

Gazimağusa Limanı: 13. yüzyıldan 20. yüzyıla bir Akdeniz limanının gelişimi

Ege ULUCA*, Nur AKIN

İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Programı, 34469, Ayazağa, İstanbul

Özet

Kıbrıs'ın doğu kıyılarında konumlanmış olan Gazimağusa Limanı, doğal korunma niteliklerinden dolayı tarih boyunca adadaki en iyi demirleme imkânlarını sağlamıştır. Liman, bir iç liman ve bir dış limandan oluşmaktadır. Dış Liman 1,5 km uzunluğundadır ve doğal resiflerle çevrilmiştir. İç Liman ise, deniz surları boyunca, İç Kale ve Arsenal Kulesi arasında uzanan, karşısında bulunan üç ada dolayısıyla da çok güvenli ve korumalıdır. 13. yüzyılda, 'Lüzinyan Krallığının' adadaki yönetiminin başlamasının ardından, Gazimağusa ana limana dönüşmüştür. Gazimağusa'nın tercih edilme sebepleri, Kutsal Topraklardaki limanlara ve Küçük Ermenistan'a yakınlığı ve coğrafi üstünlükleridir. Limanın savunması için 1232 yılında kullanılmış olan bir kuleden söz eden F. Amadi, kentteki ve limandaki bir yapıyla ilgili en erken tarihli bilgileri vermiştir. Gazimağusa Limanı'nın ihtiyaçları olan tersane ve bir kale 1300 yılından önce buradaki yerini almıştır. 1308 yılında, İç Kale ve 'Torion del Arsenale' arasındaki deniz surları ve Deniz Kapısı'nın inşaatının devam ettiği bilinmektedir. Kısa bir süre sonra kale karşıdaki doğal resiflerle bir zincirle birleştirilmiş, daha sonraları resiflerin üzerine bir kule inşa edilmiştir. 14. yüzyıl sonuna kadar limanın çoğunlukla savunmaya yönelik olan fiziksel öğelerinin büyük bir kısmı tamamlanmıştır. Savunma ve limanın işletilmesi için gerekli fiziksel öğelerden sonra, kara tarafındaki kentsel mekânlar ve yapılar yerlerini almışlardır. Bu çalışmanın amacı, Gazimağusa Limanı'nın, tersane, tersane kapısı, Deniz kapısı/kapıları, kale/iç kale, kuleler/gözetleme kulelerinden oluşan fiziksel öğelerinin, 1250 yılından 1950 yılına kadar süren 700 yıl boyunca sürekliliğini ve değişimini ortaya koymayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz kenti, Gazimağusa, liman, kentsel dönüşüm.

*Yazışmaların yapılacağı yazar: Ege ULUCA. egeuluca@iku.edu.tr; Tel: (0212) 458 42 93.

Bu makale, birinci yazar tarafından İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Programı'nda tamamlanmış olan "Gazimağusa Kaleiçi'nin Tarihsel Süreç İçindeki kentsel Gelişimi ve Değişimi" adlı doktora tezinden hazırlanmıştır. Makale metni 04.10.2006 tarihinde dergiye ulaşılmış, 04.04.2007 tarihinde basım kararı alınmıştır. Makale ile ilgili tartışmalar 01.02.2009 tarihine kadar dergiye gönderilmelidir.

Port of Famagusta: Development of a Mediterranean port from 13th to 20th Century

Extended abstract

Cyprus, in the middle of Eastern Mediterranean, is an island whose economy laid on sea trade since Prehistoric times. Its ports, with changing significances through history were the main scenes of its past. Among its port cities, Famagusta is a more recent one comparing with the others. Its name began to emerge only after 10th century, parallel to decline of Salamis/Constantia, facing with many problems like earthquakes, Arab invasions and its' silted up harbour.

Port of Famagusta, which is located at the back of Famagusta Bay on the east shores of Cyprus, had supplied the best anchorage possibilities in the island throughout its history, because of its natural protection. The port consists of an outer and an inner port. The outer port is 1.5 km long and surrounded by natural reefs. The inner port, lying along the sea walls, between Citadel and Arsenal Tower, is very safe and protected due to three small islands on the sea side.

In 13th century, after the reign of a noble crusader family 'Lusignan', Famagusta became the main port. Famagusta was favourable because of its closeness to the ports of Holy Land and Ayas in Lesser Armenia and its geographical advantages. F. Amadi, mentioning a tower used for the defence of the port in his 'Chronicle', gave the earliest remarks on a building on the port and in the town in 1232.

The essentials of the port of Famagusta, an arsenal and a castle were settled soon before 1300. In 1308, its sea walls and sea gate were under construction between the castle and 'Torion del Arsenale'. After a short while, the castle had been connected with the opposing end of the natural reefs with a chain, and afterwards a tower had been built on the reefs. So, the port was divided into two: outer harbour and inner harbour. The development of the port of Famagusta had been extensively completed until the end of the 14th century. The physical elements of the port mostly had defence functions. Presenting the importance of the port as a defence line, these elements preserved their significance until military

technology changed in the 19th century. The chain was still there at the beginning of 20th century.

The urban spaces and buildings along the land side of the port have been located, after the development of physical features needed for the defence and operation of the port. After Lamberto di Sambuceto's notes, many important public buildings were constructed between the Citadel and Arsenal Tower, in the early 14th century. The buildings known to be located along the port, from the Citadel to the Arsenal Tower are the Genoese Loggia, the Venetian Loggia, the Customs Buildings, St. Anthony Church and Hospital, and the Fish Market. On the south-west of the Citadel, one of the oldest buildings of the city, St. George of the Latins Church is located. These buildings have generated a dense axis along the port in this period. So, the administrative, religious and commercial elements had been settled after the military ones, along the port.

After 1373 Genoese period started and lasted for 90 years in the city. During this period the activities of the port of Famagusta had declined. It is known that the Genoese put their efforts more on defense improvement works. After a short period of Lusignans after Genoese in the city, Venetians managed the sovereignty of the island. During Venetians port development gained importance. Arsenal, sea-gate, citadel on sea-side, sea walls and towers were all improved/ rebuilt together with other parts of fortifications.

The improvements to the port were the last for the pre-modern times. There had been done very little for the port during Ottoman Period after 1571, as the east port of island Larnaca became the main port after the Ottoman conquest. British rule, taking into account the capacity of port of Famagusta, made projections for Famagusta port. Famagusta harbour development projects were realised in three phases in 1905, 1933, and 1965.

