GALATAPORT YENİLENME SÜRECİNDE CUMHURİYET DÖNEMİ KÜLTÜR MİRASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME: GALATA-KARAKÖY YOLCU SALONU

Erhan Bilal
161401115
Orcid: 0000-0003-1117-1262

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Türkan Uzun

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Aralık, 2019



JURİ VE ENSTİTÜ ONAYI

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

ERHAN BİLAL'ın "Galataport Yenilenme Sürecinde Cumhuriyet Dönemi Kültür Mirası Üzerine Bir Değerlendirme : Galata (Karaköy) Yolcu Salonu" başlıklı tezi 19.12.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans/~~Doktora tezi~~ oy birliğiyle/~~oy çokluğuyla~~, başarılı/~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

	Unvanı. Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Dr.Öğr. Üyesi Türkan UZUN	.....
Üye	Prof.Dr. Yavuz KOŞANER	.....
Üye	Doç.Dr. Sibel HATTAP	.....

Prof. Dr. İlter BÜYÜKDIĞAN
Enstitü Müdürü

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

maltepe üniversitesi	**ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI**	Doküman No	**FR-178**
		İlk Yayın Tarihi	**01.03.2018**
		Revizyon Tarihi	
		Revizyon No	**00**
		Sayfa	**1/1**

Revizyon Takip Tablosu

REVİZYON NO	TARİH	AÇIKLAMA
00	01.03.2018	İlk yayın.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

19/12/2019

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Erhan Bilal

Hazırlayan	Kalite Koordinatörü	Kurumsal Yetkili
İlgili Birim	Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Prof. Dr. Belma AKŞİT

(Dokuman No: FR-178; Yayın Tarihi: 01.03.2018; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

İNTİHAL

GALATAPORT YENİLENME SÜRECİNDE CUMHURİYET DÖNEMİ KÜLTÜR MİRASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME GALATA-KARAKÖY YOLCU SALONU

ORIJINALLIK RAPORU

%6	%5	%2	%4
BENZERLIK ENDEKSI	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCI ÖDEVLERI

BIRINCIL KAYNAKLAR

1	tayproject.org İnternet Kaynağı	%2
2	polen.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
3	aregem.kultur.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1
4	www.e-akademi.org İnternet Kaynağı	<%1
5	www.jasstudies.com İnternet Kaynağı	<%1
6	Submitted to Bahcesehir University Öğrenci Ödevi	<%1
7	Submitted to Erciyes Ãniversitesi Öğrenci Ödevi	<%1
8	Submitted to Beykent Universitesi Öğrenci Ödevi	<%1

Dr. Öğr. Üyesi Türkan Uzun

TEŞEKKÜR

Tüm yaşamım boyunca en büyük destekçim olan ve her türlü maddi, manevi desteğini benden hiçbir zaman esirgemeyen ailem ve eşim mimar Ebru Antika BİLAL'e en derin şükranlarımı sunarım.

Tez danışmanım olmayı kabul ederek bilgi ve birikiminden yararlanmama sınırsız olanak tanıyan Sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi Türkan Uzun'a anlayışı, sabrı, akademik öneri ve değerlendirmeleri için en içten teşekkürlerimi sunarım.

Tez jürisinde yer alan diğer hocalarımız Sn. Prof. Dr. Yavuz Koşaner ve Sn. Doç Dr. Sibel Hattap hocalarıma teze verdikleri kıymetli katkılarından ötürü teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca Yüksek Lisans eğitimi süresince tüm sorularımızı yanıtlayan Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü çalışanları başta olmak üzere tüm kurum çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Erhan Bilal

Aralık, 2019

ÖZ

GALATAPORT YENİLENME SÜRECİNDE CUMHURİYET DÖNEMİ KÜLTÜR MİRASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME GALATA-KARAKÖY YOLCU SALONU

Erhan Bilal
Yüksek Lisans Tezi
Mimarlık Anabilim Dalı
Mimarlık Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Türkan Uzun
Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2019

İstanbul şehrine ait limanların çağdaşlaştırılması ihtiyacı fikri Sanayi Devrimi sonrasında deniz taşımacılığında buharlı gemilerin yelkenli gemilerin yerini almasıyla beraber ticari faaliyetlerdeki artışla birlikte gelişmeye başlamıştır. Kırım savaşı sonrası inşa edilen demiryolları ve Karaköy limanının iyileştirilmesi çalışmaları bunun en açık örneğini teşkil etmektedir.

Bu çalışma, dünyada meydana gelen değişimin idari, sosyal, iktisadi değişimlere paralel liman şehirlerinin kültür değerlerindeki değişim ve tarihi dokunun muhafaza edilerek tekrardan kullanılabilir olmasının ele alınışına yer verilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda tarihi yarımada içinde yer alan Karaköy bölgesini kapsayan düzeltme çalışmalarının günümüzdeki ele alınışı incelenmiştir. Bu düzenlemede 1935 senesinde inşa edilen Karaköy (Galata) Yolcu Salonunun yıkılarak yeniden işlevlendirilmesi veya kamusal alanda yeni kullanımına yönelik düzenlemelerin yapının tarihçesiyle birlikte fotoğraf ve belgeler ile ele alınmıştır.

Bu bağlamda Galataport Projesi'nin şehrin ihtiyaç duyduğu çözümlerin karşılanma derecesi ve sağlayacağı katkılar açıklanmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet Dönemine ait bir kültürel miras olan Yolcu Salonu'nun kent belleğinde yer almasının da önemi vurgulanarak tez tamamlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: 1. Karaköy Yolcu Salonu 2.Yeniden İşlevlendirme 3. Galataport Projesi; 4. Kültürel Miras.

ABSTRACT

AN ASSESSMENT ON THE CULTURAL HERITAGE GALATA KARAKÖY OF THE REPUBLIC PERIOD: KARAKÖY PASSENGER HALL

Erhan Bilal
Master Thesis
Department of Architecture
Architecture Programme
Advisor: Asst. Prof. Türkan Uzun
Maltepe University Graduate School of Science and Engineering, 2019

The idea of the need to modernize the ports of the city of Istanbul began to develop with the increase in commercial activities with the replacement of sailing ships by steam vessels in the maritime transport after the Industrial Revolution. The railways constructed after the Crimean war and the improvement works of the port of Karaköy are the clearest examples of this.

In this study, increasing importance of port cities in the administrative, social and economic sense of the change occurred in the world, the change in cultural values and ensuring the reuse of the historical texture were tried to be included. In this study, the degree to which the solutions needed by the Galataport project to be built by demolishing the Karaköy port and fulfilling the needs of the city is tried to be explained.

In this context, the degree to which the solutions needed by the Galataport project are met and the contributions it will provide will be explained. The thesis was completed by emphasizing the importance of the Passenger Hall, a cultural heritage of the Republican Period, being included in the city memory.

Keywords: 1. Karaköy Passenger Lounge 2. Re-Use 3. Galataport Project; 4. Cultural Heritage

İÇİNDEKİLER

JURİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
İNTİHAL iv
TEŞEKKÜR v
ÖZ vi
İÇİNDEKİLER viii
TABLOLAR LİSTESİ x
ŞEKİLLER LİSTESİ xi
KISALTMALAR xiii
ÖZGEÇMİŞ xiv
BÖLÜM 1. GİRİŞ 1
Araştırmanın Amaç, Kapsam ve Önemi 2
İzlenecek Yöntem 2
Kavramlar 3
İşlevsellik Kavramı 4
Yeniden İşlevsellik Kazandırma Kavramı 5
BÖLÜM 2. TÜRKİYE'DE KORUMA ve PLANLAMA UYGULAMALARININ GELİŞİMİ 6
2.1. Koruma Düşüncesinin Gelişimi ve Kuramsal Arka Planı 6
2.2. Korunacak Değerler ve Değerlendirme Ölçütleri 10
2.3. Tarihi Çevre Kavramı ve Bileşenleri 12
2.3.1. Tarihi Doku ve Yerleşim Karakteristiği 14
2.3.2. Kent Silueti 16
BÖLÜM 3. KÜLTÜREL DEĞERLER 18
3.2. Kültürel Değerlerin Korunması ve Sürdürülmesi 21
3.2.1 Soyut Kültürel Miras: 21
3.2.2 Bağlam 22
3.2.3 Yapının Ruh, Anlam ve Kültürel Manada İlişkisi 23
3.2.4. Devam Ettirilebilir Kültür Mirasları Kavramı 23
3.2.5. Totaliter Koruma Yaklaşımı 25
BÖLÜM 4. KARAKÖY LİMAN BÖLGESİNİN İNCELENMESİ 27
4.1. Karaköy Bölgesi 30
4.2 Karaköy'ün Konumu 30
4.3. Karaköy'ün Tarihi 32
4.4. Karaköy Kıyı bandı önemli binalar 36
4.4.1 Galata Gümrük Binası (Eski Paket Postanesi) 36
4.4.2 Çinili Liman Hanı ve Merkezi Liman Hanı 38
4.4.3. Sıhhiye ve Rıhtım İdaresi Binaları 40
4.5. Karaköy'ün demografik yapısı 40
BÖLÜM 5 KARAKÖY YOLCU SALONU 51
5. 1 Karaköy Yolcu Salonu Yarışma Tarihçesi 51
5.2. Jüri Üyeleri ve Kapsam 52
5.3. Finale Kalan Projeler 53
5.4. Karaköy Yolcu Salonu Uygulama Süreci 63
5.5. Karaköy Yolcu Salonu Yeniden İşlevlendirme Süreci 70
5.6. Yolcu Salonu Yıkımına Yönelik Görüşler 74
BÖLÜM 6 . GALATAPORT PROJESİ 81

BÖLÜM 7. KÜRESEL BAĞLAMDA DÜNYADAN SEÇİLMİŞ KIYI DÖNÜŞÜM PROJELERİ 88
7.1. Çeşitli Liman Kentlerinden örnekler 88
7. 1.1 Londra 88
7. 1.2. New York 91
7.1.3. Barcelona 92
7.1.4. Venedik 94
7 .2. Küresel Bağlamda dünyadan Seçilmiş Kıyı Dönüşüm Projelerinin Galataport Projesi ile Karşılaştırılması 95
BÖLÜM 8. KARAKÖY YOLCU SALONUNUN GALATAPORT PROJESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ 97
BÖLÜM 9 . SONUÇ ve ÖNERİLER 99
KAYNAKÇA 103

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1 Kültürel Değerler Tablosu 19
Tablo 2 Değerleri Sınıflandırma Tablosu 20
Tablo 3 Günübirlik Ziyaretçi Sayıları 70

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 İstanbul Boğazı 29
Şekil 2 Karaköy Limanı Bağlantı Yolları 31
Şekil 3 İstanbul Surlarını Gösteren Gravür, Andrea Vavassore,1550 32
Şekil 4 Ceneviz Surları 33
Şekil 5 Galata 19. Yüzyıl 34
Şekil 6 Karaköy, 1890'lı yıllar 34
Şekil 7: Galata Rıhtımı, 1900. 35
Şekil 8 Galata Rıhtımı, 1910. 35
Şekil 9 Galata köprüsü ucundan Eminönü sahil Karaköy Eski Gümrük Yapısına Dair Krokiler 1894 37
Şekil 10 Karaköy Eski Gümrük Yapısının İç Görüntüsü 37
Şekil 11 Karaköy Gümrük Depoları Cadde Cephesi 38
Şekil 12 Karaköy Gümrük Depoları Deniz Cephesi 38
Şekil 13 Çinili Liman Hanı ve Merkezi Liman Hanı 39
Şekil 14 Karaköy Liman Yapıları 40
Şekil 15 Karaköy, 18. Asır 41
Şekil 16 Karaköy, 19. Asır 42
Şekil 17 Karaköy'de Yıkım 44
Şekil 18 Karaköy Yandan Çarklı Vapur 46
Şekil 19 Karaköy 46
Şekil 20 Karaköy İskelesi, 1930 47
Şekil 21 Karaköy Kayık İskelesi 47
Şekil 22 Karaköy 48
Şekil 23 Karaköy 49
Şekil 24 Karaköy Yolcu İskelesi 52
Şekil 25 Yalı Rumuzlu Maket, Rebii Gorbon 54
Şekil 26 Yalı Rumuzlu Proje Detayı, Rebii Gorbon 55
Şekil 27 Yelken Rumuzlu Maket, Prof. Alfred Agache 55
Şekil 28 Yelken Rumuzlu Proje Detayları, Prof. Alfred Agache 56
Şekil 29 Yelken Rumuzlu Proje Detayları, Prof. Alfred Agache 57
Şekil 30 N. 1777 H. Rumuzlu Maket, Seyfi Arkan 58
Şekil 31 N. 1777 H. Rumuzlu Proje Detayları, Seyfi Arkan 58
Şekil 32 Akın Rumuzlu Maket, Şevki Balmumcu 59
Şekil 33 Akın Rumuzlu Proje Detayları, Şevki Balmumcu 59
Şekil 34 OR-ON Rumuzlu Proje Maketi, Mimar A. Sabri ve Emin Onat 60
Şekil 35 OR-ON Rumuzlu Proje Detayları, Mimar A. Sabri ve Emin Onat 60
Şekil 36 Deniz Rumuzlu Proje Maketi, Nazif Asal 61
Şekil 37 Deniz Rumuzlu Proje Detayları, Nazif Asal 61
Şekil 38 Martı Rumuzlu Proje Maketi, Mimar Celal ve Mimar Reşat 62
Şekil 39 Martı Rumuzlu Proje Detayları, Mimar Celal ve Mimar Reşat 62
Şekil 40 Karaköy Yolcu Salonu Yarışma İlanı 51
Şekil 41 Sondaj Çalışmalarından Kesit 63
Şekil 42 Yolcu Salonunun Caddeden Görünüşü 64
Şekil 43 Büyük Hole Taraçadan Bakış. 65
Şekil 44 Merkez Bankası, PTT Gişeleri, Emanet Bürosu, Polis Ve Liman İşletme Müdürlüğünün Daireleri. 66
Şekil 45 Birinci Mevki Bekleme Salonundan Çıkış, Büyük Hole Giriş- Deniz Cephesi. 67

Şekil 46 Büyük Taraça 68
Şekil 47 Üçüncü Mevki Bekleme Salonu ve Büfe 69
Şekil 48. Bekleme Salonundan Yemek Salonu'na Giriş 69
Şekil 49. Lokanta 70
Şekil 50 Gelen Yolcu Grafiği 72
Şekil 51 Yolcu Salonu Deniz Cephesi. 72
Şekil 52 Yolcu Salonu Ön Cephesi. 72
Şekil 53 Karaköy Yolcu İskelesi 73
Şekil 54 Karaköy Yolcu Salonu Yıkım 73
Şekil 55 Denizden Yıkımın Görüntüsü 75
Şekil 52 Karaköy Limanı 75
Şekil 57 Karaköy Limanı 76
Şekil 53 Karaköy Limanı Cadde Görünüşü. 76
Şekil 59 Yolcu Salonu, Restorasyon Çalışmaları 80
Şekil 60 Yolcu Salonu, Restorasyon Çalışmaları, Deniz Cephesi. 80
Şekil 61 Galataport Projesi 82
Şekil 62 Galataport Google Earth 82
Şekil 63 Galataport Projesi. 84
Şekil 64 Galataport Projesi Maketi 85
Şekil 65 Galataport Projesi Maketi, Yolcu Salonu Deniz Cephesi. 85
Şekil 66 Galataport 86
Şekil 67 Galataport 87
Şekil 68 Manchester Docks Bölgesi, 1970'li Yıllarda Eski Hali. 90
Şekil 69 Salford Quays Projesi, Manchester Docks Rebranded Bölgesi. 90
Şekil 70 PlaNYC Sürdülebilir Yaşam Projesi 91
Şekil 71 New York 92
Şekil 72 Forum Universal de les Cultures Projesi 93
Şekil 73 Forum Universal de les Cultures Projesi'ne Yukarıdan Bakış 93
Şekil 74 Forum Universal de les Cultures Projesi, Deniz Açısı. 94
Şekil 75 Venedik kanal projesi- Ponte della Costituzione Köprüsü 95

KISALTMALAR

BOA : Başbakanlık Osmanlı Arşivi

ICOM : Uluslararası Müzeler Konseyi (International Council of Museums)

ICCROM : Kültürel Eserlerin Korunması ve Restorasyonu Uluslararası Çalışmalar Merkezi (International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property)

ICOMOS : Uluslararası anıtlar ve Sitler Konseyi (International Council on Monuments and Sites)

TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri

TDK : Türk Dil Kurumu

TMMOB : Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

UNESCO : Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization)

KTVKK : Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu

STK : Sivil Toplum Kuruluşları

ÖZGEÇMİŞ

Erhan BİLAL

Mimarlık Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2020	Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı
Ls.	2014	Yeditepe Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Lise	2007	Seyhan Anadolu Güzel Sanatlar Lisesi Resim Bölümü

İş/İstihdam

Yıl	Mimar
2019	E Life Yapı Mimarlık
2017	Sanat Yapı A.Ş / Kinza Yapı A.Ş
2016	Pana Yapı
2015	Deniz Yapı İnşaat
2014	Dekon Construction
2012	Shs Tever Ahşap

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : Kahramanmaraş, 1989 Cinsiyet: E
Yabancı diller : İngilizce (iyi)
GSM / e-posta : 0 542 492 81 46 / bilalerhan@hotmail.com

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Şehir, tek başına coğrafi bir nitelikte ele alınmaksızın sosyal hayatın temel dinamikleri olan ekonomik, siyasi, dini, iktisadi ve eğitim alanlarını da kapsayan bir bağlam olarak ifade edilmektedir. İnsan hayatında sosyal akışın temel belirleyicisi olan şehir kavramı yaşamın temel coğrafi yapısını şekillendirmiştir. Şehir, sadece bir yaşam alanı olarak değerlendirilmemelidir. Türk medeniyet tasavvurunda şehir veya kent algısı, tüm bunlar etrafında gelişen geleneksel ve sanatsal bilinçaltını yansıtan temel pratik alanı olarak değerlendirmek mümkündür. Bir topluma ait somut ve somut olmayan bütün kültürel mirasın bir aynası niteliğindedir.

Şehirlerin sürekli olarak bir değişim ve gelişim içerisinde olması liman şehirlerini de eklemiş ve liman bölgelerinin çehresi zamanın ihtiyaçlarını karşılamasına yönelik projeler ile değişmektedir. Yaşanan bu değişim ve gelişim faaliyetleri gelecekten farklı şeyler umut etmemize neden olmaktadır. Tüm bu gereksinimlerin karşılanması için toplumda yeni yapıların inşası planlanmaktadır. İhtiyaçları karşılamayan bu yapılar ya yıkılmakta ya da başka amaçla kullanılmak üzere tekrardan değerlendirilmektedir.

Kullanım amacından uzaklaşan ve ihtiyaçlara cevap vermede yetersiz olan bu yapılar her ne kadar yüklenen işlevlerini kaybetmiş görünseler de yapısal olarak bütünlüklerini korumaktadırlar. Yapısal bütünlüğünü koruyan bu binaların farklı amaçlara hizmet etmek üzere alternatif bina üretim teknikleri kullanılarak tekrardan kullanımı mümkün olmaktadır.

Tarihsel bir değeri olan yapılara karşı sergilenen korumacı ve muhafazakâr tutumlar neticesinde bu yapılar kimi yerlerde toplumda uzaklaşarak terkedilmiş vasıfsız birer mekâna dönüşmektedir. Tek başına kent yaşamına eklemlenmeyen atıl ve halktan soyutlanmış bir anıtsal özellik kazanmaktadır. Yeniden işlevsellik kazandırma süreci bu tip binaların toplumun değişen ihtiyaçları doğrultusunda tekrardan kullanılmasını sağlamakla birlikte toplumsal konumunu ve şeklini koruyarak kentsel konumda yer alır.

Araştırmanın Amaç, Kapsam ve Önemi

Tarihsel açıdan değerli olan ve yapısal olarak ömrünü tamamlamayan binaların yeniden işlevsellik kazandırılması kapsamında değerlendirilmesi tezin ana bağlamını oluşturmaktadır. Bununla birlikte işlevsellik sürecinin öncesinde ve süreç esnasında karşılaşılan sorunların çözümünü incelemek yine bu tezin kapsam aralığında yer almaktadır. İşlevsellik sürecinde toplum tarafından duyulan ihtiyaçların giderilmesi ve toplumsal tepkilerin belirlenmesi maksadıyla alternatif üretim teknikleri kullanılarak tekrardan işlevlik kazandırılıp kazandırılamayacağını değerlendirmek bu tezin temel kapsamındadır.

Çalışma kapsamında öncelikle kavram olarak işlevin tanımı yapılmış daha sonrasında tekrardan işlevlik kazandırma tanımlanmış ve tekrardan kullanılmayı gerektiren sebepler anlatılmıştır. Sonraki bölümlerde bir liman sahası olan Karaköy bölgesi belirttiğimiz hususlar kapsamında değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Liman şehirlerinde meydana gelen fiziki ve toplumsal değişim denizcilik faaliyetlerinin şehirden uzak mekânlarda icra edilmesine yöneltmiştir. Yaşanan bu değişim sürecinden dolayı önceden liman faaliyetleri için ziyadesiyle mühim yer tutan depolama ve erişim tesisleri kullanım dışı, atıl tesislere dönmüşmüş ve zamanla terk edilmiştir. Bu sorunu çözüme kavuşturmak maksadıyla birçok eski liman tesisleri tekrardan düzenlemeye tabi tutulmuştur.

Ele alınan tüm bulgular ışığında bu tezin amacı, Türkiye'de koruma ve planlama uygulamalarının gelişimi bağlamında Karaköy bölgesinin ve Karaköy Yolcu İskelesi'nin incelenmesi ve bununla birlikte kültürel değerlerin korunması ve sürdürülmesi kapsamında Karaköy Yolcu İskelesi ile Galataport Projesi'nin değerlendirilmesi şeklinde belirlenmiştir.

İzlenecek Yöntem

Araştırmaya temel olacak verilerin derlenmesi maksadıyla konuyla ilişkili yazılı makale, tez, süreli yayın ve elektronik yayınlar ile tartışma ve eleştiri yazıları, denizcilik işletmeleri arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet arşivi ve Osmanlı arşivinde

aramalar yapılmış ve kapsamlı bir literatür araştırması ile ilgili konular incelenmiştir. Çalışmaya esas olması açısından literatür incelemesinde elde edilen belge , fotoğraf ve verilerden yararlanılmıştır.

Liman alanı içine olan Karaköy bölgesi koruma ve planlama uygulamalarının gelişimi kapsamında şehirsel alanlara olan etkilerinin incelenmesi, korunacak değerler ve değerlendirme ölçütleri kapsamında Karaköy Yolcu iskelesinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirmeye esas olan unsurların irdelenmesi tez kapsamı içindedir.

Bu çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye'de koruma ve planlama uygulamalarının gelişim süreçleri;

- Koruma Düşüncesinin Gelişimi ve Kuramsal Temeli,
- Korunacak Değerler ve Değerlendirme Ölçütleri,
- Tarihi Çevre Kavramı ve Bileşenleri,

başlıkları altında değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Üçüncü bölümde, Karaköy Yolcu İskelesi, konumu, tarihi, Karaköy Yolcu İskelesi'nin İstanbul için önemi ve Galataport Projesi'nin tercih nedenleri başlıkları altında kültürel değerlerin korunması ve sürdürülmesi hususlarını dikkate alarak incelenecektir.

Dördüncü bölümde; toplumda zamanla gelişen ve topluma mal olan kültürel değerler kavramının gelişim süreci kültürel değerlerin korunması ve sürdürülmesi başlığı altında irdelenecektir. Buradan elde edilen veriler ile Karaköy Yolcu İskelesi ile Galataport Projesi'nin genel bir değerlendirmesi yapılarak tez konusu çerçevesinde irdelenecektir.

Kavramlar

Çalışmamın bu kısmında, değişik amaçlar için kullanılan işlevsellik kavramı, tekrardan işlevsellik kazandırma çerçevesinde irdelenmiş ve elde edilen veriler eşliğinde Karaköy Yolcu İskelesi yeniden işlevsellik kazandırılabilir mi? veya Galataport Projesi'nin bir parçası olarak değerlendirilebilir mi? sorularına bir cevap aranmaya

çalışılmıştır. Bu sorulara cevap ararken kültürel tarihi ve strüktürel veriler bölgenin kent içi koruma değerleri açısından değerlendirilecektir.

İşlevsellik Kavramı

Temel olarak işlevsellik, gündelik yaşamın getirilerine uygun olarak güncellenmiş ve sosyal hayat akışı içerisindeki ihtiyaçlara cevap verebilen her unsurun kullanılabilirlik düzeyi olarak değerlendirilmektedir. Diğer bir ifadeyle fonksiyon olarak dile getirilen işlevsellik kavramı, ihtiyaçların belirlediği taleplere uygun dönütlerin sağlanması şeklinde de ifade edilmiştir (Kuban, 2018).

Mimari yapı bağlamında işlevsellik ele alındığında çeşitli çevresel etmenlere bağlı olarak çeşitlilik gösterdiği dikkat çekmektedir. Bu çevresel etmenler sosyal, ekonomik ve coğrafi unsurlarla direk olarak ilişkilidir. Yapının mevsimsel şartlara göre şekillendirilmesi, belli bir sosyo-kültürel yapının ihtiyaçlarını karşılayabilmesi ve maddi beklentilere cevap vermesi yönüyle mimari yapılardaki işlevsellik üç paydada değerlendirilmektedir. Bu üç unsurun altında mimari yapılardaki işlevsellik nicelik olarak iç mekân ve dış mekân uygulamaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mimari yapılarda hem iç mekânda hem de dış mekânda işlevsellikle temel yargı estetik üzerine inşa edilirken dış mekân yapılarında asıl işlevsellik merkezi kitlelerin gündelik kamusal ihtiyaçlarına cevap verebilme durumu olarak değerlendirilmektedir. Kitlelerin ortak kullanım alanı olarak kullandıkları mimari yapılarda fayda ve kullanılabilirlik temel etken olarak biçimlenmektedir. Kentin bir parçası olan kıyı bandı ve kıyı binalarının önündeki açık alanların kamu yararına hizmet edecek biçimde planlanması gerekmektedir. Böylece kıyı kentlerindeki açık alanlar kentli ile bütünleşerek

Mimari yapılarda değerlendirilen diğer bir konu ise uyumluluktur. Bu noktada yapının iki işlevsel ayağı ortaya çıkar. Bunlar; mimari yapının “çevreyle uyumlu olması” veya “kitlelerin ihtiyaçlarına verdiği cevaplarla uyumlu olması”dır. Kimi zaman bu işlevsel ayağın her ikisi de bir yapıda bulunurken kimi zaman sadece bir ayağını da görmek mümkündür (Eco, 2015; Altınoluk, 1998).

Yeniden İşlevsellik Kazandırma Kavramı

Yeniden işlevsellik kazandırma kavramı, mimari bir yapının kullanım alanının kalmamasıyla iki temelde yeniden işlevsellik kazandırılmaya çalışılır. Bu işlevsellik safhaları *"yeniden programlama"* ve *"yeniden mimari"* dir (Moravanzky, 2001).

Yeniden Programlama, mimari yapının yeniden tasarlanıp planlanmasına denmektedir. İşlevini ve kullanım alanlarını yitirmiş bir yapıyı yeniden canlandırma adına izlenen yol yeniden programlama olarak değerlendirilmektedir. Yeni fonksiyonların eklenmesi ve yeni ihtiyaçlara cevap verecek şekilde mimari yapının planlanması yeni bir programlama ile gelişmektedir (Uçkan, 2001).

Yeniden Mimari ile de yapının hem iç mekân hem de dış mekânda uygulanacak olan yapı ve mimari üslup aşamalarını içine alan bir süreçtir. İç ve dış mekânlarda estetik algıyı yeniden ortaya çıkarmak, yeni kullanım alanlarının yapılması, yeni pencerelerin açılması, eski pencere veya kapıların iptal edilerek kapatılması, ek bina ihtiyacının sağlanması ve çevre düzenlemesi gibi birçok işlevsellik boyutu yeniden mimari safhasıyla ortaya konmaktadır.

İşlevsellik açısından bakıldığında fonksiyon kaybı yaşayan her bina dinamik bir değişime gitmek zorundadır. Aksi halde ihtiyaçlara cevap veremeyen bir yapı işlevselliğin dışında kalarak yok olmaya yüz tutar. *Yeniden Mimari,* yapısal değişim, estetik bakış açısı ve mimari üslupla bir binaya işlevsellik katan bir sürecin adı olarak özetlenebilir (Asiliskender, 2005).

Yeniden Programlama ve *Yeniden Mimari* safhalarında modern tekniklerin kullanımı, belli bir düzen içerisinde ilerlemeyi beraberinde getirmektedir. Bu noktada devreye "programlama disiplini" girmekte ve bir mimari yapının hangi etmenler üzerinde revize edileceği veya restore edileceği bu disipline bağlı olarak şekillenmektedir (Dinç, 2002).

BÖLÜM 2. TÜRKİYE'DE KORUMA ve PLANLAMA UYGULAMALARININ GELİŞİMİ

2.1. Koruma Düşüncesinin Gelişimi ve Kuramsal Arka Planı

Koruma anlayışı ilk çağlarda din etrafında orta çağda ise siyasi düşünce ve derebeylerinin otoritesinin yönlendirmesiyle gelişimine devam etmiş Rönesans döneminde ise Papa ve etrafındaki Aristokrat ailelerin şehirlerdeki yapı ve yapı bloklarının korunması düşüncesiyle şekillenmiştir. Koruma anlayışı düşüncesi 18. ve 19. yüzyıllarda meydana gelen siyasi gelişmeler ve savaşların etkisiyle 20. yüzyılda ki çağcıl koruma görüşünün nazari temellerinin ortaya konulmaya başladığı dönem olmuştur (Zeren , 2006).

Koruma düşüncesinin bilimsel bir temele dayandırma fikri 19. yüzyılda görülmeye başlamıştır. Bu görüşün öncülüğünü Fransız mimar Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc yapmış ve "*Üslup Birliği*" kavramı yaklaşımını geliştirmiştir. Kendisi restorasyon kavramını "*bir eseri restore etmenin onu himaye etmek, tamir etmek veya tekrardan inşa etmek değil spesifik bir dönemde, noksansız tamamlanmış bir blok şekline dönüştürmek"* biçiminde tanımlamıştır. Bu tanımlamada yapı restorasyonunun amacının tekrardan binanın ilk inşa edilmeye başlandığı zamandaki inşa amaçlarına uygun hale getirilmesi olduğu belirtilmek istenmektedir (Ahunbay, 2016).

Fransız mimar Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc tarafından savunulan bazı ilkeler günümüz restorasyon kavramı temelleri ile uyuştuğu görülmektedir. Viollet-le-Duc;

- **a.** Yenileme çalışmaları öncesi yapının son hâlinin çizim ve fotoğraflar vasıtasıyla belgelendirilmesi,
- **b.** Yenileme çalışmaları sonrası son durumun karşılaştırılması,
- **c.** Yapıtın inşa edildiği döneme ait üslup, yerel özellikler, yapı inşa teknikleri üzerinde araştırma yapılması,
- **d.** Yapılan müdahalelerin maskelenmesi yerine açık hale getirmesi,
- **e.** Varsayımlara dayanılmaması,

f. Üslup birliği sağlamak maksadıyla sonradan birleştirilmiş kısımların kaldırmasının daima doğru bir mimari yaklaşım ve davranışı olmayacağı,

g. Temelsiz varsayımlar doğrultusunda gerçekleştirilen restorasyonların amacına hizmet etmeyeceğini ifade etmiştir.

