KARAKÖY VE SALIPAZARI LİMANI'NIN TÜKETİM ODAKLI MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜ: GALATAPORT İSTANBUL

Fatma Esra KARA

T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KARAKÖY VE SALIPAZARI LİMANI'NIN TÜKETİM ODAKLI MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜ: GALATAPORT İSTANBUL

Fatma Esra KARA
0000-0002-2361-1344

Doç. Dr. Miray GÜR
(Danışman)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA – 2022
Her Hakkı Saklıdır

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KARAKÖY VE SALIPAZARI LİMANI'NIN TÜKETİM ODAKLI MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜ: GALATAPORT İSTANBUL

Fatma Esra KARA

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Miray GÜR

18. yy - 20. yy arasındaki zaman içinde askeri kışla, montaj fabrikası, Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren alan, günümüzde Galataport İstanbul adı altında, alışveriş alanları, yeme-içme alanları, otel yapıları, müzeler, rekreasyon alanı gibi işlevler taşıyarak dönüşüm geçirmiştir. Bu dönüşüm mekansal ve sosyal açıdan incelendiğinde, kıyı alanının tüketim odaklı bir kentsel mekana dönüştüğü gözlemlenmiştir. Kentsel alanda yapılan dönüşümler kapitalist sistemin kendine fayda sağlayacağı potansiyel alanlar olarak görülmektedir. Turizm, ekonomi ve tüketim değeri açısından potansiyeli yüksek olan kıyı alanları da bu durumdan etkilenen alanlar arasındadır. Kıyı alanlarının kamu yararından ziyade ekonomik kaygılar ile dönüştürüldüğü örneklere rastlanmaktadır. Çalışma alanının kruvaziyer limanı adı altında, çoğunlukla alışveriş alanları, yeme içme alanları gibi işlevlerle projelendirildiği ve pazarlama aracı haline getirildiği söylenebilir.

Geçmişte Karaköy ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren kıyı alanı günümüzde Galataport Projesi kapsamında dönüşmüştür. Bu çalışma, Galataport'un eski liman alanından tüketim odaklı bir dönüşüm geçirerek, açık bir alışveriş merkezine dönüşmesine odaklanmaktadır. Bu kapsamda, Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport Projesi'ne dönüşümü mekansal ve zamansal bağlamda analiz edilmiştir. Liman alanının dönüşürken kentte ortaya çıkardığı tüketim mekanı sorgulanarak Galataport Projesi'ne gelen ziyaretçiler ile anket ve derinlemesine görüşme yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda proje alanının dönüşümü hakkında görüşlere ulaşılmıştır. Ziyaretçilerin çoğu Galataport'u alışveriş merkezi olarak tanımlamış, kıyıda tasarlanan duvar sisteminin kıyı ile boğaz arasındaki ilişkiyi kopardığını belirtmiştir. Ziyaretçiler, Galataport'un bulunduğu kıyı alanında, kamusal kullanımın artırıldığı, daha fazla yeşil alan barındıran, farklı ekonomik gruplara hitap edebilecek sosyal alanlar olması yönünde öneriler getirmiştir.

Anahtar Kelimeler: liman alanlarının dönüşümü, tüketim mekanları, tüketim odaklı dönüşüm, Galataport İstanbul Projesi

2022, xv + 131 sayfa.

ABSTRACT

MSc Thesis

CONSUMPTION-ORIENTED SPATIAL TRANSFORMATION OF KARAKOY AND SALIPAZARI PORT: GALATAPORT ISTANBUL

Fatma Esra KARA

Bursa Uludag University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Miray GUR

The area, which served as a military barracks, assembly factory, Karaköy Dock and Salıpazarı Harbor between the 18th and 20th centuries, was now known as Galataport Istanbul, carrying functions such as shopping areas, eating and drinking areas, hotel buildings, museums, and recreation area has been transformed. When this transformation is examined from a spatial and social point of view, it has been observed that the coastal area has turned into a consumption-oriented urban space. Transformations in the urban area are seen as potential areas where the capitalist system will benefit itself. Coastal areas with high potential in terms of tourism, economy and consumption value are among the areas affected by this situation. There are examples where coastal areas are transformed with economic concerns rather than public interest. It can be said that the study area was designed under the name of the cruise port, mostly with functions such as shopping areas, eating and drinking areas, and turned into a marketing tool.

The coastal area, which served as Karaköy and Salıpazarı Port in the past, has now been transformed within the scope of the Galataport Project. This study focuses on the transformation of Galataport from the old port area into an open shopping center by undergoing a consumption-oriented transformation. In this context, the transformation of Karaköy and Salıpazarı Port into Galataport Project has been analyzed in spatial and temporal context. A survey and in-depth interviews were conducted with the visitors of the Galataport Project by questioning the consumption space created by the port area in the city as it transforms. As a result of the interviews, opinions about the transformation of the project area were reached. Most of the visitors defined Galataport as a shopping center and stated that the wall system designed on the shore broke the relationship between the shore and the Bosphorus. Visitors made suggestions that the coastal area where Galataport is located should be social areas where public use is increased, more green areas, and that can appeal to different economic groups.

Key words: transformation of port areas, consumption spaces, consumption-oriented transformation, Galataport Istanbul Project

2022, xv + 131 pages.

TEŞEKKÜR

Tez çalışmam boyunca beni her zaman destekleyen değerli hocam, tez danışmanım Doç. Dr. Miray Gür'e teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışmam için katkıda bulunan tüm katılımcılara, daima yanımda olan aileme, bu süreçte destek olan arkadaşlarıma ve anlayışlarından dolayı birlikte çalıştığım yöneticilerime teşekkürlerimi sunarım.

Fatma Esra KARA
28/09/2022

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET....vi
TEŞEKKÜR....viii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ....x
ŞEKİLLER DİZİNİ....xi
ÇİZELGELER DİZİNİ....xv
1. GİRİŞ....1
1.1. Tezin Amacı....2
1.2. Tezin Kapsamı....3
1.3. Tezin Yöntemi....4
2. KURAMSAL TEMELLER....7
2.1. Liman Alanları ve Kruvaziyer Turizmi....7
2.1.1. Dünya'da ve Türkiye'de kruvaziyer turizminin gelişimi....9
2.2. Liman Alanlarının Dönüşümü....10
2.2.1. Liman alanlarının dönüşüm sebepleri....11
2.2.2. Liman alanların dönüşüm yöntemleri....12
2.2.3. Liman alanlarının dönüşümü kapsamında mekansal kullanım türleri....14
2.2.4. Dünya'da liman dönüşümünün örnek projeler üzerinden değerlendirilmesi....15
2.3. Tüketim Kavramı ve Mekanla İlişkisi....20
2.3.1. Tüketim mekanlarının gelişimi ve alışveriş merkezleri....21
2.3.2. Mekanların tüketim odaklı dönüşümü....21
3. MATERYAL ve YÖNTEM....23
3.1. Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Dönüşüm Süreci ve Galataport İstanbul Projesi..24
3.1.1. Alanın Tophane - Karaköy tarihindeki yeri ve önemi (1732-1960)....26
3.1.2. Salıpazarı Limanı (1960-2001)....44
3.1.3. Dönüşüm sürecinde yasal - yönetsel aşamalar (2001-2016)....53
3.1.4. Galataport İstanbul Projesi'nin mimari tasarım kararları ve uygulama süreci (2016-2021)…… 61
3.2. Yöntem……..81
3.2.1. Araştırma Yönteminin Tasarlanması....81
4. BULGULAR ve TARTIŞMA....86
4.1. Katılımcı Özellikleri....86
4.2. Galataport Projesi'nin Kullanım Amacına Yönelik Görüşler....88
4.3. Galataport Projesi ve Çevre İle İlişkisi Hakkındaki Görüşler....92
4.4. Proje Alanın Dönüşümü ile İlgili Görüşler....102
5. SONUÇ……..108
KAYNAKLAR....115
EKLER……..125
ÖZGEÇMİŞ ……..131