This study aims to search the continuity and change of physical elements of the port during a 700 years period, from 1250 to 1950 comprising arsenal, arsenal gate, sea-gate/gates, castle/citadel, towers/watch-towers, chain, custom-houses, reefs, and its' borders. The physical changes of the port in centuries are represented on maps.

Keywords: Mediterranean city, Famagusta, port, urban transformation.

Giriş

Diğer liman kentleriyle karşılaştırıldığında daha geç tarihli bir kent olan Gazimağusa'nın adından 10. yüzyıldan sonra, Salamis/ Constantia kentinin gerilemesiyle birlikte söz edilmeye başlanmıştır. 1296 yılında, Haçlıların Suriye-Filistin bölgesindeki son kalelerini de kaybetmelerinin ardından, Gazimağusa'nın bölgedeki ticaretteki rolü artmıştır. Özellikle 13. -14. yüzyıllarda tüm Doğu Akdeniz için çok önemli bir ticaret merkezine dönüşen Gazimağusa, bu yükselişini çok büyük ölçüde limanına borçludur. Kıbrıs'ın doğusundaki Gazimağusa Körfezi'nin en gerisinde yer alan Gazimağusa kentinin limanı (Şekil 1), sahip olduğu doğal korumayla tarih boyunca adadaki en güvenilir demirleme olanaklarını sunmuştur. Bir iç ve bir dış limandan oluşan Gazimağusa Limanı'nın (Şekil 2) dış limanı yaklaşık 1,5 km uzunluğundadır ve dış limanı saran, yaklaşık 1 km. uzunluğunda kaya resifleri, onun için doğal bir dalgakıran görevi görür. İç Liman ise, tam olarak İç Kale ile Canbulat Tabya arasındaki surlar boyunca uzanır ve deniz kıyısındaki üç küçük ada sayesinde, çok güvenli ve korunaklıdır (Şekil 2).



Şekil 1. Gazimağusa'nın konumu

Gazimağusa'nın kaderini değiştiren süreç, Haçlı seferlerine katılan krallardan İngiliz Kralı Richard'ın (Benedict, 1192), 1191 Mayıs'ında adayı ele geçirmesi (Edbury, 1994:6-7), ardından da 1192 yılında o sırada Kudüs Kralı olan Guy de Lüzinyan'a devretmesiyle (Makhairas, 1458:20) başlamıştır. Gazimağusa, 12. yüzyılın

sonunda Lüzinyan ailesinin eline geçtiğinde, henüz oldukça önemsiz bir yerleşmedir. Bu konuda 1211 yılında Gazimağusa'yı ziyaret etmiş olan hacı adayı Kont W.von Oldenburg'un yazdıkları aydınlatıcıdır: '*Famagusta sahil kenarında kurulmuş, iyi bir limanı ve yetersiz miktarda suyu olan bir kendir. Burada Lefkoşa başpiskoposluğunun üçüncü piskoposluğu yer alır*' (1211).

1291 yılında Suriye-Filistin'deki son Haçlı topraklarının da Memlûkluların eline geçmesiyle, durum tümüyle Ada'nın ve Gazimağusa'nın lehine olacak şekilde değişmiştir. Bölgedeki diğer Hıristiyan yönetimi Küçük Ermenistan'daki Kilikya Krallığı istisna olmak üzere, İskenderun Körfezi'nden Mısır'a ve ötesine tüm Levanten kıyı topraklarının Memlûk sultanlığının yönetimine geçmesi (Edbury, 1991: 101), bölgede kurulmuş ticari ilişkilerin Kıbrıs'a kaymasına neden olmuştur. Suriye'nin kaybedilmiş liman kentlerinin işlevini, bu tarihten sonra Kıbrıs'ın liman kentleri üstlenmiş, Gazimağusa da böylece tüm Doğu ticaretinde önemli bir durak noktası haline gelmiştir (Maier, 1968:88).

Haçlı topraklarının ve son Hıristiyan kalesi Akka'nın kaybedilmesinin, Gazimağusa üzerindeki ilk önemli etkisi, buradan kaçan Suriyeli Hıristiyanlar ve Batılı tüccarların buraya yerleşmesi ile (Enlart, 1987: 444), kentin kalabalıklaşmasıdır. 1291 yılında Doğu Akdeniz'de bulunan Haçlıların, Suriye-Filistin'deki son topraklarını da terk ederek daha batıya çekilmeleriyle birlikte, kutsal topraklara ve Kilikya'daki Ermeni Krallığı'na yakınlığı ve coğrafi avantajları dolayısıyla tercih edilen Gazimağusa, Haçlıların doğudaki sınır limanına dönüşmüştür. Üstlendiği bu rol, Gazimağusa için kısa zamanda sosyo-ekonomik anlamda gelişmenin ve zenginleşmenin tetikleyicisi olmuş, kentin ve limanın hızlı bir fiziksel dönüşüm geçirmesini sağlamıştır. Bu dönemde, Gazimağusa, ekonomik ağırlığına paralel olarak, idari açıdan da önem kazanmıştır. Bu dönemde Lefkoşa dışında bir kralliyet ikametgâhın bulunduğu kent olan Gazimağusa'daki adalet, '*Cour des Bourgeoisies*' ve '*Cour des Suriens*' (Edbury, 1995a:356) adlı

iki farklı yapılanmaya dayandırılmıştır. Gazimağusa Limanı, askeri olarak da önemli bir yere sahip olmuştur. F. Amadi'nin 1190-1438 yıllarını anlatan 'Chronicle'ında, kentin 1232 tarihinde limanda bulunan bir kuleden (Şekil 10) savunulduğundan söz edilerek (Enlart, 1987:444), kentteki bir yapıya ilişkin en erken tarihli bilgiler verilmiştir. Bugünkü İç Kalenin yerinde bulunan kulenin, kentte en erken sözü edilen yapı olması rastlantısal değildir. Limanın, özellikle askeri işlevi daha vurgulu olan güney ucunda konumlanan cephanelik ve tersane de, kentte en erken yerini almış yapılardır. 14. yüzyılın başlarında ise, iki uç arasındaki sur duvarları inşa edilerek, savunma nitelikleri daha da güçlendirilmiştir.