Koruma düşüncesinin; gelişim anıtsal nitelikteki yapıların muhafaza edilmesinden şehirsel himaye ifadesine doğru bir gelişim ve değişim süreci geçirmiştir. Önceleri içinde yaşadığı dönemin koşullarına karşı koruma düşüncesiyle başlayan bu süreç daha sonra değişen koşulların yarattığı olumsuz etkililere karşı korumayı da kapsayacak şekilde gelişimini sürdürmüş ve günümüzdeki hâkim düşünce tarzını oluşturmuştur.

Koruma, onarma ve restore etme terimleri birbirini tamamlayan ve özdeş terimler olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanatsal özellik taşıyan bir yapı bloğunun kültür ve tarihi değer olarak tüm kendisine has özellikleriyle gelecek nesillere aktarılmasını sağlayan mimarlık açısından bütün teknik müdahaleler restorasyon kavramının karşılığı olarak karşımıza çıkmaktadır (Kuban, 2000). Yenileme faaliyeti olan restorasyonun tarihi gelişimi süregelen kullanım ve rolleri kapsamında yapıtların varlıklarını korumasına ve devam ettirmesi amacıyla yapılan onarım faaliyetleri ile başlamıştır (Altınöz, 2012).

19. yüzyıl sonlarında Lucca BELTRAMİ tarafından "*Tarihi Restorasyon"* akımı olarak ifade edilen tanımlamasında yapıların tarihsel nitelikteki belgelere dayanılarak elde edilen somut deliller temel alınarak yenilenmesi gerektiğini belirtmiştir (Canıtez, 2010). Bu görüşte karşımıza temel alınan belgelerin ne kadar tatminkâr ve güvenilir olduğu eleştirisi çıkmaktadır.

20. yüzyıl ortalarında, Camillo BOİTO ve Gustavo GİOVANNONİ gibi mimarlar daha önceki dönemlerde kabul gören, kültürel miras ve çağdaş muhafaza prensiplerini modern restorasyon kavramı içinde birleştirmişlerdir. Boito tarafından ilan edilen ve sonrasında modern yenileme kurallarının temeli olarak kabul gören prensipler beş maddede sıralanmıştır;

a. Anıtlar bütün insanlığa ait tarihi belgelerdir. Bu sebeple onları korumak gerekir. Yapılacak ufak bir değişim aldatıcı netice ve hükümlere sebep olabilir.

b. Mimari açıdan yapılara müdahale edilmesi gerekli olduğunda; sağlamlaştırma yerine onarma, onarım yerine yenileme tercih edilmelidir. Restorasyon çalışmalarında yapılara özgünlüğünü bozacak eklemeler yapılmasından kaçınılmalıdır.

c. Güvenlik nedeniyle binalara ekleme yapılması gerekiyorsa yapının görsel ve tarihi dokusu korunacak şekilde yapılmalıdır.

d. Değişik zamanlarda eklenen yapılar binanın bir eki olarak değerlendirilmeli mimari görünüm ve işleyişe zararı dokunan bir etkisi yoksa korunmalıdır.

e. Yenileme çalışmaları esnasında yapılan değişiklikler tasarım, fotoğraf ve raporlar vasıtasıyla belgelendirilmelidir (Blanco, 2047).

Çağdaş yenileme standartlarının uluslararası düzeyde kabul görmesi ve yaygınlaşması Gustavo GİOVANNONİ'nin katkılarıyla gerçekleşmiştir. Giovannoni, anıt kavramını sadece ünlü tarihi yapıtlar ile sınırlamamış, anıtsal kimliğinden özgür olarak tarihi değer taşıyan tüm blok ve cadde, agora ve evlerin tarihi yapıtların etrafındaki dokuyla beraber ele alınması ve muhafaza edilmesi gerekliliğini savunmuştur (Kuban, 2000). Giovannoni tarafından geliştirilen ilkeler 1931 yılında tarihi anıtların yenileme standartlarının belirlenmesi maksadıyla Atina'da kabul edilen *"Atina Bildirgesi"*ne temel oluşturmuştur. 1932 yılında ise bu ilkeleri derleyip genişleterek "*Carta del Restauro (Restorasyon Tüzüğü)"* nü yayınlamıştır.

II. Dünya savaşıyla Avrupa'da Almanya ve Polonya gibi ülkeler büyük bir yıkım yaşanmış ve birçok tarihi eser bu savaşta zarar görmüştür. Savaş sonrası Avrupa'nın restorasyonu estetik bir kaygı olmanın ötesinde mimari açıdan ulusal mirasların yaşatılması ve millî benliğin oluşturulması çerçevesinde gerçekleşmiştir. Tüm bu gelişmeler ortak Avrupa mirası düşüncesinin gelişmesine etki etmiştir. Avrupa kıtasında bu ortak mirasın korunması, kültürel varlıkların tanımlanması, bilgi merkezî oluşturma, uluslararası düzeyde araştırmalar yapmak ve bu kültürün yaygınlaştırılması maksadıyla;

- 1946 yılında Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM),
- 1954 yılında Avrupa Kültür Konvansiyonu,
- 1959 yılında Kültür Varlıkları Koruma ve Restorasyon Çalışmaları Uluslararası Merkezi (ICCROM),
- 1965 yılında Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS),

- 1975 yılında Amsterdam Bildirgesi,
- 1992 yılında Avrupa Kentsel Şartı,

kurulmuş ve yayınlanmıştır (Tekeli, 2001).

Kültür varlıklarının korunması konusunda dünyada da gelişmeler yaşanmaya devam etmiş ve ilk kez 1954 yılında uluslar arsı düzeyde *"Kültürel Mirasın Korunması"* sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşme sonrasında yaşanan gelişme başlıklarını;

- 1957 yılında 1. Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenleri Kongresi/Paris,
- 1964 yılında Venedik Tüzüğü,
- 1964 yılında 2. Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenler Kongresi/Venedik,
- 1965 yılında Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS),
- 1972 yılında Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme/Paris,
- 1975 yılında Tarihsel Kentlerin Koruma ve Kurtarılması Konferansı/Belçika,
- 1976 yılında Burra Tüzüğü/Avusturalya,
- 1985 yılında Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi/Granada,
- 1987 yılında'da Tarihi Kentler ve Kentsel Alanların Korunması Tüzüğü (Washington Tüzüğü)/Washington,
- 2003 yılında Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi/Paris,
- 2011 yılında Gelişimi Yönlendirici Olarak Koruma Toplantısı,

altında özetleyebiliriz (Binan, 1999) ; Altınöz, 2012).

Türkiyede Koruma Kanunu olarak bilinen ilk resmi yasa Asar-ı Atika Nizamnamesi'dir. "Eski Eserler Tüzüğü" olarak ta bilinen Nizamname 1869 yılında hazırlanmıştır. Ülke topraklarında bulunan özellikle Anadolu'ya ait tüm tarihi eserlerin korunması amacıyla çıkarılmıştır (Uzun & Spor, 2019) .

Yukarıda kronolojik olarak verilen tüm bu gelişimeler kapsamında koruma kavramı modern bir temele dayandırılmış ve kaçınılmaz olarak kapsama alanı genişletilmiştir. Bunun sonucunda fertlerin koruma anlayışı şekillenmiş ve toplumda bir

koruma bilincinin oluşturulması yerel yönetimler, şehir halkı ve çeşitli konseyler tarafından sağlanmaya çalışılmıştır

Bugün sahip olduğu mana itibariyle koruma kavramını; doğal ve yapay çevreyi oluşturan değişik boyut ve nitelikteki somut ve soyut unsurların, sosyal, mali, tarihi anlamda işlevsel özelliklerinin, görsel ve fiziki öğeleriyle birlikte muhafaza edilmesi, modernleştirilmesi, yönlendirilmesi ve yarınlara kültürel miras olarak aktarılmasını hedefleyen çok kapsamlı ve çok amaçlı sahip, bilimsel temellere dayanan bir fiil olarak tanımlamak mümkündür.

2.2. Korunacak Değerler ve Değerlendirme Ölçütleri

Koruma kararları, bir yapı veya bloğun "*tarihi belge*" vasfı, "*eskilik özelliği*", "*estetik değeri*" kapsamından sahip olduğu ehemmiyet dâhilinde alınmaktadır. Tarihi belge deyimi ile bir yapı veya bloğun tarihsel açıdan bir kişi veya yapıyla ilişikli yâda bahse konu zamanın özelliklerini yansıtması sayesinde sahip olduğu özellikler ifade edilmektedir. Burada tarihsel anlamda yasal sınır 2863 sayılı kanunun 6. maddesinde *"Korunması gerekli tabiat varlıkları ile 19 uncu yüzyıl sonuna kadar yapılmış taşınmazlar*" şeklinde ifade edilmiştir. Lakin bu tarihi sınırdan sonra inşa edilmiş yapıların belgelendirilemeyeceği anlamını çıkarmak kanunun yanlış yorumlanması olacaktır. Bu tarihten sonra inşa edilmiş önemli yapılar da belgelenebilmektedir. Diğer bir değerlendirme kıstası olan estetik açısından değerlendirme kavramı bireysel farklılıklar arz ettiğinden bu husus topluma bırakılamaz. Bunu yerine sanat tarihi ve konuyla alakalı uzman diğer kişiler tarafından karar verilmesi gereken bir koruma ölçütüdür (Ahunbay, 2016).

Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlüğünde (2019) koruma kelimesi ise "bir varlığı tehlikelere ve harici etkiler karşısında güven altına alınması" şeklinde tanımlanmaktadır. Şehir bilim kavramları sözlüğünde ise "şehirlerin belirli bölümlerinde mevcut yapı tasarımcılığı açısından yüksek değerlilikteki anıt, blok ve doğal güzelliklerin bugün ve yarın her türlü tehlikelere karşı güven altına alınması" şeklinde kentsel bir biçim olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2019).

2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 3. maddesinde "koruma" ve "korunma"; taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarında muhafaza, bakım,

restore, yenileme, işlev aksetme fonksiyonları; taşınır kültür varlıklarında ise muhafaza, bakım, restore ve yenileme işlemleri şeklinde tanımlanmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığı, 1983)

Tüm bu tanımları dikkate alarak koruma terimine kısa bir tanımlama yapacak olursak, tarihi veya sanatsal değer taşıyan yapıların, natürel değer ve şehir alanlarının hayatlarına devam edebilmeleri maksadıyla gereken önlemlerin alınması şeklinde tanımlamak mümkündür (Hasol, 2014).

Korumayı toplumsal ve kültürel açıdan değerlendirdiğimizde; sosyal ve kültürel değerleri sergileyen natürel, tarihi ve mimarlık kavramların sürekliliğinin sağlanarak yarınlara aksettirilmesi maksadıyla bahse konu değerlerin muhafaza edilmesi ve usullerin belirlenmesi şeklinde tanımlayabiliriz (Aktaş, 2015). Burada sahip olduğumuz kültürel ve tarihi değerlerimizin yarınlarımıza aktarılması amaçlanmaktadır. Kültürel ve tarihi değerlerimizi korumak yalnızca bina ve çevrenin muhafaza edilmesi değildir. Bu eylem şehir kimliğinin korunmasının yanında içinde yaşadığımız toplum kimliğinin yaşatılmasını ifade etmektedir.

Koruma düşüncesini oluşturan temel konu ne korunacak sorusuna cevap bulmaktır. Değişik boyut ve formdaki bütün yapı, figüratif ve mimari eserler belli bir zaman içinde toplumların ihtiyaçlarını karşılayan, yaşadığı döneme ait toplumsal kimliği oluşturan ve dönemin izlerini sergileyen hayati etkenler olmuşlardır (Aktaş, 2015).

Geçmişten bugünlere ulaşan dini yapı blokları, anıt mezar veya işlevsel yapılar bugün küresel mimari miras öğeleri olarak muhafaza edilmeye değer bulunmaktadır. Bunların yanında anıtsal özelliği olmayan ve gündelik hayata ait binalarda belirli bir zaman geçtikten sonra toplumsal değer kazanarak korunmaya alınmaktadır. Ayrıca teknolojik gelişimin simgesi sayılan binalarda teknoloji tarihi kapsamında geçmişe ışık tuttuklarından korunma altına alınmaktadırlar.

UNESCO'nun kültürel göreneklerle alakalı tüm somut varlıkları kapsayacak şekilde 1976 yılında tanımladığı kültürel varlık (Cultural Property) terimi, ülkemizde 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında 1983 yılında

kabul görmüştür. Bu kanunla birlikte, farklı uygarlıklara ait sanatsal, bilimsel ve teknik düzeydeki, sosyal yaşam ile ilgili maddî veri sağlayan her türlü varlığın korunması, kamu menfaati doğuran eşya ve yapılar kapsamına alınılarak korunma altına alınmıştır. Estetik ve ilmî açıdan değeri olan jeolojik oluşum, nebatat, suyolu, vahşi yaşam alanları, tarihi park ve agoralar da doğal varlık tanımı kapsamındadır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığının (1987) 2863 sayılı K. 3. m.si kültür varlığı tanımını;

> "Tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yasama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan yer üstünde, yeraltında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklardır,"

şeklinde yapmıştır.

Korunması gereken kültürel ve doğal değer taşıyan varlıklar sahip oldukları türlü değerler sebebiyle korunurlar. Kültür varlıkları, geçmişten günümüze gelen halkların hayatlarıyla alakalı toplumsal, iktisadi, kültürel, teknik ve ilmî yönlerini yansıtırken, diğer yandan toplumsal şuurun oluşmasına katkı sağlamaktadırlar. Bunlarla birlikte kültürel miraslar, turizm açısından cazibe merkezleri olmaları ve kültürel eğitim kapsamında da hayati değer taşımaları sebebiyle ayrıca korunmaları gerekmektedir (Şahin, 2004).

2.3. Tarihi Çevre Kavramı ve Bileşenleri

Tarihi çevre kavramını geçmişten bugünlere gelen yerleşimler ve kalıntılar meydana getirmektedir. Tarihsel çevre, meydana geldikleri dönemin fizikî ve teknolojik etkileriyle birlikte ait oldukları dönemin toplumsal ve kültürel şartlarını yansıtırlar. Geçmişteki uygarlıkların toplumsal, siyasi, ananevi, sosyal ve iktisadi durumlarıyla alakalı bilgiler vermesi sebebiyle bu kavramı açık hava müzelerine benzetebiliriz.

Kültür değerlerin ait olduğu döneme ait revize edilmeyecek düzeyde ruhsal, edebi, fonksiyonel, iktisadi, akademik ve estetik değer taşımaları nedeniyle tarihi miras vasfı kazanmaktadırlar. Bu nitelikteki unsurların birlikte meydana getirdikleri bütünü

ise tarihi çevre şeklinde tanımlayabiliriz (Aydemir Ş. , 2004).

Tarihi çevre tanımlaması içine kırsal, şehirsel, tarihsel ve arkeolojik sitlerde girmektedir. 2863 sayılı kanuna göre tarihi çevreler sit alanları olarak tanımlanmaktadır. İlgili yasada sit kavramı;

> "Tarih öncesinden günümüze kadar gelen çeşitli medeniyetlerin ürünü olup, yaşadıkları devirlerin sosyal, ekonomik, mimari ve benzeri özelliklerini yansıtan kent ve kent kalıntıları, kültür varlıklarının yoğun olarak bulunduğu sosyal yaşama konu olmuş veya önemli tarihi hadiselerin cereyan ettiği yerler ve tespiti yapılmış tabiat özellikleri ile korunması gerekli alanlar"
>
> şeklinde tanımlanmıştır.

Tarihsel süreç içinde tarihi çevreleri koruma kavramı anıtsal yapıların korunması kavramından tarihsel çevrenin korunması ölçütüne doğru bir açılım göstermiştir. Tarihsel çevreleri meydana getiren kültürel değerlerin nitelikleri; korunması gereken mirasların çeşitliliği, değişim içinde olan koruma kavramı ve metotları gibi değerlere ilişikli şekilde belirlenmektedir. Bu sürekli değişim içinde olan koruma düşüncesi günümüzde tarihi çevrelerin sadece fiziksel özelliklerin korunduğu yapıdan değişerek barındırdıkları tüm değerlerin korunmasını hedefleyen bir gerçeğe dönüşmüştür.

Yukarıda bahsettiğimiz şekliyle koruma kavramının yorumlandığı ilk uluslararası girişim 1931 yılındaki Atina Tüzüğü (The Athens Charter for The Restoration of Historic Monuments) olmuştur. Daha sonra ortak kültür mirası ve tarihsel çevre kavramlarının koruma tanımına dâhil edilmesi 1964 yılında Venedik'te kabul edilen Venedik Tüzüğü (Venice Charter for the Conservation of Monuments and Sites) ile mümkün olmuştur.

Bu tüzük; korunması gerekenlerin sadece mimari eserler olmadığı, bir medeniyetin, hayati bir gelişimin, tarihsel bir vakanın şahitliğini yapan şehirsel veya kırsal yerleşim yerlerinin de eşit düzeyde korunma altına alınması gerektiğini

vurgulamaktadır. Tüzükte kültür varlıkları tanıklık ettikleri dönemin ve dâhil oldukları ortamın kopmaz bir parçası şeklinde tanımlanmıştır (Aydemir Ş. , 2004).

Tarihi bölgeler, sevecenlik uyandıran umumi görüntüleri, farklı tarz ve şekilleri içinde ihtiva eden zengin düzenleri, tatlı kıvrımlı caddeleri ile titiz işçilikleriyle milletin yaratıcılığını göstermektedir. Bu ayrıntılar bize toplumun sosyal ve iktisadi koşulları, hayat felsefesi, estetik duygularıyla alakalı ayrıntılar vermektedir (Ahunbay, 2016). Tarihi çevre Aydemir (2004) tarafından ortamda bulunan her türlü öğenin bir araya gelmesiyle oluşan öğe olarak tanımlanmıştır. Bu öğeler; yol, bina veya bina blokları saha içerisindeki konumları ile siluetleri oluşturmaktadır. Fakat sosyokültürel farklar ile iklim değişiklerinin şekillendirdiği yapılaşma neticesinde öğeler birbirinden farklı özellikler
gösterecektir (Aydemir Ş. , 2004).

Tarihî çevreyi birbirleriyle etkileşime girerek oluşturan öğelerin görsel ve şeklî olarak algılanmasında etkin unsurları;

- Tarihi Doku ve Yerleşim Karakteristiği
- Kent Silueti

olarak belirtebiliriz. Bu unsurlar tarihî çevreyi oluşturan dokuyu oluşturmaktadır.

2.3.1. Tarihi Doku ve Yerleşim Karakteristiği

Tarihsel çevre türü onu oluşturan öğelerin çeşitlerine göre farklılık göstermektedir. Örnek verecek olursak geçmişten günümüze kalan sur kalıntıları tarihsel kent merkezlerinin sınırlarını oluşturmaktadır.

İstanbul'un tarihî yarımadası ve Galata bölgesi bu tip bir yerleşime örnektir. Şehir de görünüm zenginliği olmakla birlikte tüm bu yapıların kendi içerisinde benzer bir mimari yapı gösterdiği ve yapısal manada herhangi bir kargaşanın olmadığı görülmektedir. Çevresel doku doğal unsurların yanında hayati ihtiyaçlar, yapısal gelenekler ve iktisadi imkânlar etrafında şekillenmiştir. Şekillenen bu tarihsel doku, yerleşke dokusuyla bütünlük arz etmektedir. Bu nedenle tarihsel dokunun meydana

gelmesinde çevresel ve toplumsal imkânların biraraya geliş biçimi bütünlük arz etmektedir (Oral, 2009).

Surlar ile çevrili şehirlerde, yerleşim dar bir alan ve ufak parseller üzerinde, bitişik şekilde bulunmaktadır. Sur dışındaysa geniş bahçe ve ayrık şekilde yapılaşma yaygın biçimde görülmektedir. Şehir içindeki ana yolların şekli; düzgün veya kıvrımlı olmaları, çıkmaz sokaklar ve agoralar mekânsal anlamda yerleşime şekil veren özelliklerdir. Şehir içinde görülen çeşitli yerleşim şekilleri farlı dönemlere ait yapısal ve dokusal özelliklerini göstermektedir. Bu hususu örneklendirecek olursak; İstanbul'da meydan gelen büyük yangından sağ çıkan yerleşimlerde çıkmaz sokaklar görülürken sonrasında 19. yüzyıl başlarında şehir yapılanmasında uygulamaya konulan geometrik olarak dik açılı yapılaşmayı görmek mümkündür (Ahunbay, 2016).

Şehirlerin karakteristik yapıları içinde bulundukları fiziki yapı çevresinden beslenmektedirler. Yapı çeşitliliği bulundukları çevrenin ilkim şartları ve yapı malzemelerine ulaşım imkânlarıyla yakından ilişkilidir. Kullanılan bu malzemelerin tamamı bir araya geldiğinde şehirde homojen bir görüntü oluşmaktadır. Simgesel nitelikteki anıtsal yapılar diğer yapılara oranla daha uzun ömürlü kalıcı yapı malzemelerinden inşa edilmektedir. Kentlerin doğru algılanması ve tarihsel dokusunun daha anlaşılabilir olmasını sağlayan yapılar yarınlar için muhafaza edilmesi ve korunması gereken nitelikteki yapılardır.

2.3.2. Kent Silueti

Tarihi şehirlerde arazi yüzeylerinin doğal yâda suni detayların oluşturduğu kent siluetleri yerleşim yerlerinin yapısıyla uyumludur. Doku, topografyayla birlikte şekillenmektedir (Bingül, 2017).

Kentin silüetini ortaya koymak için topografik bağlama dikkat çekilmiştir. Fiziksel ve sosyal topografiler, şehrin varlığı boyunca tarihi topografyası şekillendirmede en etkili faktörler olmuştur. Tarihi topografyanın sunduğu dinamik yapı, direk olarak kentleşmeye de yansımıştır. Çeşitli formlar ve boyutlar; büyük ölçüde bu süreçte belirleyici faktör olmuştur. Sosyal ve fiziksel tabakaların birleşmesiyle oluşan İstanbul kent yapısında dikkat edilmesi gereken ilk konu, mimari yapının temelini oluşturan zengin coğrafi ve kültürel özelliklerdir (Kuban, 2004).

İnsanlar tarafından şekillendirilen mekânlar ve kentin fiziksel yapısına insan müdahalesi, doğal gelişime katıldığında kentin fiziksel yapısını oluşturmaktadır. Başka bir deyişle, fiziksel düzlemde gerçekleşen sosyal yaşam izleri, sosyal kimlik ve kentin fiziksel yapısına dâhildir. Kentin sosyal topografyası, İstanbul'u fiziksel ortamı olarak seçen farklı medeniyetler tarafından ortaya çıkarılmış ve geliştirilmiştir. İstanbul, farklı dinlerden oluşan medeniyetlere, yaşam tarzlarına ve yaşam adetlerine uygun olarak fiziksel alanı oluşturmuştur. Konuyu bu bağlamda değerlendirdiğimizde, tarihsel topografyanın fiziksel ve sosyal topografyaların sentezinin bir ürünü olduğunu ifade etmek doğru bir tespit olarak değerlendirilmiştir (Karakuyu, 2010).

İstanbul'un kent tarihi ve tarihi topografyasına bakıldığında “kenti anlamak” ve “şehrin gelişimini tanımlamak” unsurlarıyla şehrin siluetine dair geleneksel hafızasını ortaya koymak mümkündür. Kent tarihi, gelişim süreci, mimari durum, tarihi mahalleler, önemli dönemler ve İstanbul'daki tarihi dönüm noktaları ile şehrin silueti hakkında değerlendirmeler yapılabilmektedir. Bu bağlamda, kentin tarihinin katmanları ve yapısal bileşenleri tarafından paralel bir biçimde oluşturulmuş ve beslenmiş kentsel tarih ve fiziksel mekânın oluşumuna bağlı olarak İstanbul’un siluetini ortaya konmaktadır (Kuban, 1998).

Tarihi İstanbul yarımadasında yer alan Haliç Silueti 6. asırdan 18. asra kadar uzanan, on iki asırlık abidemsi bir birikim neticesinde oluşan eşsiz görüntü sunmaktadır. Doğuda Topkapı Sarayı ve Ayasofya Camii, tepeleri üzerine inşa edilmiş büyük camii ve külliyeler, kıyı kesimlerinde sahil boyunca uzanan birçok anıtsal yapı ve Çamlıca tepesine yeni inşa edilen Çamlıca Camii ile birlikte ortaya çıkan görüntü İstanbul'da yaşayan veya buraya bir şekilde gelen nice sanatçıya ilham kaynağı olmaktadır (Ahunbay, 2016).

İstanbul'u besleyen kültürel bilinçaltı etrafında gelişen diğer şehirlerde de özellikle bazı tarihsel yapılar kentin simgesi haline gelmiştir. Edirne şehrindeki Mimar Sinan tarafından dönemin mimari imkânlarıyla inşa edilen Selimiye Camii; genel görünüm, etrafında var olan yöresel çatı şekilleri, bacalar, kümbetler, sütunlar ve minareler gibi yenilenen yapılar vasıtasıyla şehir için nitelikli bir özellik taşıyarak kentin siluetini oluşturmaktadır. Tüm bu simgesel yapıların etrafındaki yapılar genel görünüme estetik katan içinde bulunduğu şehirle özdeşleşen ve bozulmasını istemeyeceğimiz imgesel yapılardır (Aytaç, 2017).

Görüldüğü üzere yerleşim yerlerinin tarihi dokuları geçmişimize ayna tutması ve simgesel anlamlar taşımaları nedeniyle elden geldiğince muhafaza edilmelidir. Kentsel tasarım başlığı altında şehirlere fiziki müdahalelerde bulunurken korumacı yaklaşımdan uzaklaşılmamalıdır. Yeni kimlik yaratma kaygısına düşülmemeli aksine tarihî birikimler ile günümüz ihtiyaçları harmanlanarak mevcut yapı güçlendirilmeli ve modern bir yapıya kavuşturulması hedeflenmelidir.

BÖLÜM 3. KÜLTÜREL DEĞERLER

Avusturyalı tanınmış kuram bilimci Riegl, 1903 senesinde yayınladığı "*Modern Anıt Kültü*" yapıtıyla beraber koruma kavramı bakımından değer olgusunu ilk defa dillendiren ve bu öğelerle beraber birçok yeni terimi de mimarlık tarihçesine kazandıran bir mimar olagelmiştir. Riegl eserinde; eskilik değerleri, tarihsel değerler, hedeflenmiş anımsatma değerleri, kullanım değerleri, değişim değerleri, nispi sanatsal değerler gibi birçok kavramı tartışmaya açan ve bu değerleri sınıflandırmaya tabi tutan ilk uzman olmakla birlikte, yapıları sadece sanatsal tarih zaviyesinden değil; sosyokültürel ve düşünce anlamında da münakaşaya açan kişi olmuştur. Bunları eyleme geçirirken de, koruma kavramının kavrayışını genişleterek daha yaygın bir zaviyeye kavuşmasına yardım etmiştir. Bu bağlamda değişik çözüm metotlarına ulaşmada öncü olduğunu söylemek mümkündür (Okay, 2015).

Anıt kavramı yukarıda belirtilen kavramlar itibariyle köken itibariyle "*bir hareketi, yazgısal bir hali ya da bunların birleşimlerini hayatta tutmak ve yarınların belleklerinde yer tutmasını sağlamak maksadıyla üretilen insani ürünü*" şeklinde tanımlanmıştır (Rigel, 1903).

Bu tanımlamada Riegl'e ait en büyük başarı anıt kavramını tanımlanma ve sınıflandırmada toplumsal hafızayı ve eserin halk tarafından algılanış biçimini esas almış olmasıdır. Bu tanımlamada Riegl anıtsal bir yapı olarak planlanan veya planlanmayan eserlerin ayrıştırılmasına dikkat çekerken, anıtsal yapı olarak inşa edilmesi planlanmamış tarihsel yapılarında toplumsal hafızada iz bırakmak maksadıyla inşa edilmediklerinden, karmaşık kültürel bir oluşumun neticesinde meydana çıktılarının üzerini vurgulamaktadır. Bu husus, anıtların değerlenmesinde ve sahip olduğu değerler bütününün oluşmasında zaman ve hayatta olma, var olma kavramlarının ehemmiyetini belirten niteliktedir (Okay, 2015).

Yukarıda belirtilen tanımlama ve anlatımlar kapsamında kültürel değerleri anımsatma ve güncel değerler olarak ikiye ayırmak mümkündür. Anımsatma değerlerini de eskilik, tarihsel ve hedeflenmiş anımsatma değerleri olarak kendi içinde üçe ayırabiliriz. Güncel değerler ise mülkiyet ve sanatsal değerlerden oluşmaktadır. Burada

sanatsal değerleri değişim ve nispi sanatsal değerler olarak tekrar iki alt başlık altında değerlendirmek mümkündür (Okay, 2015).

Tablo 1 Kültürel Değerler Tablosu

Anımsatma Değerleri	1. Eskilik Değerleri	
	2. Tarihsel Değerler	
	3. Hedeflenmiş Anımsatma Değerleri	
Güncel Değerler	1. Mülkiyet Değeri	
	2. Sanatsal Değerler	
	a. Değişim Değerleri	b. Nispi Sanatsal Değerler

Riegl (1903)'e göre kullanımı devam eden yapılar kullanıcılarını kaybettiğinde ve kendisine tanımlanan fonksiyonları yitirdiklerinde güçlü bir yıkım hissiyatı uyandırdıkları düşünülmektedir. Bu manada, eskimekte olan bütün yapıların onarıma uğramadan natürel çürümeye terk edilmesi ve neticesinde bir zaman sonra kullanılamaz duruma gelmesi veya kalıntı niteliği kazanması kabul edilemez bir husustur (Rigel, 1903).

Diğer bir söylemle, kullanım değerleri tarihsel yapılarla arkeolojik harabeleri birbirlerinden ayrıştıran en önemli öğedir. Kullanım ömrünü tamamlayan, kalıntı özelliği taşıyan mimari unsurlar, eskilik değerleri açısından kıymetlendirmeye açıkken; hâlihazırda kullanımı devam eden anıtlar için tarihsel değerler ön plana çıkmaktadır. Riegl (1903)'e göre; kullanımına devam edilen yapıların görev dışı bırakılmaları ve bu yapıların yerlerine yenilerinin inşa edilmesi; iş gücü, likidite israfı, hazır anıtsal yapıtların tarihsel ve eskilik değerlerinin yok olmasına neden olmaktadır. Bu sebepten ötürü eski ve tarihe mal olmuş yapıların tamamen yıkılarak yerine yenisinin inşa edilmesi uygun değildir (Rigel, 1903).

A. Riegl sonrası dönemde tarihi yapıların değerlendirilme usul ve metotları Tablo 3'de genel manada sunulmuştur.

Tablo 2 Değerleri Sınıflandırma Tablosu (Okay, 2015)

Sınıflandıran	Tarih	Değerler
Reigl	1902	Eskilik, Anımsama, Kullanım, Yenilik Değerleri, Nisbi Sanatsal ve Tarihsel Değer.
Lipe	1984	İktisadi, Estetik Değer, Sembolik Değerler, Belge Değeri.
Frey	1997	İktisadi Değerler, Alternatif, Varlık, Tereke, Prestij, Eğitim Değerleri ve Tarihsel Değerler.
Feilden & Jokilehto	1998	Kimlik, Nispi Sanatsal ve Teknik Değerler, Enderlik, İktisadi, Kullanım, Eğitim Değerleri, Politik Değerler.
English Heritage	1998	Belge Değerleri, Tarihsel, Estetik ve Ortak Değerler.
Burra Tüzüğü	1999	Estetik, Tarihsel, İlmî ve Sosyal Değerler.
Throsby	2000	Kültürel ve İktisadi Değerler.
Madran & Özgönül	2005	Devamlılık, Tarihi, Hatıra, Mitolojik, Artistik ve Metot Değerleri, Hususiyet, Nadirlik, Grup, Çokluk, Benzerlik, İktisadi, Fonksiyonel, Ananevi, Eğitim ve Belgesel Değerleri.
ICOMOS Türkiye	2013	Karakteristik, Birlik, Tarihi Değerler, Belge, Estetik, Sanat Değerleri, Metot ve Teknolojik Değerler, Nadirlik, Grup, Kullanma ve Geleneksel Değerler.