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar	Açıklama
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
DİDGM	Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
Ed.	Editör
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İRHM	İstanbul Resim ve Heykel Müzesi
LDDC	London Docklands Development Corporation (Londra Rıhtım Alanları Geliştirme Şirketi)
MSGSÜ	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
ÖİB	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖYK	Özelleştirme Yüksek Kurulu
RPBW	Renzo Piano Building Workshop
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TDK	Türk Dil Kurumu
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
Yy	Yüzyıl

ŞEKİLLER DİZİNİ

		Sayfa
Şekil 1.1.	Tez akış şeması	6
Şekil 2.1.	Galataport İstanbul Limanı'na yanaşan bir kruvaziyer gemi (Yılmaz, 2022)……..	8
Şekil 2.2.	Türkiye'deki kruvaziyer limanlar (ÇED, 2015)	9
Şekil 2.4.	İşlevini yitiren endüstri yapılarının dönüşüm süreci (Lepel, 2006'dan değiştirilerek alınmıştır).....	12
Şekil 2.5.	Liman alanlarının dönüşüm yöntemleri	13
Şekil 2.6.	Liman alanlarının mekansal kullanım türleri	14
Şekil 2.7.	Baltimore Limanı, ABD (Baltimore, 2022)	16
Şekil 2.8.	Baltimore Limanı haritası (Baltimore, 2012)	16
Şekil 2.9.	Londra rıhtımında planlanan dört proje (LCDD, 1997).....	18
Şekil 2.10.	Londra Dok Al planlanan dört proje (LCDD, 1997)	18
Şekil 3.1.	Galataport'un, İstanbul'daki Konumu. (İBB, 2022'den değiştirilerek alınmıştır)	23
Şekil 3.2.	Çalışma alanı konumu ve çevresi	24
Şekil 3.3.	Çalışma alanı hava fotoğrafı (Dror, 2014).....	24
Şekil 3.4.	Galataport İstanbul Proje Sınırı, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır)	25
Şekil 3.5.	Çalışma alanı sınırı dahilindeki yapılar	25
Şekil 3.6.	Tophane ve Karaköy'deki dolgular ve dolgulardan sonra kıyıda inşa edilen yapılar	27
Şekil 3.7.	Çalışma Alanı 1.Tophane Kısmı, 2.Karaköy Kısmı	28
Şekil 3.8.	Çalışma Alanı Tophane Kısmı	28
Şekil 3.9.	Tophane 1800'ler, Melling Gravürü (Anonim, 2021)	29
Şekil 3.10.	Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi Değişimi (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)	30
Şekil 3.11.	Tophane, Barker Panoramasından ayrıntı, 1813 (Öncel, 2010).....	31
Şekil 3.12.	İkinci Dolgu Sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1836 (Kauffer ve Joseph de Hammer'den değiştirilerek alınmıştır)	32
Şekil 3.13.	İkinci Dolgu Sonrası Tophane, Félix Bonfils Panoraması, 1869 (Cangül, t.y.)	32
Şekil 3.14.	Tophane Saat Kulesi, Tophane Kasrı, Nusretiye Cami	33
Şekil 3.15.	Üçüncü Dolgu sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1927, (Pervititch Haritası).....	34
Şekil 3.16.	Üçüncü dolgu sonrası, Galata kulesinden çekilen panoramik Fotoğraf, Nusretiye Cami, Tophane kışlası, 1890-1900 (Öncel, 2010)	35
Şekil 3.17.	A) Üçüncü Dolgu öncesinde Tophane Saat Kulesi ve Nusretiye Cami,1853 (Öncel, 2010), B) Üçüncü Dolgu sonrasında Tophane Saat Kulesi ve Nusretiye Cami (Ardıçoğlu, 2019)	35
Şekil 3.18.	A) Seyr-i Sefain İdaresi Binası, Tophane Saat Kulesi, Ford Montaj Fabrikası, 1930 (Anonim, 2015), B) Havadan Görünüm 1928 ("İstanbul 1910-2010")	36
Şekil 3.19.	Nusretiye Cami, Tophane Meydanı, Tophane Saat Kulesi, Seyr-i Sefain Yolcu Salonu, 1936 (Anonim, 2018).....	36
Şekil 3.20.	Dördüncü Dolgu Sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1966 (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)	37

Şekil 3.21. Salıpazarı Limanı Antrepo İnşaatı (1950-1953) (Öztürk, 2014) 37
Şekil 3.22. A) Salıpazarı Limanı Vaziyet Planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır) B) Salıpazarı Limanı Havadan Görünüm (Çalıkoğlu, 2018a) 37
Şekil 3.23. Beşinci dolgu sonrası Karaköy-Tophane kıyı çizgisi (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 38
Şekil 3.24. Karaköy Rıhtımı'ndaki yapılar 39
Şekil 3.25. Çalışma Alanı Karaköy Kısmı; 1. Paket Postanesi, 2. Çinili Han, 3. Merkez Han, 4.Karaköy Yolcu Salonu 39
Şekil 3.26. Karaköy Rıhtımı (Müller-Wiener, 1998)..... 40
Şekil 3.27. A) Karaköy Rıhtımı yapılmadan önce kıyı şeridi - G. d'Ostoya, 1858-1860 (Öncel, 2010), B) Karaköy Rıhtımı yapıldıktan sonra - Birleştirilmiş Goad Haritası, 1905. 41
Şekil 3.28. Karaköy Rıhtımı; Merkez Han, Çinili Han, Paket Postanesi, 1927 (Pervititch Haritası)..... 41
Şekil 3.29. Karaköy Rıhtımı, 1948 (Nirven Haritası)..... 42
Şekil 3.30. Karaköy- Tophane Kıyı Bölgesi, Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi, Salıpazarı Limanı (Çalıkoğlu, 2018b) 42
Şekil 3.31. Paket Postanesi (Türköz) 43
Şekil 3.32. A) Paket Postanesi Deniz Cephesi (Bilal, 2019) B) Paket Postanesi (DHA, 2017) 43
Şekil 3.33. Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han (Türköz)..... 43
Şekil 3.34. "Salıpazarı Limanı" ve "Galataport" yarışması arasında gerçekleşen önemli olaylar..... 44
Şekil 3.35. İstanbul Liman Sınırları (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 45
Şekil 3.36. Salıpazarı Limanı Konumu (ÇED, 2015) 46
Şekil 3.37. Karaköy ve Salıpazarı Rıhtım Yapıları. (İstanbul Limanı, 1986)..... 47
Şekil 3.38. Salıpazarı Rıhtım Yapıları. 1,2,3,4 Transit ambarlar. 5,6,7 Antrepolar. (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 47
Şekil 3.39. Karaköy Rıhtım Yapıları. (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 47
Şekil 3.40. Salıpazarı Limanı Antrepoları, Sedat Hakkı Eldem (Öztürk, 2014)... 48
Şekil 3.41. Karaköy ve Salıpazarı Limanı vaziyet planı (ÇED, 2015) 49
Şekil 3.42. Salıpazarı limanı dolgu yapımı 49
Şekil 3.43. A) Karaköy Limanı ve Salıpazarı Limanı (Çalıkoğlu, 2018b), B) Salıpazarı Limanı antrepoları (Çalıkoğlu, 2018a)..... 49
Şekil 3.44. Salıpazarı Limanı boğazdan görünüm, 1996 (Türköz, t.y.)..... 50
Şekil. 3.45. Planlanan Tophane Meydanı Düzenleme Projesi (Uygulanmadı), Sedad Hakkı Eldem, 1930'lar. (Tanju, 2009) 50
Şekil 3.46. Salıpazarı Limanı ve Çevresi (TDİ, 2021)..... 51
Şekil 3.47. Salıpazarı Antrepoları yapılmadan önce ve yapıldıktan sonra Nusretiye Cami'nin görünümü (Cangül, 2008) 52
Şekil 3.48. Dönüşüm sürecindeki aşamalar 53
Şekil 3.48. Dönüşüm sürecindeki aşamalar (devam)..... 54
Şekil 3.49. Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002)..... 55
Şekil 3.50. Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından önerilen proje ("Galataport", 2013) 55