Farklı idari dönemlerde Gazimağusa Limanı'nın gelişimi ve dönüşümü Lüzinyan Krallığı Dönemi (1192-1373)

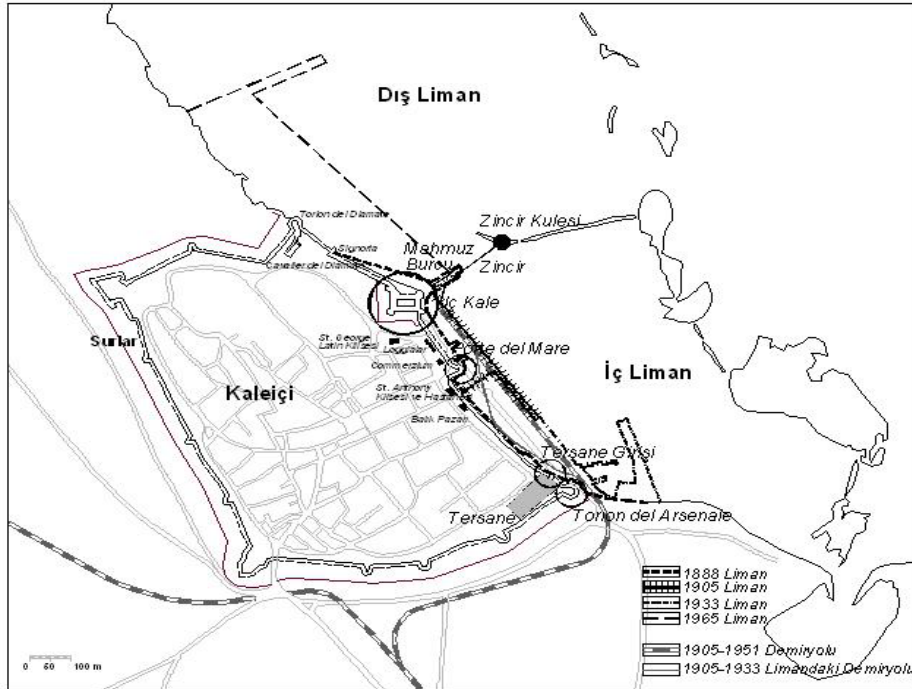
Gazimağusa Limanı'nın fiziksel gelişimi, 14. yüzyıl sonuna kadar büyük ölçüde tamamlanmıştır. 1306-1310 yıllarında, Gazimağusa'nın savunma niteliklerini iyileştirmek için İç Kale'nin genişletilmesi ve Deniz Kapısı ile Arsenal Kulesi arasına sur yapımına ilişkin F. Amadi'nin ayrıntılı yazmaları, bu tarihlerde limanın öğelerini açık bir biçimde ortaya koymak-

tadır (Edbury, 1995b:338). F. Amadi'nin tariflerine göre, 14. yüzyıl başında bugünkünden farklı da olsa, İç Kale, iç liman girişindeki zincir, Tersane, Torion del Arsenale (Canbulat Tabya) ve Deniz Kapısı (Şekil 2) mevcuttur. İç Kale'nin güney-batısında yer alan St. George Latinler Kilisesi de, limandaki savunma kulesine yakın tarihlerde inşa edilmiştir.

Cenevizliler Dönemi (1373-1464)

1373 yılından sonra, Gazimağusa çevresindeki 3 km çapındaki alanı denetimlerine alan Cenevizliler, kentin ve limanın, adanın geri kalanıyla ilişkilerini kopardıklarından, limandaki ticari faaliyetler büyük ölçüde azalmış, kent ekonomisi gerilemiştir. Cenevizlilerin ellerindeki tek kent ve idari merkezi olan Gazimağusa'da, önce vali görevi üstlenen ve kaptan unvanlarını taşıyan 'podestat', daha sonra ise sadece bir kaptan bulunmuştur (Otten-Froux, 1996:203).

Cenevizliler dönemi, bir taraftan Gazimağusa'nın tarihsel gelişiminde duraklamaya yol açarken, diğer taraftan da artan savunma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. 1373-1464 yılları arasındaki 90 yıllık Ceneviz yönetimi sırasında kentin korunmasına çok önem verildiği, bu sürede surların ve limanın savunma niteliklerinin arttırıldığı bilinmektedir.



Şekil 2. Gazimağusa Limanı

Venedikliler Dönemi (1489-1490)

1489 yılında Venediklilerin adayı Lüzinyan Krallığı'ndan almasıyla birlikte, Gazimağusa yeniden adanın en önemli ikinci kenti haline gelmiştir. Venedikliler Dönemi'nde kentte, Gazimağusa vatandaşlarının üyesi olduğu bir kent konseyi kurulmuştur (Arbel, 1986:210). Bu konsey zaman zaman bağımsız olarak Venedik Cumhuriyeti ile ilişkiye girmiştir. Kentte bulunan ve aynı zamanda Kıbrıs Kaptanı olan Gazimağusa Kaptanı, Mesarya ve Karpaz'ı da kapsayan doğu bölgelerinin sivil yöneticisi olarak da görev yapmıştır (Arbel, 1995:3). Özel askeri yetkilerle donanmış Venedik yöneticisi (provveditore), zaman zaman ihtiyaç üzerine Kıbrıs'a gönderilmiş ve Gazimağusa'da bulunmuştur (Arbel, 1995:4). Gazimağusa kaptanı, kent ve bölgedeki adalete de başkanlık yapmış, kararlarındaki değişiklik taleplerini Lefkoşa'ya değil, Venedik'e bildirmiştir (Arbel, 1995:7). Dolayısıyla Gazimağusa, Venedikli yöneticilerin bulunduğu Girne, Baf ve Larnaka gibi diğer kentlerden farklı olarak Lefkoşa'nın yetkilerine yakın yetkilerle donanmış bir merkez olmuştur.

Venedikliler Dönemi'nde, limanda gerçekleştirilen kapsamlı geliştirme çalışmaları (Perbellini, 1975:39) çerçevesinde, 1491'de İç Kale'de ve 1496'da Deniz Kapısı'nda değişiklikler yapılmış ve Diamate Burcu'nun iç tarafında Cavalier del Diamate (Diamate Tabya) inşa edilmiştir.

Limanda gerçekleşen bir başka değişim de, denize paralel yapılaşmanın daha önceki önemini kaybetmesidir. 1548-1558 Sanmicheli maketi ve 1571 Gibellino gravüründe (Şekil 11) buradaki yapılaşmanın deniz surlarından kopuk olması ve tanımsız alanlar, 16. yüzyıl ortalarında denize paralel yapılaşma eğiliminin ve bu kesimdeki yoğunluğun azaldığını göstermektedir.

Osmanlı Dönemi (1571-1878)

Osmanlı Dönemi'nde, Gazimağusa'daki liman faaliyetleri aşağıda belirtilen nedenlerle çok azalmış, limanın fiziksel koşulları da, zaman içerisinde değişime uğramıştır.