Kültürel değerler ve niteliklerini yukarıda belirtilen tablodaki veriler eşliğinde aşağıda belirtilen değerler etrafında toplandığı

- Karakteristik değer,
- Birlik değeri,
- Tarihi değer,
- Belge değerleri,
- Estetik ve Sanatsal değerler,

- Uygulama ve Teknolojik değerler,
- Takım değerleri:
- Folklorik değerler,
- Simgesel değerler,
- Eğitim değerleri,
- İktisadi değerler,
- Çok katmanlılık değerler

söylemek mümkündür.

3.2. Kültürel Değerlerin Korunması ve Sürdürülmesi

Kültürel değerlerin korunması ve sürdürülmesi kavramını anlayabilmek ve tarihi yapıların yeniden işlevsellik kazandırılması hususunu sağlıklı bir şekilde değerlendirmek maksadıyla öncelikle kültürel değerleri oluşturan bazı kavramları açıklamamız gerekmektedir. Bu temel kavramları;

- Soyut kültürel miras,
- Bağlam,
- Yapının ruh, anlam ve kültürel manada ilişkisi,
- Devam ettirilebilir kültür mirasları kavramı,
- Totaliter koruma yaklaşımı

şeklinde sıralamak mümkündür.

3.2.1 Soyut Kültürel Miras:

Soyut Kültürel Mirasların Gözetimi Sözleşmesi, *'Somut olmayan kültürel miras; halkların, bir kesimin ve bazı durumlarda fertlerin, kültürel mirasın bir dilimi olarak isimlendirdikleri uygulama, temsil, anlatım, bilgi, beceri ve bunlarla alakalı araç, gereçler ile kültürel alanlar'* şeklinde tanımlamıştır (UNESCO, 2003)

Soyut kültürel mirasların halk tarafından bağ ve devamlılık hissi oluşturması sebebiyle, yaratıcı ve kültürel oluşumların temelini oluşturduğunu söylemek mümkündür. Buradan da anlaşılacağı üzere somut ve soyut kültürel mirasların düşünce

ve şekil anlamında birbirlerinin ayrılmaz unsurları oldukları görülmektedir. Bu iki öğe kültürel mirasların devamlılığı ve gelecek nesillere aktarılması sürecinde ortak bir sorumluluğa sahiptir. Bu sorumluluk, mevcut yapının korunması ve yapının mevcudiyeti ile arkasındaki manevi gücün sosyokültürel planda bütünsellik içerisinde gelecek nesillere aktarılması şeklindedir (Okay, 2015).

3.2.2 Bağlam

Bağlam kelimesi Türk Dil Kurumu tarafında *"Herhangi bir gerçeklikte vaka, hâl, birliktelik örgüsü ya da bağı, kontekst"* şeklinde tanımlanmıştır (TDK, 2019). Mimari açıdan bilhassa muhafaza etme planlarında mühim bir ifadedir. Venedik Tüzüğünde ki *"Bir anıt, yaşadığı zamanın içerisinde yer aldığı ortamdan ayrılmaz bir bütündür"* ifadesi bu kavramın ve kültürel mirasları meydana getiren değerler arasındaki bağı açıkça belirtmektedir (ICOMOS, 1964).

Bağlam kavramı fiziki bileşenler, tarihsel kısım ve öğeler, tereke ve muhafazası, meydanın manasına etkiyen kültürel, sosyoekonomik değerler, fiziki özellikler gibi türlü etkenlerin birlikte bir bütün meydana getirmesi suretiyle varlık kazanmasıdır. Bağlam kavramı ayrıca yapının çevresiyle kurduğu anlamlı ilişkilerde de yakinen ilgilidir. Yapının kurduğu bu ilişki kavramı; yapının geçmişte ve şimdiki zamanda oluşturduğu tarihsel ve mekânsal ilişkiyle birlikte yapıyı saran fiziki şartlar ve içerisinde yer alınan ortam ile de doğrudan ilgilidir. Benzer biçimde, yapının diğer mekânlar ile kurduğu ilişki, mukayese etme imkânı sağlayan sosyal ve kültürel ya da mimari unsurlar gibi tereke unsurları da bu kıymetlendirmeye yönelik bütünselliğin bir unsurudur (Okay, 2015).

Bağlam kavramı tüm bu öğelerin bir araya geldiği ve yapının bütünüyle oluşturduğu alakadan kaynaklı; çetin, istikrarlı ve durgun bir kavram değildir. Aksine halkların farklılaşan kişilikleriyle ilişikli biçimde zamanla tekrarlanan, bu zaman içinde biçimlenen ve devamlılık arz eden bir kavramdır. Bu sebeple, yeniden işlevsellik kazandırılma süreci yapının taşıdığı mana ve canlılığa zarar vermeyecek bir biçimde yönetilmesi ve yönlendirilmesi gereken bir süreç biçimizde karşımıza çıkmaktadır.

3.2.3 Yapının Ruh, Anlam ve Kültürel Manada İlişkisi

Yer tanımı *"parsel, arazi, arazi parçası, abide, blok veya yapılardan meydana gelen bir zümreye ve aynı çevrim içinde şahsen bölüm ve kısımları olan bölge"* şeklinde geniş manada tanımlamak mümkündür (ICOMOS, 1999).

ICOMOS tanımından hareketle; bir kültürü meydana getiren unsurların tamamı, vakaların meydana gelen sahaları, sahaları meydana getiren peyzaj unsurlarını, bahçelik ve park, arkeolojik ve bedensel ve tinsel manada rahatlama sahalarını kapsamaktadır. Bir başka söylemle, fiziki biçimlerin dışında, mekânın ruhuna katkıda bulunacak bütün karakter özelliklerini içermektedir. Yarınlarımıza bırakabileceğimiz bilgiler ve bu bilgilerden kaynaklanabilecek sonuçlar, öğrenebilecekleri elle tutulur nitelikler bakımından kaynak niteliğindedir. Bu husus Venedik Tüzüğünde de vurgulanmış ve yapıların geçmişten gelen mesajlar ile geldiği ve yaşattığımız geleneklerin canlı tanıkları olduğu ifade edilmiştir (ICOMOS, 1964).

Yerin ruh ve manasının aktarılmasına dikkat çekilmekle birlikte insan unsurunun kültürel değerler bütününün yarınlara aktarılmasında dünya çapında sıcaklık artışı, grup turizmi, silahlı çatışmalar ve şehirsel gelişimler, toplumsal dönüşümler ve meydana gelen bozulmalar sebebiyle büyük bir etken olduğu vurgulanmıştır (ICOMOS, 2005; ICOMOS, 2008).

Bir mekânın içinde barındırdığı kültürel miras ve doğasının; toplumsal bütünlük, topluluk şuuru ve beraber yaşama ilişkisi mekâna sadakat duygusunu meydana getirmektedir. Bu manada toplumları oluşturan insanlar bir mekâna ait olma ve bağlılık duygusunun gelişmesi maksadıyla kültürel miraslara gereksinim duymaktadırlar. Diğer bir deyiş ile yerin sahip olduğu ruh ve mana oranın zilliyetinde bulunan değerler ile yakinen ilgilidir.

3.2.4. Devam Ettirilebilir Kültür Mirasları Kavramı

İnsanların ihtiyaçlarının karşılandığı bir medeniyetin medenileşme ve üretim sürecinde; yarınların gereksinimlerinin giderilmesine mani olmama fikri sürdürülebilirlik veya devam ettirilebilir olma kavramlarının temelini oluşturmaktadır.

Bu manada insanların elinde bulundurduğu sosyoekonomik ve kültürel bütün öğelerin eşit paylaştırılması ve düzgün kullanımı temeldir (Okay, 2015).

Hazır kaynakların korunması, muhafaza edilmesi ve nakil edilmesi fikri mimari açıdan yapıların koruması kapsamında bilhassa son zamanlarda kültürel değerler ve nitelikleri bakımından öne çıkmaktadır. Kültürel miras düşünce bağlamında, sürdürülebilir kültürün beden bulmuş şeklidir. Bu sebeple, sürdürülebilirlik kavramının yaygınlaştırılması, ilgili mevzuat ve konularda iyileştirme ve düzenlemeler yapılması, oluşturulan yeniden işlevsellik kazandırma projelerinde hedefler arasına ve yapı inşa politikalarına dâhil edilmesi gerekmektedir (Rodwell, 2007).

Sonraki nesillerin günümüzde mevcut olan imkân ve fırsatlara benzeş biçimde sahip olması düşüncesi temel olacak biçimde, bu konuda uzun soluklu maddî adımlar atılması, yargı ve hüküm veren karar alma mekanizmalarında düzenlenme yapılması ve bu adımların sistemli bir biçimde sağlam zeminler oturtulması gerekmektedir. Yaşamımızı sürdürdüğümüz kültürel strüktürde kaynakların yönetilmesi ve bunların yarınlara kasıtlı veya şuursuz olarak aktarılması tarih kadar eskidir. Bu olguların etkinliğinin ve verimliliğinin arttırılması sürdürülebilirlik prensiplerinin kültürel miras kavramlarıyla dönüşümü neticesinde mümkündür (English Heritage, 1998)

Bu sebeple, kültürel mirasların orijinal özelliklerini kaybetmesi yerine; kullanımına devam edilen, canlı ve deneyim edilen, proaktif bir süreç biçiminde sürdürülebilir stratejilerin finanse edilmesi ve destek sağlanması gereklidir. Bu açıdan toplumun katkısının sağlanması, değişik grupların birbirlerine karşı olan karşılıklı güven ortamının temin edilmesi esas alınmalıdır. Sürdürebilir olma ancak toplumun her kesimini kapsayan, ortak bir gayede odaklanmış, tümevarımcı projelerin hayata geçilmesiyle mümkün olabilmektedir. Rant, toplum ve ülke ihtiyacı şeklinde üstünkörü ve basmakalıp ifadelerle gerekli tatminkâr açıklamalar yapılmadan alelacele, gece yarısı kimseler duymasın veya tepkilerin önünü almak maksadıyla yapılan yıkımlar ucuz ve sürdürebilir olmayan yarınlar tarafından Menderes dönemi yıkımlarında olduğu gibi esefle kınan ve onaylanmayan politikalar olarak karşımıza çıkacaktır. Bu manda kültürel miras olarak addedilen yapılara ilişkin bütün verilerin sağlıklı bir biçimde toplanması, tahlil edilmesi ve kamusal fayda sağlayacağı düşünülen yatırımların

gerçekten toplumsal ilerlemeyi finanse etmek maksadıyla kullanılması pek mühim bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.2.5. Totaliter Koruma Yaklaşımı

1972 yılından sonra "*abide"* ve *"eski yapıt"* kavramlarının yerine *"kültürel miras"* kavramı kullanılmaya başlarken bu kavramın yanında *"natürel miras"* kavramına da vurgu yapılmak suretiyle miras bütünlüğü vurgulanmıştır. Ayrıca miras kavramının sadece üstün özellikli tek eser ve çevreleri değil, tarihi ve kültürel niteliği olan bütün şehirsel ve taşralı sahaları kapsadığını belirtmektedir. Bu manada koruma hareketinin şehir ve ülke planlamalarının temel hedefi biçiminde ele alınması gerektiği konusunda vurgu yapılmıştır (WHC, 1972).

Bir mahallin elinde bulundurduğu değerlerin incelenmesinde şüphesiz bu değerin potansiyeli, tehlike ve muhafaza meselelerinin de göz önünde bulundurularak sürdürülebilirlik kaideleri etrafında detaylı ve kapsamlı bir tetkik yürütülmesi gerekmektedir. Yapıların tekrardan işlevsellik kazandırılması maksadıyla icra edilen yıkım ve tekrardan inşa süreçleri devamlılık arz etmektedir. Bu devamlılık kültürel çok yönlülüğün temel renklerinden bir tanesi olmakla birlikte; mevcut çevreyi meydana getiren organik ve duygusal etki ve unsurların başkalaşması açısından önem taşımaktadır. Sürdürülebilirlik kaideleri etrafında detaylı ve kapsamlı icra edilen tekrardan işlevsellik kazandırılması faaliyetlerinde planlanmadan ve bozuk yapılaşma, tarihsel özgünlüklere bilerek veya bilinçsizce verilen tahribat, hatalı yenileme çalışmaları, şuursuz müdahale ve eklemeler, rant amaçlı kentsel faaliyetlerin meydana getirdiği tehditler karşısında önlem alınması bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu kapsamda; mekânsal manada değişim süreçlerinin planlı bir şekilde işletilebilmesi kültür mirası kapsamındaki sahaların muhafaza edilmesine yönelik çalışmaların başında gelmektedir. Muhtemel risk ve tehditler karşısında; çeşitli vadelerde planların ve koordineli takip programlarının oluşturulması, mekânın kültürel manada baskın ve zayıf taraflarının belirlenerek muhtemel imkân ve risklerin ortaya

konulması kültür varlıklarının yarınları bakımından son derece ehemmiyetlidir. Bu manada, alan kıstasında dikkatli ve titiz bir şekilde hazırlanacak mekân idare planlarının varlığı zaruri niteliktedir (Okay, 2015).

Bu kapsamda yapıların korunmasının kayda değer mühim ölçütlerinden biri de sürdürebilirlik konusunda da açıkladığımız gibi kuşkusuz yine insan faktörü olmaktadır. Toplumu oluşturan her kesimin iştirakiyle bir forma kavuşan bütüncül ve totaliter koruma anlayışı kaynağını insanın oluşturması sebebiyle önem arz etmektedir.

BÖLÜM 4. KARAKÖY LİMAN BÖLGESİNİN İNCELENMESİ

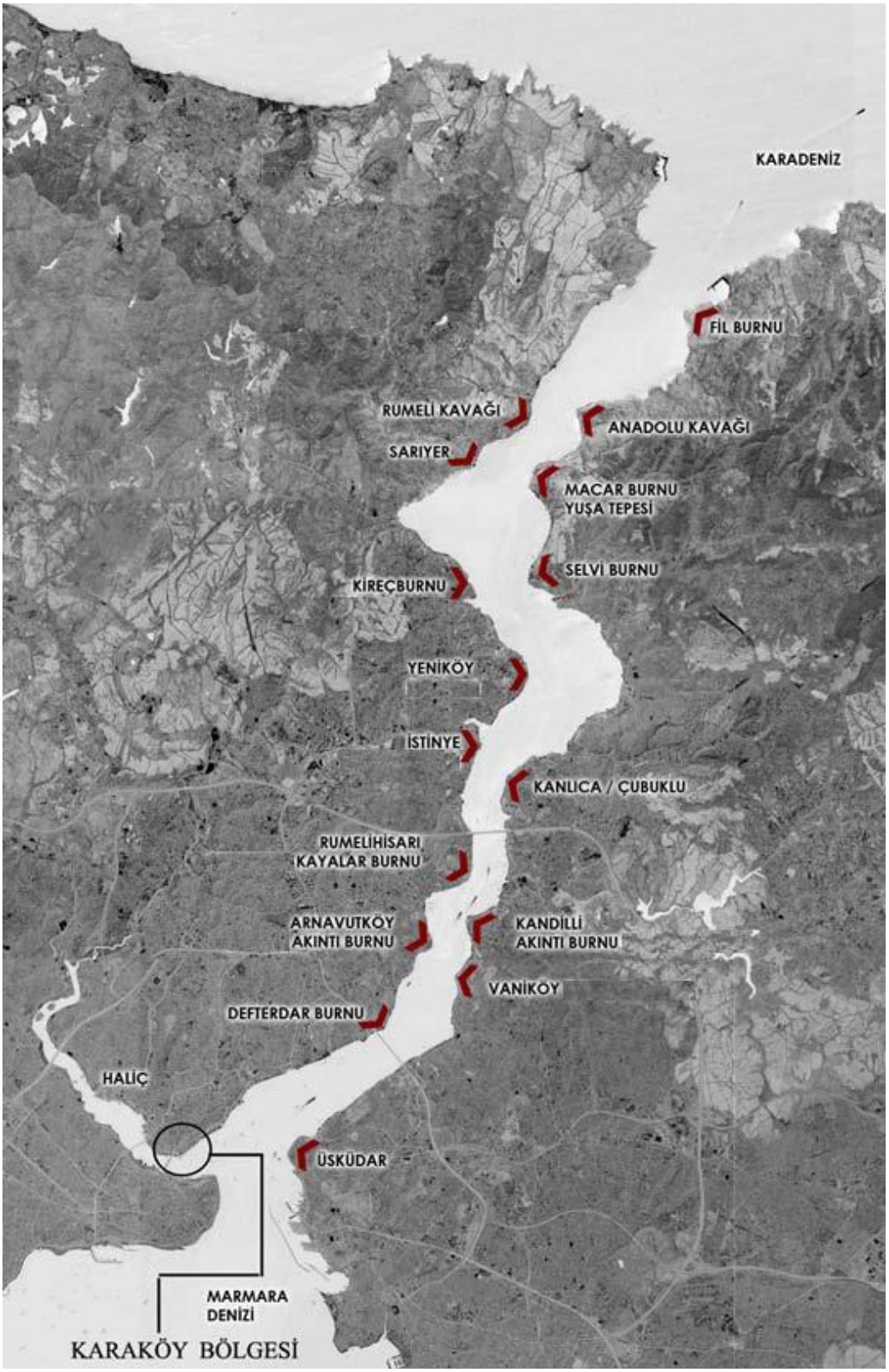
Sahip olduğu boğaz ile İstanbul kentinin Rumeli (Avrupa) ve Anadolu (Asya) yakalarını birbirinden ayırmaktadır. Boğazın uzunluğu 17 deniz milidir. Çok girintili ve çıkıntılı kıyı şeridi hesaba katılınca Rumeli kıyı şeridinin uzunluğu; Rumeli Fenerinden Ahırkapı Fenerine kadar olan mesafe 55 kilometredir. Anadolu kıyı şeridinin uzunluğuysa; Anadolu Fenerinden Kız Kulesine kadar olan mesafenin uzunluğu 35 kilometre, Selimiye Kışlası önünde yer alan Kayak Burnuna kadar olan mesafeyse 36 kilometredir. Boğazın en geniş yeri Anadolu Feneri ile Rumeli Feneri arasındaki mesafe 3 bin 600 metre, en dar yeri Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasındaki mesafe 760 metredir. Boğazın en fazla su çekimine sahip olan yeri Bebek - Kandilli arasında 120 metredir. Boğaz biçim ve formasyon tipi olarak ria kıyı türüne benzemektedir. Bu kıyı çeşidi vadilerin ortasında akan suyollarının zamanla deniz sularının altında kalarak oluşturduğu kıyı türleridir Kıyı şeridinde birçok girinti ve çıkıntı görmek mümkündür. Sahip olduğu bu kıyı şeridi zenginliği şehre dinamizm katmaktadır (Aysel, 2004).

İstanbul şehri boğaz ve Haliç kıyısında deniz ulaşımına uygun bir konumda kurulmuş bir kenttir. Tarih boyunca denizden gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin odağı olmuştur. Geçmişte bu coğrafyada Venedik ve Cenevizliler denizcilik faaliyetlerinin sürdürmek ticaretlerini geliştirmek maksadıyla koloniler kurmuşlardır. Sahip olduğu coğrafik konum nedeniyle uzun bir dönem doğu-batı ticaretinin merkezi konumunda kalmıştır (Çimenoğlu, 2011).

İstanbul şehrinin sahip olduğu deniz sadece uluslararası ticaretin önemli bir suyolu olmamıştır. Şehir içi ulaşımı açısından da önemi büyüktür. 1851 yılında Şirket-i Hayriye Şirketinin kurulmasıyla bugünlere kadar gelen şehir hatları vapur işletmeleri şehir hayatında önemli bir yer işgal etmektedir (Erel, 2007).

Cumhuriyet döneminde bu coğrafyadaki Fransız Mimar Henry Prost "*İstanbul'un doğal ve tarihi bütünlüğüne zarar vermeden modernleştirmek, ulaşımını sağlamak, mimari ve arkeolojik değerlerini ortaya çıkartmak"* düşüncesiyle şehir imar planlarının hazırlamıştır. 1934 yılının imar planlarında Boğaz ve Haliç siluetlerinin korunması amaçlanmıştır (Aydemir I. , 2008).

Tarihî özelliklerine ek olarak şehrin fiziki ve coğrafik özellikleri; kentin *"Su Kenti İstanbul"* vasfını desteklemektedir. Su kenti olarak sahip olduğu özelliklerinden biri de coğrafi açıdan doğal liman konumunda olmasıdır. Şehirde liman olarak kullanılabilecek nice alan göstermek mümkündür. Sahip olduğu dolgun kıyı şeridi ve su derinlikleriyle gemilerin aborda olabilecekleri nitelikleri sağlamaktadır. Bahse konu bu hususu Karaköy ile örneklendirebiliriz. Karaköy sahip olduğu konum itibariyle suyolu ve kent yaşamının ayrılmaz bir parçası halinde gelmiştir (Kafesçioğlu, 2016).



Şekil 1 İstanbul Boğazı, (Aysel, 2004)

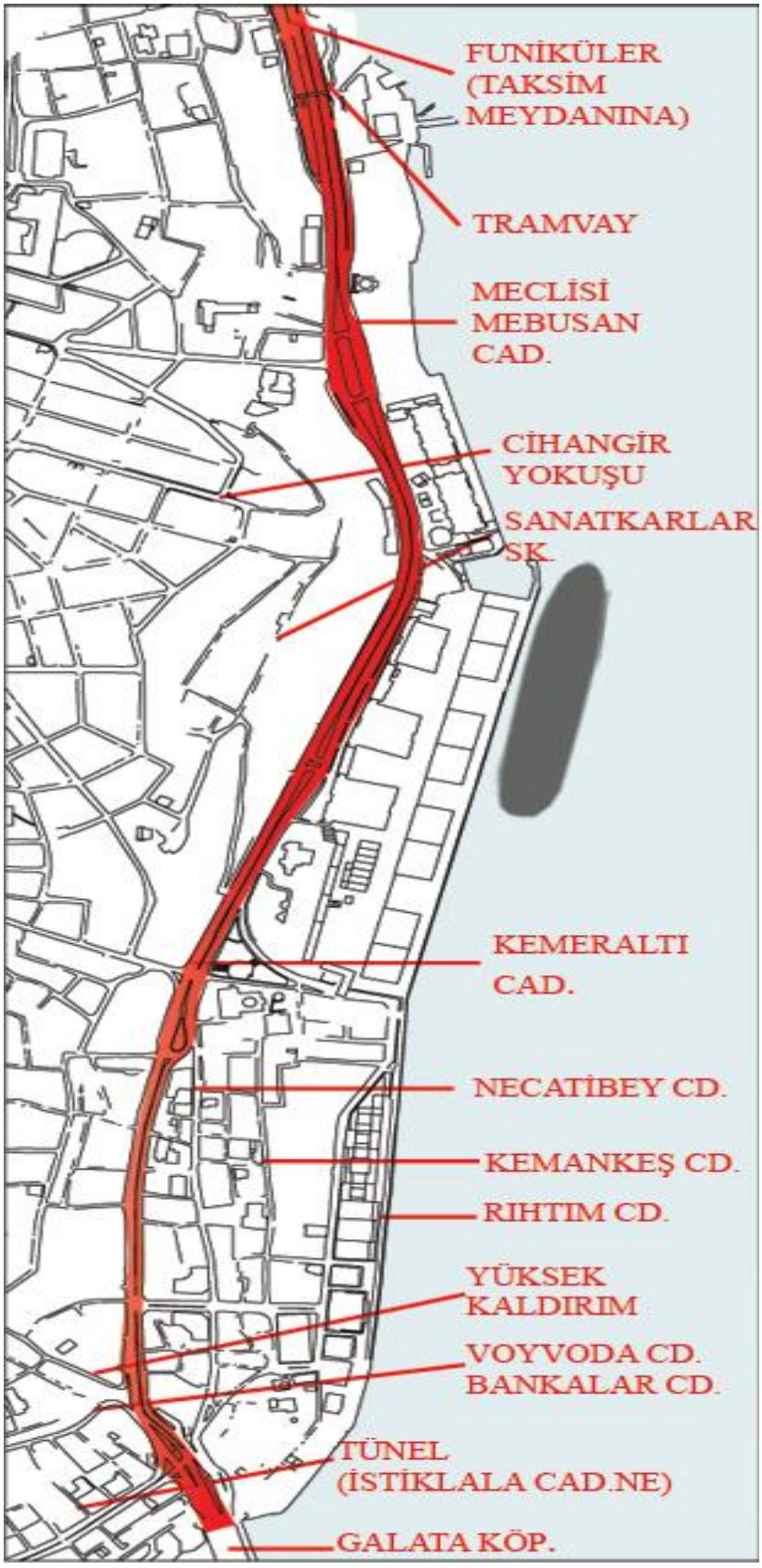
4.1. Karaköy Bölgesi

Karaköy, İstanbul kentinde Beyoğlu ilçesine bağlı bir semttir. Galata ve Karaköy Eminönü sahili Cenevizliler döneminden beri çok eski ticaret merkezlerinden biri olagelmiştir. Eski Galata bölgesini günümüzdeki modern ismidir. Tarihi süreç içinde liman ve ticaret merkezi olmanın yanında 19. yüzyılın sonlarına doğru devletin finans merkezi olmuştur. Günümüzde de hala önemli ticaret ve ulaşım merkezi olma özelliğini sürdürmektedir (Tütel, 2000).

4.2 Karaköy'ün Konumu

Coğrafi konum olarak Karaköy boğazın güneybatısında, Haliç'in İstanbul boğazına açılmaya başladığı yerin kuzey yakasında yer almaktadır. Görüldüğü gibi Haliç gibi bir doğal liman ağzında ve İstanbul Boğazının güney girişinde yer almaktadır. Bu hususu Şekil 1'de görmek mümkündür.

Kuzeyinde Kemankeş ve Meclis-i Mebusan Caddeleri, güneyinde İstanbul boğazıyla doğusunda Çifte Saraylar (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi) ve batıısında Karaköy meydanıyla sınırlandırılmaktadır. Karaköy Meydanı aracılığıyla etrafını saran ilçelere bağlanmaktadır. Güney batısında Galata köprüsüyle Eminönü'ne bağlanmaktadır. Tersane Caddesi, batısında Azapkapı'ya, Voyvoda Caddesi, kuzeybatısında Şişhane'ye, Yüksek Kaldırım Caddesi, kuzeyinde Beyoğlu'na, Kemeraltı ve Necatibey Caddeleri, kuzeydoğusunda Tophane'ye açılmaktadır. Karaköy semti ile Eminönü arası 1,25 km, Taksim 1,75 km, Şişli 4 km, Eyüp 7,25 km ve Fatih 2,5 km uzaklıkta bulunmaktadır. Karaköy Rıhtımının uzunluğu 600m dir. (Tütel, 2000). Karaköy Limanını besleyen bağlantı yolları Şekil 2'de gösterilmiştir.

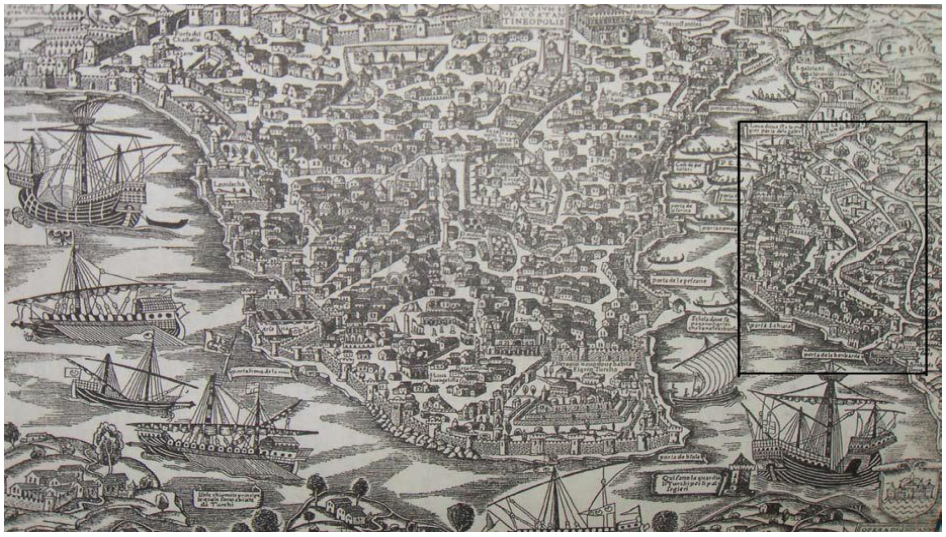


Şekil 2 Karaköy Limanı Bağlantı Yolları, (Çimenoğlu, 2011)

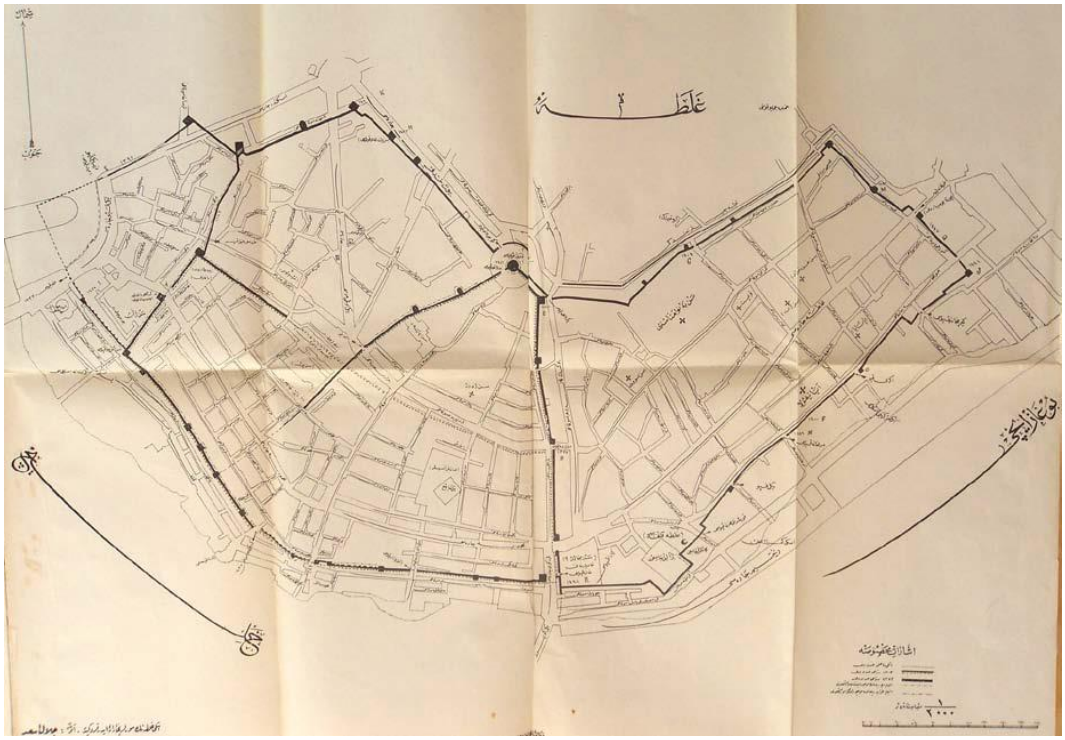
4.3. Karaköy'ün Tarihi

Karaköy ile Galata bölgeleri kurulduğu zamandan bugünlere kadar gemiler için seçkin bir iskele olmuştur. Liman bölgesinin tarihsel geçmişini incelediğimizde Karaköy liman bölgesini çevreleyen surların ilk kez Büyük Konstantin tarafından bölgede yaşıysan Hristiyan tebaanın korunması maksadıyla inşa edildiği bilinmektedir (Müler, 2001).

