumsal bellekten en kısa zamanda silinmesi amaçlanmış gibi görünmektedir. Kaleiçi'nde bir ekonomik ve fiziksel dönüşüm yaratacak olan bu önemli işlevin dışarı kaymasıyla da, kent genelinde Kaleiçi ilk kez ikincil duruma düşmüştür.

İngiliz Dönemi'nde yeni parselasyon ve yapılaşma ile birlikte yaşanan en önemli değişim, Kaleiçi'ndeki tarım alanlarının yok olmasıdır. Bu dönemdeki yapılaşma ile birlikte öne çıkan bir diğer durum ise, yeni yapım teknolojilerinin ve tiplerinin üretimi olmuştur. Kaleiçi'nde ilk kez kütüphane binası, modern ilkökul binaları, belediye çarşısı, hücrelerden oluşan bir karakol-hapishane, dükkân+konut tipinde yapılar, büyük açıklıklı depo yapıları inşa edilmiştir. Ayrıca, bu dönemde Latinler Dönemi'nde *palio*, Osmanlı Dönemi'nde eski cirit sahası olarak kullanılmış kuzeydeki boş alan ile yeni liman kapıları önündeki saha rekreasyon alanına, İç Kale çevresindeki mezarlıklar da yeşil alana dönüştürülmüştür (Fig. 4).

Tarihi Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi: İngiliz Dönemi'nin özellikle erken yıllarında, tarihi yapıların yeniden kullanımı konusunda yeterince duyarlı davranıldığını söylemek zordur. SS. Peter ve Paul Kilisesi, Mogabgab restorasyonlarından önce tahıl ve patates ambarı, Tophane Tabya ve St. George Latin Kilisesi bahçesi yakıt deposu, Eski Bedesten ya da Venedik Evi ise, kadınlar hapishanesi olarak kullanılmıştır. Saraydan geriye kalan mekânlar da, Osmanlı Dönemi'ndeki kışla işlevi devam ettirilerek polis karakolu olarak kullanılmıştır (Fig. 4).

Tarihi yapıların kullanımında, Mogabgab restorasyonlarından önce gerçekleşen bir diğer önemli değişiklik de, 1571'den sonra ilk kez bazı kiliselerin yeniden kilise olarak kullanılmaya başlanmasıdır. Geçirdikleri onarımların ardından, 1900'lerin başında Nestoryan Kilisesi olarak da bilinen Ayios Yeorghios Xorinos Kilisesi, 'Ortodoks Rum Kilisesi' olarak, 1945 yılında da Ermeni Kilisesi, 'Ermeni Katolik Kilisesi' olarak ibadete açılmışlardır.1950'li yıllara kadar kullanımı devam eden Cafer Paşa Hamamı ve Su Kemerleri,³⁷ bu tarihten sonra işlevsiz kalmışlardır. Bugün izlerinin tamamına yakını kaybolmuş su kemerlerinin, tam olarak hangi tarihte yok olduğu bilinmemektedir. İlerleyen yıllarda sarayın hapishane olarak kullanılagelmiş şapeli ve saray avlusu müzeye, SS. Peter ve Paul Kilisesi de kültür merkezine dönüştürülmüşlerdir. Kara Kapısı yanındaki Akkule Mescidi ise, Eski Eserler Dairesi'nin Gazimağusa ofisi olarak kullanılmıştır.

Yeniden işlevlendirme örneklerinin yanında, bazı tarihi yapı kayıpları da söz konusu olmuştur. Daha önce belirtilen 'Konak' yapısı dışında, Templar ve Hospitalier Kiliseleri'nin karşısında bulunan ve 1903 yılında kenti ziyaret etmiş olan C. Enlart'ın³⁸ 'Ceneviz Loggiası' olarak tanımladığı (Fig. 8) yapı kalıntısı da yok olmuştur.