Kaleiçi'nin Hıristiyanlara kapatılması ve yönetim tarafından Larnaka'nın ana liman olarak tercih edilmesi, Gazimağusa'nın liman faaliyetlerinin azalmasında etkili olan politik gelişmelerdir. Kıbrıs'ta Osmanlı Dönemi konusunda çalışmış önemli araştırmacılardan R. Jennings, Gazimağusa Limanı'nın uzun yol ticaretine uygun potansiyelinin, kentin savunmasının ön plana çıkarılması yüzünden, Osmanlı İdaresi tarafından yeterince değerlendirilemediği tespitini yapmıştır (Jennings, 1993:373). Kent çevresindeki bataklıklar dolayısıyla kötüleşen sağlık koşulları da Gazimağusa Limanı'nın tercih edilmesini olumsuz etkilemiştir.

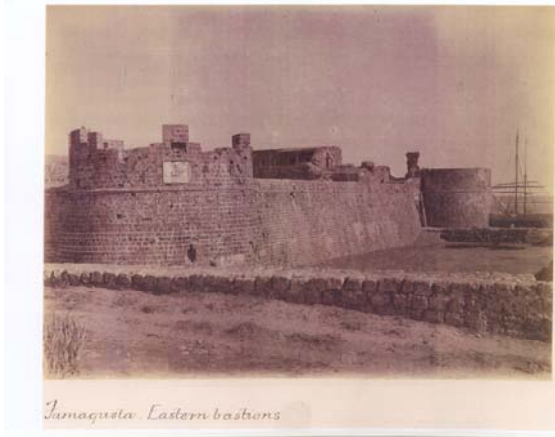
Limanın, Pedias nehrinin taşıdığı toprakla gide rek dolması ise, kullanımını daha da güçleştiren fiziksel bir değişim olmuştur. Osmanlı Dönemi'nde Gazimağusa Limanı'nı ziyaret eden gezginlerin limana ilişkin notlarındaki temel vurgu, hep kullanım güçlüğü ve işlevsizliği üzerine yoğunlaşmıştır. Pococke'un, 1738 yılında, 'çok az ticaret yapıldığından çok ucuz' ifadesiyle değerlendirdiği Gazimağusa'yı 1769 yılında ziyaret etmiş olan G. Mariti, limanın neredeyse dolmuş olduğu için sadece boş gemilerce kullanabildiğinden ve doğusundaki kayalıklar sayesinde korunaklı olan limanın, genellikle gemilerin tamiratları ve temizlenmeleri için tercih edildiğinden söz etmiştir (Mariti, 1971:62).1815 yılında ziyaret eden W. Turner, aslında 'kayda değer iyi özellikleri olan limanı, büyük ölçüde dolmuş ve bakımsız' olarak tanımlamıştır.

Limanın kent için öneminin ve işlerliğinin azalması, liman ve çevresinde de bazı önemli fiziksel değişimlere neden olmuştur. Öncelikle, kullanılabilir liman alanı Latinler Dönemi'ndekine göre daralmış ve daha önceleri askeri ağırlıklı kullanılan güney bölümü işlevsiz kalmıştır. Liman faaliyetlerinin azalması ile birlikte, kentin içerisinde limanla ilgili işlevler üstlenmiş alanlar ve yapılar da işlevlerini yitirmiştir. Surların içerisinde, daha önce yoğun bir biçimde kullanılan doğu bölgeleri ve limanmeydan aksı önemini kaybetmiş, buralardaki yapılaşmış alanlar, yerlerini tarımsal alanlara bırakmıştır. Latinler Dönemi'nin, erken tarihlerden itibaren limandaki önemli yapılar olan

Tersane ve Tersane Kapısı'nın kullanımı sona ererken, İç Liman ağzındaki İç Kale ile zincir ve ortalarındaki Deniz Kapısı, Osmanlı Dönemi'nde de kullanılmaya devam etmiştir.

Gazimağusa Limanı'nın başlıca fiziksel öğelerinin gelişimi

Limanın, oluşmaya başlamasından itibaren şekillenmiş bazı temel fiziksel öğeleri bulunmaktadır. Bunların işlevleri ağırlıklı olarak savunmaya yöneliktir. Limanın özellikle askeri olarak taşıdığı önemin de göstergesi olan bu yapılar, askeri teknolojinin değiştiği 19. yüzyıla kadar önemlerini korumuşlardır. Sivil ve dini yapılar ise büyük ölçüde yok olmuş veya işlevsizleşmişlerdir.



Şekil 3. İç Kale, 19. yüzyıl sonu

İç Kale ve İç Liman girişindeki zincir

Lüzinyan dönemi ile ilgili kaynaklarda sözü edilen iç liman girişindeki savunma kulesi, bugünkü İç Kale'nin (Şekil 2, Şekil 3, Şekil 10) yerinde konumlanmış, sonra da muhtemelen İç Kale'nin deniz tarafındaki kulesine dönüşmüştür. Lüzinyan Kralı I. Henry'nin, 1232 yılında yönetimi ele geçirebilmek için, limanı savunan kuleyi kuşatmak ve fethetmek durumunda kalması (Perbellini, 1975: 38), bu tarihte kulenin burada bulunduğunu doğrular. Bu tarihlerde, buradaki yapının bir İç Kale'den çok bir kule biçiminde olduğu anlaşılrsa da, bu kulenin, 1310 yılındaki çalışmalar sırasında bir kaleye dönüştürüldüğü açıktır (Enlart, 1987:444). Liman girişinde, İç Kale'yle dalgakıran arasında uzanan ve iç limanla dış limanı birbirinden ayıran zincire (Şe-

kil 2) dair ilk notlar ise, 1296 tarihine uzanmaktadır (Edbury, 1995b:339).

İç Kale'de, 14. yüzyıldan sonraya tarihlenen en kapsamlı müdahaleler Venedikliler Dönemi'nde gerçekleştirilmiştir. Bu müdahaleler sırasında, kulelerin üzerine yerleştirilen yazıtlara göre, Venediklilerin İç Kale'deki çalışmalarını 1491'de, yani tüm sur yenileme çalışmalarından önce tamamladıkları görülmektedir.

Cenevizliler Dönemi'nde İç Kale'nin tamamlanarak, Venedik müdahaleleri öncesi son halini aldığı bilinmektedir (Perbellini, 1975: 18). Kıbrıslı tarihçi L. Makhairas, Cenevizlilerin İç Kale'nin çevresine bir hendek kazarak, onu kentten ayırdıklarını yazmaktadır (Makhairas, 1458:401). Bugüne ulaşan bir diğer bilgi ise, 1442-1443 yıllarında Cenevizlilerin, Venedik döneminde tamamlanan Zincir Kulesi ile kayalıklar arasındaki bağlantının ilk etabını gerçekleştirdikleridir (Enlart, 1987: 448; Perbellini, 1975: 43).