Karaköy bölgesi genellikle Musevi, Latin ve Venedik kökenli tüccarlar ile Cenevizli tüccarların ticari ilgisini cezbettiği ve bölgede koloni kurdukları görülmektedir. IV. Haçlı seferiyle birlikte İstanbul haçlılar tarafından işgal edilmiştir. Bu işgalle birlikte Cenevizlilerin bölgedeki varlığının pekiştiğini söylemek mümkündür. Bölgenin bu özelliği itibariyle Hristiyan Katolik tüccarlar tarafından tercih edildiğini görmekteyiz. Cenevizliler kendileri ve değerli ticaret mallarını korumak maksadıyla bölgede mukavim tahkimatlar ve sur duvarları inşa etmişlerdir (Şen, 2006). İnşa edilen bu surların bazı kalıntılarını hala günümüzde yer yer görmek mümkündür. Bu yapıların günümüze ulaşmış ve simgeselleşmiş en belirgin örneği Galata Kulesi'dir.



Şekil 3 İstanbul Surlarını Gösteren Gravür, Andrea Vavassore,1550,
(Müller W. , 2003)



Şekil 4 Ceneviz Surları, (Arseven, 1989)

İstanbul'un Müslümanlar tarafından fetih edilmesinden sonra bölge ticaret bölgesi olma özelliğini korumaya devam etmiştir. 16. asra gelindiğinde bölgede denizci, esnaf, sanatkâr, kalyon dülger, kalafatçı ve kasnakçılar vb. nice meslekleri hala görmek mümkündü. Ayrıca bölge Osmanlı devletinin sahip olduğu hoşgörü ortamı nedeniyle tarihsel süreç içinde ülkelerinde politik, siyasi, dini ve hukuki açıdan etnik temizliğe maruz kalan Hristiyan, Yahudi, Slav gibi milletlerin tercih sebebi olmuştur (Müller W. , 2003) (Erkök, 2002) (Erdoğan, 2006).

19. asırda Karaköy Limanı Kırım Savaşı boyunca askeri amaçlarla yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Zira bu yıllarda askeri donanımların yüklenip boşaltılmasında karşılaşılan zorluklar bu iskelenin yetersiz olduğunu göstermiştir. Vuku bulan bu ihtiyaçların karşılanması ve moderndir ticari limana ihtiyacının karşılanması maksadıyla 18. asrın sonlarında M. Marlus Michael[1] (Fransa) tarafından Karaköy İskelesi ve Liman

[1] Başbakanlık Osmanlı arşivlerinde Mösyö Mişel olarak sıklıkla geçmektedir. (Uzun,T,2008)

Tesislerinin inşasına başlanmıştır (Devran, 2009).

758 m. boyundaki 4,000 ila 8,000 tonluk 7 gemiyi aynı zamanda barındırabilen Galata iskelesinin inşaat faaliyetleri 1895 yılında tamamlanabilmiştir (Müller W. , 2003).



Şekil 5 Galata 19. Yüzyıl, (Url-1)



Şekil 6 Karaköy, 1890'lı yıllar, (Sebah Joaillier)



Şekil 7: Galata Rıhtımı, 1900, (Sebah Joaillier)



Şekil 8 Galata Rıhtımı, 1910, Sebah Joaillier.

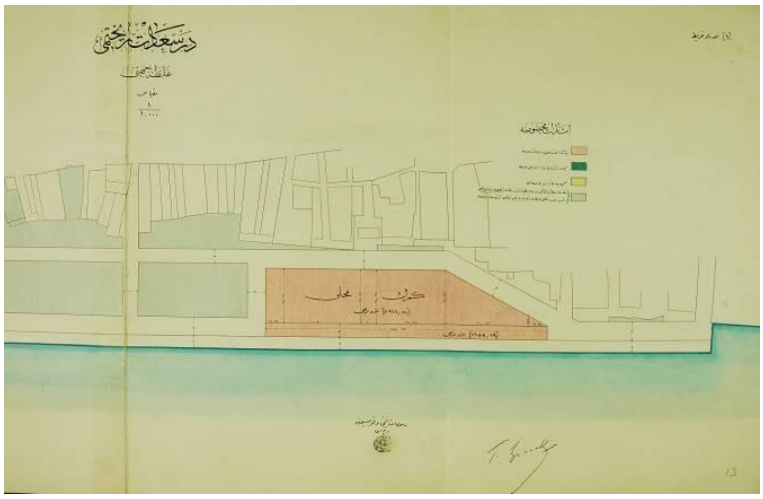
Karaköy liman bölgesinde inşa edilen yapılar ve kullanım maksatlarını inceleyecek olursak;

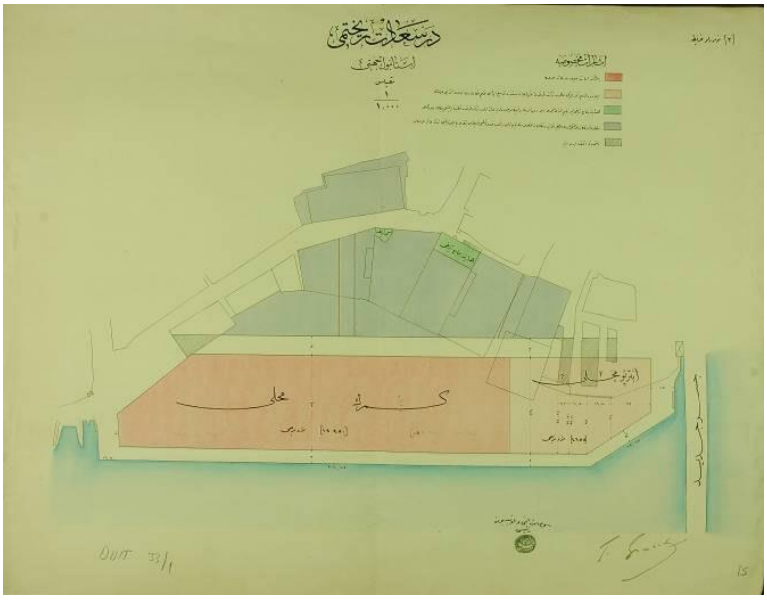
4.4. Karaköy Kıyı bandı önemli binalar

Geçmiş Tarih boyunca kıyı bandı liman ve iskelesi ile bölge tarihi yarımada içinde canlılığını korumuştur. Bölgeye kimliğini veren ve ticari işlevleri de olan liman yapıları bulunmaktadır. Bunlardan bazıları bu bölüm alt başlıklarında incelenmiştir.

4.4.1 Galata Gümrük Binası (Eski Paket Postanesi)

Karaköy iskelesinde gümrük işlemleri maksadıyla kullanılan bina Cumhuriyet ile birlikte gümrük işlemleri maksadıyla kullanılmıştır. Kadıköy bölgesinde Haydarpaşa Liman inşaatının tamamlanmasıyla birlikte paket postanesi olarak, hizmet vermiştir. Daha sonrada Denizcilik İşletmeleri tarafından idari hizmetler maksadıyla kullanılmıştır.





Şekil 9 Galata köprüsü ucundan Eminönü sahil Karaköy Eski Gümrük Yapısına Dair Krokiler 1894, (Uzun T. , 2008)



Şekil 10 Karaköy Eski Gümrük Yapısının İç Görüntüsü, (Müller W. , 2003)

Yapıda mimari açıdan Neoklasik, Barok ve Art Nouveau tarzlarından örnekleri görmek mümkündür. Yapıya ait saçaklarda plasterlerde Neoklasik, pencereler üzerinde Barok ve binanın ön cephede yer verilen figürlerde Art Nouveau tarzını görmek mümkündür (Yergün U. , 2002).



Şekil 11 Karaköy Gümrük Depoları Cadde Cephesi, (Uzun T. , 2007)



Şekil 12 Karaköy Gümrük Depoları Deniz Cephesi (Uzun T. , 2007)

4.4.2 Çinili Liman Hanı ve Merkezi Liman Hanı

İngiliz tüccar Rothschild 1907 yılında Rıhtım şirketinin işletmesini devralmasına müteakip 1910 - 1911 yılları arasında Çinili Liman Hanı, 1912 - 1914 yılları arasında da

Merkezi Liman Hanı İngiltere'nin Osmanlı devletinden sağladığı kapitülasyonların yirmi altıncı maddesine dayanarak inşa ettirmiştir. Dağıtımcı ve ofis olarak kullanılmak maksadıyla Neoklasik ve Art Nouveau tarzlarından inşa edilen bu yapılar dönemin ticaret yaşamına da bir değişim sağlamıştır (Yergün & Çelebioğlu, 2014).



Şekil 13 Çinili Liman Hanı ve Merkezi Liman Hanı, (Bilgili, 2016)

Bu yapılar 1918 ila 1923 yılları arasında İstanbul'un işgaliyle birlikte işgal ordusu tarafından garnizon ve asayiş görevlileri için karakol, ilaç deposu ve soğuk erzak depoları olarak kullanılmıştır (Ar, 2006).

Yapılarda faaliyet gösteren kayıtlı tüccar ve iş adamları incelendiğinde; çoğunluğunu gayrimüslim tebaanın oluşturduğu tüccar, komisyoncu, kömürcü, madenci, vapur acentesi ve çeşitli acentelerin faaliyet gösterdiği görülmektedir (İstanbul Ticaret Odası, 2006).

Kabotaj hakkı kapsamında limanların devletleştirilmesiyle yapılar İstanbul Liman İşleri İnhisarı mülkiyetine geçmiştir. Çinili Liman Hanı, Gümrükler Genel Müdürlüğü, Merkez Liman Hanıysa Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü olarak faaliyet göstermeye başlamıştır. 2017yılında Galataport Projesi'nin başlamasıyla birlikte binaların dış siluetleri korunarak iç mekânları beş yıldızlı otellere dönüştürülmek maksadıyla yıkılmıştır (Durmuş, 2009).

Karaköy rıhtım binalarındaki tarihi dış görünüme rağmen iç mekânlar ve taşıyıcı sistem teknolojisinde modern yapım teknikleri kullanılmıştır.

4.4.3. Sıhhiye ve Rıhtım İdaresi Binaları

Yapıların tasarım ve planları Birinci Dünya Savaşı öncesine ait olmak le birlikte inşası ancak 1926 yıllarında tamamlana bilmiştir. Limandaki sağlık işlemleri ve limanın işletilmesi maksadıyla kullanılan ofis ve görevlilerin konumlandırıldığı yapılardır.



Şekil 14 Karaköy Liman Yapıları, (Bilgili, 2016)

Osmanlı devletinin sahip olduğu hoşgörü ortamı nedeniyle tarihsel süreç içinde ülkelerinde politik, siyasi, dini ve hukuki açıdan etnik temizliğe maruz kalan Hristiyan, Yahudi, Slav gibi milletlerin tercih sebebi olmuş ve bu grupların varlıklı kesiminin tercihi de Karaköy civarı olmuştur (Müller W. , 2003) (Erkök, 2002) (Erdoğan, 2006).

4.5. Karaköy'ün demografik yapısı

1917 yılı sonrasında gerçekleşen başta Karaköy olmak üzere bütün İstanbul şehrini etkisi altına alan göç dalgalarına ve özellikle Karaköy bölgesinin kozmopolittik yapısını şekillendiren bu göç hareketlerine değinmek gerekmektedir.

1917 yılında tarihe şekil veren sosyalist ayaklanmadan Çarlık Rusya'sından kaçan birçok aristokrat, varlıklı aile bireyleri ve askerler Rusya'dan çeşitli ülkelere ait harp, kargo ve turist gemileri vasıtalarıyla o zaman işgal altında bulunan İstanbul'a akın etmişlerdir. Bu grubun çoğunluğu Galata (Karaköy) sahili boyunca yerleşmişlerdir.

İkinci büyük göç fırtınasıysa 1922 ila 1923 yılarında İstanbul ve Karaköy sahillerinden ülke dışına doğru gerçekleşmiştir. Bu göç dalgasında Birinci Cihan Harbinden hemen sonra başlayan milli kurtuluş savaşından galip çıkan Ankara hükümetinin Rum, Ermeni, Musevi ve Levanten vatandaşları yaptıkları kanunsuz ve

aşırı davranışlar nedeniyle hesap soracağı dedikodularının yayılması etkili olmuştur (Çimenoğlu, 2011).



Şekil 15 Karaköy, 18. Asır, (Url-2)

Cumhuriyet ilan edildikten sonra meydana gelen diğer bir göç dalgası 1948 yılında Filistin toprakları üzerinde İsrail devletinin kurulması nedeniyle, Karaköy civarında yaşamlarını sürdüren az ve orta gelirli Musevi kökenli Türk vatandaşlarının 1952 yıllına kadar Karaköy limanından hareket eden şilepler vasıtasıyla İstanbul'dan ayrılmaları şeklinde gerçekleşmiştir.



Şekil 16 Karaköy, 19. Asır, (Genim, 2006)

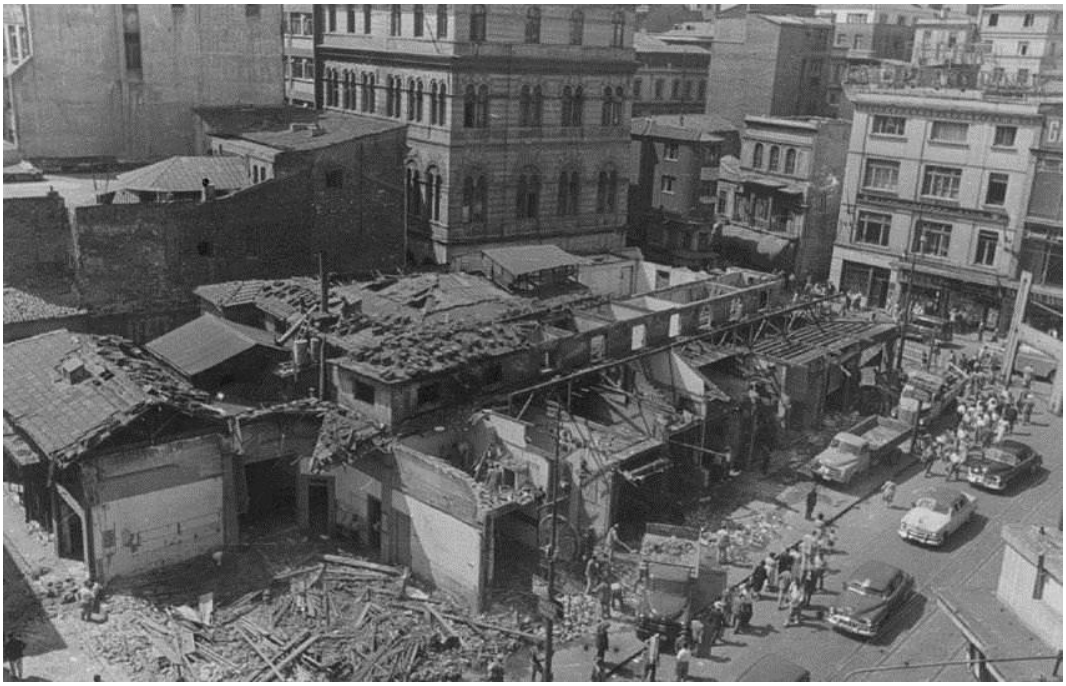
6-7 Eylül 1955 tarihinde Beyoğlu ve Karaköy civarında ikamet eden gayrimüslim vatandaşlara karşın dükkân ve hanelerine karşı gerçekleşen nefret eylemleri neticesinde 5,538 ev ve işyeri zarar görmüştür. Meydana gelen bu nefret eylemleri neticesinde gayrimüslim halk tarafından devlete karşı duyulan güven sarsılmıştır. Duyulan bu güvensizlik ortamında başta Rumlar ve diğer etnik nüfus İstanbul'dan ve Türkiye'den ayrılmaya başlamışlardır (Toprak, 1994). Yaşanan bu göç dalgası neticesinde iki husus göze çarpmaktadır;

- Bunlardan birincisi Musevi ve Rumların ülkeyi terk etmesiyle boşalan yapıların viranelere döndüğü,
- İkinci ise gelişmeyse bölge nüfusunun içyapısında meydana gelen zoraki değişimdir.

Yaşanan bu gelişmeler gölgesinde bölgede boşalan yerleri daha düşük, dar gelirli aileler alarak bölgenin görkemini yitirmesini ve giderek değişmesine neden olmuşlardır (Şen, 2006).

Karaköy bölgesinde tarihsel süreç içinde iki adet planlı fiziki dönüşüm hareketi görülmektedir. Bunlardan ilki Tanzimat döneminde Batılaşma hareketleri kapsamında kentin modernleştirilmesi hareketlerini gerçekleştirmek üzere 1858 yılında kurulan Altıncı Daire tarafından gerçekleştirilen Galata surlarının yıkılması, sarayın taşınması, saray çevresindeki ana yolların genişletilmesi, Karaköy meydan düzenlemesi uygulamalarıdır. Diğer fiziki dönüşüm hareketi ise Cumhuriyet döneminin Menderes dönemi diye adlandırılan 1956 ila 1960 yılları arasında gerçekleşmiştir. Bahse konu bu dönüşüm kapsamında D'Aronco tarafından 1903 yılında inşa edilmiş olan Küçük Merzifonlu Mescidinin de içinde bulunduğu birçok bina yıkılmış, Tophane istikametinden Kemeraltı Caddesine doğru uzanan ana yol genişletilmiş ve bu yola dik yeni bir ana yol olan Maliye Caddesi oluşturulmuştur (Gönül & Gürsel, 2016).

Günümüz dönüşüm hareketinin ayak sesleri ise ilk kez 1998 yıllında duyulmuştur. 1986 yılında kargo ve yük limanı olma özelliğini tamamen kaybetmesi, sadece yolcu ve turizm maksatlı kullanılması, şehir içi trafik sorunu gibi nedenlerden ötürü Karaköy kıyı kesimi ve liman bölgesi Galataport Projesiyle birlikte 2017 yılından itibaren tekrardan şekillendirilmek istenmiştir. Bu konun ayrıntılarını daha sonraki bölümde ayrıntılı olarak açıklayacağımızdan bu kısımda ele alınmamıştır.



Şekil 17 Karaköy'de Yıkım, 1956, (Url-3, 10.05.2019)

Osmanlı İmparatorluğunun tersaneleri İstanbul'un fethine kadar Gelibolu/Çanakkale bölgesinde kurulmuştur. Fetih ile birlikte Haliç ve kıyı kesimleri ön plana çıkmış ve bölge devlet tersanelerinin merkezi ve önemli bir ticari bölge olmuştur. Kasımpaşa deresi ağzında bulunan Haliç bölgesi civarında kurulan tersaneler ile dönemin şehir limanı fonksiyonu, Haliç'in güneyinden günümüz Sirkeci ile Unkapanı arasındaki bölge ve Haliç'in kuzeyinden Karaköy ile Galata olarak adlandırılan sahada yoğunlaşmıştır. Karaköy limanı yurtdışı ticari gemilerinin ve askeri gemilerin uğrak limanı olarak kullanılırken haliç içi limanlar genellikle yurt içine malzeme dağıtımında kullanılmıştır (Yücetürk, 2001)

Karaköy limanın uzun süreler dış ticaret limanı olarak hizmet etmesinde beli başlı göze çarpan faktörler arasında;

- Karaköy bölgesinde gümrük ve liman işletmelerine ait bina ve yapıların yer alması,
- 1845 yılında inşa edilen Galata Köprüsünün yer ve inşa faaliyetlerinin Karaköy limanına etki etmemesi

- 1892 ila 1895 yılları arasında ilave edilen iskelelerin ticari manada Karaköy limanının imkânları arttırması olarak sayabiliriz (Çimenoğlu, 2011).

Karaköy limanın ticari potansiyelini örnekle açıklayacak olursak 19. asırda deniz ticareti kapsamında İngiltere ve Fransa ile yapılan deniz taşımacılığının kayda değer bir bölümünü İstanbul/Karaköy limanı oluşturmaktadır. Yine 19. asrın ortalarında Karaköy limanı, yükleme ve boşaltma kapasiteleri açısından Avrupa limanlarına yaklaştığı ve büyük limanlar kategorisinde yer aldığı görülmektedir. 1889 tarihli bir istatistiğe göre Karaköy limanı tonaj bakımından Avrupa'da Londra'dan sonra ikinci büyük liman konumunda yer almıştır (Uysal, 2005).

Günümüz Karaköy Limanının tarihiyse 1800'lü yıllara uzanmaktadır. Özellikle Kırım savaşı limanın gelişiminde ve genişlemesinde hayati rol oynamıştır. Osmanlı Devletinin Ruslar ile 1853 ila 1856 yılları arasında yaptığı Kırım Savaşı, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlının yanında yer almasıyla devletin lehine neticelenmiştir. Dönemin koşullarında hâlâ düzenlenmemiş ve ıslah edilmemiş, iskelesiz vaziyetteki Karaköy bölgesi savaş gemilerin hareketlerini oldukça kısıtlamaktaydı. Bu güçlük aynı zamanda anakaraya malzeme ve asker sevkiyatında da sorunlara neden olmakta taşımacılık gemilerin kendi imkânları veya küçük sandallar aracılığıyla sağlanmaktaydı. Savaşın bitmesinden tam 23 sene sonra 1879 yılında liman inşaatı 1882 ila 1910 yılları arasında tamamlanabilmiştir. 1928 yılına gelindiğinde İstanbul ve Karaköy (Galata) limanları olmak üzere iki iskele ve üç depo bina inşası tamamlanabilmiştir (Çimenoğlu, 2011).

1909 yılından sonra iskelede düzenli sefer yapan gemilere ilave olarak turistik amaçlı gemilerinde görülmeye başlamıştır. Bu gemiler genellikle Tophane açıklarına demirlediklerinden iskelede yoğunluk yaşanmaktaydı. Düzenli seferler yapan şehir hatları vapurlarıysa Karaköy'deki iskeleden faydalanmaktaydı. Yıllar içinde artan yolcu ve kargo hacmindeki artış nedeniyle limanlara sürekli ek binalar inşa edilmiştir (Müller W. , 2003).



Şekil 18 Karaköy Yandan Çarklı Vapur, 1914, (Url-3, 10.05.2019)



Şekil 19 Karaköy, 1912 (Url-3, 10.05.2019)

1934 yılına gelindiğinde Karaköy iskelesinde iki ve Eminönü iskelesinde sekiz bina olmak üzere toplam 30 bin 735 m^2 antrepo sahası bulunmaktaydı (Müller W. , 2003)



Şekil 20 Karaköy İskelesi, 1930, (Url-3, 10.05.2019)



Şekil 21 Karaköy Kayık İskelesi, 1937, (Url-3, 10.05.2019)

1953 ila 1960 seneleri arasında limana Salıpazarı iskelesiyle depolar ilave edilmiştir. 1950 senesinde Menderes hükümetince gerçekleştirilen istimlakler ile Karaköy bölgesinin zengin şehirsel hafıza ve görüntüsünün bir bölümü silinmiş olmasına rağmen, sağ kalan bloklar ve şehirsel izler sayesinde bölge Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinden kalan izleriyle hala tarihsel kimliğini korumaktadır. Galata Kulesi ve Ceneviz surlarının ayakta kalan kısımlarıyla beraber, Kılıç Ali Paşa Külliyesi, Tophane-i Amire binası, Tophane Çeşmesi, Nusretiye Kasrı ve saat kulesi gibi Osmanlı mimari ambiyansı, 19. Yüzyıla ait pasaj ve iş hanları, yalnızca Galata'da görülen apartman kiliseleri ve Cumhuriyet mimarisinin ilk temsilcilerinden Karaköy Yolcu Salonuyla birlikte Karaköy gerek şehir ve mimari açıdan, gerekse de kentsel bellek açısından önemini korumaya devam etmiştir (Gönül & Gürsel, 2016).



Şekil 22 Karaköy, 1979, (Url-3, 10.05.2019)

1980 yıllarına gelindiğinde; Karaköy limanının, şehir merkezinde yük taşımacılığına uygun olmadığı, Haliç kıyılarının korunaklı olmasına rağmen, su çekiminin iç kısımlara doğru azaldığından günümüz gemileri için yetersiz kaldığı bu nedenlerde döneminde büyük bir liman potansiyeli sunmuşsa da günümüz şartlarında

gemiler için artık tatminkâr alan sağlayamadığı görülmüştür. Burada da görüldüğü üzere İstanbul'un Karaköy ve Eminönü bölgelerinde yoğunlaşan liman işletmeleri zamanla dağıtılmış ve şehir dışına yönlendirilmiştir. Bu sebeplerle de, dünyadaki emsalleri veya tekrardan işlevsellik kazandırılan eski liman bölgelerine oranla çok daha sınırlanmış bir formasyona dönüşmüştür (Erkök, 2002).



Şekil 23 Karaköy, 1954, (Url-3, 10.05.2019)

Liman bölgelerinin şehir ile iç içe geçmesi liman sahalarının gelişmesinde kayda değer bir mâni oluşturmuştur. Bu sebepler arasında, liman işletmelerinin karasal yönünde büyüyecek alan bulamaması, yük taşıyan kamyonetlerin şehir içi trafiğini olumsuz etkilemesi öne çıkmaktadır. 91 yıl boyunca İstanbul'a hizmet eden Karaköy iskelesi, 1986 yılına gelindiğinde yük taşımacılığına kapatılmış ve sadece yolcu ile turist taşımacılığına tahsis edilmiştir. Bu kararla birlikte Salıpazarı iskelesinde gerçekleştirilen yük taşımacılığı faaliyetleri Haydarpaşa, Tekirdağ ve Derince limanlarına yönlendirilmiştir (Uysal, 2005).

BÖLÜM 5 KARAKÖY YOLCU SALONU

5. 1 Karaköy Yolcu Salonu Yarışma Tarihçesi



İSTANBULDA GALATADA RIHTIM ÜZERİNDE YAPILACAK YOLCU SALONU PROJESİNE AİD AÇILAN MÜSABAKA

İstanbul Liman İşletme İdaresinden:

Galata Rıhtımında Merkez ve Çinili Rıhtım hanları arasındaki İdaremize aid yıkılacak olan Panorama, Orta, Maritim hanlarının mebni bulunduğu arsa üzerine yeniden inşa ettirilecek yolcu salonu projesi için Türk ve ecnebi mimar ve inşaat mühendisleri arasında bir müsabaka açılmıştır.

Müsabaka 6 şubat 1937 tarihinde hitam bulacaktır.

Projeler bir jüri heyeti tarafından incelenerek birinciye «2500», ikinciye «1000» ve beğenilen diğer iki projeye «500» er lira mükâfat verilecektir.

Taliblerin proje müsabakasına aid izahnameyi Galatada Fermenecilerde Haydar hanında Fen Servisi Şefliğimize müracaatle almaları lüzumu ilân olunur. (2754)

7 Kasım 1936'da yayınlanan ve Yolcu Salonu'nun inşası için üç tarihî hanın yıkılacağının açıklandığı yarışma ilânı.

Şekil 24 Karaköy Yolcu Salonu Yarışma İlanı, (Karakoç, 2017)

19. asrın sonlarına doğru Karaköy Limanı çevresinde inşa edilen ilk yapıların, Merkez Rıhtım Han ve Çinili Rıhtım Han ile muhtelif ticari yapılar olduğunu söylemek mümkündür. Limanda yolcuların karşılanmasına yönelik ihtiyacın karşılanması maksadıyla 1935 senesinde Denizcilik İşletmeleri vasıtasıyla bir yarışma açılmıştır.



Şekil 25 Karaköy Yolcu İskelesi, 1950, (Url-4, 2017)

5.2. Jüri Üyeleri ve Kapsam

Bu yarışmaya katılan jüri üyeleri şunlardır:

- Muhittin Üstündağ: İstanbul Vali ve Belediye Reisi
- Yunus Nadi: Menteşe Saylavı ve Cumhuriyet Gazetesi sahibi
- Reşit Safvet Atabinen: Sabık Kocaeli Saylavı Turing K. U. Reisi
- Bruno Taut: Güzel Sanatlar Akademisi Profesörü
- Cevat Nizami: Ticaret Odası Umumî Kâtibi
- Profesör Debs: Yüksek Mühendis Mektebi Mimarî Profesörü
- Hasan Kaper: Muhafaza Başmüdürü
- Samih Akkaynak: Türk Mimarlar Cemiyeti delegesi
- Loran Rebul: Ecnebi Vapur Kumpanyası Odası Reisi ve Mesajeri Pake Kumpanyaları Acentesi
- Mustafa Nuri Anıl: Gümrükler Başmüdürü
- Suphi Ziya Özbekkan: İstanbul Türkofis Müdürü
- Sadettin Serin: Devlet Denizyolları Müdürü

- M. Bay Şükrü: Emniyet Müdüriyeti 5.nci Şube Müdürü
- Raufl Manyas: Liman İşletme İdaresi Müdürü

Jüri ilk toplantısından sonra bir teknik heyet oluşturulması kararı alır. Bu heyet içerisinde ise şu isimler yer almaktadır:

- Mimar Bruno Taut: Güzel Sanatlar Akademisi Profesörü
- Mimar Debs: Yüksek Mühendis Mektebi Mimari Profesörü
- Mimar Farih Köprülü: Liman İşletme idaresi Fen Heyeti Baş mimarı
- Mustafa Nuri Anıl: Gümrükler Başmüdürü
- Salih Kılıç namına: İstanbul Emniyet Müdüriyeti 5 nci Şube M. Bay Şükrü
- Raufi Manyas: Liman İşletme İdaresi Müdürü
- Mühen. Ziya Koca inan: İstanbul Belediye İmar Müdürü
- Mimar Sırrı Bilen: Güzel Sanatlar Akademisi Profesörlerinden.

Lakin jüri heyetinin yarışmaya iştirak eden mimarlara ait projelerden hiçbirini uygulanmaya değer görülmemesi neticesinde yarışmada finale kalmayı başaran yedi proje sahibinin birlikte bir proje üretmeleri talep edilmiştir. Yarışma sonucunda Jüri, birkaç toplantı yapmış ve neticede birinciliğe değer tek proje bulamadığı için toplam 7 projeyi seçmiş ve 3 Projeye birincilik 4 projeye İkincilik ödülü vermiştir. Ödül olarak birinciye verilecek 2500 TL ile ikinciye verilecek olan 1000 TL kazananlar arasında paylaştırılmıştır. Ayrıca jüri, uygulama projesinin hazırlanmasına dair bir karar alarak kazanan 7 projeyi ifade ettikleri fikirlerden uygulama projesinde yararlanmak üzere satın almıştır (İrgin, 1999)..