Şekil 3.51. Salıpazarı Limanı Antrepoları - önerilen proje (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002) 57
Şekil 3.52. Projeye ait görünüş ve kesit çizimi (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002). 57
Şekil 3.53. Limandaki 4 no'lu antrepo (İBB, 1966'dan değiştirilerek alınmıştır) 58
Şekil 3.54. (4 no'lu antrepo) İstanbul Modern (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2004)..... 58
Şekil 3.55. Salıpazarı Liman Bölgesi 1/1000 koruma amaçlı uygulama imar planı (Resmi Gazete, 2012)..... 60
Şekil 3.56. Galataport İstanbul Projesi uygulama süreci 61
Şekil 3.57. A) Salıpazarı Limanı antrepolarının yıkımı B) Karaköy Yolcu Salonu yıkımı ("Tarihi Karaköy", 2017)..... 62
Şekil 3.58. A) Paket Postanesi yıkımı ("Tarihi Karaköy", 2017). B) İstanbul Modern binası yıkımı ("İstanbul Modern", 2018). 62
Şekil 3.59. Karaköy Yolcu Salonu yıkımının karikatür ile ifadesi (Dokgöz, 2017) 63
Şekil 3.60. İstanbul Modern konumu (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 64
Şekil 3.61. İstanbul Modern ve çevresi (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 64
Şekil 3.62. Tophane Meydanı ve İstanbul Modern ilişkisi (Renzo Piano, 2016) .. 64
Şekil 3.63. Tophane Meydanı'ndan İstanbul Modern'e bakış (Renzo Piano, 2016) 65
Şekil 3.64. İRHM konumu (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır) 65
Şekil 3.65. İstanbul Resim ve Heykel Müzesi'nin tasarım kurgusu (ABB, 2021) 66
Şekil 3.66. 5 no'lu antreponun dönüşümden öncesi ve sonrası A) 5 no'lu antrepo (Öztürk, 2014), B) İstanbul Resim ve Heykel Müzesi..... 66
Şekil 3.67. İRHM ve çevresi ("İstanbul", 2016)..... 67
Şekil 3.68. Galataport İstanbul Projesi ve çevresi (Dror, 2014) 68
Şekil 3.69. Galataport İstanbul Proje sınırı, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır)..... 69
Şekil 3.70. Galataport İstanbul, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır) 69
Şekil 3.71. A) Açılır kapanır duvar sistemi (Dror, 2014). B) Terminale geçiş rampası (Galataport İstanbul, 2022)..... 70
Şekil 3.72. Duvar sistemi A) (Yılmaz, 2022), B) ("Galataport İstanbul", 2021)... 70
Şekil 3.73. Duvar kıyı ilişkisi (Galataport, 2019)..... 71
Şekil 3.74. Kıyıda kruvaziyer gemi bulunmadığında, kruvaziyer gemi yanaştığında (Adanalı, 2022) 71
Şekil 3.75. A) Kıyıda kruvaziyer gemi bulunmadığında (Cangül, 2008). B) Kruvaziyer gemi yanaştığında..... 71
Şekil 3.76. Vaziyet planı (Galataport, 2022)..... 73
Şekil 3.77. Vaziyet planı (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)..... 72
Şekil 3.78. Tophane Meydanı, 2022. 73
Şekil 3.79. Galataport hava fotoğrafı (Yirmiüç, 2022)..... 74
Şekil 3.80. Sokak-meydan kurgusu (Galataport, t.y.)..... 74
Şekil 3.81. Cephe Tasarımı ("Galataport", t.y.)..... 75
Şekil 3.82. Farklı cephe tasarımları..... 75
Şekil 3.83. Galataport Tophane silüeti A) (Esra Kara, 2022), B) ("Galataport", t.y.). 76
Şekil 3.84. Galataport Karaköy silüeti 76
Şekil 3.85. Salıpazarı-Karaköy Limanı ve Galataport Projesi vaziyet planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır) 77

Şekil 3.86. Salıpazarı Limanı antrepo izleri ve Galataport Projesi vaziyet planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır) 77
Şekil 3.87. A) Salıpazarı limanı silüeti (Öztürk, 2014). B) Galataport İstanbul silüeti 79
Şekil 3.88. Projedeki otel yapıları ve balo salonu (Peninsula İstanbul, 2022). 80
Şekil 4.1. Katılımcıların cinsiyetleri 86
Şekil 4.2. Katılımcıların yaş dağılımları 87
Şekil 4.3. Katılımcıların meslek dağılımı 88
Şekil 4.4. Galataport'a ulaşım yöntemi 89
Şekil 4.5. Galataport'a tekrar gelme isteği 90
Şekil 4.6. Galataport Projesi'nin yapılma amacı 91
Şekil 4.7. Projenin insan ölçeği algısı 93
Şekil 4.8. Projede amaçlanan "sokak-meydan" algısı 93
Şekil 4.9. Projenin yeşil alan yeterliliği 95

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 3.1. Tabanlıoğlu ve Dror-Gensler projelerinin inşaat alanı karşılaştırması 56
Çizelge 3.2. Mevcut yapıların dönüşüm tablosu..... 78
Çizelge 3.3. Galataport Projesi zemin kat ve üzeri inşaat alanı..... 79
Çizelge 3.4. Anket ve derinlemesine görüşme soruları ana kategoriler ve alt boyutlar 84
Çizelge 4.1. Katılımcıların eğitim durumu 87
Çizelge 4.2. Galataport'a geliş amacı 90
Çizelge 4.3. Galataport Projesi'nin yapılma amacı 91
Çizelge 4.4. Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusu ile kurduğu saygılı/saygılı olmayan ilişkisi hakkındaki görüşler 94
Çizelge 4.6. Projenin "alışveriş merkezi" olarak tanımlanma durumu..... 98
Çizelge 4.7. Galataport'un yeterli ve faydalı bulunan özellikleri..... 100
Çizelge 4.8. Galataport'un eksik ve olumsuz bulunan özellikleri 101
Çizelge 4.9. Galataport yapılmadan önce proje alanında bulunan yapıların bilinirliği..... 103
Çizelge 4.10. Proje alanının dönüşümü ile bugünkü kullanımı hakkındaki görüşler..... 105
Çizelge 4.11. Proje alanının dönüşümü ile bugünkü kullanımı hakkındaki görüşler..... 105

1. GİRİŞ

18. yy - 20. yy arasındaki zaman içinde askeri kışla, montaj fabrikası, Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren alan, günümüzde Galataport İstanbul olarak adlandırılmış olup, alışveriş alanları, yeme-içme alanları, otel yapıları, müzeler, rekreasyon alanı gibi işlevler taşıyarak dönüşüm geçirmiştir. Bu dönüşüm mekansal ve sosyal açıdan incelendiğinde, kıyı alanın tüketim odaklı bir kentsel mekana dönüştüğü gözlemlenmiştir.

Kentsel alanda mekana yapılan bir müdahale olan kentsel dönüşümün, kapitalist sisteme yarar sağladığı görülmektedir. Kapitalist aktörler, mekanın dönüşümü ile sürekli olarak yeni mekanlar üreterek tüketim mekanları ortaya çıkarmakta ve mekanı kar amaçlı dönüştürmektedir. Mekan, sermaye için kendi karlılığına maksimum derecede fayda sağlayacak bir araç niteliğindedir (Yırtıcı, 2004). Turizm, ekonomi ve tüketim değeri açısından potansiyeli yüksek olan kıyı alanları da bu durumdan etkilenen alanlar arasındadır. Kıyı alanlarının kamu yararından ziyade ekonomik kaygılar ile dönüştürülmesi; kruvaziyer liman adı altında, çoğunlukla alışveriş alanları, yeme içme alanları gibi işlevlerle projelendirilerek bir pazarlama aracı haline geldiği görülmektedir.