Venedikliler Dönemi'nde, İç Kale'de limanla ilişkili olarak yapılan önemli bir değişiklik, kuzey-doğu kulesinin yıkılarak, bunun yerine üzerinde surlar bulunan bir rihtim ve en ucuna da, karşıdaki zincir kulesine bağlamak üzere, Mahmud Burcu'nun inşa edilmesi olmuştur (Enlart, 1987:451; Perbellini, 1975:44). Bu şekilde İç Kale'den uzayan kol, karşıdaki doğal kayalıklarla yakınlaştırılarak, daha denetimli bir liman girişi sağlanmıştır.

İç Kale, Osmanlı Dönemi'nde de, limanın denetimi ve çeşitli askeri amaçlar için kullanılmıştır (Şekil 2, Şekil 3). Bu dönemde, İç Kale'nin çevresindeki hendeklerde sıhhi sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. G. Mariti'nin, 1769 tarihli kitabında, 'İç Kale çevresindeki deniz suyu ile doldurulmuş hendek şu anda neredeyse tümüyle boşalmıştır' (Mariti, 1971: 66) biçiminde ifade ettiği gibi, hendeklerde çok az su birikintileri kalmış ve bunlar da sıtmaya yol açan bataklıklara dönüşmüştür. Liman girişindeki zincir ise, Osmanlı Dönemi'nin sonuna kadar iç liman girişindeki yerinde kalmıştır.

Deniz Kapısı (Porta del Mare)

İç Kale ile Canbulat Tabya arasındaki deniz duvarları üzerinde, meydandan limana uzanan aksın ucunda yer alan bugünkü Deniz Kapısı (Şekil 2, Şekil 4), Venedikliler Dönemi yapısıdır. Ancak surların yapıldığı tarihten itibaren, burada limana çıkan bir kapı olduğu bilinmektedir. Kaleiçi ile limanı birbirine bağlayan bu kapı, 14. yüzyıl başlarından itibaren deniz yönündeki tek kent kapısı olmuştur.



Şekil 4. Deniz Kapısı, 2002

İç Kale ile Canbulat Tabya arasındaki deniz duvarları üzerinde, bir sur burcunun altında yer alan mevcut Deniz Kapısı (Şekil 2, Şekil 4), üzerindeki yazıta göre, 1496 yılında Kaptan Nicola Prioli tarafından restore edilmiş, ya da yeniden inşa edilmiştir.

Latinler Dönemi'nin Deniz Kapısı, Osmanlı Dönemi boyunca tek liman kapısı olarak kullanılmaya devam etmiştir. Bu kapı ancak 20. yüzyılın başında, İngiliz Yönetimi'nin limana yeni çıkışlar açmasıyla kullanım dışı kalmıştır.

Tersane

Gazimağusa Kaleiçi'nin en doğu noktasında bulunan tersane (Şekil 2), 'Arsenal' kelimesinin

anlamında da yer aldığı gibi, hem gemi yapımı ve onarımı, hem de deniz cephaneliği ve askeri liman olarak kullanılmıştır. F. Amadi'nin, 1306-1310 yılları arasında deniz surlarının yapımı sırasında burada bulunan Torion del Arsenale'den (Canbulat Tabya) söz ediyor olması (Edbury, 1995b:338), burada daha önceleri de tersane ve bir kule olduğunu ortaya koymaktadır. 1394 yılında kenti ziyaret eden Nicolai de Martoni, L.de Sambuceto'nun noter kayıtlarında da adı geçen tersanenin (Balard, 1985:286), Napoli'deki kadar büyük ve iyi olduğundan söz etmiştir. Bu tersane, Martoni'nin benzerlik kurduğu Napoli'nin askeri limanına benzer bir konumda ve Rodos ve Venedik'teki gibi surların güney-doğu köşesinde konumlanmıştır (Enlart, 1987:453).

1571 Gibellino gravüründe (Şekil11) seçilebilen tersane binalarının ve tersane girişinin, Venedikliler Dönemi'nin sonlarına doğru limanın dolmaya başlamasıyla, işlevlerini kaybetmiş olmaları mümkündür. Tarihçi E. Lusignan, Venedik Dönemi'ni anlatan yazmalarında, Kıbrıs Krallığı zamanında bu kentin bir tersanesinin olduğunu, ancak limanın Venedikli Senyör'ün ilgisizliğinden dolayı çamurla dolduğunu, zincirle kapatılarak artık kullanılmaz hale geldiğini yazarak (Lusignan, 1573), bu olumsuz gelişmeye değinmiştir.

Latinler Dönemi'nden sonra tersaneye ilişkin bazı bilgiler bulunmakla beraber, tersanenin kullanılmaya devam ettiğine dair hiçbir bilgi bulunmamaktadır. 1750 yılında A. Drummond ve 1815 yılında W. Turner kapatılmış olan tersane girişinden ve daha önce burada bulunmuş olan tersaneden söz etmişlerdir. G. Mariti, 1769 yılında tersanenin yıkıntılarının hala mevcut olduğunu ve kuzey duvarının yanındaki top dökümhanesinin metal ısıtma için kullanılan araç gereçlerin tümüyle birlikte, ayakta ve gayet iyi durumda (Mariti, 1971:66) bulunduğunu yazmıştır.

Tersanenin işlevsiz kalmasının ardından, bu bölgedeki alanlar ekili arazilere dönüşmüştür. Eski tersane alanının yanında tuzhane olarak adlandırılan bir yapının bulunması, bir tuzlanın varlığını işaret etmektedir. Bu da, ancak burada

bir tuzlu su yatağının olmasıyla mümkündür. 1884 tarihli kent haritalarında buraya ‘Eski Kadirga Limanı’ diye not düşülmesi de, liman benzeri bir fiziksel biçimlenmenin izlerinin bu tarihte hala burada bulunduğunu işaret ediyor olabilir.

Tersane Kapısı

Deniz surlarının yapımı sırasında, gemilerin tersaneye girebilmesi için bir geçiş bırakılmıştır. Limanın güney-doğu ucunda, Canbulat Tabya'nın yanında yer alan Tersane Kapısı'ndan (Şekil 2, Şekil 5) söz eden kaynaklar, Osmanlı Dönemi'ne aittir (Turner, 1815; Drummond, 1750).