5.3. Finale Kalan Projeler .

1936 yılında yapılan Karaköy Yolcu Salonu Proje Yarışması için finale kalan projeler şunlardır:

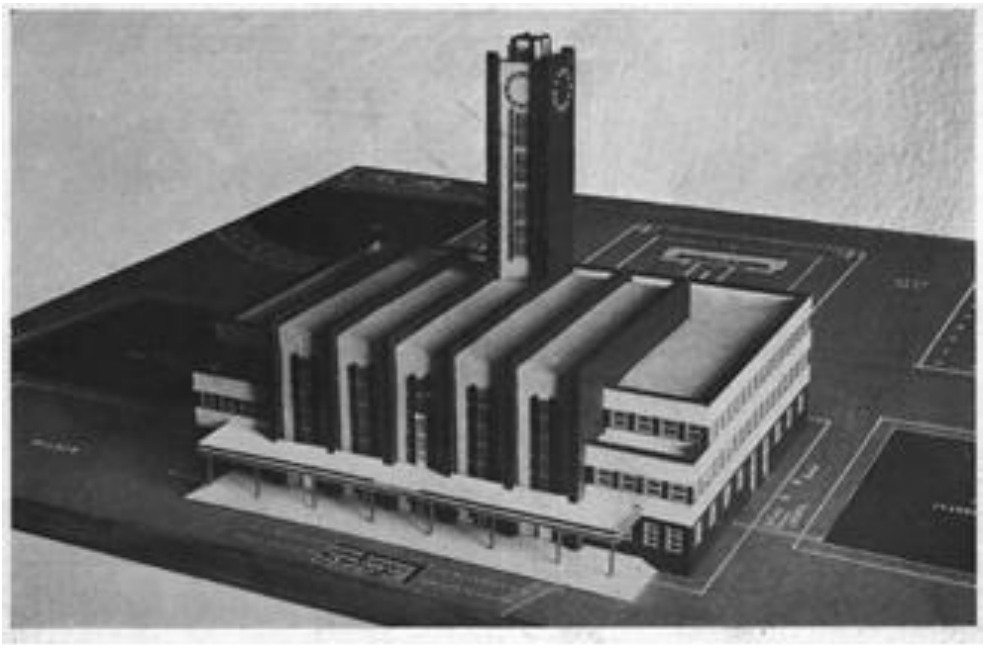
a. Rebii Gorbon: *Yalı Rumuzlu Proje,* (Şekil 25-26).
b. Prof. Alfred Agache: *Yelken Rumuzlu Proje,* (Şekil 27-28-29).
c. Seyfi Arkan: *N. 1777 H. Rumuzlu Proje,* (Şekil 30-31).
d. Şevki Balmumcu: *Akın Rumuzlu Proje*, (Şekil 32-33).

e. Mimar A. Sabri ve Emin Onat: *OR-ON Rumuzlu Proje,* (Şekil 34-35).

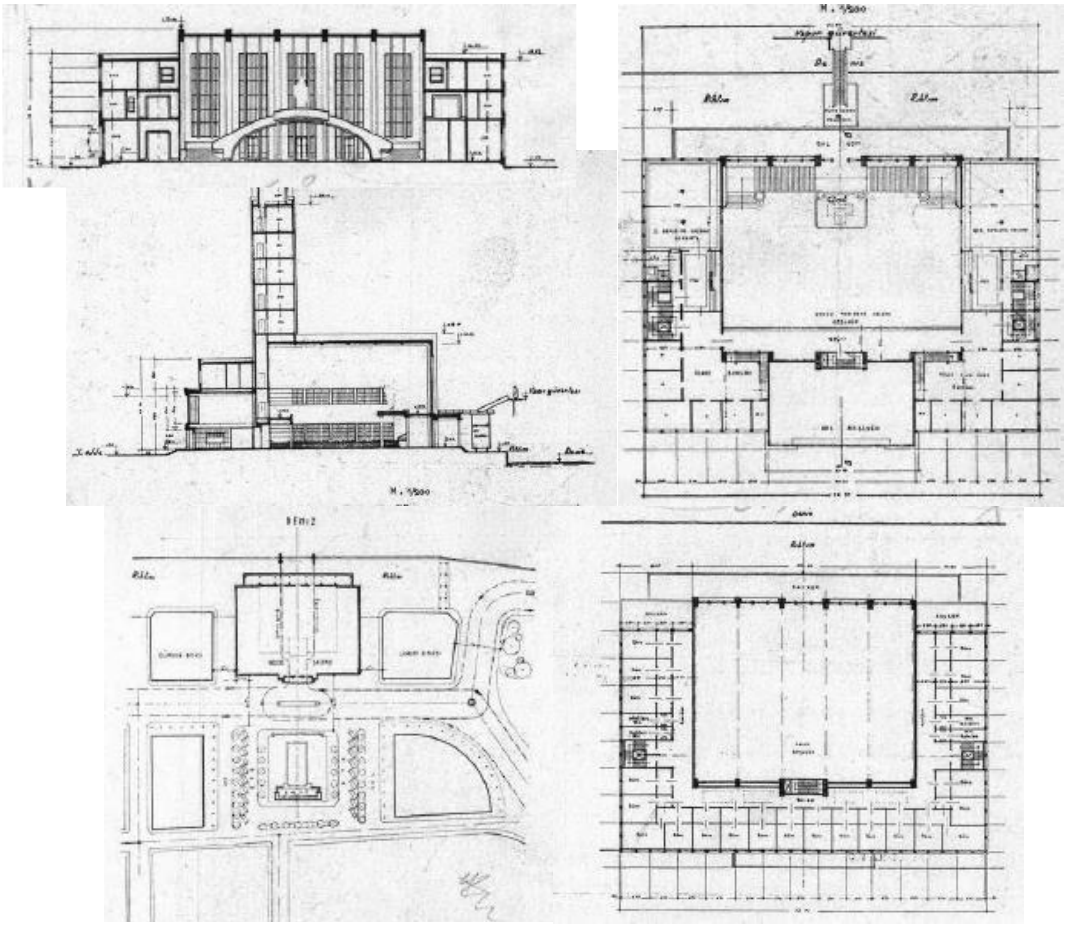
f. Nazif Asal: *Deniz Rumuzlu Proje,* (Şekil 36-37).

g. Mimar Celal ve Mimar Reşat: *Martı Rumuzlu Proje*, (Şekil 38-39).

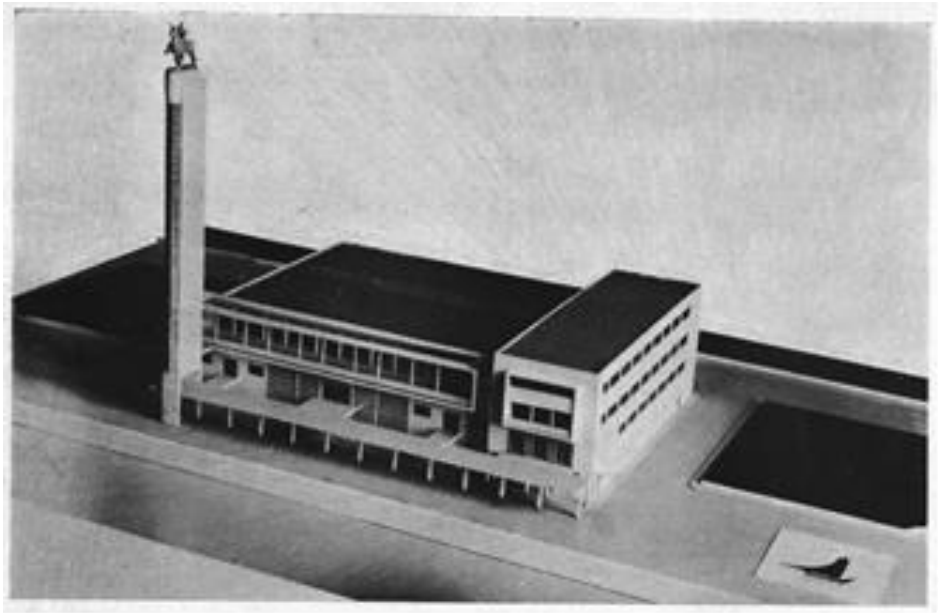
Finale kalan yedi mimardan biri olan Rebii Gorbon, diğer projeler ile hiçbir şekilde benzeşmeyen fakat temelde diğer projelerin düşüncelerine de ters düşmeyip bunlardan beslenen özgün bir proje üretmiştir.



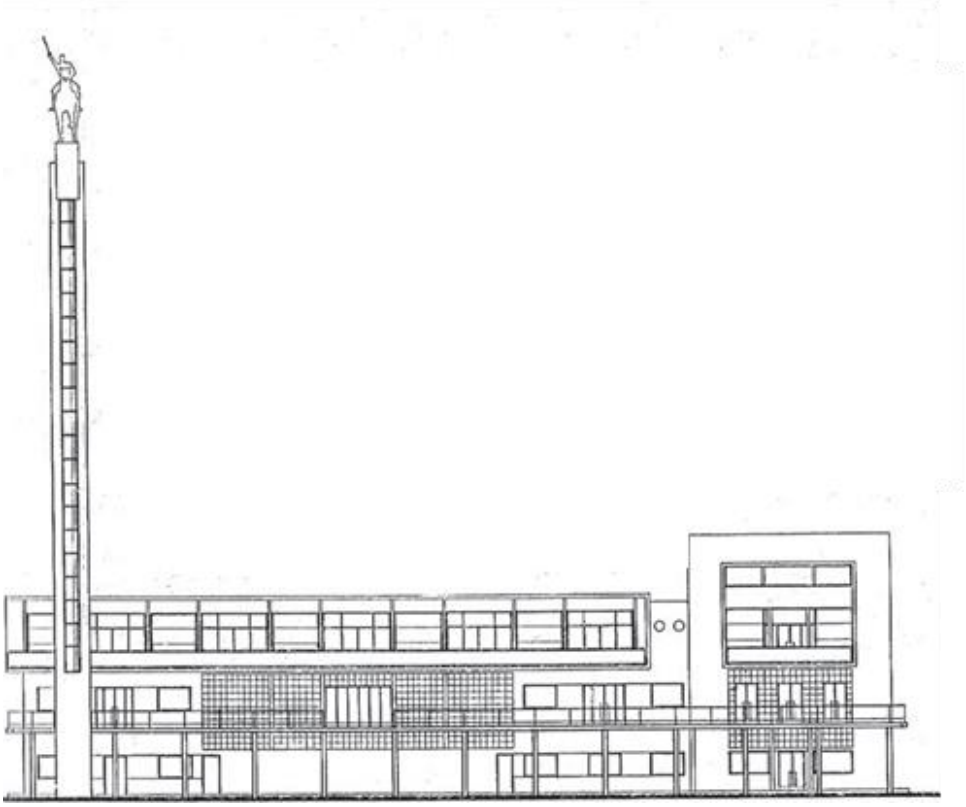
Şekil 26 Yalı Rumuzlu Maket, Rebii Gorbon, 1936 (Arkitekt, 1937)



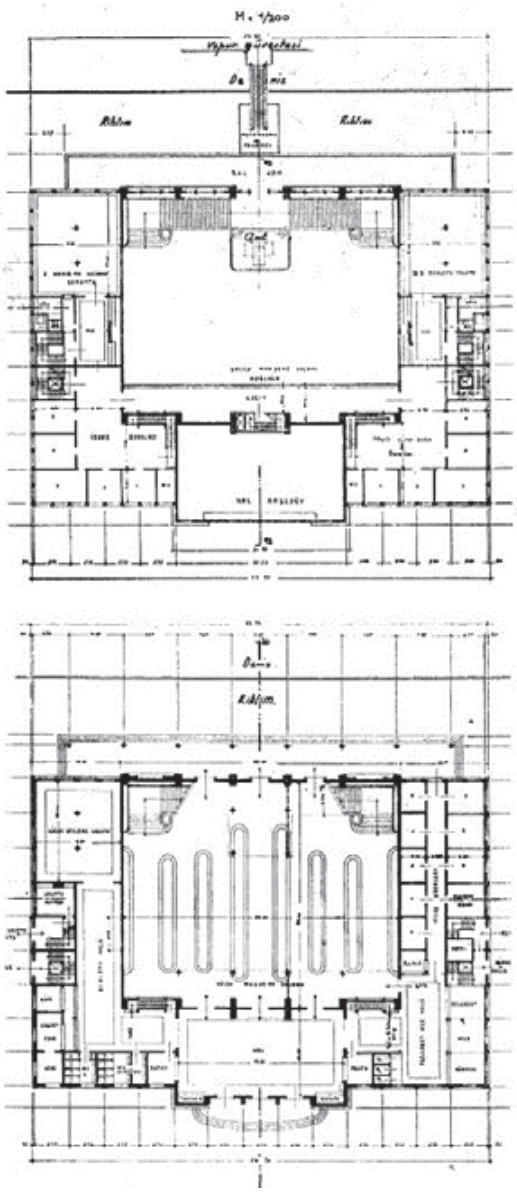
Şekil 27 Yalı Rumuzlu Proje Detayı, Rebii Gorbon, 1936 (Arkitekt, 1937)



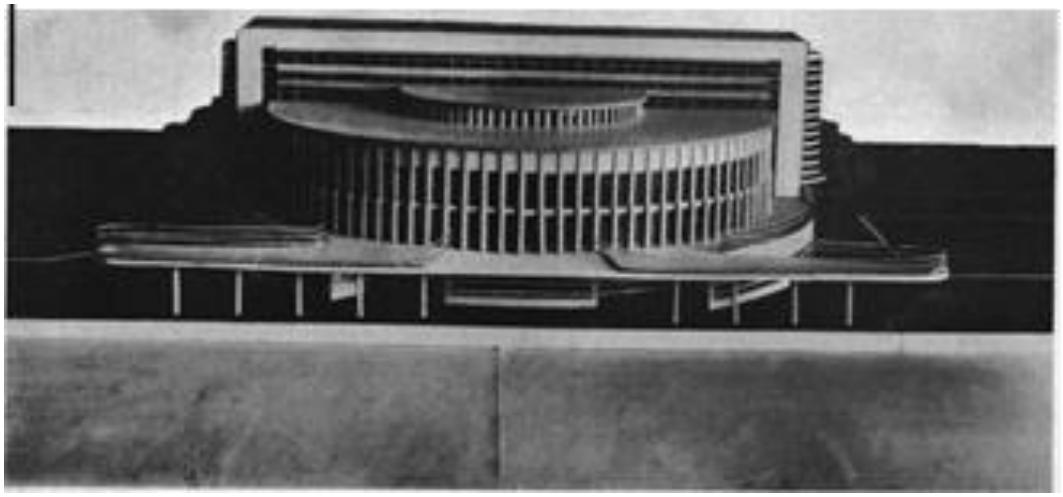
Şekil 28 Yelken Rumuzlu Maket, Prof. Alfred Agache, 1936 (Arkitekt, 1937)



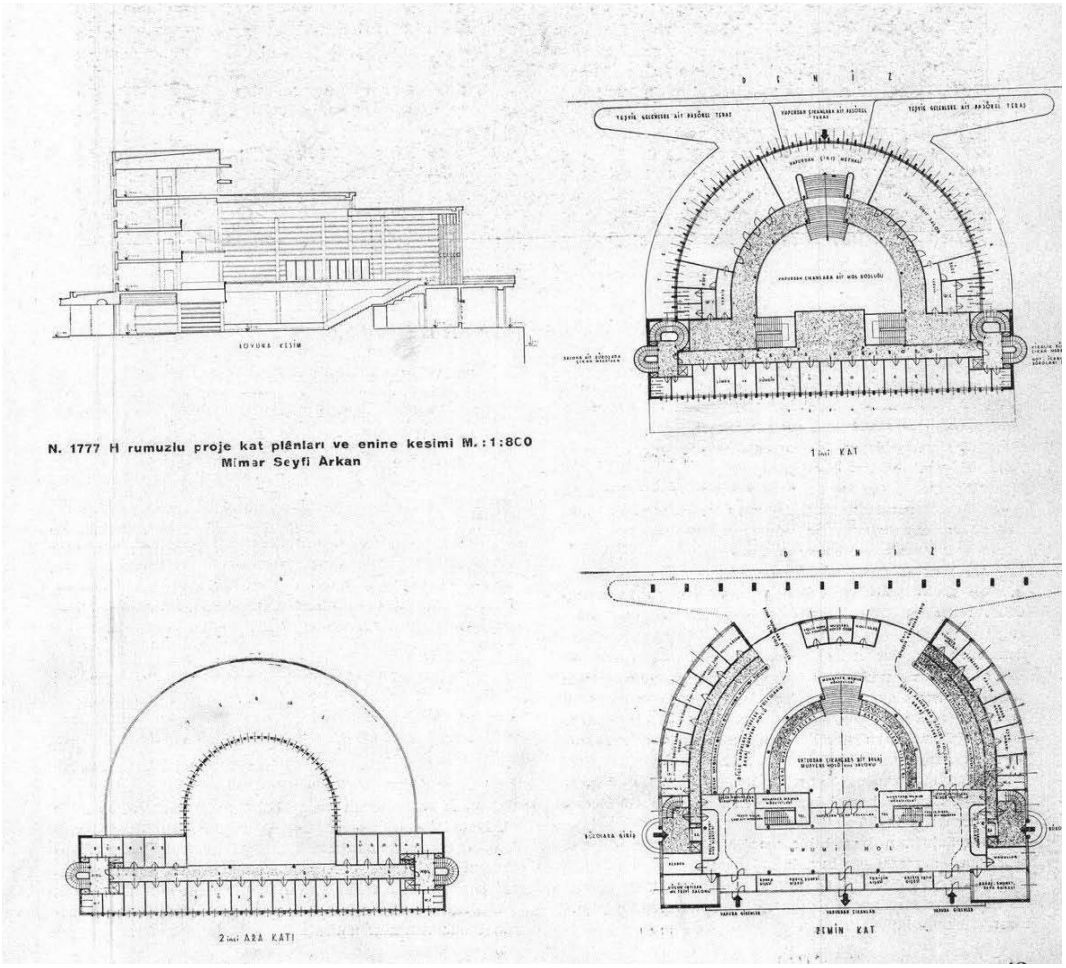
Şekil 29 Yelken Rumuzlu Proje Detayları, Prof. Alfred Agache, 1936 (Arkitekt, 1937)



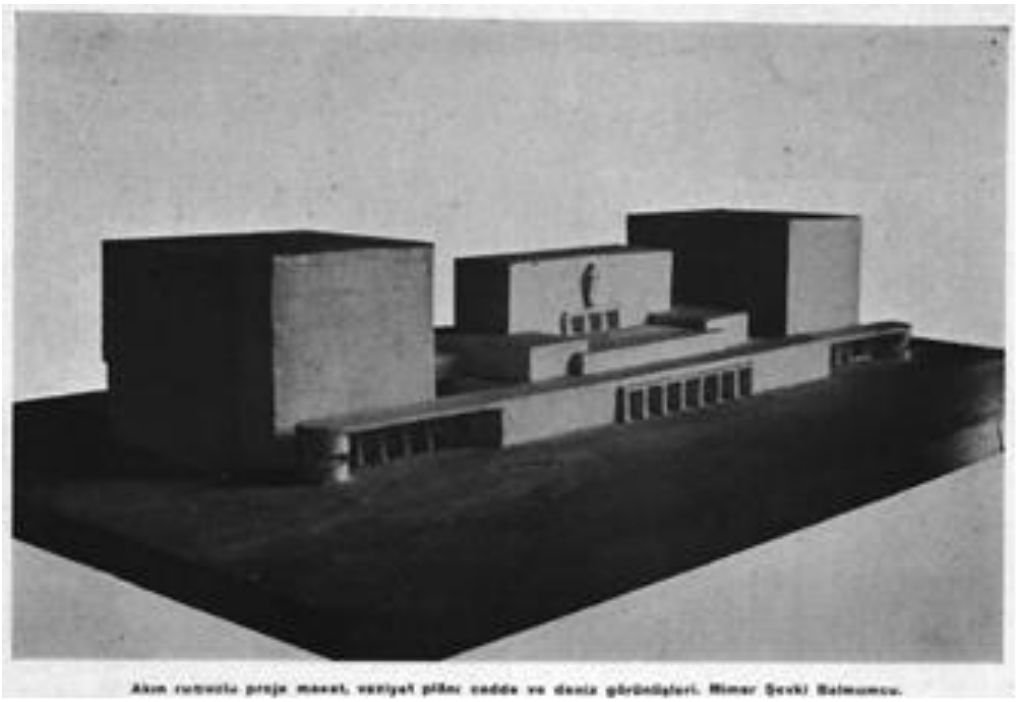
Şekil 30 Yelken Rumuzlu Proje Detayları, Prof. Alfred Agache, 1936 (Arkitekt, 1937)



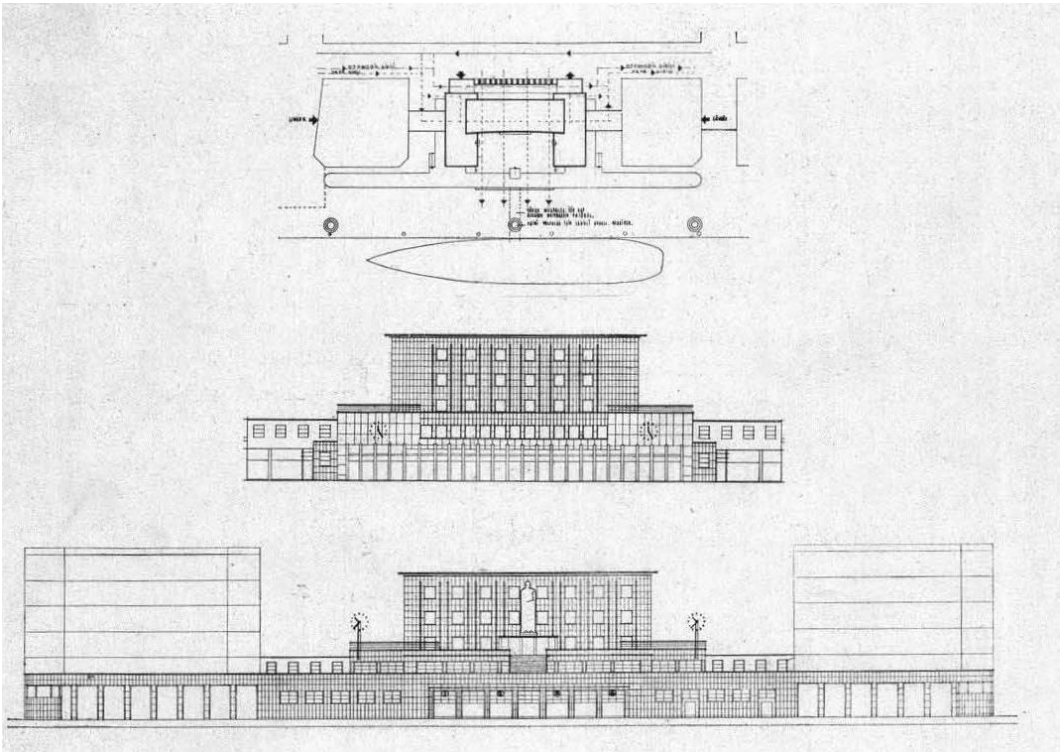
Şekil 31 N. 1777 H. Rumuzlu Maket, Seyfi Arkan, 1936 (Arkitekt, 1937)



Şekil 32 N. 1777 H. Rumuzlu Proje Detayları, Seyfi Arkan, 1936 (Arkitekt, 1937)



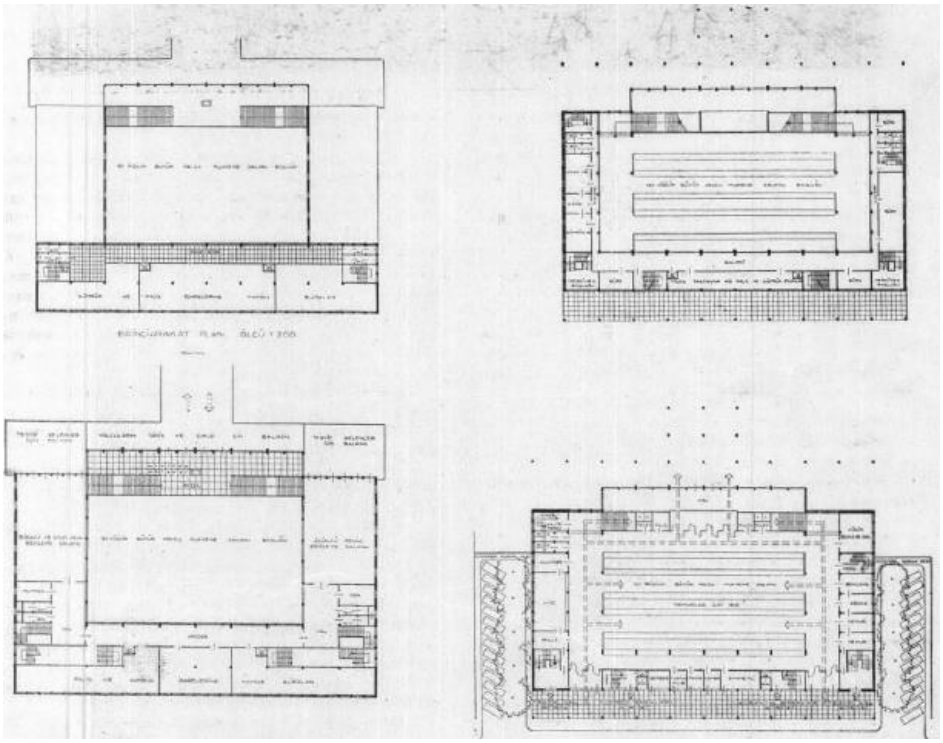
Şekil 33 Akın Rumuzlu Maket, Şevki Balmumcu, 1936 (Arkitekt, 1937)



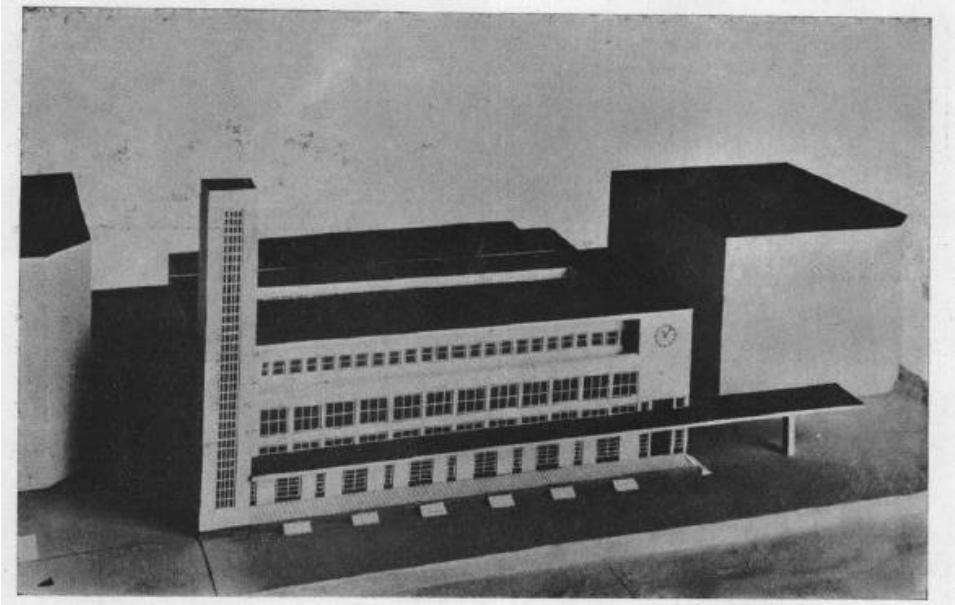
Şekil 34 Akın Rumuzlu Proje Detayları, Şevki Balmumcu, 1936 (Arkitekt, 1937)



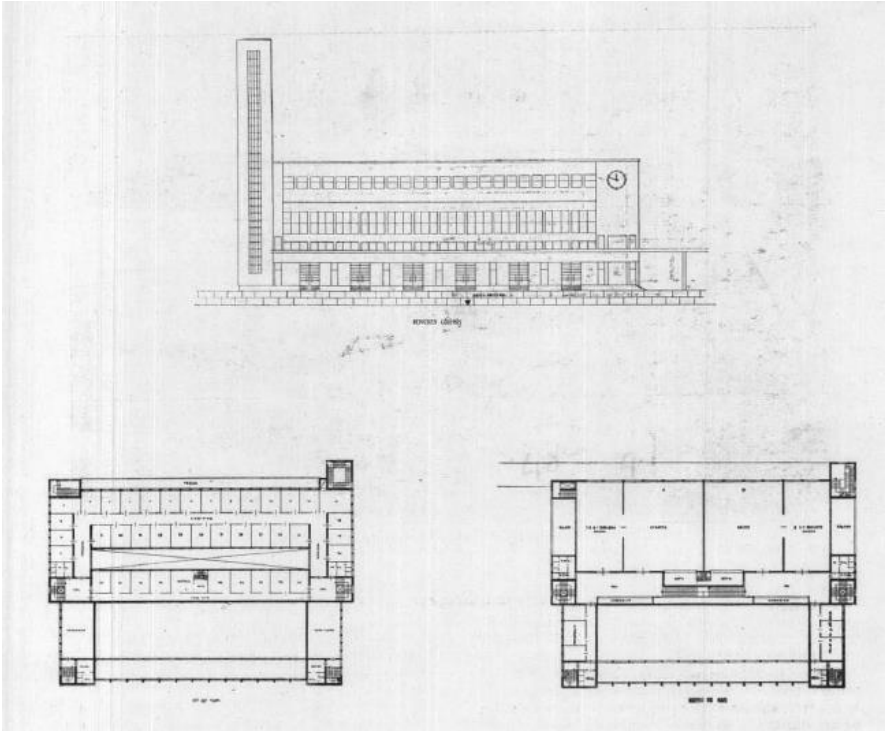
Şekil 35 OR-ON Rumuzlu Proje Maketi, Mimar A. Sabri ve Emin Onat, 1936 (Arkitekt, 1937)



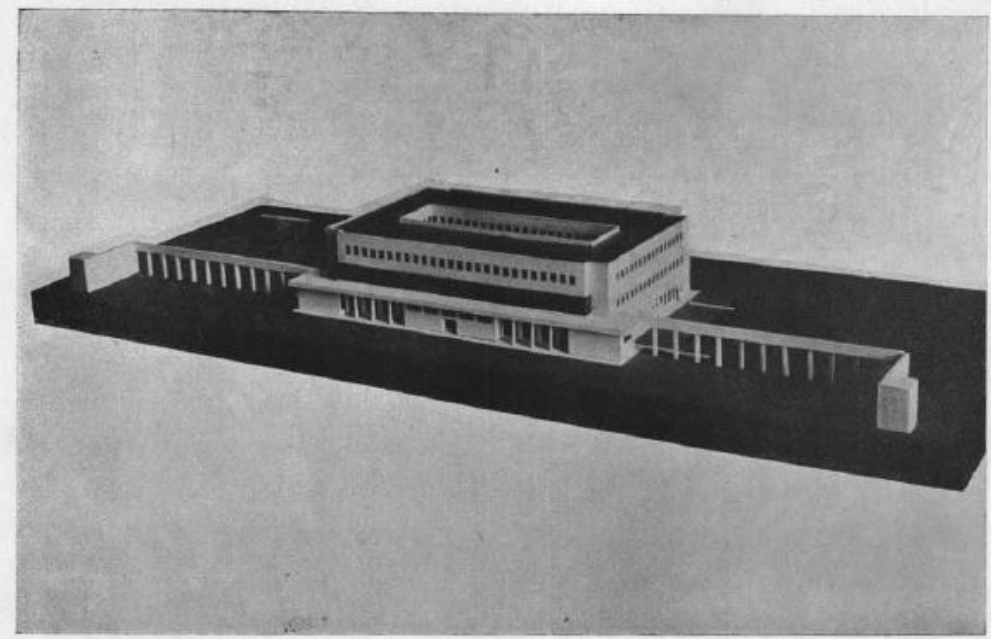
Şekil 36 OR-ON Rumuzlu Proje Detayları, Mimar A. Sabri ve Emin Onat, 1936 (Arkitekt, 1937)



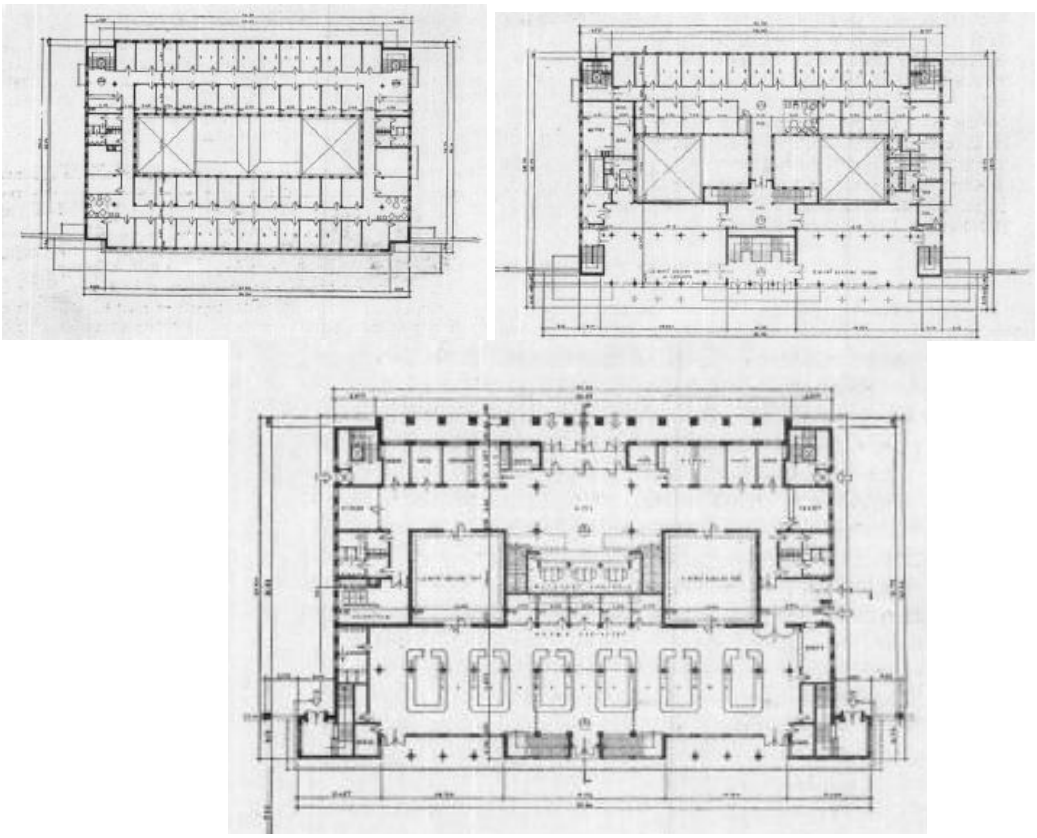
Şekil 37 Deniz Rumuzlu Proje Maketi, Nazif Asal, 1936 (Arkitekt, 1937)



Şekil 38 Deniz Rumuzlu Proje Detayları, Nazif Asal, 1936 (Arkitekt, 1937)



Şekil 39 Martı Rumuzlu Proje Maketi, Mimar Celal ve Mimar Reşat, 1936 (Arkitekt, 1937)



Şekil 40 Martı Rumuzlu Proje Detayları, Mimar Celal ve Mimar Reşat, 1936 (Arkitekt, 1937)

5.4. Karaköy Yolcu Salonu Uygulama Süreci

Bahse konu projede 1940 yılında birtakım değişiklikler yapılmak suretiyle hayata geçirilirmiştir. Binanın zemininde Şekil 25 ve Şekil 26'da da görüldüğü üzere geniş bir yolcu ve bekleme salonları yer almaktadır. 1940 senesinde bekleme salonu etrafına küçük mağazalar ilave edilmiştir. Ana meydanın etrafında yer alan servis mekânları büyük koridorlarla birbirine bağlanmıştır. Salonun bir köşesi Şekil 24'de de görüldüğü üzere doğrudan doğruya rıhtıma açılmakla birlikte bu kısımdan vapurlara erişim sağlanmaktadır. Terminalin ikinci katında yemekhane yer almaktadır. Bu bölüm 1940 yılında ofis alanları olacak şekilde tekrar düzenlenmiştir.