Sonuç

20. yüzyılın ilk çeyreğinde, kentte gerçekleştirilen çalışmalar, yaklaşık 300 yıl süren durgunluk ve gerileme döneminin ardından kentin yeniden bölgedeki önemli bir liman kenti olarak uyanışını sağlamış ve kent yeniden nüfus artışına sahne olmuştur. Bu çalışmaların ardından gelen ve 1935-1960 yılları arasında gerçekleştirilmiş olan sağlıklılaştırma çalışmaları ile kentteki anıtların tümüne yakını restore edilerek, çevreleri temizlenmiş ve kent, yüzyıllar boyunca tüm seyahatlerin bahsettiği harabe görüntüsünden bir ölçüde kurtulmuştur.³⁹ Yaklaşık 60 yıla sığdırılabilecek olan bu çalışmalar, Gazimağusa'nın yeniden, kuruluş sebebi olan liman işlevine, kavuşmasına yola açmakla kalmayıp, yeniden kent kimliğini kazanmasını sağlamıştır. Öncelikle iyileştirilen sağlık koşulları ve liman gelirleri yüzyıllar sonra ilk kez nüfus artışının gerçekleşmesine yol açmıştır. Osmanlı Dönemi'nin sonunda, Venedik döneminde 10,000'e ulaştığı söylenen kent nüfusunu barındıran yapılı çevreden geriye ne yazık ki çok küçük bir bölümü kalmış, kentin Kuzey ve Doğu bölümleri ağırlıklı olarak tarım arazilerine dönüşmüştü. Bu bölgelerde yeniden yapılaşma, bu çalışmalar kapsamında gerçekleşen altyapı ve iyileşen koşullar sonucu artan nüfusun etkisiyle gerçekleşmiştir. Lala Mustafa Paşa Cami ve diğer tarihi yapılar ve çevrelerinin de nitelikleri iyileştirilerek, kentle yeniden bütünleşmeleri sağlanmıştır. Sonuç olarak, bu dönemde gerçekleştirilen yeniden işlevlendirme ve sağlıklılaştırma çalışmaları ile ilgili olarak yapılan bu araştırma, bu çalışmaların Gazimağusa Kaleiçi'nin işlevsel, tarihi ve fiziksel değerlerinin yeniden kazandırılmasında çok önemli bir misyonu yerine getirdiğini, kentin bugün sahip olduğu birçok niteliğin varlığını ve sürekliliğini bu döneme borçlu olduğunu ortaya koymaktadır.

Ancak 1963 sonrası iç savaş ve belirsizlik yılları, kentte hızlı nüfus değişiklikleri, denetimsizlik ve çarpık yapılaşma ile sonuçlanmıştır. Son on beş yıl içerisinde, 'Namık Kemal Meydanı'nın Sağıklaştırılması', 'İstiklal Caddesi'nin Yayalaştırılması', 'Kaleiçi Trafik ve Otopark Alanları Düzenlemesi', 'Venedik Sarayı Çevre Düzenlemesi', 'Deniz Kapısı Restorasyonu' gibi birçok projenin gerçekleştirildiği Gazimağusa, hala uyumsuz yapılaşma tehdidi (Fig. 9) ve sayıları 39'u bulan, ağırlıklı olarak 14. -16. yüzyıllar arasına tarihlenen anıtlarının koruma sorunları ile çeşitli bilimsel tartışmaların odağını oluşturmaktadır. 1998 ve 2007 yılları arasında Gazimağusa Belediyesi, Doğu Akdeniz Üniversitesi işbirliğiyle düzenlenmiş Gazimağusa sempozyumlarında ve 2008 yılında Europa Nostra'nın katkısı, çağrılı uzmanların katılımı ile Paris'te düzenlenen 'Medieval Famagusta: An International Workshop for the Advanced Study of History, Art, Architecture and Cultural Management' konferansında Gazimağusa'nın sorun ve değerlerinin ortaya konması hedeflenmiştir. Gazimağusa Suriçi'nin, 2008 yılında Dünya Anıtlar Fonu, Risk Altındaki Alanlar İzleme Listesi'ne alınmış⁴⁰ ve 2010 yılına kadar da bu listede bulunmaya devam etmiş olması, uluslararası ilginin oluşmasını sağlamış olmakla birlikte, henüz kentteki sorunların çözüme ulaşılmasına yardımcı olacak bütüncül adımlar atılamamıştır.

Notlar:

- ¹ T. Papadopoulos, *Social and Historical Data on Population, Texts and Studies of the History of Cyprus*, Nicosia, 1965, 80.
- ² G. Chacelli, *Cyprus under British Rule*, Nicosia, 1902, 147.
- ³ K.K. Keshishian, *Famagusta Town and District*, Nicosia: The Famagusta Chamber of Commerce and Industry Publ., 1985, 124.
- ⁴ K.K. Keshishian, *Romantic Cyprus*, Nicosia, 1960, (9th Edition, First Published in 1946), 101
- ⁵ Keshishian, *Famagusta Town and District*, 24.
- ⁶ Keshishian, *Romantic Cyprus*, 91.
- ⁷ C.W.J. Orr, *Cyprus under British Rule*, London: Zeno Publ., 1972, 155.
- ⁸ Orr, *Cyprus under British Rule*, 155.
- ⁹ Keshishian, *Famagusta Town and District*, 90.
- ¹⁰ W.H. Dixon, *British Cyprus*, London, Chapman and Hall, 1879, 279.
- ¹¹ Ş. Hafizoğlu, *Stone Use in British Domestic Architecture in North Cyprus* (Unpublished Master Thesis), EMU, Gazi Mağusa, 2000, 56.
- ¹² Famagusta Improvement Law.
- ¹³ Hafizoğlu, *Stone Use in British Domestic Architecture*, 55.
- ¹⁴ B. Stewart, *My Experiences of Cyprus*, London: George Routledge and Sons Ltd., 1908, 57.