Tersane'nin Osmanlı Döneminde kullanım dışı bırakılmasının ardından, tersane kapısı da kapatılmıştır. Ancak, Tersane Kapısı'nın kapatıldığı (Turner, 1815; Drummond, 1750) tarih ile ilgili bir bilgiye ulaşamamıştır. Muhtemelen bu kapının kapatılması, tersanenin kullanımının çeşitli nedenlerle sona ermesiyle, buradaki açıklığın kent güvenliği için sakıncalı bir öge haline gelmesinden kaynaklanmıştır.



Şekil 5. Tersane Kapısı, 2005

Canbulat Tabya (Torion del Arsenale)

İç Kale gibi limanın en erken tarihli yapılarından biridir. 1306-1310 yılları arasında Deniz Kapısı ve Canbulat Tabya arasındaki duvarların inşa edilmiş olması, bu kulenin bu tarihten daha eski olduğunu göstermektedir (Edbury, 1995b:338).

Deniz tarafı dairesel, hendek tarafı düz duvarlı olan Canbulat Tabya (Şekil 2, Şekil 6), kara ve deniz surlarının kesişiminde, kentin güney-doğu ucunda yer alır. Canbulat Tabya, 1571 Gibellino Gravürü'nde (Şekil 11) ‘Torion del Arsenale’, 1562-1570 yıllarına tarihlenen Paulo di Ferrari

Haritası'nda ‘Torio dell’ Arsenale’, C. Otten-Froux'nun ürettiği haritada ‘Turriss d’Arsine’ isimleriyle kaydedilmiştir.

1571'deki Osmanlı fethi sırasında yoğun çatışmaların sürdüğü Arsenal Kulesi'nde, fetih sırasında ağır hasarlar oluşmuş ve Osmanlı Dönemi'nde burada kapsamlı onarımlar gerçekleştirilmiştir.



Şekil 6. Canbulat Tabya, 2002

Deniz Surları

1310 yılında, Kral Amaury'nin mevcut finansal kaynakları ciddi oranda artırarak ve çok sayıda işçi çalıştırarak, Gazimağusa'nın savunmasını tamamlamaya çalıştığı bilinmektedir (Enlart, 1987:444). F.Amadi, Deniz kapısı ile Tersane arasındaki duvarın (Şekil 2, Şekil 7) ilk kez bu yıllarda yapılmaya başladığını belirtmiştir (Edbury, 1995b:338; Enlart, 1987:444).

Deniz surlarının 14. yüzyılda gerçekleştirilen yapımından sonraki müdahalelere dair ayrıntılı bilgi mevcut değildir. Ancak, bilindiği kadarıyla daha sonraki idari dönemlerde bu surlarda kapsamlı değişiklikler gerçekleştirilmemiş, sadece basit onarımlar yapılmıştır.



Şekil 7. Deniz Surları (Williams, M.O., 1928, National Geographica, 1, 14)

Limana paralel kentsel mekânların gelişimi

Limanda, limanın işlevi için gerekli fiziksel yapılaşmanın ardından, limanın kent tarafında da denize paralel bir aks gelişmiştir. 14. yüzyıl başında, birçok önemli yapının, İç Kale ve Arsenal Kulesi arasında kalan aks boyunca konumlanmış olduğu, Cenevizli noter Lamberto di Sambuceto'nun 14. yüzyıl başında yazılmış kayıtlarından anlaşılmaktadır. 1300 yılında, liman kıyısı üzerinde bulunduğu bilinen yapılar, İç Kale'den Arsenal Kulesi'ne doğru, Ceneviz Loggia'sının yanındaki Venedik Loggia'sı, gümrük yapıları (commerzium), St. Anthony Kilisesi ve Hastanesi, Balık Pazarı olarak sıralanmaktadır (Şekil 2) (Edbury, 1995b:339-340). İç Kale'nin güney-batısında ise, kentin en eski yapılarından St. George Latinler Kilisesi konumlanmıştır. Burada bulunan yapılardan, bu dönemde liman kıyısının oldukça yoğun kullanılan bir aks olduğu anlaşılmaktadır. Böylece, limanın savunma işlevli öğelerinin ardından idari, dini ve ticari öğeleri de buradaki yerlerini almışlardır.

Bu alandaki oldukça önemli bir yapı grubu da, Akdenizli denizci kent ve devletlerin temsilciliği ya da merkez binaları olan 'loggia'lardır. Liman kıyısındaki araziler, Kıbrıs Krallığı tarafından denizci devletlere tahsis edilmiş ve bu devletlerin temsilcilikleri olan loggialar buralara inşa edilmiştir (Edbury, 1995b:340). 1299 tarihli noter kayıtlarında bir geminin, Ceneviz Loggia'sının önüne yanaştığından söz ediliyor olması (Edbury, 1995b:339) ve 1300 yılındaki kayıtlarda birçok yerde 'Hastane' veya 'Ceneviz Topluluğu Dükkânları' (Staciones) için 'deniz kenarında' ifadesi kullanılması (Edbury, 1995b:339), liman üzerinde bulunan yapıların, deniz surlarının yapımından önce denizle doğrudan bağlantısı olduğunu göstermektedir.

Adına sık sık değinilen Gümrük Binası, Deniz Kapısı'nın önündeki küçük meydanın kuzeyinde konumlanmıştır. Her yeni gelenin zorunlu durağı olan gümrük binası, limanda yönetimin temsil edildiği, idari işlevi üstlenen yapı olmuştur. Bugün kalıntılarına ulaşamayan bu

yapı, Bizans'taki 'kommerkicin' kelimesine benzeyen commerce (Otten-Froux, 1996:200), bourse (Enlart, 1987:457) veya commerzium (Balard, 1985:285) olarak adlandırılmıştır. Bu yapının idarecisi olan Baillif, kentteki önemli yetkililerden biri olmuştur (Otten-Froux, 1996:201).