Şekil 41 Sondaj Çalışmalarından Kesit (Url-5, 09.12.2019).

Servis alanları, depo ve bürolar üçüncü katta; lokanta, aş evi ve servis birimleri ise dördüncü katta bulunmaktadır. Beşinci kat ilave servis alanlarına ayrılmıştı. Diğer katlarda ise çatı taraçaları ve podyumlar ile donatılmıştır. Betonarme olarak inşa edilen yapının caddeye bakan orta kısmında saat kulesine ilave olarak iki adet daha küçük kuleleri daha bulunmaktadır (Url-6, 25.08.2007).

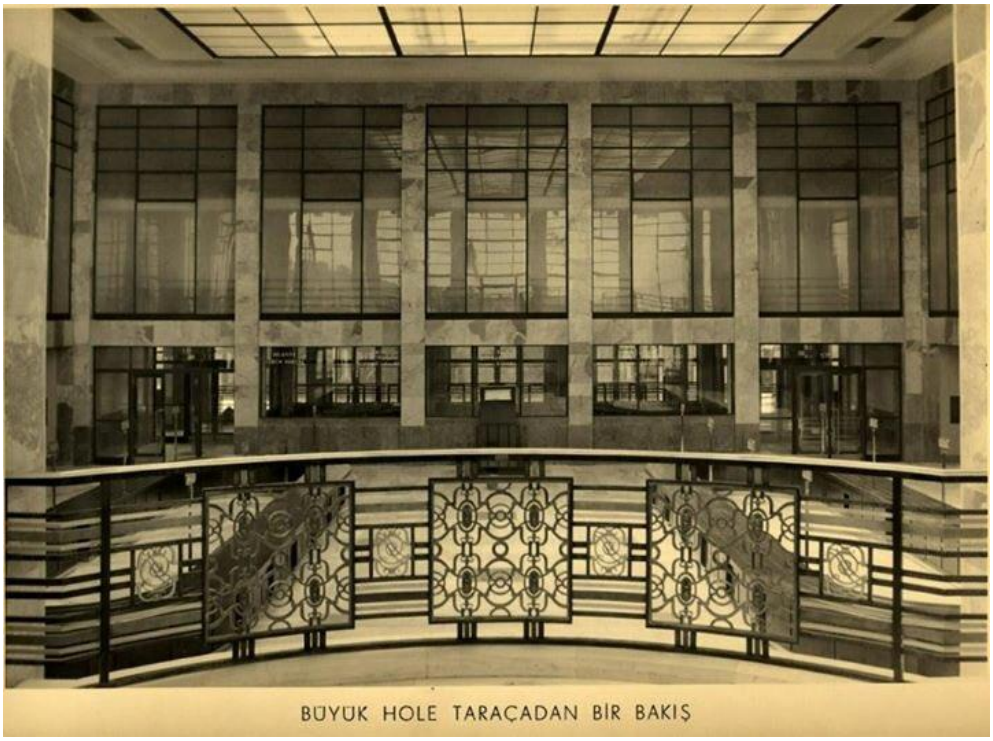
Yapı yukarıda belirttiğimiz yapısal özelliklerin yanında Türkiye Cumhuriyeti'nin en mühim hedeflerinden biri olan deniz taşımacılığındaki gelişim, kabotaj hakkı ve millileştirmeyi sembolize etmesi açısından ayrı bir öneme sahiptir. Ayrıca bina İstanbul ve Türkiye'nin sahip olacağı ilk modern ve yenilikçi deniz yolcusu selametleme ve karşılama mekânı olma özelliğini taşıması bakımından ayrı bir öneme sahiptir.

Mimari açıdan Rebii Gorbon projesi, dörtgen geometrik esasında şekillenmiş, simetri ve merkezî bir düzenlemeye sahip, şekilsel manada iddialı bir dizayndır. Projede planlara pek yansımamış baskın bir kule yapısı dikkat çekmektedir.



Şekil 42 Yolcu Salonunun Caddeden Görünüşü (Uzun,T., arşivi)

İç mekân bağlamında değerlendirildiğinde salona direk olarak açılan pasaport, polis ve gümrükçü gişeleri görülmektedir. Gümrük idaresinin diğer büroları bunların arkasında zemin katta, polis ve liman işletme müdürlüğünün daireleri de yarım katta bulunmaktadırlar. Yolcular bunlara muayene salonunda iki geçitten girebilir, bu geçitlerin biri giriş, diğeri çıkış olarak kullanılabilir.



Şekil 43 Büyük Hole Taraçadan Bakış. (Uzun,T., arşivi)



Şekil 44 Merkez Bankası, PTT Gişeleri, Emanet Bürosu, Polis Ve Liman İşletme Müdürlüğünün Daireleri. (Uzun,T., arşivi)

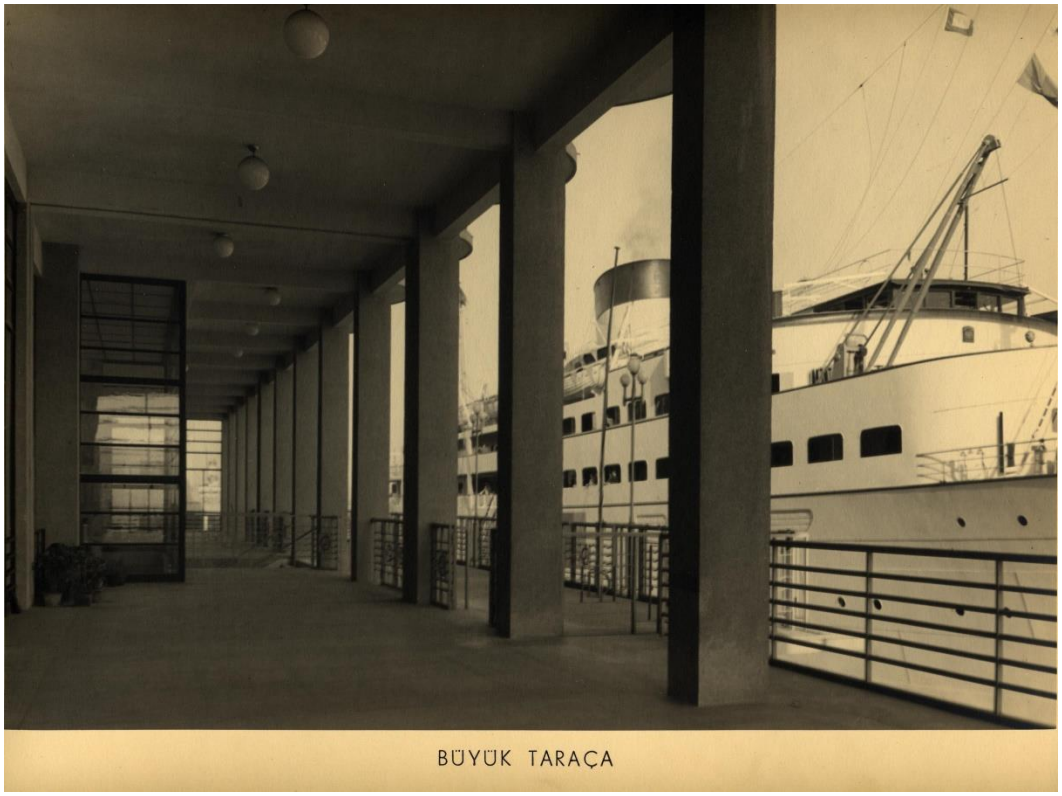
Zemin katta bulunan bu resmî daireler doğrudan doğruya rıhtım ve caddeye açılırken, yarım kattakiler (yüksek giriş) ise deniz kenarındaki terasa ve dehlize açılmaktadır. Dehlizden muayene salonuna üç tane dört kanatlı kapıdan girilir. Muayene salonu ile dehliz aynı seviyededir.



Şekil 45 Birinci Mevki Bekleme Salonundan Çıkış, Büyük Hole Giriş- Deniz Cephesi. (Uzun,T., arşivi)

Ortak bir meydan teşkil eden iki alan yalnız camdan bir duvarla birbirinden ayrılır. Böylelikle dükkânların sırası ortadan ikiye ayrılmıştır.

Başlıca hareketi kolaylaştırmak üzere dehlizin cadde cephesindeki giriş yeri ile muayene salonunun kapıları aynı hizadadır, dükkânlar ise bu istikametten biraz yan taraflara yerleştirilmişlerdir. Dehlizin iki sonunu bağlayan bir daireden birinci kata kadar yanlarında asansör ve merdiven yükselmektedir. Merdivenler etrafında kadın ve erkeklere mahsus tuvaletler vardır.



Şekil 46 Büyük Taraça, (Uzun,T., arşivi)

Dükkânlar üstündeki yarım kat balkonundan bekleyenler, muayene salonundan çıkanları seyredebilirler. Merdiven ve asansörden birinci kata binenler geniş ve dehlize doğu açık bir galeriye gelmektedir. Burada yerleştirilen vitrinlerde milli unsurlara ait bir sergi yer almaktadır. İki asansör arasındaki parmaklık üçüncü ve ikinci mevki yolcuları ayrılmaktadır.

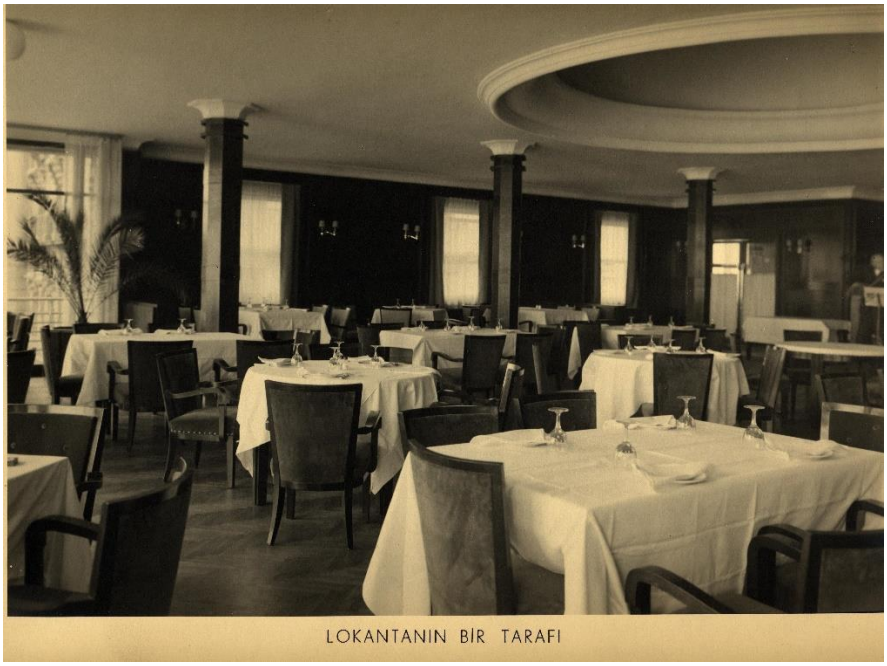


Şekil 47 Üçüncü Mevki Bekleme Salonu ve Büfe (Url-7, 17.02.2017).

Merdivenler etrafında birinci, ikinci ve üçüncü mevki bekleme salonlarının kadın ve erkeklere mahsus tuvaletleri vardır. Üçüncü sınıf bekleme salonunda yalnız küçük mutfaklı bir büfe yer alır. Yine birinci ve ikinci sınıf bekleme salonu, bir mutfağa ve bu mutfağa ait yemek salonuna bağlanmıştır.



Şekil 48. Bekleme Salonundan Yemek Salonu'na Giriş



Şekil 49. Liman Lokantası (Uzun,T., arşivi)

Bu mutfağın dehlizindeki yer alan merdiven ve asansörle doğrudan doğruya caddeye çıkılır. Bekleme salonları önünde bulunan büyük balkonlardan uğurlamağa ve karşılamağa gelenler, yolcuların girip çıkmasını gözden takip edebilirler.

5.5. Karaköy Yolcu Salonu Yeniden İşlevlendirme Süreci

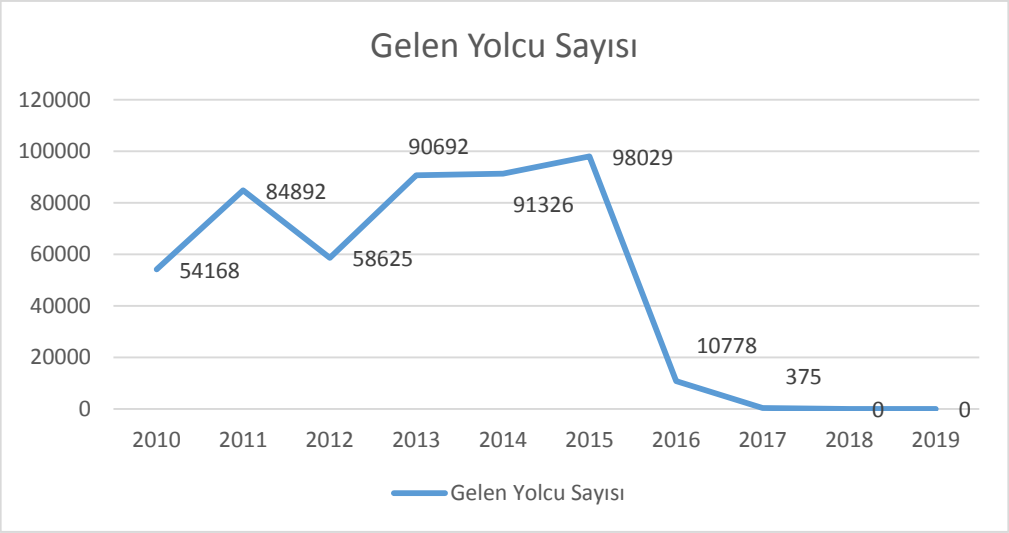
İşlevsellik bağlamında değerlendirildiğinde ise 1940 yılından yıkıldığı 2017 yılına kadar geçen 77 sene boyunca Karaköy Yolcu Salonu birçok yabancı turiste geçiş kapısı olarak hizmet vermiştir. Yıkılma sebeplerinden birisi olarak gösterilen kapasite yetersizliği konusuna ışık tutması açısından 2010 ila 2019 yılları arasındaki gelen günübirlik ziyaretçi sayıları aşağıda Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 3 Günübirlik Ziyaretçi Sayıları (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Ocak	870	706	885	1.259	1.490	463	220	11	0	0
Şubat	762	791	1.054	1.172	1.682	505	205	0	0	0
Mart	1.020	1.901	1.543	1.602	1.814	1.267	1.014	26	0	0

Nisan	2.846	4.121	6.015	6.471	3.773	5.847	884	0	0	0
Mayıs	5.956	6.510	5.595	9.763	9.677	9.200	2.250	0	0	-
Haziran	8.116	6.655	5.582	7.412	14.345	16.681	3.946	320	0	-
Temmuz	5.828	9.271	6.874	11.820	12.898	15.383	408	1	0	-
Ağustos	5.233	7.335	7.339	13.610	11.120	12.468	359	0	0	-
Eylül	9.278	20.505	8.095	12.826	15.423	18.283	467	17	0	-
Ekim	10.562	19.323	10.047	17.059	16.184	14.693	635	0	0	-
Kasım	2.588	6.787	4.576	5.855	2.256	2.810	189	0	0	-
Aralık	1.109	987	1.020	1.843	664	429	201	0	0	-
Toplam	**54.168**	**84.892**	**58.625**	**90.692**	**91.326**	**98.029**	**10.778**	**375**	**0**	**0**

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 2015 yılına kadar sürekli artan bir yolcu trafiği yaşanmaktadır. 2016 yılı ile birlikte gündeme oturan Galatport Projesi ile birlikte bu Karaköy'e gelen yolcular Pendik, Tuzla Limanı ile Zeytinburnu, Sarayburnu ve Ambarlı Limanlarına yönlendirilmişlerdir. 2017 yılı itibariyle yıkılmasıyla birlikte fonksiyonunu kaybetmiştir. İstatiksel olarak gelen yolcu sayılarının grafiksel sunumu Şekil 50'de sunulmuştur.



Şekil 50 Gelen Yolcu Grafiği, (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019)



Şekil 51 Yolcu Salonu Deniz Cephesi, Uzun,T. 2008.

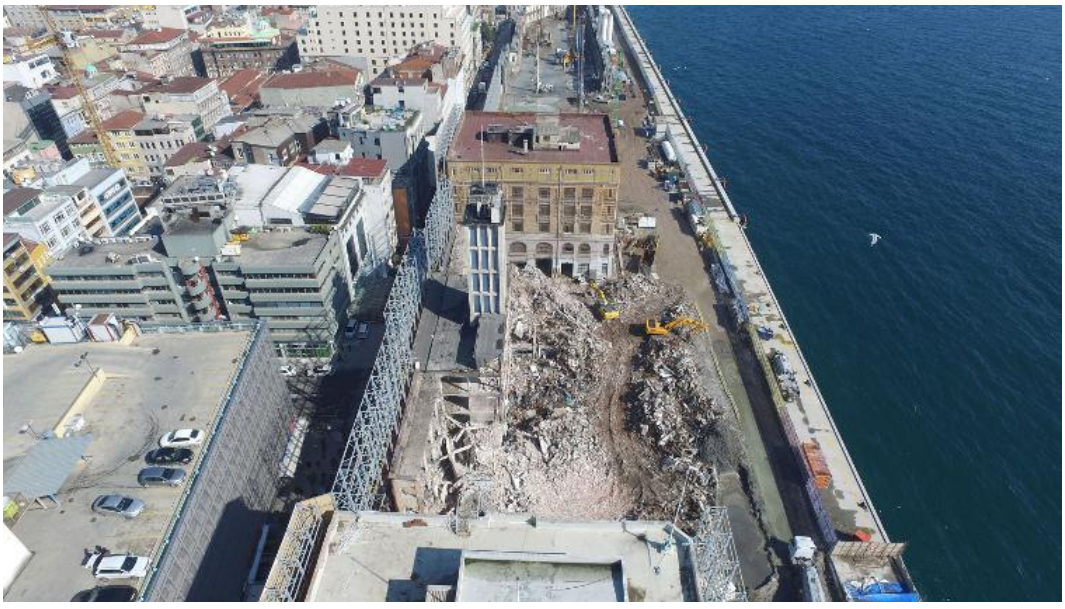


Şekil 52 Yolcu Salonu Ön Cephesi, Uzun, T., 2008.



Şekil 53 Karaköy Yolcu İskelesi, 2017, (Url-7, 17.02.2017)

İlk dönem Cumhuriyet mimarisine ait seçkin örneklerinden biri ve farklılaşan halk yaşantısına tanık olması sebebiyle Türkiye'nin yakın tarihinin en önemli eserlerinden biri olarak nitelendirilen Mimar Rebii Gorbon'a ait eserlerinden Karaköy Yolcu Salonu, 17 Şubat 2017 tarihinde sessizce bir gece yıkılmıştır.



Şekil 54 Karaköy Yolcu Salonu Yıkım, (Url-9)

5.6. Yolcu Salonu Yıkımına Yönelik Görüşler

Karaköy iskelesinde Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı Kampüs binasına kadar olan 1,2 km uzunluğundaki sahil şeridinde yer alan yapıların yıkılmasıyla birlikte en son yenilenme ve güçlendirme çalışmalarının yapılması tasarlanan tarihi Karaköy Yolcu Salonu da yıkılmıştır. Yapının Şekil 27'de de görüldüğü üzere yalnızca yola bakan kısmı ve saat kulesi yıkım kararı dışında bırakıldığından ayakta kalmıştır.

2002 yılı itibariyle *"Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu*" vasıtasıyla "*Korunması gereken kültür varlığı*" kapsamında tescil edilen yapının yıkılmasıyla birçok çevreden tepkiler yükselmiştir. Galataport Projesi'nin yönetim organizasyonunu üstlenen Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş. tarafından;

> "Bölgesel ve makroekonomik açıdan Türkiye ekonomisine önemli ölçüde katkı sağlayacak olan, içeriğinde barındırdığı pek çok farklı faaliyet alanı ve yatırım ile sadece Türkiye ekonomisine değil ülke turizmine de önemli katkılar sunacak olan Galataport Projesi kapsamında yürüttüğümüz yapım ve restorasyon çalışmaları son hızla devam etmektedir."
>
> "Galataport Projesi kapsamında, Karaköy Yolcu Salonu ile ilgili restorasyon çalışmaları, ilgili tüm resmi kurum ve mercilerden gerekli izinlerin tamamlanması ile başlamıştır. Bu çerçevede yapının yerinde güçlendirilerek korunabilecek bölümleri ile koruma çalışmaları için dahi yeterince güçlü olmayan bölümleri belirlenmiş ve çalışmalar bu iki bölüm dikkate alınarak planlanmıştır…"
>
> "Kent kimliğinin önemli bir öğesi olan Karaköy Yolcu Salonu, restorasyon projesi kapsamında mimari karakterine uygun olarak; özgün detay, boyut, doluluk boşluk oranları ile birebir aslı gibi yapılarak şehre kazandırılacaktır."
>
> "Türkiye'ye değer katacak bu projeyle ilgili çalışmalarımızı büyük bir inanç ve kararlılıkla, tamamen yasal çerçeve ve teamüller çerçevesinde; tarihe, çevreye, insana ve şehre saygı ilkesini gözeterek sürdürdüğümüzü kamuoyuna saygıyla bildiririz.*"*

şeklinde beyanda bulunulmuştur (Aksoyer, 2017).



Şekil 55 Denizden Yıkımın Görüntüsü, (Url-9)



Şekil 56 Karaköy Limanı, 2019 (Url-9)



Şekil 57 Karaköy Limanı, 2017 (Url-9)

Karaköy Yolcu Salonu'nun yıkılmasına toplumsal olarak tepkiler yükselmiştir. Bu konu üzerinde bir takım tarihçiler bu yapının kültür mirası olarak kabul edilemeyeceği, yıkılması gerektiğini, haklı sebeplerin var olduğunu savunurken TMMOB mimarlar odası ve yine bir takım sanat ve mimarlık tarihçileri bu durumun olumsuz gelişmelerine değinerek değerlendirmişlerdir.



Şekil 58 Karaköy Limanı Cadde Görünüşü, (Bilal, E., 2019).

Akbalık'a göre, Karaköy Yolcu Salonu'nun yıkılmasıyla ilgili şu eleştirileri getirmektedir: *"Mimar Rebii Gorbon tarafından tasarlanan 1940 tarihli Karaköy Yolcu*

Salonu'nun bu proje kapsamında yok edilmesi, küresel yarışa dahil olma amacı ve erken Cumhuriyet dönemi mirasının ortadan kaldırılarak izlerinin silinmesi yöntemiyle hayata geçirilen bu projelerin, geri dönülmez bir kültürel yıkıma da neden olma potansiyelini gözler önüne sermektedir" (Akbalık, 2017).

İstanbul Mimarlar Odası yapmış olduğu açıklamasında; Karaköy Yolcu Salonu'nun modern anlamda ilk deniz yolcu salonu olduğu, döneminin çağdaş mimari anlayışını, teknolojisini ve yapısal malzeme kullanımını yansıttığını dile getirerek İstanbul'un sosyal hayatının vazgeçilmez bir parçası olduğunun altı çizilmiş, tarihsel ve kültürel değerleri bakımından korunması gerektiğine dikkat çekilmiştir (Url-7, .).

Polat'a göre ise tarihi yapılarda rekonstrüksiyon yerine restorasyonun tam manasıyla yerine getirilmesine dikkat çekerek yıkımla ilgili olarak eleştirilerini şu şekilde iletmektedir:

> "Yıkım ile Yolcu Salonu'nun tüm özgün malzemesi yitirilmiştir. Yaşanmışlığa dair eskilik değeri ve sosyal değeri yitirilmiştir. Tarihi belge olarak varlığı ortadan kalkmıştır. Yapıyı, söz konusu rekonstrüksiyon uygulaması ile ne ölçüde geri kazanabiliriz? Sorusu yeni gündem maddelerinden biridir. Modern mimarlık mirasının korunmasında, tasarımın özgünlüğünün okunabilirliği ve yeniden üretilmesi, özellikle referans değeri taşıyan, ikonik örneklerde uygulanmıştır. Korumanın yöntemi tasarım özgünlüğü üzerinden kurgulanıyorsa, kapsamlı restorasyon, tamamlama ve rekonstrüksiyon uygulamaları gerçekleştirilmektedir. Ancak bu, özgün malzeme ve strüktürün, işçiliğin korunabilir olduğu örnekler için olmamalıdır. Rekonstrüksiyonu yaygınlaştırmanın bir gerekçesi olmamalıdır" (Polat, 2017).

Yapının yıkılmasına karşı verilen olumlu veya olumsuz eleştirilere dayanak gösterilen delilleri şu şekilde sıralamak mümkündür;

- TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi de;

    - Mimari açıdan miras kabul edilen yapının yıkılmasına ilişkin teknik, ilmî ve hukuki açıdan herhangi bir neden yokken yıkımın gerçekleştiği,

    - Çağdaş deniz yolcusu salonu olarak ait olduğu dönemin çizim, teknoloji ve malzeme kullanım anlayışını yansıtması bakımından taşıdığı değerler bütünüyle beraber sosyal hayatın bir parçası haline gelmiş yapının taşıdığı tüm bu tarihî ve kültürel değerler sebebiyle korunması gerektiği,

    - Yapının 02 Ekim 2002 tarihli ve s. 14294 KTVKK kararıyla korunması gereken kültürel varlık sınıflandırması kapsamında koruma altına alınmış olduğu,

    - Yine bu kurul tarafından 05 Mart 2015 tarihli ve sayı 3210 kararıyla koruma grubu olarak sınıflandırıldığı,

    - Binanın statik açıdan sağlam olduğuna dair bilimsel bir raporun bulunduğu, açıklamalarına yer verilmiştir (Url-8).

İleri sürülen eleştirellerin diğer bir dayanağı olarak Venedik Tüzüğü, Carta Del Restauro ve ICOMOS'ta yer alan işlevsellikle ilgili ise;

Yeniden işlevlendirmeyle ilgili olarak;

"Madde 5: Anıtların korunması, her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu tür bir kullanma arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı, ya da bezemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir" (Url-10).

Carta Del Restauro –

"Madde 4: Yaşayan, yani ayakta duran anıtlara, yalnızca özgün işlevinden çok uzak olmayan ve binada gerekli uyarlamaların önemli hasara

neden olmayacak şekilde yapılabileceği yeni kullanımlar verilmesi kabul edilebilir" (Url-11).

ICOMOS tarafından yeniden işlevlendirme ise;

"Yeniden kullanım – Yeni işleve uyarlama" olarak şu şekilde tanımlanmıştır: Kültür varlığının özgün işlevi dışında başka bir işlev için kullanılması yönünde alınan kararın gerektirdiği müdahalelerin, restorasyon /koruma projesi kapsamında uygulanmasıdır. Bu yeniden kullanım sürecinde yapılar kabul edilebilir bir yaşam standardına yükseltilirken, özgünlüğü, bütünlüğü ve anlamı saygı görmelidir" (Url-13).

Yukarıda bahsedilen dayanak ve yorumlardan da anlaşılacağı üzere Karaköy Yolcu Salonu pek çok Kurum Kuruluş Sivil toplum temsilcileri ve İstanbul halkı için kent ile bütünleşen ve liman iskele hattında içselleştirilen bir yapı olmuştur. Mimari açıdan modern bir imge olan yapının dönemini temsil ettiğini ve kültürel bir miras olarak korunması gerektiği sonucuna varmak mümkündür.

Bu bölümde Karaköy Yolcu İskelesinin tarihi yapısı ve inşa süreciyle yıkımı arasında gösterilen nedenler incelenmiştir. Kente ait artık Kamusal bir imge ve Karaköy'ün simge yapılarından biri olan Karaköy Yolcu Salonu

Karaköy Yolcu İskelesi ile Galataport Projesi'nin ilgili bilgi belge ve karşılaştırılması dördüncü bölümde ayrıca ele alınmıştır.





Şekil 59 Yolcu Salonu, Restorasyon Çalışmaları caddeden görünüm , (Bilal, E., 2019).