Geçmişte Karaköy ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren kıyı alanı günümüzde Galataport Projesi kapsamında dönüşmüştür. Bu çalışma, Galataport'un eski liman alanından tüketim odaklı bir dönüşüm geçirerek, açık bir alışveriş merkezine dönüşmesine odaklanmaktadır. Bu kapsamda, Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport Projesi'ne dönüşümünü mekansal ve zamansal bağlamda analiz etmek, liman alanının dönüşürken, kentte ortaya çıkardığı tüketim mekanını sorgulamak, Galataport Projesi'ne gelen ziyaretçiler ile anket ve derinlemesine görüşme yaparak, proje ve alanın dönüşümü hakkında görüşlere ulaşmak tezin amaçları olarak belirlenmiştir.

Literatürde liman dönüşümünü, mekanların tüketim odaklı dönüşümünü, Galataport Projesi'ni tartışan çeşitli araştırmalar mevcuttur. Ancak liman alanlarının dönüşümünü tüketim kavramı üzerinden ele alarak Galataport Projesi'ni inceleyen bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışma literatürde, Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın, Galataport

İstanbul Projesi'ne dönüşürken, mekanın tüketim odaklı bir dönüşüm geçirmesini tartışarak literatüre katkı sağlamayı hedeflemektedir.

Tez çalışması beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm olan "giriş" kısmında, tezin içeriği ve hedefleri anlatılmaktadır. İkinci bölüm olan "kuramsal temeller" kısmında, liman alanları, kruvaziyer turizm, liman alanlarının dönüşümü, tüketim kavramı ve tüketim odaklı mekansal dönüşüm başlıkları incelenmektedir. Üçüncü bölüm olan "materyal" kısmında, çalışma alanı olarak seçilen Galataport Projesi'nin tarihi geçmişi, alanın dönüşüm süreci ve projenin tasarım kararları ele alınmaktadır. "Yöntem" bölümünde, Galataport'a gelen ziyaretçiler ile yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışması kapsamında izlenen yöntem anlatılmaktadır. Dördüncü bölüm olan "bulgular ve tartışma" kısmında, anket ve derinlemesine görüşme çalışmasının sonucunda elde edilen veriler değerlendirilip tartışılmaktadır. Beşinci ve son bölüm olan "sonuç" kısmında ise Galataport'un tüketim odaklı mekansal dönüşümünün kent üzerindeki etkileri ve kentli tarafından izlenimleri değerlendirilerek öneriler sunulmuştur.

1.1. Tezin Amacı

Bu çalışmada Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın "tüketim odaklı mekansal dönüşümü" ele alınmış ve dönüşüm Galataport İstanbul Projesi üzerinden incelenmiştir. Çalışma alanı olarak seçilen Galataport Projesi'nin bulunduğu bölge geçmişte liman alanı olarak kullanılırken, bölgenin günümüzde tüketim odaklı sosyal bir mekan olarak dönüşüm geçirdiği gözlemlenmiştir. Bu hipoteze yönelik belirlenen amaçlar doğrultusunda dönüşüm süreci incelenmiştir.

Bu kapsamda;

- Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport Projesi'ne dönüşümünün mekansal bağlamda analiz edilmesi,
- Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın tarihi geçmişinin araştırılmasıyla alanın dönüşümden önceki durumunun ortaya konması,
- Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport Projesi'ne dönüşmesi sürecinde yaşanan yasal-yönetsel aşamaların ortaya konması,

- Galataport Projesi'nin mimari tasarım kararlarının ve uygulama sürecini incelenmesiyle alanın dönüşümden sonraki durumunun tartışılması,
- Dönüşümden sonra alanda bulunan yapıların yeniden işlevlendirilmesi ile özgün ve güncel durumunun karşılaştırılması,
- Liman alanının dönüşmesi sürecinde, mimari kararlar, yasal ve yönetsel süreçler ışığında kentte açık bir alışveriş merkezi ve sosyal alan niteliğiyle ortaya çıkan tüketim mekanının sorgulanması,
- Galataport Projesi'ne gelen ziyaretçiler ile yapılan anket ve derinlemesine görüşmeler aracılığıyla, proje ve alanın dönüşümü hakkında kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi,

tez çalışmasının amaçlarıdır.

Bu amaçlar doğrultusunda, "Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport İstanbul Projesi'ne dönüşümü, tüketim odaklı bir dönüşümdür" ifadesi ana hipotez olarak belirlenmiştir.

- Tophane ve Karaköy kıyı alanında gerçekleşen büyük ölçekli bu dönüşüm, alandaki tarihi dokuyu öne çıkaran bütüncül bir yaklaşımla gerçekleşmemiştir.
- Projede tasarlanmış olan "açılır kapanır duvar sistemi" işlevsel bir çözüm gibi görülse de, kruvaziyer gemiler limanda bulunduğu sırada kıyı anlamını yitirmektedir, kara ile su arasındaki kesintisiz ilişki kopmaktadır. Kruvaziyer gemiler ve tasarlanan duvar sistemi, kıyı ile boğaz arasını bariyer gibi bölmektedir.
- Projedeki mağazaların çoğu üst gelir grubu kullanıcılara yönelik planlanmıştır.

ifadeleri ise alt hipotezler olarak belirlenmiştir.

1.2. Tezin Kapsamı

Bu çalışmada Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın "tüketim odaklı mekansal dönüşümü" ele alınmış ve dönüşüm Galataport İstanbul Projesi üzerinden incelenmiştir. Bu nedenle çalışmanın kuramsal temeller kısmında; (1) liman alanları ve kruvaziyer turizmi, (2) liman alanlarının dönüşümü, (3) tüketim kavramı ve mekanla ilişkisi olmak üzere üç ana

başlık belirlenmiştir. İlk başlıkta liman alanları ve kruvaziyer turizmi tanımı yapılmış, liman alanlarındaki kruvaziyer turizm faaliyetlerinden bahsedilmiştir. İkinci başlıkta liman alanlarının dönüşüm sebepleri, dönüşüm yöntemleri, dönüşüm kapsamında mekansal kullanım türleri araştırılmış ve Dünya'dan liman dönüşüm örnekleri incelenmiştir. Üçüncü başlıkta tüketim mekanlarının gelişimi ve alışveriş merkezleri, mekanların tüketim odaklı dönüşümü araştırılmıştır. Bu bağlamda tez çalışmasında, limanın dönüşümü; eleştirel bir yaklaşım doğrultusunda tüketim mekanına dönüşmesi üzerinden "tüketim odaklı sosyal mekan üretimi" nin nasıl gerçekleştiği ele alınmaktadır.

Tezin materyal bölümünde, çalışma alanı olarak seçilen Galataport Projesi'nin tarihi geçmişi, liman alanının dönüşüm süreci ve Galataport Projesi'nin tasarım kararları araştırılmıştır. Materyal bölümünün alt başlıkları, projede belirlenen önemli kırılma noktalarına göre sınırlanmış ve kronolojik olarak sıralanmıştır. Bu bölüm;