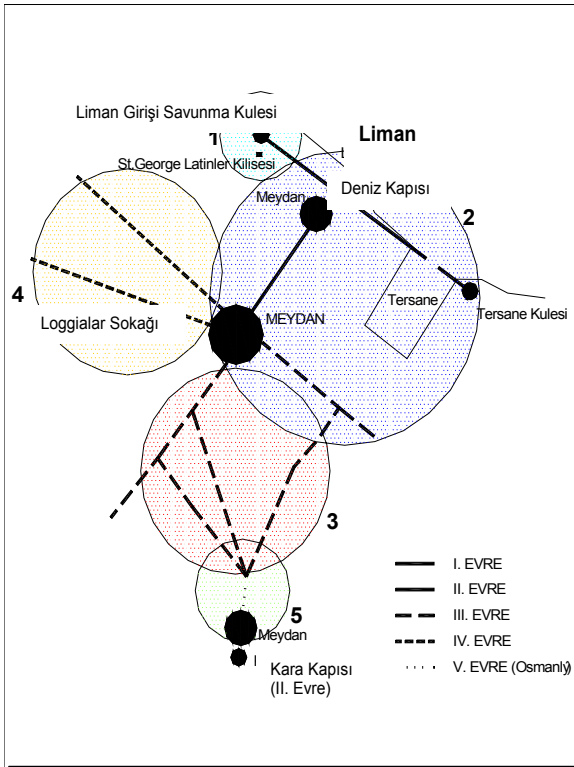
Şekil 8. St. Antonio Kilise ve Hastanesi, 2005



Şekil 9. St. George Latinler Kilisesi, 2003

Deniz Kapısı önündeki meydanın güney tarafında ise, St. Antonio Hastanesi ve Kilisesi yer almıştır (Şekil 2, Şekil 8). Bu yapılar topluluğu da, limandaki dini işlevi üstlenmiş ve muhtemelen salgın hastalıkları önlemek için, limandan gelen hastaların kaldırıldığı bir karantina görevi görmüştür. 14. yüzyıl başı noter kayıtlarında ismine yer verilen St. Antonio Kilisesi ve Hastanesi (Enlart, 1987:288), 1360 yılındaki gömülmek için en fazla tercih edilen kiliseler listesinde 'Monasterium Sanctii Antonii Ordinis Heremitorum' olarak yer almıştır (Edbury,

1995b:341). Limana çok yakın diğer bir dini yapı, kentin kuzey-doğusuna yakın bir noktada, İç Kale'nin karşısında konumlanan ve kentteki en eski kilise olduğu kabul edilen (Enlart, 1987:214; Francis, 1949:39) St. George Latin Kilisesi'dir (Şekil 2, Şekil 9). İsmine, ilk olarak 1360 yılında yazılan vasiyetnamelerde (Edbury, 1995b:341) rastlanan bu yapının, noter kayıtlarında Francorum Kilisesi olarak geçen yapı olduğuna dair bir tez ortaya atılmıştır (Balard, 1985:284). Savunma amaçlı mazgal pencereleri, mazgallı parapetleri ve batı köşesindeki gözetleme kulesini kanıt göstererek, yapının İç Kale'den bile daha eski tarihli olabileceği öne sürülmüştür (Schmidt-Worley, 1992:99).

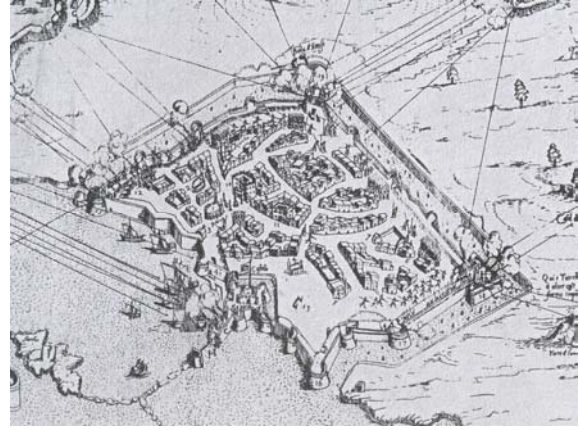


Şekil 10. Gazimağusa Kaleiçi'nin gelişimi

Kente en erken gelişen alan olduğu görülen liman (Şekil 10), anlaşıldığı kadarıyla ilk önceleri denize paralel bir kentsel gelişmeyi hızlandırmış ve denizin kıyısında konumlanmış yapılar dizisi, denize paralel bir yoğunluk oluşturmuştur. Ancak, 1306-1310 yılları arasında gerçekleşen deniz surlarının yapımının ardından, deniz kıyısındaki yapıların denizle ilişkilerinin kopması, parsellerinin küçülmesi ve duvarlarla yol ara-

sında sıkışmaları, muhtemelen bu yapılarda gerçekleştirilen faaliyetleri güçleştirmiştir. 1372 yılında, St. Francis Kilisesi yanında yer alan Ceneviz 'Loggia'sından söz edilmesi ise (Edbury, 1995b:340), kentteki denizci devletlerin temsilcilik binalarının 14. yüzyıl sonlarında meydana yakın bir noktaya doğru kaymış olduklarını göstermektedir.

Limana paralel bir aks üzerinde yerleşmiş ve ağırlıklı olarak liman faaliyetleri, ticaret ve dini işlevleri üstlenen yapılar, limanın askeri yapılarının aksine, özellikle 16. yüzyıldan sonra önemlerini yitirmişler, çoğunlukla da yok olmuşlardır.



Şekil 11. 1571 Gazimağusa Fethi Gravürü, (Stephano Gibellino, Stylianou, A., 1980)

Sonuçlar

Elde edilen sonuçlar aşağıda özetlenmiştir:

- Tarihsel süreç içerisinde Gazimağusa Limanı'nın, bir sınır olarak, savunma açısından taşıdığı önem açıktır. Bu yüzden de, Gazimağusa her zaman kalabalık bir asker grubunun konakladığı ve değişen yönetimlerin savunma niteliklerine daima fazla önem gösterdiği bir kent olmuştur. 14. yüzyılda, fiziksel gelişimini tamamlamış olan Gazimağusa Limanı'nın savunma yapılarının, 19. yüzyıla kadar bazı eksilmelere rağmen, çok fazla değişikliğe uğramamış olduğu görülmektedir. Kurulduğu yıllardan başlayarak, buradaki yönetimlerin bir savunma hattı haline gelmiş olan Gazimağusa Limanı, 1373'de Ceneviz Devleti ve 1571'de Osmanlı İmparatorluğu fetihlerinde savaşın en önemli safhasının

yaşandığı hat olmuştur. Bu nedenle de, surların gerisinde kalan idari, dini ve ticari öğeler yok olsa da, liman üzerinde var olan askeri öğeler varlıklarını sürdürmüşlerdir. İç Kale, zincir, Deniz Kapısı, Canbulat Tabya ve deniz surları (Şekil 2) hiçbir belirgin değişikliğe uğramadan, kullanılmaya devam edilmiştir. Bu anlamda, limandaki süreklilik görünür biçimde sağlanmıştır.

- İdari ve ticari anlamda ise, aynı tespitleri yapmak mümkün değildir. 13. yüzyıl sonlarında başlayan ve 14. yüzyıl sonlarına kadar süren hızlı gelişim yıllarında, limanın sahip olduğu ticari potansiyel, mevcut pazardaki yüzde anlamında düşünüldüğünde, tüm yüzyılların en üst düzeyinde seyretmiştir. 16. yüzyıla kadar bazı iniş çıkışlarla devam eden liman ticareti, 16. yüzyıldan sonra erken yıllarındaki potansiyelinin çok gerilerinde kalmıştır. Ticaret potansiyelindeki bu değişim, kentin sosyo-ekonomik yapısını değiştirirken, buna paralel olarak yönetimdeki etkinliğini azaltmıştır.