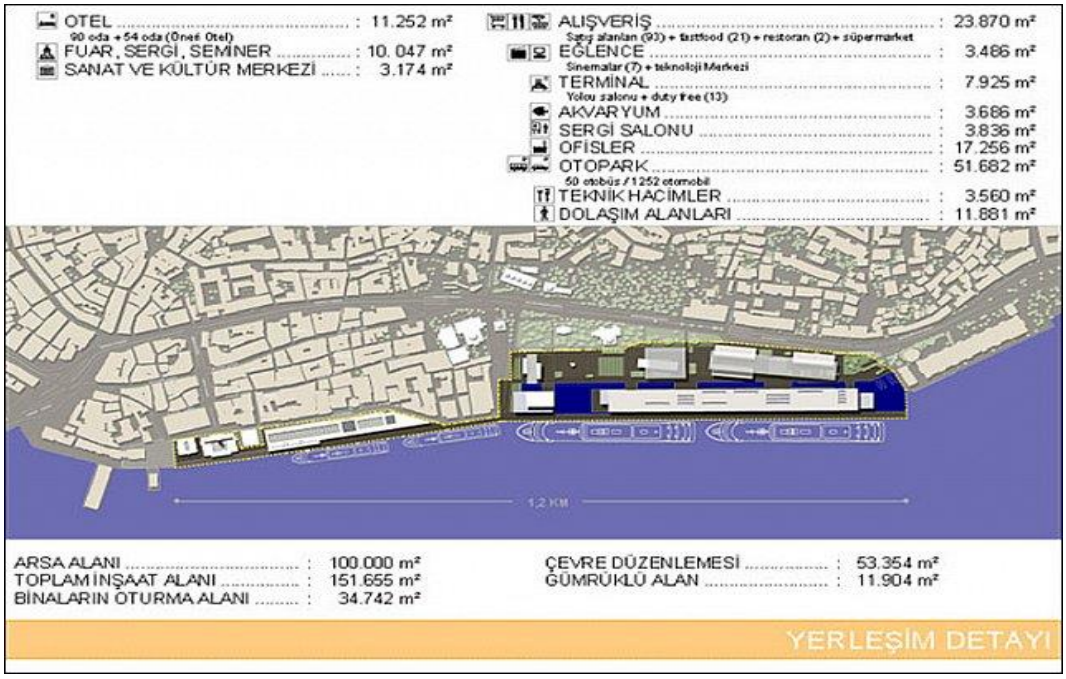


Şekil 60 Yolcu Salonu, Restorasyon Çalışmaları, Deniz Cephesi, (Bilal, E., 2019).

BÖLÜM 6 . GALATAPORT PROJESİ

Karaköy iskelesi, liman faaliyetlerinde yeterli hizmet sağlayamadığından Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından iskele ve şehir ilişkilerinin "*imkânlar*" ve "*kaynaklar*" ön planda tutularak sınırlandırılmasıyla birlikte ortaya konan sorunların çözüme kavuşturulması maksadıyla Galata Port projesi geliştirilmiştir. Bu projeyle birlikte uluslararası düzeyde kültür ve turizm faaliyetlerinin bir arada icra edildiği ve böylelikle şehre ticari ve iktisadi manada ek bir hareketlilik kazandırması amaçlandığı proje hedefi olarak açıklanmıştır.

Şehir Plancıları Odasının 2005 senesinde Danıştay'a açtığı dava neticesinde iptal edilen, fakat 2012 senesinde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli uygulamalı imar planlarının onaylanmasıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesine sevk edilen Galataport projesi, 2013 yılı Şubat ayında "Salıpazarı Kruvaziyer Limanı" ismiyle tekrardan ihaleye çıkarılmıştır (Uysal, 2005). Bu projede dolgu alanlarıyla beraber 112 bin 147 m^2 bir alanın, Baltimore ve Barselona limanları gibi örneklerde olduğu gibi aslı 1980'li yılların mimari tarzına dayanan "template/hazır altlık" temel mimari düşüncesine dayanan standart yapıların ve kurvaziyer limanından oluşacak şekilde elden geçirilmesi planlanmıştır (Güney, 2013).



Şekil 61 Galataport Projesi, (Url-14, 23.11.2014)



Şekil 62 Galataport Google Earth (Okyay & Binan, 2017)

GalataPort Projesi mimarlık ve şehircilik camiası başta olmak üzere toplumda çok tartışılır bir proje olmuştur. Denizcilik işletmeleri projenin şehre finansal açıdan çok büyük katkı sağlayacağını ve birçok turist tarafından kullanılacağını ifade ederken, şehrin sakinleri, sivil toplum kuruluşları (STK) ise bu projeyle birlikte tarihi sit alanlarının zarar göreceği, şehir ve kıyı arasında bir engel görevi göreceği, kamusal alanlara ulaşımı zorlaştıracağını ifade etmişlerdir (Bütüner, 2006).

Bu itirazların dayanağı olan ana fikirleri şu şekilde sıralayabiliriz;

- Bölgenin tarihsel varlıklarının ve özeliklerinin yitirilmesi,
- Proje, yalnızca rıhtım sahasını kapsayacak ise neden Kemeraltı ve Galata bölgeleri de inşaat alanı kapsamına alındığı,
- Projenin kent ile bütünleşerek onun bir parçası olması çok uzak olduğu ve bilfiil kısıtlı bir sahada gerçekleşmekte olduğu,
- Sosyal çevrenin proje aşamasında kapsam dışı bırakılarak soyutlanması,
- Boğaz trafiğini artıracak bir konumda böyle büyük bir liman ihtiyacı olup olmadığıdır.

2015 yılından itibaren süregelen birçok tartışmanın konusunu oluşturan yukarıda belirtilen hususlarla beraber zaman zaman mahkemelerin verdiği durdurma kararlarına rağmen proje devam etmektedir.

Karaköy rıhtımı 1986 yılından bu zamana yalnızca turistik amaçla kullanılmaktayken bu projeyle birlikte dünyada sayılı Cruise gemilerinin uğradığı limanların başında gelmesi amaçlanmaktadır (Demircioğlu, 2017). Proje kapsamında görüldüğü üzere oteller, restoranlar, fuar alanları, akvaryum, servis alanları, gümrük alanları, sergi alanları, ofis, otopark, gezi alanları, kültür ve sanat merkezlerinin inşa edilmesi planlanmaktadır (Şekil 63).



Şekil 63 Galataport Projesi, (Url-15).

Proje kapsamında, Merkez Han ve Çinili Han yanında yer alan ve ihtiyaç duyulan depolama alanı sağlamak maksadıyla 1950 yıllarında inşa edilen 4 adet depo yıkılacaktır. Bu yıkılan yapıların yerine altı katlı bir bina ve iki katlı yer altı otopark alanı liman girişine inşa edilecektir. Ayrıca perona yanaşan tur otobüslerinin yer ihtiyacını karşılamak maksadıyla depoların arasında bir yer altı otopark alanı inşa edilecektir. Şekil 63'te de görüldüğü üzere proje alanı 100 bin m², toplam inşaat alanıysa 151 bin 665 m² olarak gerçekleşmektedir (Erbaş, 2007).

Ayrıca Amerikan pazarının da yıkılarak Tophane meydanının yeniden görünür hale getirilmesi bu projenin başka bir amacı olarak karşımıza çıkmaktadır (Erbil & Erbil, 2001).



Şekil 64 Galataport Projesi Maketi, (Bilal, E., 2019).



Şekil 65 Galataport Projesi Maketi, Yolcu Salonu Deniz Cephesi, (Bilal, E.,2019).

Bu projede bölgedeki tarihi dokunun korunması kısmen amaçlandığını söylemek mümkündür. Çünkü 1910 ve 1912 yıllarında inşa edilen Merkez Han ve Çinili Han dış siluetleri korunmak ve içi yapısı tamamen yıkılmak suretiyle beş yıldızlı otellere dönüştürülürken cumhuriyet mimarisinin ilk örneklerinden birini temsil eden Karaköy Yolcu Salonu 2017 yılının Şubat ayında yıkılmıştır

Proje Salıpazarı Limanı İhalesi adı altında 702 milyon $ ihale bedeline 2013 yılı Mayıs ayının 16'sında Doğuş Grubu Özelleştirme İdaresine verilmiştir. Doğuş Grubu 2014 yılı Ocak ayında Bilgili Holding alt kuruluşu olan BLG Capital ile proje ortaklığı gerçekleştirmiştir. Ortaklık neticesinde projenin geliştirilmesi ve yürütülmesi maksadıyla Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları Anonim Şirketi kurulmuştur. 2014 yılının Şubat ayında TDİ ile gerçekleştirilen devir teslim protokolü sonrasında Karaköy limanı ve proje sahası devralınmıştır. Müteakiben proje kapsamındaki iskele inşaatı işlerine ait sözleşmeler 2015 yılında imzalanmıştır. 2018 yılı Şubat ayı itibariyle de şirketin adı Galataport İstanbul Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş. olacak şekilde değiştirilmiştir (Doğuş Grubu, 2019).



Şekil 66 Galataport, (Url-15)

Projede bugün; iskele inşası kapsamında toplam bin 250 m uzunluğunda ve bin 464 adet çelik tipte kazıklı borların yerleştirme işlemi devam etmektedir. Dolgu sahaları ve yapı işlemleri için 50 bin 250 m^3 beton kullanılması planlanmaktadır. Ayrıca,

planlamalar doğrultusunda 185 bin m³ hidrolik dolgu ve 46 bin 750 m³ kazı işlemleri de gerçekleştirilmektedir. Galataport Projesine ait Cruise Gemisi İstasyon inşaatının % 78 oranında 2019 yılında tamamlanması ve 53 milyon 455 bin 760 $ maliyet getirmesi ve 2019 yılı ikinci yarısında iskele inşaatının tamamlanması öngörülmektedir. 2020 yılı Nisan ayında ise projenin tamamlanması hedeflenmektedir (Doğuş Grubu, 2019).



Şekil 67 Galataport, (Url-16)

Netice itibariyle; büyük şehirlerin yerli ve dünya çapında rekabet yeteneklerinin fazlalaştırılması, sürdürülebilir nitelikteki kentsel kabuk değişimi uygulayıp uygulayamadıkları ile alakalıdır. Günümüzde globalleşmenin neticelerinden birisi de birbirleriyle yarışan, çekişme halindeki şehirlerdir. Şehirlerarasında mevcut olan iktisadi ilerlemeler ve rekabet yeteneklerinin artırılması, dayanışma münasebetleri de önemli olan diğer hususlardır. Özetle şehirler birbirleri ile yarışırken istemeden aralarında bir iş birliği
oluşur (Erbaş, 2007).

Liman sahalarının küreselleşme kapsamında yenilenmesi, kentsel bir uzak görüşlülük dâhilinde, mevcut sosyal fonksiyonların arzuları dikkate alınarak tasarlanmalı ve tarihsel, kültürel, millî değerler ile çelişmeyen birbirlerini destekleyen bir formatta ele alınmalıdır. Bu gelişmelerin tamamının sürdürülebilir, müşterek, yenilikçi ve gelişime açık stratejik bir plan dâhilinde şekillendirilmesiyle liman kentleri için arzulanan rekabet gücü ve kapasite artırımı sağlanabileceği değerlendirilmiştir.

BÖLÜM 7. KÜRESEL BAĞLAMDA DÜNYADAN SEÇİLMİŞ KIYI DÖNÜŞÜM PROJELERİ

7.1. Çeşitli Liman Kentlerinden örnekler

Bu bölümde dünyada turistik ticari ve tarihi yönlerden cazibe noktası olan liman kentlerinden seçilmiş bazı örnekler kısaca incelenecektir. Bu Liman kentleri imar planları çerçevesinde hazırlanmış büyük ölçekli revizyon planlamalarıdır. Bu projelerde ortak amaç kenti turistik ve ticari açıdan kalkındırmak, ve Geliştirme amacında olup dünyaya açılan bir ticaret ve turizm yolları kesişmesinde değerlendirilmiştir. Böylece projeler kente ve kentin gelişen yeni ağlarına yön vermiştir. Mevcut yapı ve yapı alanlarını, tarihi çevreleri ve liman ve çevresindeki atıl alanların rantabl olarak gelişmesini sağlamıştır. Planlama ile edinilen bu yeni çehreler kentin genel görünümüne katkı sağladığı gibi, sürdürülebilir yeni mekanların oluşumuna da ivme vermiştir.

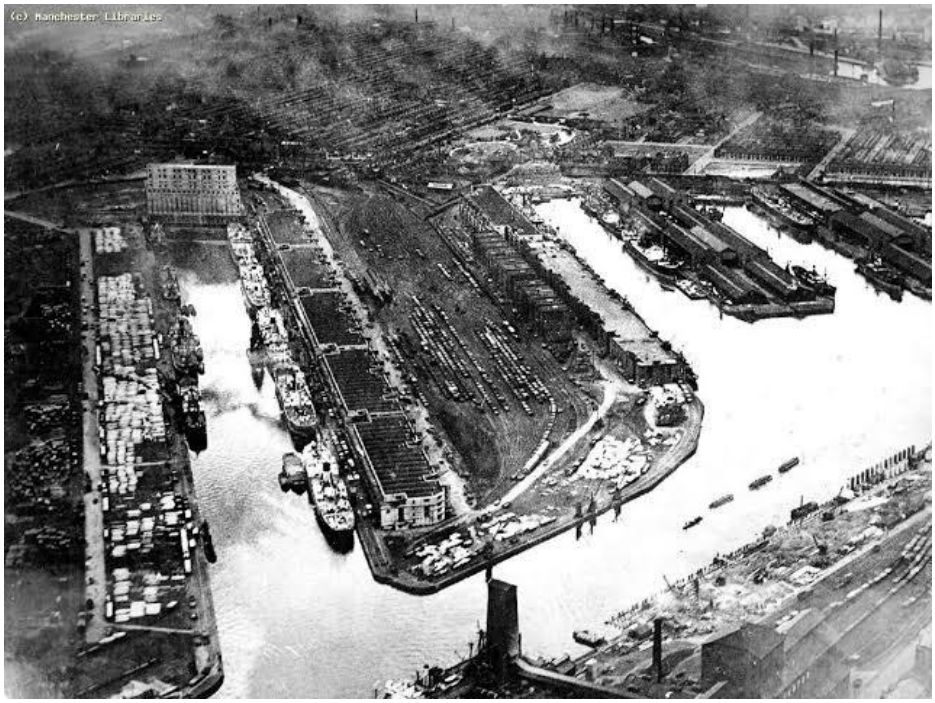
7. 1.1 Londra

Küresel bağlamda liman kentlerini değerlendirdiğimizde ilk olarak Londra'nın liman değişim projeleri dikkat çekmektedir. Londra'nın liman bölgesindeki canlandırma projeleri uzun bir zaman dilimine yayılmıştır. Yaklaşık kırk yılı bulan bu projeler üç önemli dönemden oluşmaktadır.

- Bunlardan ilk yenileme dönemi 1981-87 yıllarında özel sektör yatırımlarıyla gerçekleşen revizyon çalışmaları,
- İkincisi 1987-98 yılları arasında "Londra Limanları Kalkınma Şirketi" liderliğinde, toplumsal yenilenme söylemi içindeki değişim süreci,
- Üçüncüsü ise Londra Limanları Kalkınma Şirketi'nin kapanmasıyla 1998-2008 yılları arasında New Labour Partisi'nin politikaları doğrultusunda gelişen yenileme sürecidir (Brownill, 2011).

1987 öncesindeki kentteki liman dönüşümlerinde yerel halkı kapsamayan bir yenileme faaliyetine gidildiğinden uzun vadede bir sonuç elde edilememiştir. 1987 sonrasında bu dönüşümlerin halkı da kapsayacak şekilde güncellenmesiyle sadece konut ve inşaat alanına yönelmeyen kamusal ihtiyaçlara cevap verecek daha işlevsel dönüşüm sürecine girilmiştir. Bu dönüşüm politikası doğrultusunda 1988'de "Community Services Division (Topluluk Hizmetleri Birimi)" tarafında altmış milyon euroluk bütçeyle sosyal konut, eğitim ve toplumsal gelişim projelerine başlanmıştır. Yine bu doğrultuda "Britannia Urban Village (Britanya Kentsel Köyü) Projesi" de yine bu dönemin dönüşüm izleriyle ortaya çıkmıştır (Brownill, 2011).

1990'lu yıllardan kentsel dönüşümün hız kazanmasıyla beraber, restore, yeniden mimari çalışmaları ekonomik devinimle birleşerek hız kazanmıştır. Mimari ve işlevsellik çizgisinde değişim sürecine giden Londra, kentsel canlanma çabasını *"Manchester Salford Quays Projesi"* ve *"Plymouth Sutton Harbour Canlandırma Projesi"* ile sağlamaya çalışmıştır. Hem fiziki hem de çevresel işlevselliği daha tatminkâr hale getirme adına yapılan çalışmalar hızlıca yapılmaya başlamıştır. 1997'de liman dönüşüm projelerine hız verilmiştir. 1999'da "Greater London Authority (GLA)"nin kurulmasıyla bir alt birim olarak "London Development Agency (Londra Kalkınma Ajansı)" adıyla bölgesel bir mimari yenilenme ajansı kurulmuştur. 2005 yılında ise 2012 Londra Olimpiyatları için kurulan Olympic Development Agency (Olimpiyat Geliştirme Ajansı) kurulmuştur. Küresel bağlamda birçok dönüşüm ajansı tarafından bu projeler takip edilmiş ve liman kentleri bakımından Londra referans alınmış ve alınmaya da devam etmektedir (Akkar, 2006).



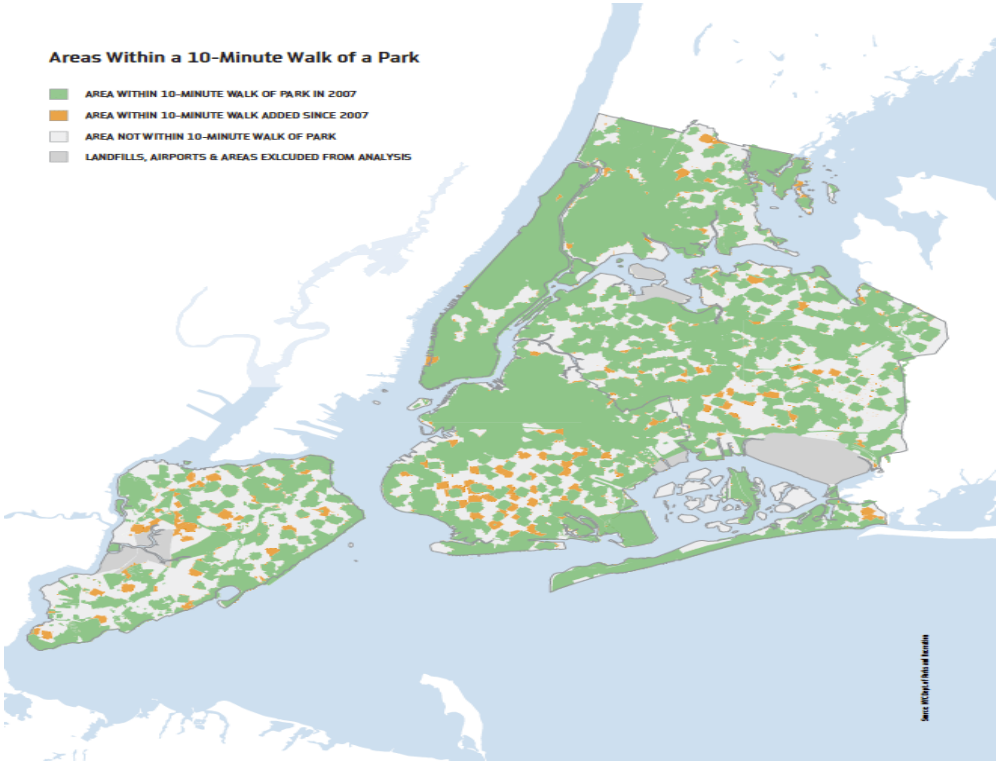
Şekil 68 Manchester Docks Bölgesi, 1970'li Yıllarda Eski Hali, (Url-17).



Şekil 69 Salford Quays Projesi, Manchester Docks Rebranded Bölgesi, (Url-18).

7. 1.2. New York

Liman kenti dönüşüm projeleri bağlamında New York'un 2002'de konut odaklı kentsel kalkınma projeleri üretmesi ve ulaşım altyapısının iyileştirilmesiyle kamusal alanın geliştirilmesinde büyük yol kat etmiştir. Kıyı bölgesini canlandırmaya yönelik projelerde kentsel ve ekonomik kalkınma ilk gündem olarak değerlendirilmiştir. Özellikle kullanılmayan ve terk edilmiş sanayi bölgelerinde konut edinme ve mülkiyet hakkının gündeme gelmesiyle dönüşüm odaklı projelere uygulanmaya başlamıştır. Bu projeler mevki olarak Staten Island'dan Bronx'a doğru hız kazanmıştır. 2004'e kadar ticari, konut ve rekreasyon odaklı liman bölgesi projesi tasarlanmıştır. 2007 yılına gelindiğinde ise New York liman bölgelerinde "PlaNYC Sürdülebilir Yaşam Projesi" stratejisi hayata konmuştur. Temel amaç sanayi sonrası terk edilen bölgelerin yaşanır hale gelmesi üzerine gelişmiştir (Schaller & Novy, 2011).



Şekil 70 PlaNYC Sürdülebilir Yaşam Projesi, (Url-19).

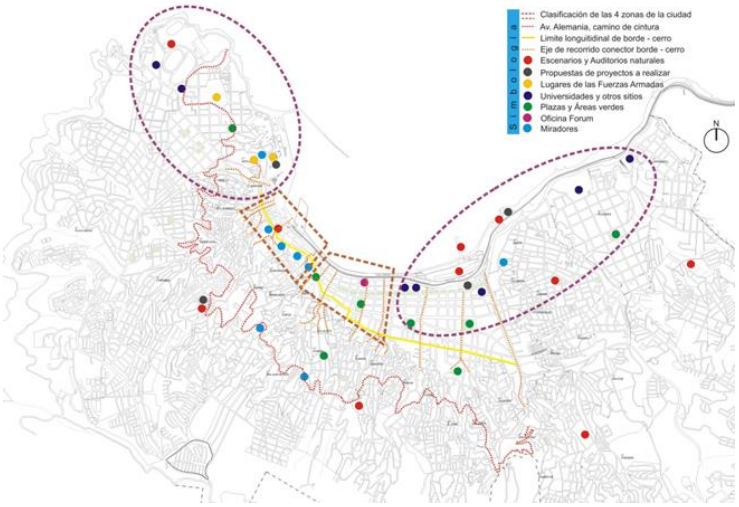


Şekil 71 New York, (Url-20).

7.1.3. Barcelona

Küresel bağlamda liman kentlerinin dönüşüm projeleri içerisinde diğer önemli bir kent Barcelona'dır. 1970'lerin ortalarına doğru ise kentin doğal sınırlarına ulaşması ile birlikte Barselona'da kentsel dönüşüm ve yenileme önemli bir araç haline dönüşmüştür. 1980 yılına gelindiğinde ise turizm merkezlerine olan dönüşüm hız kazanmıştır. Kentse dönüşüm ve yeniden yapılandırma süreçlerinde büyük oranda yol alması, 1992 Olimpiyatlarına ev sahipliği yapması sonucunu doğurmuştur. "Port Vell", "Barcelonetta" ve "Poblenou" gibi liman kentlerinin dönüşümleri hızlandırılmış ve yaşanabilir projeler üretilmiştir. 2004 yılında büyük bir kıyı dönüşüm projesi olan "Forum Universal de les Cultures" ile kıyıdaki boş sanayi bölgeleri kamusallaştırılmıştır. Çöğ döküm alanları, boş fabrikalar, atıl sanayi alanlar ortadan kaldırılarak yaşam alanları üretilmiştir. Eski liman Port Vell'den geçen otoyol yer altına alınmıştır. Temizlenen Port Vell, Barcelona'nın en önemli turizm merkezi olan La Rambala Caddesi'ne bir köprü ile bağlanarak buranın sosyal hareketliliği hızlandırılmıştır. Buraya "Maremagnum" adında bir eğlence merkezi inşa edilmiştir. Buna ek olarak büyük bir akvaryum ve "IMAX Sineması" inşa edilerek kıyı şeridindeki

bütün eski sanayi tesisleri dönüştürülerek yeniden yapılandırılmıştır. Barcelona, böylelikle Kıyı bölgelerinde kamusal alan yaratma konusunda oldukça başarılı bir kent haline gelmiştir (Demirtaş & Esgin, 2006).



Şekil 72 Forum Universal de les Cultures Projesi, (Url-21, 15.12.2019).



Şekil 73 Forum Universal de les Cultures Projesi'ne Yukarıdan Bakış (Url-22)



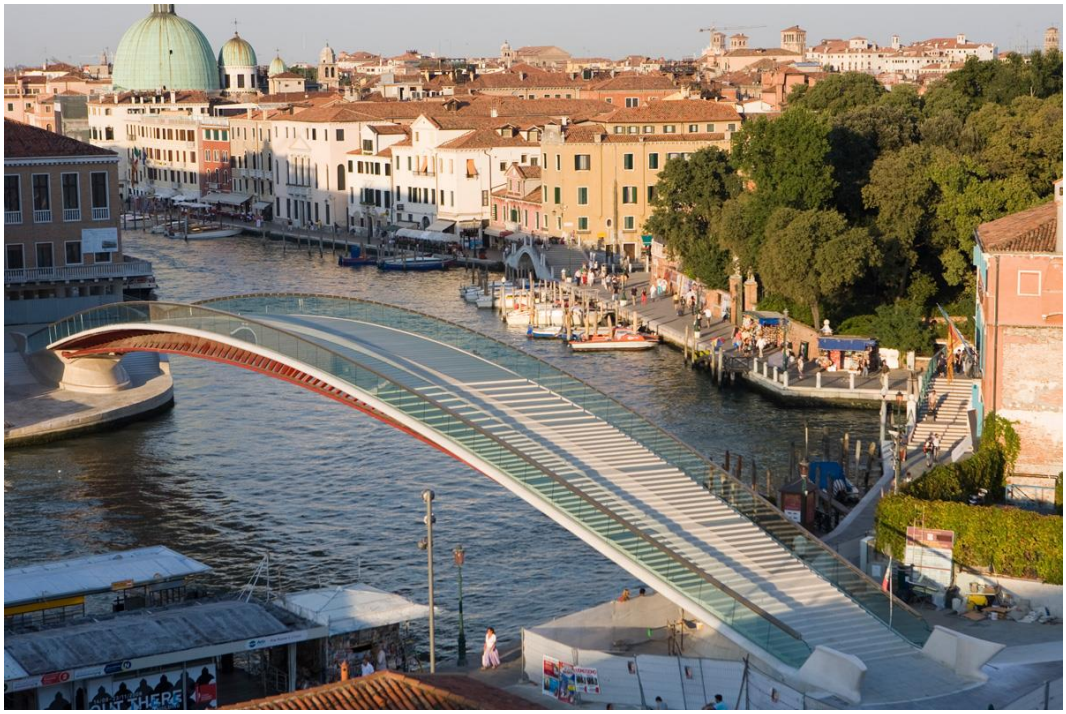
Şekil 74 Forum Universal de les Cultures Projesi, Deniz Açısı, (Url-22, 15.12.2019).

7.1.4. Venedik

Kıyı-liman dönüşümü olarak İtalya'ya bakıldığında ilk değişimler 1998 yılında onaylanan "426 sayılı Çevre Ortamlarına Yeni Müdahaleler Kanunu" ile olmuştur. Bu kanuna göre; *"hayvan, bitki veya orman türlerinin, jeolojik tekilliğin, paleantolojik oluşumların, biyolojik birlikteliğinin, biyotopların, peyzaj değerlerinin, hidrolojik ve hidrojeolojik dengelerin, doğal süreçlerin ve ekolojik dengelerin korunması; idare yöntemlerinin, insan ve doğal çevre ilişkisini sağlamak amacıyla çevrenin restorasyonunun uygulanması, antropik, arkeolojik, tarihsel ve mimari değerlerin kurtarılması; eğitim aktivitelerinin, bilimsel araştırmalarının ilerletilmesi amacını güder"*.

İtalya'daki işlevsel kıyı dönüşümü deyince hiç şüphesiz Venedik gelmektedir. Venedik şehrinin kıyı dönüşümü, yeniden bir yapılanma projesiyle değil, tam aksine hâlihazırdaki mimari yapılarla yaşanılabilir bir kamusallıkla ortaya çıkmıştır. 2000'li yıllarla birlikte hız kazanan kamusal işlevsellik projeleri giderek hız kazanmış ve gerekli sosyal alan sağlanarak turizmdeki katkısı yükseltilmiştir. Özellikle kanal ulaşımındaki canlılık ve köprülerin çoğalmasıyla Venedik sahil kentinde kıyı dönüşüm

projesi bir “dönüşüm ”den daha çok gerekli kamusal görünümü kazandırma tasarrufu noktasında gelişim göstermiştir (Onur, 2004).



Şekil 75 Venedik kanal projesi- Ponte della Costituzione Köprüsü, (Url-23)

7 .2. Küresel Bağlamda dünyadan Seçilmiş Kıyı Dönüşüm Projelerinin Galataport Projesi ile Karşılaştırılması

Karaköy kıyı şeridinin dönüşüm projesi diğer küresel bağlamdaki kıyı kentleriyle kıyaslandığında Venedik, Londra, Bacelona ve New York’la aynı amaç doğrultusunda bir işlevsellik dinamiği içerisinde projelerin yürütüldüğü görülecektir. Fakat sahip olunan tarihi mimari miras göz önünde bulundurulduğunda Karaköy kıyı şeridinde yer alan mimari yapıların Londra, Barcelona ve New York’ta çok daha önemli bir noktada yer aldığı değerlendirilmektedir. Çünkü New York, Londra, Barcelona gibi kıyı şehirleri, sanayi devriminin hızlı üretim temposu içerisinde gelişip ardından 1980’li yıllarda eski teknolojili fabrika çöplüğüne dönmüş kıyı şehirleri haline gelmiştir. Bu sebeple bu şehirlerin dönüşümü köktenci bir refleksle gerçekleşmiştir. Bahsi geçen bölgelerde dönüşümden önce sosyal ve kamusal yaşam hemen hemen hiç yokken

Karaköy kıyı şeridinde tam aksine bir durum söz konusu olmuştur. Karaköy kıyı dönüşüm projesi Venedik kıyı dönüşümüyle kısmi olarak benzerlik gösterse de yine de tam olarak benzer bir mimari dönüşümden söz etmek güçtür. Venedik'te dönüşümün merkezi kanal ve bağlantıları olurken, Karaköy'de daha geniş bir alanda dönüşüm gerçekleşecektir. Ayrıca Karaköy kıyı dönüşümünde yeniden yapılandırma ve güncel ihtiyaçlara cevap verecek şekilde işlevsellik kazandırma adına Karaköy Yolcu İskelesi gibi birçok yapı tamamen yıkılıp yeniden yapılması planlanmıştır. Bu durum Venedik dönüşüm projelerinde görülmemektedir. Venedik sular altında kalmasına rağmen kent bu hali ile turistik, kültürel ve yerel değerlerini korumaya devam etmektedir.

BÖLÜM 8. KARAKÖY YOLCU SALONUNUN GALATAPORT PROJESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Karaköy limanı ve çevresi şehrin tarihi boyunca yerleşim, ticaret ve liman faaliyetleri kapsamında İstanbul'un iktisat merkezi konumunda olmuştur. Rıhtım inşasına 1892 yılında başlanmış ve 1895 yılına gelindiğinde 285 m iskele inşası tamamlanmıştır. 1957 yılında mevcut yapılara Salıpazarı iskelesi ve depolar eklenmiştir. 1980 yıllarının sonuna doğru şehir nüfusundaki artış, artan deniz taşımacılığı sonucunda oluşan gemi ve kamyon trafiğindeki yoğunluk sebebiyle 1986 yılında sadece yolcu taşımacılığına açık bırakılmasıyla şehir merkezinde yer alan Karaköy limanı kullanışsız bir hale dönüşmeye başlamıştır. Bu sebeple de Karaköy limanı sadece turistik faaliyetlere hizmet vermek maksadıyla 1988 yılında yalnızca yolcu bağlantı noktası olacak şekilde düzenlenmiştir.