- ¹⁵ O. Burch, *The Infidel Sea: Travels in North Cyprus*, Hampshire, 1990, 93; Stewart, *My Experiences of Cyprus*, 56-7
- ¹⁶ N. Martoni, 1394, aktaran Cobham, C.D., *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Cambridge: Cambridge University Press, 1908, Kraus Reprint Co., New York, 1969, 24.
- ¹⁷ B. Arbel, *Cypriot Population under Venetian Rule (1473–1571): A Demographic Study*, *Μελέται Καὶ Υπομνήματα I*, Nicosia, 183 – 215, Variorum Volume: Cyprus, the Franks and Venice, 13th-16th Centuries, Ashgate Publishing Ltd., Hampshire, 1984, 186.
- ¹⁸ Chacalli, *Cyprus under British Rule*, 147.
- ¹⁹ T.A.H., Mogabgab, ‘Famagusta’, Report of the Department of Antiquities Cyprus, 1937-39, Nicosia, Government Printing Office, 1951, 171.
- ²⁰ E. Uluca-Tümer, “Evaluation of conservation and restoration works carried out by T.A.H. Mogabgab in Famagusta inner-city between 1935 and 1960 through contemporary conservation approaches”, *2nd international Gazimağusa Symposium, Medi3ology2: Coastal Settlements Cultural and Conservation in the Mediterranean Basin, Famagusta, 8.10-10.10.2007, Proceedings*, Gazimağusa: DAÜ Yayın., 2007, pp. 405-412.
- ²¹ Orr, *Cyprus under British Rule*, 15-16.
- ²² Keshishian, *Famagusta Town and District*, 86.
- ²³ Stewart, 1908, a.g.e, 78.
- ²⁴ Orr, *Cyprus under British Rule*, 154.
- ²⁵ Keshishian, *Famagusta Town and District*, 86.
- ²⁶ Orr, *Cyprus under British Rule*, 15-16.
- ²⁷ Orr, *Cyprus under British Rule*, 154.
- ²⁸ Orr, *Cyprus under British Rule*, 155.
- ²⁹ Keshishian, *Famagusta Town and District*, 86.
- ³⁰ Keshishian, *Famagusta Town and District*, 93.
- ³¹ A. Stylianou & J. Stylianou, *The History of the Cartography of Cyprus*, Nicosia: Publications of the Cyprus Research Centre, 1980, 245.
- ³² E.A.M. Lewis, *A Lady’s impressions of Cyprus*, London, , 1894, 282-283; C. Enlart, *Villes Mortes du Moyen Age*, (Dead cities of the Kingdom of Cyprus and Medieval Remains of Paphos and Famagusta) Paris, Editions de Boccard, 1920, 140.
- ³³ H.C. Lukach & D.J. Jardine, *The Handbook of Cyprus, Seventh Issue*, London: Edward Stanford Ltd., 1913, 66.
- ³⁴ Lewis, *A Lady’s impressions of Cyprus*, 280.
- ³⁵ Dixon, *British Cyprus*, 295.
- ³⁶ C. Enlart, *Gothic Art and the Renaissance in Cyprus*, [French Edition First Published (2 vols) 1899 by Ernest Leroux, Paris as *L’Art Gothique et la Renaissance en Chypre*], Translated and Edited by David Hunt, Trigraph, London, 1987, 466, 1899 yılında İngilizler tarafından yeniden inşa edildiği ifade edilmiştir.
- ³⁷ N. Yıldız, “Aqueducts in Cyprus”, *Journal for Cypriot Studies*, 1996, 2(2), 89-111, 97
- ³⁸ Enlart, *Villes Mortes du Moyen Age*, 152, 155-156.
- ³⁹ Uluca-Tümer, “Evaluation of conservation and restoration works carried out by T.A.H. Mogabgab in Famagusta”, 405-412.
- ⁴⁰ www.wmf.org/project/historic-walled-city-famagusta?more=1