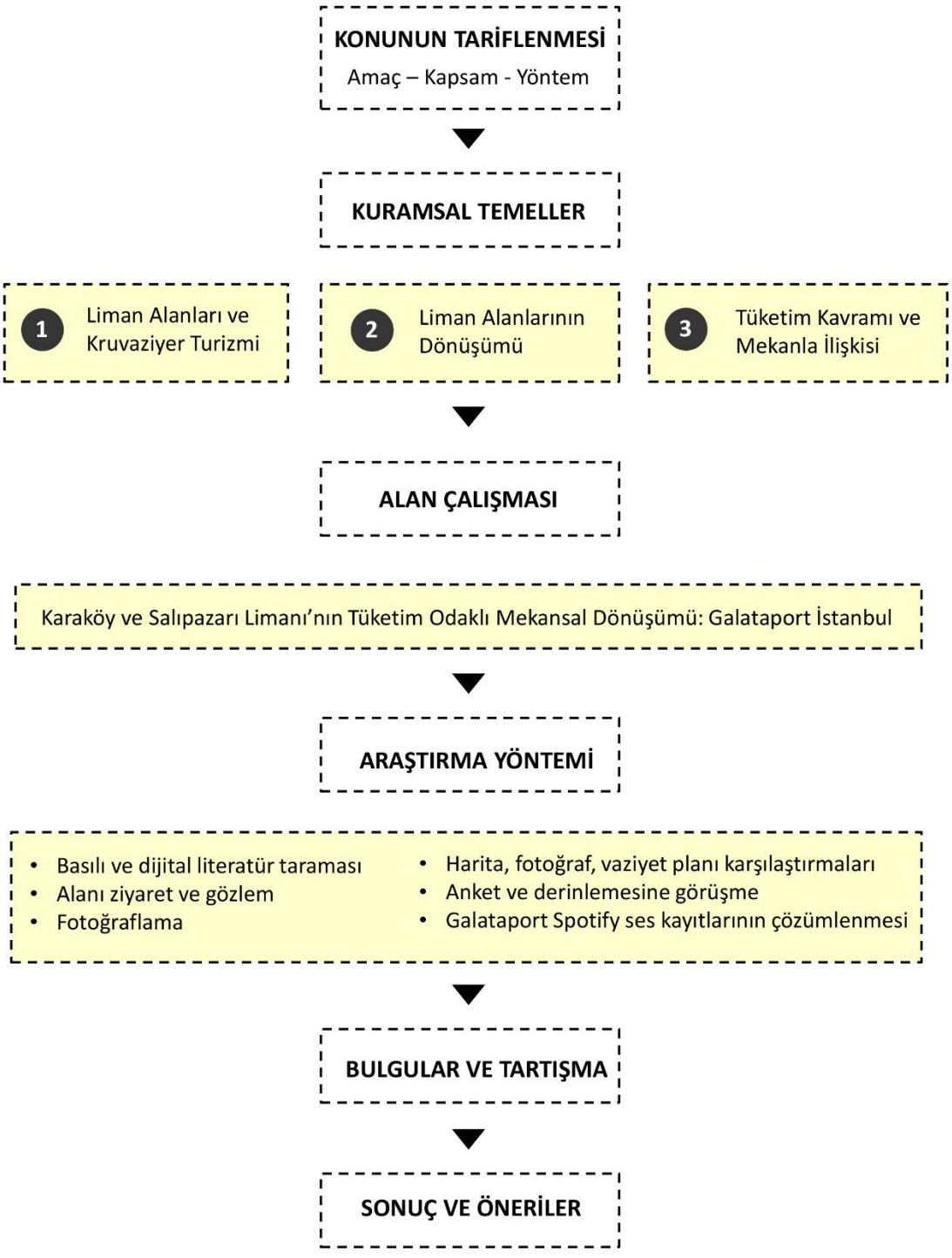
1. (1732-1960) Alanın Tophane - Karaköy tarihindeki yeri ve önemi
2. (1960-2001) Salıpazarı Limanı
3. (2001-2016) Dönüşüm sürecinde yasal - yönetsel aşamalar
4. (2016-2021) Galataport İstanbul Projesi'nin mimari tasarım kararları ve uygulama süreci

olmak üzere dört başlıkta incelenmiştir. Bu başlıklar üzerinden Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport İstanbul Projesi'ne dönüşüm süreci ziyaretçilerin görüşleri alınarak sonuç bölümünde değerlendirilmiştir.

1.3. Tezin Yöntemi

Tez çalışması kapsamında nitel ve nicel yöntemler bir arada kullanılmıştır. İki yöntemin bir arada kullanılmasıyla sonuçların güvenilirliğinin artırılması hedeflenmiştir. Nitel araştırma kapsamında, ikinci bölüm olan kuramsal temeller kısmında; "liman alanları ve kruvaziyer turizmi", "liman alanlarının dönüşümü", "tüketim kavramı ve mekanla ilişkisi" olmak üzere üç ana başlık çerçevesinde literatür taraması yapılmıştır. Bu yöntem ile Galataport İstanbul Projesi'nin geçmişte liman alanı olarak kullanılması ve limanın dönüşümünün "tüketim odaklı mekansal dönüşüm" üzerinden değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

Üçüncü bölüm olan materyal kısmında; Galataport Projesi'nin bulunduğu alanın geçmişi araştırılmış olup, proje alanının dönüşüm süreci ve Galataport Projesi'nin tasarım süreci anlatılmıştır. Materyal bölümünün alt başlıkları, projede belirlenen önemli kırılma noktalarına göre sınırlanmış ve kronolojik olarak sıralanmıştır. Bu bölümde, nitel araştırma yöntemleri kapsamında alan ziyaretleri, gözlem, kitap, tez, makale, internet kaynağı taraması, eski fotoğraflar, eski-yeni harita karşılaştırmaları, eski-yeni vaziyet planı karşılaştırmaları, güncel fotoğraflar ile belgeleme, mimari dergiler, mimari ofislerin web sayfaları, resmi gazete, ÇED raporu, internet ve sosyal medya haber kaynakları, Galataport Projesi tanıtım kataloğu, Youtube video kaynağı, Galataport İstanbul Projesi tasarım ekibi ile görüşme, Galataport Spotify ses kaydı serisinin çözümlenmesi gibi çeşitli yöntemler bir arada kullanılmıştır. Ayrıca tez çalışmasına özgü olarak, nitel ve nicel yöntemin birlikte kullanıldığı anket ve derinlemesine görüşmelerin gerçekleştirildiği soru formu; bölgeye ve tüketim mekanlarına ilişkin literatür taraması, alana yapılan ziyaretler ve gözlemler, Ocak ayında 10 soru ve 10 katılımcıyla birlikte yürütülen pilot çalışma sonucunda tasarlanmıştır. Yapılan pilot çalışması farklı soruların da belirlenmesini desteklemiş olup, kapalı ve açık uçlu soruların geliştirilmesiyle detaylandırılarak, 2022 yılı Mayıs ayında yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasına yön vermiştir. Anket ve derinlemesine görüşme kapsamında, alana ziyaretçi olarak gelen katılımcılardan 20 kişiyle yüzyüze ve 50 kişiyle online olarak yapılan görüşmelerin sonucunda elde edilen veriler Google Forms ortamında analiz edilmiştir. Online olarak ulaşılan katılımcılara Google Forms Anket yöntemi ile ulaşılmıştır. Elde edilen veriler grafik ve tablolarla görsel olarak da ifade edilerek bulgular ve tartışma başlığında değerlendirilmiştir. Sonuç kısmında ise, Galataport'un tüketim odaklı mekansal dönüşümünün kent üzerindeki etkileri ve kentli tarafından izlenimleri değerlendirilerek öneriler sunulmuştur.



Şekil 1.1. Tez akış şeması

2. KURAMSAL TEMELLER

Bu çalışmada Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın "tüketim odaklı mekansal dönüşümü" ele alınmış ve dönüşüm Galataport İstanbul Projesi üzerinden incelenmiştir. Bu nedenle çalışmanın kuramsal temeller kısmında; (1) liman alanları ve kruvaziyer turizmi, (2) liman alanlarının dönüşümü, (3) tüketim kavramı ve mekanla ilişkisi olmak üzere üç ana başlık belirlenmiştir. İlk başlıkta liman alanları ve kruvaziyer turizmi tanımı yapılmış, liman alanlarındaki kruvaziyer turizm faaliyetlerinden bahsedilmiştir. İkinci başlıkta liman alanlarının dönüşüm sebepleri, dönüşüm yöntemleri, dönüşüm kapsamında mekansal kullanım türleri araştırılmış ve Dünya'dan liman dönüşüm örnekleri incelenmiştir. Üçüncü başlıkta tüketim mekanlarının gelişimi ve alışveriş merkezleri, mekanların tüketim odaklı dönüşümü araştırılmıştır. Bu bağlamda tez çalışmasında, limanın dönüşümü; eleştirel bir yaklaşım doğrultusunda tüketim mekanına dönüşmesi üzerinden "tüketim odaklı sosyal mekan üretimi"nin nasıl gerçekleştiği ele alınmaktadır.