Karaköy iskelesi, liman faaliyetlerinde yeterli hizmet sağlayamadığından Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından iskele ve şehir ilişkilerinin "imkânlar" ve "kaynaklar" ön planda tutularak sınırlandırılmasıyla birlikte ortaya konan sorunların çözüme kavuşturulması maksadıyla Galata Port isimli bir proje geliştirilmiştir. Bu projeyle birlikte uluslararası düzeyde kültür ve turizm faaliyetlerinin bir arada icra edildiği ve böylelikle şehre ticari ve iktisadi manada canlılık kazandırması amaçlanmıştır. Bu projeyle birlikte dünyada sayılı cruise gemilerinin uğradığı limanların başında gelmesi amaçlanmaktadır. Proje kapsamında oteller, restoranlar, fuar alanları, akvaryum, servis alanları, gümrük alanları, sergi alanları, ofis, otopark, gezi alanları, kültür ve sanat merkezlerinin inşa edilmesi planlanmaktadır.

Bu proje kapsamında bölgedeki tarihi dokunun korunması kısmen amaçlandığını söylemek mümkündür. Çünkü 1910 ve 1912 yıllarında inşa edilen Merkez Han ve Çinili Han dış siluetleri korunmak ve içi yapısı tamamen yıkılmak suretiyle beş yıldızlı otellere dönüştürülürken cumhuriyet mimarisisin ilk örneklerinden birini temsil eden Karaköy Yolcu Salonuysa 2017 yılının Şubat ayında yıkılmıştır. Karaköy Yolcu Salonu daha önceki bölümlerde belirttiğimiz yapısal özelliklerin yanında Türkiye Cumhuriyeti'nin en mühim hedeflerinden biri olan deniz taşımacılığındaki gelişim, kabotaj hakkı ve millileştirmeyi sembolize etmesi açısından ayrı bir öneme sahiptir.

Ayrıca bina İstanbul ve Türkiye'nin sahip olacağı ilk modern ve yenilikçi deniz yolcusu selametleme ve karşılama mekânı olma özelliğini taşıması bakımından muhafaza edilmesi ve tekrardan işlevsellik kazandırılması kapsamına alınması gereken yapı olarak değerlendirilmektedir.

Karaköy Yolcu İskelesinin Galataport projesi kapsamında değerlendirdiğimizde;

- Karaköy bölgesinde mevcut tarihsel varlıkların ve bu yapıların özeliklerinin yıkılmak ve yerlerine yeni yapıların inşa edilmesiyle yitirildiği,
- Projenin çıkış noktasının yalnızca rıhtım sahası olmasına rağmen proje sahasının genişletilerek Kemeraltı ve Galata bölgelerini kapsayacak şekilde genişletildiği, bu hususun toplum bünyesinde rant tartışmalarını alevlendirdiği,
- Projenin kent ile bütünleşmekten ve onun bir parçası olmaktan uzak olduğu, adeta Karaköy ve Galata bölgelerinin önüne betondan bir set çekmiş gibi projenin nerdeyse tüm sahil şeridini kapsadığı,
- Sosyal çevrelerin projenin plan ve ifa aşamalarında kapsam dışı bırakılarak soyutlandığı,
- Toplum ihtiyaçlarının kamu yararı başlığı altında bastırıldığı,
- Projeye tepki gösteren kuruluş ve STK'ların ötekileştirildiği,
- Böyle büyük bir liman yapısının her geçen gün artan boğaz trafiğine fazladan yük getireceği ve gemilerin ihtiyaç duyacağı manevra sahalarının boğaz girişinde problem oluşturacağı

değerlendirilmiştir.

BÖLÜM 9 . SONUÇ ve ÖNERİLER

Kültürel değerler kısmında açıkladığımız temel nitelikler kapsamında belirttiğimiz üzere;

- Karakteristik değer,
- Birlik değeri,
- Tarihi değer,
- Belge değerleri,
- Estetik ve Sanatsal değerler,
- Uygulama ve Teknolojik değerler,
- Takım değerleri:
- Folklorik değerler,
- Simgesel değerler,
- Eğitim değerleri,
- İktisadi değerler,
- Çok katmanlılık değerler
- Mimari değer
- Turistik değer
- Ekonomik değer

Kapsamında çok renkli ve çeşitlilik arz eden tarihi bir mekânda inşa edilmek istenen büyük projelerde somut, soyut, sürdürebilir, totaliter ve bütüncül ölçekteki mana ve bileşenleri dikkatli bir biçimde analiz edilmelidir. Bu değerlere ek olarak Geçmişe ait izleri yaşama yaşatma ve aktarmaya yönelik eğilimler güncel yaşamın bir parçası haline gelmektedir. (genius loci) yerin ruhu olarak adlandırılan ve bölgenin ruhuna özgü somut ve soyut total değerlerin korunmasını odağına alan yaklaşımlar mimari koruma eğilimlerinde de etkin olmuştur. Kültürel mirasın korunması yıkılarak rant elde etmek yerine , yerin ruhunu koruyarak kamusal bütünleşme bağlamında gösterilen ortak çalışmalarla yürütülmeye çalışılmıştır. Küreselleşme ile gelen modern kentlerde görülen kültürel bağlamlardaki kopma ve imgesel zedelenmeler bütüne yansımaktadır. Bu kopukluklar sosyo ekonomik ve sosyo psikolojik yönlerden kent ve kentliler üzerinde olumsuz tesirler yapmıştır. Dolayısıyla Bölge, kent veya yapı ölçeğinde bir

dönüşüm sözkonusu olduğunda değişen parametre sayısı artmıştır. Bu bağlamda kentsel yenilenme , kentsel dönüşüm, değişim, veya restorasyona yönelik koruma proje ve koruma planlarında gözönünde tutulması gereken parametrelerde artmıştır.

Ekonomik ve verimli bir yenilenme için yapılan analiz neticesinde elde edilen veriler ışığında bölgenin potansiyelin ve kalkınma yeteneklerinin tespit edilerek, çok yönlü ulaşım imkânlarının incelenmesi ve yeni ulaşım imkânlarının tespit edilmesi, aynı şekilde mevcut yapıların iktisadi ve tarihi unsurlar göz önünde bulundurularak tekrardan işlevsellik kazandırılması koşullarının değerlendirilmesi, kamu ve halka açık alanların şehrin ihtiyaçları doğrultusunda gereksinim duyulan kültürel faaliyetlere yeterliliğinin değerlendirilerek gereken potansiyele sahip olup olmadığına karar verilmelidir.

Tüm bu işlemlerden sonra bölge halkının, STK ve çevre örgütleri gibi aktörlerin projeye atölye çalışmaları vasıtasıyla dâhil edilmesi sağlanmalıdır. Şehir içerisinden kıyı kesimlerine bakıldığında şehir manzarası ve ambiyans korunmalı inşa edilen yapıların şehrin siluetini bozmamamasına dikkat edilmediler.

Karaköy Yolcu İskelesinin elinde bulundurduğu değerlerin incelenmesinde şüphesiz bu değerin potansiyeli, tehlike ve muhafaza meselelerinin de göz önünde bulundurularak sürdürülebilirlik kaideleri etrafında detaylı ve kapsamlı bir tetkik yürütülmesi gerekmektedir. Yapıların tekrardan işlevsellik kazandırılması maksadıyla icra edilen yıkım ve tekrardan inşa süreçleri devamlılık arz etmektedir. Bu devamlılık kültürel çok yönlülüğün temel renklerinden bir tanesi olmakla birlikte; mevcut çevreyi meydana getiren organik ve duygusal etki ve unsurların başkalaşması açısından önem taşımaktadır. Sürdürülebilirlik kaideleri etrafında detaylı ve kapsamlı icra edilen tekrardan işlevsellik kazandırılması faaliyetlerinde planlanmadan ve bozuk yapılaşma, tarihsel özgünlüklere bilerek veya bilinçsizce verilen tahribat, hatalı yenileme çalışmaları, bilinçsiz müdahale ve eklemelerle, kentsel faaliyetlerin meydana getirdiği tehditler karşısında önlem alınması bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özetle Karaköy Yolcu İskelesinin sahip olduğu tarihi, sosyal ekonomik yapı ve şehrin kendisiyle kurduğu ilişki, zamanla oluşturduğu ve simgeleşen cumhuriyetin ilk mimari örneği olma özelliği kültürel değerler başlığı altında anlatılan niteliklere sahip

olmasına rağmen yeniden işlevsellik kazandırılma konusu göz ardı edilmek suretiyle yıkılmıştır.

Cumhuriyet dönemi mimarisinin kübist özelliği ile kültürel miras değeri taşıyan Galata ve Karaköy bölgesinde yer alan Karaköy Yolcu Salonunun yukarıda belirtilen esaslar kapsamında değerlendirilerek tekrardan işlevlik kazandırılacak şekilde muhafaza edilmesinin daha uygun bir yaklaşım olması beklenirken özgün yapısal özelliklerini kaybedecek şekilde tamamen yıkıldığı görülmüştür.

Ne var ki dünyada ve Türkiye'de birçok örneği bulunan yeniden işlevsellik kazandırılarak bir sonraki nesillere kültürel miras olarak bırakılacak yapılar kapsamına alınması daha doğru bir yaklaşım olarak değerlendirilmelidir.

Korunmaya değer özgün projelerde yapılacak biçim değişiminde mevcut kültürel değerler temel alınmalı, şehrin sahip olduğu doku ve dokusal izler korunmak suretiyle şehrin kendine has yapısıyla uyum göstermeyen tasarımlar yerine, eksikliklerini tamamlayıcı projeler üretilmelidir. Şehrin ve yapının sahip olduğu kültürel ve tarihsel mirasların görsel, işitsel ve duyusal olarak yaşatılması ve yeniden işlevlendirmenin temel hedefi olmalıdır.

Tarihi yarımadada konumlanan Karaköy – Galata bölgesi bir bütün olarak el alınmalıdır. Bölgede yaşamış ve yaşayan halkın etnik ve dini kökenleri düşünüldüğünde oldukça kosmopolit bir bölge olduğu söylenebilir. Bu bağlamda halen Konsoloslukların ve yabancı uyruklu misafirlerin uğrak yeri olan bölgede kültürel mirasın korunması, ve elbette değişen dünya ekonomisindeki dengelere ayak uydurabilmek için turistik ve ticari kaynaklarında zenginleşebileceği Kamusallaşan alanlarla bütünleşen mevcut tarihi yapı ve yapı grupları ile bütünleşen küçük ve büyük ölçekli planlar geliştirilmelidir. Bu değişim ve gelişmeye ayak uydurmak kentleri zorunlu hale getirmiştir. Globallaşen ekonomi ve politikalar nedeniyle yaşanan kentsel değişim ülkeden ülkeye şehirden şehre sıçrayarak yayılan bir süreçtir. Bu süreç analizleri şekilde işi amacına uygun bir şekilde farklı disiplinlerden uzmanların ortak görüşleri doğrultusunda planlandığında yeniden işlevlendirmenin kente fayda sağlaması mümkün olacaktır.

Modern ile tarihin arakesitinde kalan şehirlerin yenilenen bölge planları Kültürel miras ve izlerin korunmasına fayda sağlayacak biçimde koruma ilkeleri doğrultusunda kentin fiziksel ve ekonomik gelişimine de katkı sağlayacak biçimde toplumsal yaşamda büyük değişiklikler oluşturmayacak biçimde şekillendiğinde amacına ulaşmış sayılacaktır.

KAYNAKÇA

Ahunbay, Z. (2016). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyonlar.* İstanbul: YEM Yayınları.

Akay, Z. (2017). İstanbul Limanı Yolcu Salonu'nun Olaylı Yarışması ve Yapımı. *Arredamento Mimarlık Dergisi, 7*, 80-85.

Akbalık, E. (2017). Kent, Mimarlık ve Kimlik Üretimi Üzerine: Yıldızlar ve İkonlar. *Mimar•ist Dergisi, 2*, 32-37.

Akkar, M. (2006). Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye. *Planlama, 2*, 33.

Aksoyer, A. (2017, Şubat 23). *Tarihi Salon Yıkıldı Aynısı Yapılacak*. Mayıs 27, 2019 tarihinde DHA İstanbul Bülteni - 2: http://www.gazeteses.com/gundem/dha-istanbul-bulteni-2-h648110.html adresinden alındı

Aktaş, M. (2015). *Kentsel Koruma Alanlarındaki Yasal ve Kurumsal Değişikliklerin Tarihi Çevreye Etkisi – Karaköy Perşembe Pazarı Bölgesi Örneği.* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Aktaş, M. (2015). *Kentsel Koruma Alanlarındaki Yasal Ve Kurumsal Değişikliklerin Tarihi Çevreye Etkisi – Karaköy Perşembe Pazarı Bölgesi Örneği.* Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Koruma ve Planlama Programı. İstanbul: Fen Bilimleri Enstitüsü.

Altınoluk, Ü. (1998). *Binaların Yeniden Kullanımı.* İstanbul: YEM Yayınları.

Altınöz, G. (2012). *Kültürel Miras ve Koruma Anlayışının Tarihsel Gelişimi", Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* (1 b.). (M. Ersoy, Dü.) İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Altınöz,, G. (2012). *Kültürel Miras ve Koruma Anlayışının Tarihsel Gelişimi", Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* (1 b.). (M. Ersoy, Dü.) İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Ar, B. (2006). *İşgal Altındaki İstanbul'daki Kentsel ve Mimari Ortam.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,, İstanbul.

Ardaman, F. (1996). *Tarihi çevre içinde binaların yeniden kullanımı Galata örneği; Kente yeniden katılım.* Doktora Tezi: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Arkitekt. (1937). İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası. *Arkitekt, 2*(74), 41-56.

Arseven, C. E. (1989). *Eski Galata ve Binaları.* İstanbul: Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları.

Asiliskender, B. (2005). Koruma-Yaşatma Anıt Kavramı, Kimliğin Sürekliliği ve Değişim: Gevher Nesibe Medresesi Deneyimi. *Mimarlık Dergisi*(322).

Aydemir, I. (2008). İki Fransız Mimarı Henry Prost ve August Perret'nin İstanbul ile ilgili Çalışmaları. *Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 3*(1), 11-15.

Aydemir, Ş. (2004). *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı.* Trabzon: Akademi Kitabevi Yayınları,.

Aysel, N. (2004). *Mimari Tasarımın Biçimlenmesinde Bir Tasarım Faktörü Olarak Su ve Boğaziçi Örneği.* Doktora Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aytaç, Ö. (2017). Kent, Metropol ve Değişen Yer/Mekân İmajları. *Mukaddime, 8*(1), 1-23.

Bilgili, N. (2016). *İstanbul Limanları'nın Modernizasyonu: Dersaadet Rıhtım ve Anadolu Demiryolları Şirketlerinin İnşa Faaliyetleri (1890-1934).* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Binan, C. (1999). *Mimari Koruma Alanında Venediik Tüzüğünden Günümüze Düşünsel Gelişmenin Uluslararası Evrim Süreci.* İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi basım-yayın merkezi.

Bingül, Ş. (2017). Tarih Boyunca Kent. *Tarih ve Gelecek Dergisi, 3*, 342-347.

Blanco, J. R. (2017). Three Restorers Of Architecture, Boito, Giovannoni And Torres Balbás: İnterrelations İn Europe İn The First Half Of The 20th Century. *Conversaciones... con Camillo Boito y Gustavo Giovannoni, 4*, 177 – 198.

BOAB. (1905, Temmuz 3). Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri. *İ.DUİT., 33/1, 29 R 1323*.

Brownill, S. (2011). *"London Docklands Revisited", Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow, ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert.* New York: Routledge.

Bütüner, B. (2006). Waterfront Revitalization as a Cahllenging Urban Issue in İstanbul. *42. Isocarp Congress.* İstanbul.

Canıtez, T. (2010). *Trakya Bölgesi Ortak Tarihsel Kültürel Gelişim Süreci ve Türkiye Trakyası Koruma Yaklaşımları Üzerine Bir Araştırma.* Doktora Tezi. Edirne: Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,.

Çimenoğlu, G. (2011). *Kruvaziyer Turizminin Kent İle İlişkisi Bağlamında "Karaköy - Salıpazarı Bölgesi.* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Demirtaş, Y., & Esgin, İ. (2006). Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona. *Planlama, 2*, 155-157.

Devran, F. (2009). *Dersaadet Rıhtım Şirketi: Kuruluşu ve Faaliyetleri.* Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Dinç, P. (2002). Problem Araştırmasından Mimari Değerlere Geçişte Bina Programlama. *G.Ü Müh. Mim. Fak. Dergisi, 17*(3), 101-119.

Doğuş Grubu. (2019). *Faaliyet Raporu.* Galataport Hakkında: https://www.dogusgrubu.com.tr/tr/salipazari-liman-isletmeciligi-ve-yatirimlari-a-s adresinden alındı

Durmuş, S. (2009). *Galata (Karaköy) bölgesini etkileyen göç dalgalarını belirtecek olursak (Erdoğan, 2006) ; 3. Bölüm s.38.* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eco, U. (2015). *La Struttura Assente* (8. b.). Tascabili: Bompiani.

English Heritage. (1998). *Conservation Principles Policies And Guidance For The Sustainable Management Of The Historic Environment.* UK.

Erbaş, A. (2007). Port regeneration and Sustainable Urban Development,the Case of Galata Port and Haydarpasa Port Projects in Istanbul after 2000. *43rd ISoCaRP Congress.* İstanbul.

Erbil, A. Ö., & Erbil, T. (2001). Redevelopment of Karaköy Harbor. *Cities*, 185–192.

Erdoğan, Z. (2006). *Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Projesi Yapılabilirlik Analizi.* Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erel, B. (2007). *Kavramı Bağlamında İskele Meydanlarının İncelenmesi, İstanbul Örneği.* Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erkök, F. (2002). *Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi.* Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erkök, F. (2002). *Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi.* Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Genim, S. (2006). *Konstantinniye'den İstanbul'a 19.yy Ortalarından 20.yy'a Boğaziçi'nin Rumeli Yakası Fotoğrafları.* İstanbul: Suna ve İnan Kıraç Vakfı Yayınları.

Gönül, H., & Gürsel, E. (2016, Ekim). Karaköy Liman Bölgesi Dönüşüyor Farkkında mıyız? *Mimar.ist*(57), 94-101.

Güney, Z. (2013). İstanbul'un Yeniden Yapılandırılmasında Yeni Olanak Mekanı: Galataport. *Gayrimenkul Türkiye*(31), 48.

Hasol, D. (2014). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü* (12 b.). İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

ICOMOS. (1964). *The Venice Charter.* Venice.

ICOMOS. (1999). *The Burra Charter.* Australia.

ICOMOS. (2005). *Xi'an Declaration On The Conservation Of The Setting Of Heritage Structures, Sites And Areas.*

ICOMOS. (2008). *Québec Declaration on the Preservation of the Spirit of Place.* Canada.

İrgin, T. (1999). *Türkiye'de Düzenlenmiş Uluslararası Mimarlık Yarışmaları Üzerine Değerlendirmeler: 1916-1998* . İstanbul: İTÜ, FBE, yayınlanmamaış yüksek lisans tezi , danışman: Prof.Dr.Günkut Akın, Mimarlık Fakültesi, .

İstanbul Ticaret Odası. (2006). *Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri (1923).* (Z. Kurşun, Çev.) İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

Kafesçioğlu, O. (2016). 19. Yüzyılın İkinci Yarısından Günümüze Galata/Karaköy'de Kent Morfolojisi ve Yapı Türlerinin İncelenmesi. *İdealkent, 7*(18), 174-203. https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1 adresinden alındı

Karakoç, N. (2017, Şubat 27). *Karaköy Yolcu Salonu*. Ark - Tera: http://www.arkitera.com/haber/28459/karakoy-yolcu-salonu1 adresinden alındı

Karakuyu, M. (2010). İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası ve Literatür Değerlendirmesi. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 16*, 33-60.

Koçyiğit, R. (2002). *Mimari tasarımda süreklilik kavramı ve Galata örneği.* Yüksek Lisans Tezi: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Kuban, D. (1998). *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları.* İstanbul: Yem Yayınları.

Kuban, D. (2000). *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu.* İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları.

Kuban, D. (2004). *İstanbul Bir Kent Tarihi* . İstanbul: Promat Matbacılık.

Kuban, D. (2018). *Mimarlık Kavramları : Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş.* İstanbul: YEM Yayınları.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığı. (1983, Temmuz 23). 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununu. *Resmi Gazete Sayısı:, 22(19660),* 444.

Mimarizim. (2008, Temmuz 17). *İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi Genel Bilgileri*. Mayıs 15, 2019 tarihinde http://www.mimarizm.com/makale/istanbul-bogazi-ve-marmara-denizi-genel-bilgileri_113655?PageNo=1 adresinden alındı

Moravanzky, A. (2001). Modernin Mirasını Korumak. *Arredamento Dekorasyon*(9), 90-93.

Müler, W. (2001). *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası.* İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Müller, W. (2003). *Bizans'tan Günümüze İstanbul Limanı.* İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Müller, W. (2003). *Bizans'tan Günümüze İstanbul Limanı, Osmanlı Araştırmaları Dizisi.* İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Müller, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı.* (E. Özbek, Çev.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Okay, G. (2015). *Kültürel Değerlerin Korunmasının ve Sürdürülebilirliğinin Güncel Kavramlar Doğrultusunda İrdelenmesi: Karaköy-Tophane Bölgesi Örneği.* Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Okyay, G., & Binan, D. (2017, Mayıs). Bir Kültürel Miras Alanı Olarak Karaköy-Tophane Bölgesi'nin Sahip Olduğu Değerlerin İrdelenmesi. *Tasarım + Kuram*(23), 15-38.

Onur, T. (2004). *Türkiye Ve İtalya Ulusal Parkları'nın Planlama Ve Yönetim Açısından İrdelenmesi.* İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Oral, E. (2009). *Tarihi Kentsel Çevrelerin Korunmasında Yasal Düzenlemelerin Kent Kimliğine Etkileri Sulukule Örneği.* Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Orbaşlı, A. (2008). *Architectural Conservation.* Hoboken: Blackwell Publishing.

Polat, E. O. (2017). Korumak için Yıkılan Karaköy Yolcu Salonu. *Mimarlık*(394), 10.

Rigel, A. (1903). *The Modern Cult of the Monument: Its Character and Its Origin.* (W. Kurt, Çev.) Braumüller: Forster and Diane Ghirardo.

Rodwell, D. (2007). *Conservation and Sustainability in Historic Cities.* UK: Blackwell Publishing.

Schaller, S., & Novy, J. (2011). *New York City's Waterfronts as Strategic Sites for Analayzing Neoliberalism and its Contestations", Transforming Urban Waterfronts: Fixityand Flow.* New York: Routledge.

Sebah Joaillier. (tarih yok). *Fotoğraf kolleksiyonu.*

Sulamacı, B. (2018). *19. yüzyılda Galata Limanı: Surdışı kıyı bölgesinin değişimi ve dönüşüm.* Yüksek Lisans Tezi: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Şahin, İ. (2004). *Türkiye'de Kentsel koruma Politikalarının Gelişimine Yardımcı Bir Yöntem Denemesi Örnekleme: İstanbul Tarihi Yarımada.* Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Şen, B. (2006). *Kentsel Gerilemeyi Aşmada Çelişkili Bir Süreç Olarak Soylulaştırma: Galata Örneği.* Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Şen, B. (2006). *Kentsel Gerilemeyi Aşmada Çelişkili Bir Süreç Olarak Soylulaştırma: Galata Örneği.* Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2019). İstanbul Turizm İstatistikleri. İstanbul, Türkiye. Mayıs 27, 2019 tarihinde http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR-209556/turizm-istatistikleri.html adresinden alındı

T24. (2017, Şubat 26). Mayıs 27, 2019 tarihinde Prof. İlber Ortaylı: Yıkılan Karaköy Yolcu Salonu Türkiye'nin Sembolüydü, Ne Olursa Olsun Korunmalıydı: https://t24.com.tr/haber/prof-ilber-ortayli-yikilan-karakoy-yolcu-salonu-turkiyenin-semboluydu-ne-olursa-olsun-korunmaliydi,390886 adresinden alındı

TDK. (2019, Mayıs 27). *Bağlam.* Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.org.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&kelime=ama adresinden alındı

Tekeli, İ. (2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması.* İstanbul: İmge Kitabevi Yayınları.

Toprak, Z. (1994). *6-7 Eylül Olayları, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi.* İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Türk Dil Kurumu. (2019, Mayıs 10). *İşlev*. Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5cd55834e18ad7.25701052 adresinden alındı

Türk Dil Kurumu. (2019, Mayıs 10). *Koruma*. Bilim ve Sanat Terimleri Sözlüğü: www.tdk.gov.tr adresinden alındı

Tütel, E. (2000). *Rıhtımlar, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 6). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Uçkan, Ö. (2001, Ocak). "Koruma"dan "Yeniden-İşlevlendirme"ye Sürdürülebilir Kent. *Domus M*, 36-37.

UNESCO. (2003). Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi.

Url-1. (01.05.2016). Mayıs 27, 2019 tarihinde kokenergunswritings.files.wordpress.com: https://kokenergunswritings.files.wordpress.com/2014/07/dosya.pdf adresinden alındı

Url-10. (07.12.2019). www.icomos.org.tr: http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0612886001496825607.pdf adresinden alındı

Url-11. (07.12.2019). www.icomos.org.tr: http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0997208001496825715.pdf adresinden alındı

Url-13. (07.12.2019). www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0997208001496825715.pdf: http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0997208001496825715.pdf adresinden alındı

Url-14. (23.11.2014). www.arkitera.com: http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi adresinden alındı

Url-15. (12.01.2019). Mayıs 21, 2019 tarihinde www.turizmajansi.com: https://www.turizmajansi.com/haber/dev-otelin-de-yer-alacagi-galataport-ta-216-milyon-liralik-anlasma-h28948 adresinden alındı

Url-16. (02.03.2017). Mayıs 27, 2019 tarihinde www.tayproject.org/: http://www.tayproject.org/haberarsiv20172.html adresinden alındı

Url-17. (15.12.2019). www.quaysculture.com: https://quaysculture.com/2016/04/10-incredible-changes-at-salford-quays/ adresinden alındı

Url-18. (15.12.2019). www.numptynerd.net: https://www.numptynerd.net/manchester-docks-rebranded-as-salford-quays.html adresinden alındı

Url-19. (15.12.2019). www.newyork.thecityatlas.org: http://newyork.thecityatlas.org/lifestyle/planyc-parks/#jp-carousel-8580 adresinden alındı

Url-2. (03.04.2009). *Url-2*. Mayıs 12, 2019 tarihinde www.azizistanbul.com: http://www.azizistanbul.com /foto/eski.html adresinden alındı

Url-20. (15.12.2019). www.architecturaldigest.com: https://www.architecturaldigest.com/story/million-trees-nyc adresinden alındı

Url-21. (15.12.2019). www.fundacioforum.org: http://www.fundacioforum.org/eng/forum/content_pre.asp?id_bloc=2&id_seccio=9 adresinden alındı

Url-22. (15.12.2019). www.cargocollective.com: http://cargocollective.com/incite/The-Spatial-is-Always-Political-Barcelona-Universal-Forum-of-Cultures adresinden alındı

Url-23. (15.12.2019). www.archpaper.com: https://archpaper.com/2019/08/venice-slippery-bridge-fines-santiago-calatrava/ adresinden alındı

Url-3. (10.05.2019). Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi/Karaköy: http://www.eskiistanbul.net/6543/karakoy-onlerinde-yandan-carkli-vapur-1914 adresinden alındı

Url-4. (2017, Şubat 26). *Prof. İlber Ortaylı: Yıkılan Karaköy Yolcu Salonu Türkiye'nin Sembolüydü, Ne Olursa Olsun Korunmalıydı*. T24: https://t24.com.tr/haber/prof-ilber-ortayli-yikilan-karakoy-yolcu-salonu-turkiyenin-semboluydu-ne-olursa-olsun-korunmaliydi,390886 adresinden alındı

Url-5. (09.12.2019). www.mimarist.org: http://www.mimarist.org/file/2017/04/tu-2.jpg adresinden alındı

Url-6. (25.08.2007, 08 25). *Url-6*. Haziran 5, 2019 tarihinde Karaköy Yolcu Salonu/ Istanbul 1900-1950: http://www.boyutpedia.com/805/6103/karakoy-yolcu-salonu adresinden alındı

Url-7. (.). www.insaatderyasi.com: https://www.insaatderyasi.com/mimarlar-odasindan-karakoy-yolcu-salonunun-yikimina-tepki-3030h.htm adresinden alındı

Url-7. (17.02.2017). *Url-7*. Haziran 5, 2019 tarihinde www.diken.com.tr: http://www.diken.com.tr/galataporta-ilk-tarihi-kurban-karakoy-yolcu-salonu-sessiz-sedasiz-yikildi/ adresinden alındı

Url-8. (2017, Şubat 17). *140Journos*. Tarihi Karaköy Yolcu Salonu Yıkıldı: https://140journos.com/karak%C3%B6y-yolcu-salonu-y%C4%B1k%C4%B1ld%C4%B1-b46793b045e7 adresinden alındı

Url-9. (23.02.2017). Mayıs 27, 2019 tarihinde www.cumhuriyet.com.tr: http://www.cumhuriyet.com.tr/foto/foto_haber/682948/1/Tarihi_Karakoy_yolcu_salonu_yikildi.html adresinden alındı

Uysal, Ü. (2005). *Kentsel Mekân Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi, Karaköy ve Salıpazarı Örneği,.* Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Uzun, T. (2007). kişisel çekim fotoğraflarından. İstanbul.

Uzun, T. (2008). *Geç Osmanlı-Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlık Pratiğinde Bilgi ve Yapım Teknolojileri Değişimi Erken Betonarme İstanbul Örnekleri: 1906-1930.* Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Uzun, T. (2017, Şubat 23). Karaköy Yolcu Salonundaki Narin Kolonların Suçu Ne? *MO İstanbul*. http://www.mimarist.org/karakoy-yolcu salonundaki-narin-kolonlarin-sucu-ne/ adresinden alındı

Uzun, T. (tarih yok). *Galata Rıhtımı.* İstanbul.

Uzun, T., & Spor, Y. (2019). Yersel Lazer (Nokta Bulut) Tarama Yöntemi ile Rölöve–Restitüsyon - Restorasyon Projesi Hazırlama Süreci ve Bir Örnek: Elazığ Harput Kale Hamamı. *Tasarım Kuram dergisi,sayı:28 MSGSÜ, İstanbul*, 1-29.

WHC. (1972). *Dünya. Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme.* UNESCO .

Yergün, U. (2002). *Batılılaşma Dönemi Mimarisinde Yapım Teknolojisindeki Değişim ve Gelişim.* Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yergün, U., & Çelebioğlu, B. (2014). The Traces of 20th Century Architectural Heritage and Construction Technologies in İstanbul Port. *SAHC-2014-9th International Conference on Structural Analysis of Historical Constructions,* (s. 10). Mexico City/Mexico. Ekim 14-17, 2014 tarihinde alındı

Yücetürk, E. (2001). *Haliç Silüetinin Oluşum-DeğişimSüreci ve Kentsel İmge Yönünden Ele Alınması.* Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Zeren , G. (2006). Sit Koruma Ders Notları. 54-58. İstanbul: İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.