Deniz surlarının gerisinde kalan kesimde ve kentin içindeki değişim, idari ve ticari değişime dayalı olmuştur. 16. yüzyılda, denize paralel konumlanan ticari yapılar, liman-meydan aksına veya kentin içine kaymış, ancak buradaki dini ve idari yapılar yerlerini korumuşlardır. Osmanlı Dönemi'nde ise, liman faaliyetlerinin ve kentin yönetimdeki etkinliğin hızlı düşüşüyle, tüm kentin önemli bir değişim yaşadığı görülmektedir. Limanın ve liman faaliyetlerinin kapladığı alanın büyüklüğü, sur içindeki yapılaşmış alanın büyüklüğü ile doğrudan ilişkili olmuştur. Latinler Dönemi olarak adlandırılabilir 14. yüzyıl başı-16. yüzyıl sonu arasındaki dönemde, kent içindeki yapılaşmış alanlar en kuzey bölümler hariç tüm kale içini kaplarken (Şekil 11), 16. yüzyıldan sonraki bölümde bu alan, meydan ve Kara Kapısı arasına sıkışmıştır.

- Gazimağusa Limanı örneği, birçok sınır kentinde rastlanan bazı durumları örneklemektedir. 14.-16. yüzyıllar arasında, bir yönetim alanının en ucunda konumlanmış bir Ortaçağ liman kenti olan Gazimağusa'nın tüm ekonomik ve idari koşullarını belirleyen limanı olmuştur. Bazı dönemlerde sadece adanın değil, bir uygar-

lığın sınır kenti olmanın sağladığı ticaret olanaklarına bağlı olarak çok hızlı ve etkin bir gelişim potansiyeline sahip olmuş olan Gazimağusa, benzer bir biçimde her zaman askeri tehlikelere de açık olmuştur.

- Bölgede ve kentte değişen koşullar, özellikle de savunmayla ilgili olanlar, ticarete kesintiler yaratmış, Osmanlı Döneminde ise, bu kesinti süreklilik kazanmıştır. Ancak yine de, Akdeniz'deki benzer birçok kent gibi, ekonomisini tümüyle limanına dayandırmış olan Gazimağusa'nın da, değişen sosyo-ekonomik koşullarda, yönetimin savunma hattı olarak üstlendiği rol hep devam etmiştir.

Kaynaklar

- Arbel, B., (1986). Urban Assemblies and Town Councils in Frankish and Venetian Cyprus, *Proceedings of 2nd International Cypriological Congress*, 20-25 April 1986, Nicosia, arorium Volume: Cyprus, the Franks and Venice, 13th-16th Centuries, 203-213, Ashgate Publishing Ltd., Hampshire.
- Arbel, B., (1995). Cypriot Society under Venetian Rule (English Version), *Istoria tis Kuprou*, ed.T. Papadopoulos, v.A, part 2, Nicosia.
- Balard, M., (1985). Famagouste au début du XIVE siècle, *Fortifications, Portes de Villes, Places publiques dans le monde Méditerranéen*, ed. J. Heers, Presses de l'Université de Paris- Sorbonne, 279-300, Paris.
- Benedict of Peterborough, (1192). Gesta Regis Henrici II. Et Ricardi I., printed in 1867, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 6-9, New York.
- Drummond, A., (1750). Travels through different cities of Germany, Italy, Greece and several parts of Asia, London, 1754, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 271-305, New York.
- Edbury, P., (1995a). Le régime des Lusignan en Chypre et la population locale, *Coloniser au Moyen Age*, sous la direction de Michel Balard et Alain Ducellier, 354-58, 364-65, Paris.
- Edbury, P.W., (1995b). Famagusta in 1300, Cyprus and the Crusades, Editors: N.Coureas and J.Riley-Smith, 337-353, Nicosia.

- Enlart, C., (1987). 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
- Francis, R.B., (1949). The Medieval Churches of Cyprus, The Ecclesiological Society, London.
- Jennings, R.C., (1993). Christians and Muslims in Ottoman Cyprus and the Mediterranean World, (1571-1640), New York University Press, New York.
- Keshishian, K.K., (1985). Famagusta Town and District, The Famagusta Chamber of Commerce and Industry, Nicosia.
- Lusignan, E. de, (1573). Chorograffia, Bologna, 11, 14-16, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 119-22, New York.
- Makhairas, L., (1458). Recital concerning the Sweet Land of Cyprus entitled Chronicle, edited and translated by Dawkins, R.M. (ed.), 1932, The Chronicle of Makhairas, Clarendon Press, Oxford.
- Mariti, G., (1971). Travels in the Island of Cyprus, First published in Lucca in 1769 as "Viaggi per L'Isola di Cipro", translated from Italian by Claude Deleval Cobham, Unchanged Reprint of the Edition London 1909, Zeno, London.
- Martoni., N., (1394). Notarii Liber Peregrinationis ad Loca Sancta, edited in 1895 for Revue de l'Orient Latin, t.III, 1, by M. Leon Le Grand, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 22-8, New York.
- Oldenburg, W. von, (1211). printed in 'Wilbrandi de Oldenburg Peregrinatio', a journal of pilgrimage, transcribed from 2nd ed., Leipzig, 1873, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 13-4, New York.
- Otten-Froux, C., (1996). La ville enclavée, un cas particulier de ville frontière : l'exemple de Famagouste aux XIVe-XVe siècles, dans D. Menjot (sous la direction de), *Les villes frontières, Moyen Âge-Époque moderne*, Paris, 197-208.
- Perbellini, G., (1975). Le Fortificazioni di Cipro dal X al XVI secolo (The fortifications of Cyprus from the tenth to the sixteenth century), Istituto Italiano dei Castelli, Rome.
- Pococke, (1738). A Description of the East and some other countries, London, 1743-45, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 251-270, New York.
- Schmidt, R., Worley, B., (1992). North Cyprus: A Complete Guide, Pilot Publications, London
- Stylianou, A., Stylianou, J., (1980). *The History of the Cartography of Cyprus*, Publications of the Cyprus Research Centre, Nicosia.
- Turner, W., (1815). Journal of a Tour in the Levant, London, 1820, edited and translated by C.D. Cobham, 1969, *Excerpta Cypria: Materials for a History of Cyprus*, Kraus Reprint Co., 424-450, New York.