2.1. Liman Alanları ve Kruvaziyer Turizmi

Kara ile suyun kesiştiği yer olarak tanımlanan kıyılar, eskiden beri şehirler için özel ve önemli alanlar olarak görülmektedir. Kıyı alanlarının coğrafi, sosyal, kültürel, ekonomik potansiyel barındırdıkları söylenebilir. Bu nedenle kıyı alanlarındaki limanlar da kent ve ülke için önem taşımaktadır. Bu ayrıcalıklı konumlarından dolayı, limanlar eskiden beri ulaşım ve ticarete zemin hazırlayan alanlar haline gelmiştir (Yılmaz Atabek, 2009).

Liman "gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine uygun kuruluşları bulunduran doğal veya yapay sığınak" olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2022). Öztürk (2014), limanların deniz ticaretini sürdürebilmek amacıyla geliştirilmiş, kentsel servis alanlarının bulunduğu denizle kent arasındaki özel bölgeler olarak belirtir. Limanlar gemiden kıyıya, kıyıdan gemiye yolcu ve yük aktarımına olanak sağlayan kentin özel kıyı parçaları olarak tanımlanabilir. Bu aktarım sırasında, yüklerin alanda muhafaza edildiği ve yolcuların kente giriş işlemlerini yaptığı bir terminale sahiptir.

Liman alanlarında kruvaziyer turizm faaliyetlerinin de gerçekleştiği görülmektedir. Kruvaziyer turizm, alternatif turizm türleri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Bu turizm türünün temelinde deniz ve gemi seyahati bulunmaktadır. Bu seyahat süresince belirli

limanlardan başlayan gezinti farklı bir limanda ya da aynı limanda sonlanır. Kruvaziyer turizmi, "gemideki yolcuların herhangi bir yere ulaşmasını sağlamak yerine, yolcuların gemide konaklamasıyla birlikte belirlenmiş rota üzerindeki limanlara yapılan turistik seferler" olarak tanımlanmıştır (Konurhan, Sargın, 2021). Ayrıca kruvaziyer turizm, varılan liman alanında konaklama, turistik ve kültürel faaliyetlerin yapılabildiği dinlence olarak da tanımlanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında kruvaziyer turizmi, gemi seyahati ve varılan limandaki turistik seyahatleri içermektedir.

Kruvaziyer gemiler ise kruvaziyer turizminin gerçekleştirildiği, içerisinde yüzme havuzları, gazinolar, lüks kamaralar bulunan yüksek yolcu kapasiteli gemiler olarak tanımlanmaktadır (DİDGM). Kruvaziyer gemileri için klasik gemi kavramı yerine "yüzen tatil köyü", "yüzen otel" gibi kavramlar da kullanılmaktadır (Konurhan, Sargın, 2021). Şekil 2.1'de Galataport Limanı'na gelen kruvaziyer gemi gözükmektedir.



Şekil 2.1. Galataport İstanbul Limanı'na yanaşan bir kruvaziyer gemi (Yılmaz, 2022)

Kruvaziyer limanlar üç bölümde sınıflandırılacak olursa, birincisi *ana liman (homeport)*, ikincisi *uğrak liman*, üçüncüsü ise *hibrit limanlardır*. Başlangıç veya bitiş limanı konumunda olan limanlar "ana liman" özelliğindedir. Seyir halindeki geminin ziyaret ettiği liman "uğrak liman" özelliğindedir. Bazı kruvaziyer gemileri için başlangıç ve bitiş noktası olan, bazı kruvaziyer gemileri için ise uğrak liman görevi gören limanlar "hibrit liman" özelliğindedir (Konurhan, Sargın, 2021). Galataport İstanbul, "ana liman" özelliğinde olacak şekilde planlanmıştır. Dünyanın yer altı terminalini barındıran ilk liman olduğu belirtilmiştir (Galataport, 2022b).

2.1.1. Dünya'da ve Türkiye'de kruvaziyer turizminin gelişimi

Dünyada kruvaziyer turizmi gelir ve yolcu sayısı açısından en fazla Kuzey Amerika Kıtası'nda gerçekleşmektedir. Avrupa ise ikinci en büyük paya sahip bölgedir. Meksika, Karayipler, Alaska, Hawaii, ABD, Kanada ve Atlantik kıyıları da önemli destinasyon alanları olarak belirtilmektedir. Ayrıca Akdeniz, kruvaziyer turizm açısından en hızlı büyüyen bölge olarak kabul edilmektedir (Konurhan, Sargın, 2021).

Türkiye Akdeniz çanağı olarak ifade edilen bölgede bulunmaktadır. Akdeniz, 2019 yılı tüm dünya genelinde yolculuk yapan kruvaziyer yolcularının % 17,3'ü tarafından tercih edilen bölge olmuştur. Akdeniz destinasyonu kruvaziyer destinasyon bölgeleri arasında, Karayipler' den sonra en fazla tercih edilen bölge olarak belirtilmektedir (Köklen, 2020).

Türkiye'de 2020 yılı itibariyle, kruvaziyer gemileri için 12 adet liman alanı bulunmaktadır. Bu limanlar, İstanbul, Kuşadası, İzmir, Alanya, Marmaris, Bodrum, Dikili, Antalya, Trabzon, Fethiye, Çanakkale, Sinop limanlarıdır. Bu limanlardan bazıları yük limanı olarak da hizmet vermektedir. Sadece turizm amacıyla kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar ise; İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Alanya limanlarıdır (Köklen, 2020). Limanlar Şekil 2.2'de gösterilmiştir.



Şekil 2.2. Türkiye'deki kruvaziyer limanlar (ÇED, 2015)

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 eylem planına göre, ana kruvaziyer limanlar İstanbul, İzmir ve Antalya; uğrak limanlar ise, Kuşadası, Alanya, Marmaris, Fethiye, Samandağ, Sinop ve Trabzon limanları olarak belirtilmiştir (Köklen, 2020).

2.2. Liman Alanlarının Dönüşümü

Limanlar gemiye ve yüke yönelik hizmet eden depolama, gümrükleme ve inşa-onarım faaliyetleri ile, çevresinde etkileşim oluşturarak kentin dokusunu değiştirirler. Kent, zamanla liman ve çevresindeki etkinliklerin çeşitliliğinden kaynaklanarak alansal olarak büyürken, liman bölgesi kentin dünyayla bağlantı noktası ve sosyoekonomik merkezi konumuna gelir. Bu bağlamda liman alanları, uluslararası etkileşime açıklık ve süreklilik ilişkisi nedeniyle sosyokültürel gelişmenin ve değişmenin hızlı yaşandığı bölgeler olmuştur (Nemlioğlu Koca, 2017).

Denizcilik sektöründe zaman içinde teknolojik gelişmeler yaşanmıştır, fakat limanlar geçmişten günümüze taşıma ve depolama işlevlerini sürdürmüşlerdir. Limanların temel işlevi olan yolcu aktarımı ve depolama fonksiyonları zaman içinde devam etmiş, değişiklik göstermemiştir. Limanların etki alanı 19. yy'ın ilk yarısından 20. yy'ın başlarına kadar büyüyerek ilerlemiş, ticari ve endüstriyel gelişmeler bu dönemde hız kazanmıştır (Öztürk, 2014).

Liman alanları 2000'li yıllarda kargo binaları ve rıhtımın bulunduğu, gümrük alanı olması ve güvenlik sebebi ile tel örgülerle kapatılmış, şehirden yalıtılmıştır. Halkın kıyıya erişiminin olmadığı bir alan haline gelmiştir. Bu nedenle kentin gündelik hayatından uzaklaştırıldığı ifade edilmiştir. Zamanla modern (konteyner tipi) kargo taşımacılığına uyum sağlayamayan limanlar atıl durumda işlevsiz kalmış, fakat konum olarak kıyıda bulunması sebebiyle de yüksek bir potansiyel alan olarak görülmüştür. Liman ve kıyı alanlarının bilinçli bir dönüşüm ile yeniden değerlendirilerek kullanılma fikri gayrimenkul pazarının ilgisini çekmiştir (Schubert, 2012). Böylece eskiden kullanılmayan liman alanları yeniden değerlendirilip planlanarak "yeni kıyı alanları"na dönüştürülmeye başlanmıştır. Önceden limana ilişkin kullanımlar bulunan bölgede, dönüşümden sonra ticaret, turizm, eğlence alanları gibi kullanımlar yer etmeye

başlamıştır. Schubert (2012), bu süreci "eskinin uzak durulan alanları, şimdi orta ve üst sınıfın aylaklık mekanları haline geldi" olarak ifade etmiştir.

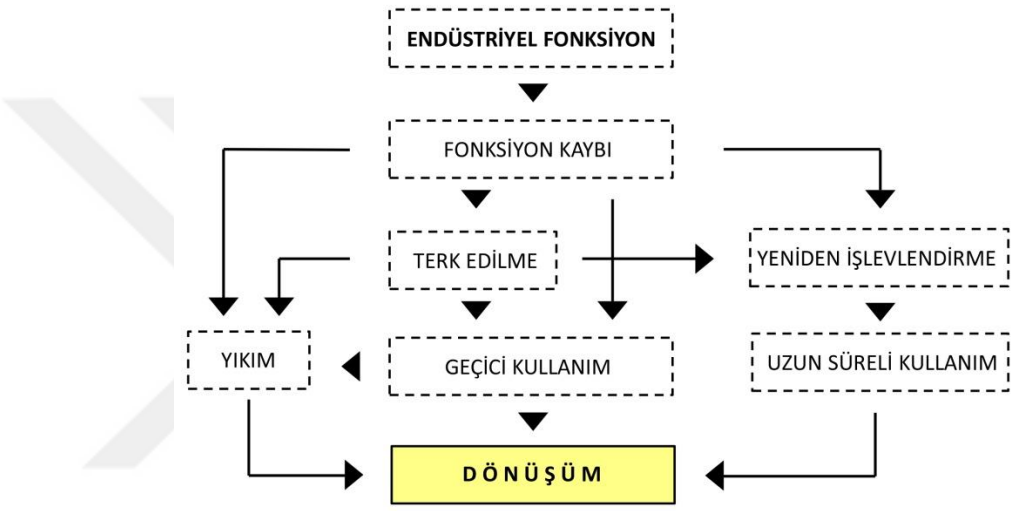
Bu dönüşüm süreci üç alt başlıkta incelenmiştir. İlk başlıkta liman alanlarının dönüşüm sebepleri, ikinci başlıkta dönüşüm yöntemleri üçüncü başlıkta ise dönüşüm kapsamında yeni mekansal kullanım türleri araştırılmıştır.

2.2.1. Liman alanlarının dönüşüm sebepleri

Limanların eski işlevlerini kaybederek gerilemesi, Hall'a göre; liman teknolojileri, konteynerleşme, gemilerin boyutlarındaki büyüme, kargo ulaşım sistemindeki değişim gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Geleneksel limanlar, sanayileşme ile çeşitlenen ve artan taşımacılık talebini karşılayamayarak hızlı bir şekilde işlevlerini kaybetmeye başlamıştır. 20. yüzyılda, denizcilikte yaşanan gelişmelere uyum sağlayabilen limanlar varlıklarını sürdürürken, teknolojik, coğrafik ya da sosyoekonomik nedenlerle uyum sağlayamayan limanlar, güncel işlevlerini karşılayamaz duruma gelmektedirler (Hoyle, 1988, akt. Öztürk, 2014).

İşlevlerini karşılayamayan liman alanlarını dönüşüme hazırlayan nedenler üç maddede sıralanabilir. Birincisi, deniz ticaretinde gemi boyutlarının büyümeye başlamasıyla, fazla yük miktarının taşınması, dolayısıyla liman alanlarının daha fazla depolama alanına ihtiyaç duymasıdır. Kent merkezinde bulunan liman alanlarının, söz konusu ihtiyacı karşılamak için genişleyebilecek alanları bulunmadığından, daha geniş alanlara taşınma konusu gündeme gelmiştir (Schubert, 2012). İkinci neden, kargoların yükleme-boşaltma sisteminde yaşanan teknolojik gelişmeleri bünyesinde çalıştırabilecek yeni sistemlere ihtiyaç duyulmasıdır. Bu ihtiyacı mekansal yetersizlik ya da maddi eksikliklerden dolayı karşılayamayan liman alanları, sistem ve teknoloji açısından eski kalmıştır (Usanmaz Coşkun, 2020). Üçüncü neden ise, kara ve havayolu taşımacılığının gelişmesi ile deniz taşımacılığına olan talepte görülen azalmadır. Ayrıca karayolunun gelişmesi, daha önce kent merkezinde konumlanan liman alanlarının artık merkezden uzaklaşarak konumlanmasına imkan sağlamıştır. Böylece kıyı alanlarında yer alan sanayi ve ticaret kuruluşlarının suya olan bağımlılığı azalmıştır (Öztürk, 2014).

Yukarıda bahsedilen nedenlerle mevcut işlevlerine devam edemeyen liman alanları, terk edilerek kent merkezindeki atıl alanlar haline gelmiştir. Bunun üzerine, bu alanlara nasıl müdahale edileceği konusu tartışılmaya başlanmıştır. Liman alanlarının işlevsiz ve atıl kalmasından dolayı, "kıyıların düzenlenmesi ve yeniden kullanım önerileri ile dönüşümü" konusu gündeme gelmiş, bu çerçevede çeşitli yöntemler geliştirilmeye başlanmıştır. Zamanla farklı dinamikler, kıyı alanı düzenleme süreçlerini etkileyerek şekillendirmiş ve farklı yöntemler, modeller üretilmesini sağlamıştır (Usanmaz Coşkun, 2020). İşlevini yitiren yapıların dönüşüm süreci Şekil 2.4'te ifade edilmiştir.



Şekil 2.4. İşlevini yitiren endüstri yapılarının dönüşüm süreci (Lepel, 2006'dan değiştirilerek alınmıştır)

2.2.2. Liman alanların dönüşüm yöntemleri

Dönüşüm sürecine giren liman alanları için, yeniden planlama yöntemleri geliştirilmeye başlanmıştır. Dünya genelinde, liman alanlarının dönüşümünde uygulanan üç yöntem; koruma, yeniden canlandırma ve yeniden yapılandırmadır. İlk yöntem olan "koruma" ile liman fonksiyonunun sürdürülmesi, ikinci yöntem olan "yeniden canlandırma" ile bu fonksiyon sürdürülürken alana kentle ilişki kuracak fonksiyonlar eklenmesi, üçüncü yöntem olan "yeniden yapılandırma" ile de liman fonksiyonunun sonlandırılması ve alana çeşitli fonksiyonlar ekleyerek yeniden değerlendirilmesi amaçlanır (Koca 2011, Öztürk 2014). Bahsedilen dönüşüm yöntemleri Şekil 2.5'te ifade edilmiştir.



Şekil 2.5. Liman alanlarının dönüşüm yöntemleri

İlk yöntem olan "koruma"da, işlevini kaybeden liman alanları halen liman olma potansiyelini taşımakta olup, gerekli altyapıya sahip ise, liman fonksiyonunun yeniden kazandırılması olasıdır. Bu fonksiyonlar, kruvaziyer gemi limanı, tekne gezileri ve limana bağlı etkinlik alanları olarak çeşitlenebilir. İkinci yöntem olan "yeniden canlandırma"da, liman fonksiyonu sürdürülürken, alandaki mevcut yapılar korunup işlev değişikliği ile yeniden kullanılarak, liman alanının canlandırılması amaçlanır. Dönüşüm kapsamında bisiklet sürme, yürüyüş-koşu alanları, mağazalar, kafe ve restorantlar, sinema, akvaryum gibi işlevler eklenerek liman alanının kentli için kullanımına sunulduğu görülmektedir (Öztürk 2014). Üçüncü yöntem olan "yeniden yapılandırma"da ise, liman fonksiyonunun limandan bağımsız fonksiyonlarla yer değiştirmesi ve öncü projelerle desteklenerek ekonomik olarak canlandırılma hedeflenir. (Akkar, 2006).

Bu çerçevede ele alınan kıyı alanları bütüncül bir planlama ile kapsamlı bir dönüşüm sürecine girmişlerdir. Planlama yaklaşımı dinamik, çok merkezli, turistlere yönelik keşif ve deneyime imkan sağlayan kamusal alanlar ve kentlinin gündelik alışkanlıklarını karşılayan mekanlara sahip kentler şeklindedir. Eski liman bölgelerinin yeniden planlanarak dönüştürülmesi, küresel ekonomide yatırım görevi üstlenerek, kent için prestij merkezi haline getirilip pazarlanan bir alan olarak da görülmektedir (Usanmaz Coşkun, 2020).

2.2.3. Liman alanlarının dönüşümü kapsamında mekansal kullanım türleri

Liman alanları, dönüşüm kapsamında yeniden kullanım önerileri ve çeşitli mekansal kullanım organizasyonları geliştirilerek şekillenmiştir. Bu kapsamda seçilen işlevler, kıyı alanının mekansal şekillenmesinde önemli bir faktör olarak görülmektedir (Öztürk, 2014). Limanlara ilişkin dönüşümler kapsamında önerilen mekansal kullanım türleri, Şekil 2.6'da görüldüğü gibi, suya dayalı kullanımlar ve suya dayalı olmayan kullanımlar olarak iki grupta sıralanabilir (Usanmaz Coşkun, 2020).



Şekil 2.6. Liman alanlarının mekansal kullanım türleri

Koca (2011), kıyı alanlarının sanayi alanlarından ticari, turizm ve rekreasyon işlevli çekim noktalarına dönüştürüldüğünü belirtmiş; gayrimenkul geliştiricilerinin proje pazarlama sürecinde, kıyı alanlarının potansiyelini değerlendirerek suyu değerli bir kazanç aracına dönüştürdüklerini ifade etmiştir.

Liman alanlarında önceden limana ilişkin kullanımlar bulunurken, dönüşümden sonra ticaret, turizm, eğlence, konut alanları gibi kullanımlar yer etmeye başlamıştır. Şehrin liman ile kurduğu bu yeni ilişki sadece mekansal bir dönüşüm değil, farklı aktörlerin çıkarlarının kesiştiği bir bölge haline gelmiştir (Schubert, 2012). Böylece liman alanlarında sermayenin kar potansiyelini keşfetmesi ile suyla ilgili olmayan –ticari birimler, yeme içme alanları, konut, eğlence alanları- kullanımlar da yer etmeye

başlamıştır. Bu çerçevede eski liman alanlarında yatırımcı aktörler ve devletin teşvik yasaları ile "yeni kıyı şeridi"nin ortaya çıktığı görülmektedir.

2.2.4. Dünya'da liman dönüşümünün örnek projeler üzerinden değerlendirilmesi

Zaman içinde işlevini kaybeden liman alanları yeniden planlanarak dönüşmeye başlamıştır. Önceden limana ilişkin kullanımların bulunduğu bölgede, dönüşümden sonra ticaret, turizm, eğlence alanları gibi kullanımlar da eklenerek, yeni projeler geliştirilmiştir. Atıl kalan alanlar için projeler ile geliştirilerek, bu alanda yeni imajların yaratılması, kente yurtiçi-yurtdışı yatırımcı ve turist çekmesi, dönüşüm projelerinde tespit edilen önemli özelliklerdendir. Liman alanı dönüşüm projeleri, kentin pazarlanmasında da kullanılmış, kamu yararından çok yatırımcı karının ön planda olduğu görülmüştür (Akkar, 2006).

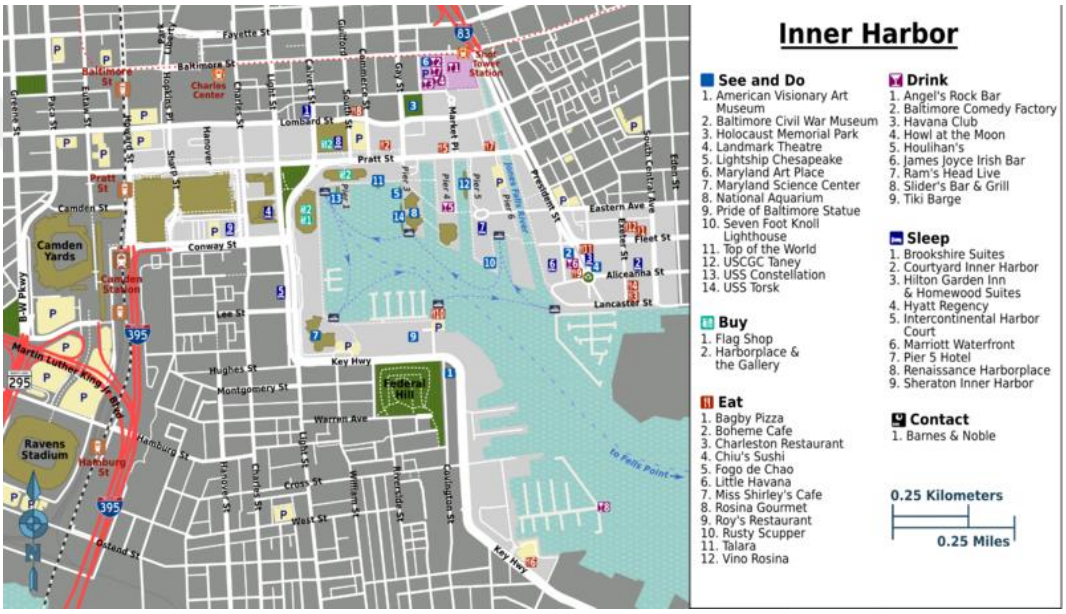
Bu başlıkta liman dönüşümü, Dünya'dan iki örnek proje incelenerek değerlendirilmiştir. İncelenen kaynaklarda seçilen iki projenin de, rant odaklı dönüşüm geçirdiği ifade edilmiştir. Kamuya ait olan kıyı alanlarının kar elde etme amacıyla dönüşüm geçirmesi eleştirilmiştir. İlk olarak Baltimore Inner Harbour Projesi, ikinci olarak ise London Docklands Projesi incelenmiştir.

Baltimore Inner Harbour Projesi

Baltimore Limanı, liman dönüşümü projelerinin ilk örnekleri arasında yer almaktadır (Şekil 2.7). Dönüşüm ile birlikte, projede ofisler, yeme-içme alanları, oteller, müzeler, akvaryum, alışveriş alanları ve rekreasyon alanı planlanmıştır (Şekil 2.8). 1980'li yıllarda Baltimore İç Liman'da önemli bir yere sahip olan fabrikalar kapatılmıştır. Bu kapsamda Baltimore'un sahip olduğu endüstri işlevinin kaybolduğu görülmektedir. İç limanda uygulanan "yeniden canlandırma" yöntemi ile, Baltimore Limanı; turizm, ticaret, finans ve eğlence merkezi olarak dönüşüm geçirmiştir (Duman, 2010).



Şekil 2.7. Baltimore Limanı, ABD (Baltimore, 2022)



Şekil 2.8. Baltimore Limanı haritası (Baltimore, 2012)

Proje kapsamında, özel sektör ve kamu kurumu birlikte yer alarak, geliştirme stratejileri oluşturulmuştur. Yatırımcıları çekmek amacıyla finansal teşvikler gerçekleştirilmiş ve şehrin imajını geliştirmek amacıyla tasarım yarışmalar düzenlenmiştir. Halk tarafından belirlenmiş olan tasarım kriterlerinin uygulanması kapsamında sıkı bir denetim sağlanmıştır (Güzel ve diğerleri, 2015).

Proje yukarıda bahsedilen gelişim stratejilerinden dolayı başarılı görülmüş fakat sosyal açıdan eleştirildiği yönleri olmuştur. Projenin yarattığı iş olanaklarından düşük gelir grubu değil, banliyö sakinleri faydalanmaktadır, turizmin getirisiyle yaşam maliyeti artmış, bölgedeki işçi sınıfı soylulaştırma baskısı ile karşı karşıya kalmıştır (Wang, 2003).

Londra Docklands Projesi

Londra Liman Alanı, Avrupa'daki liman dönüşüm örneklerinin öncü projesi olarak görülmektedir. Kömür, petrol tesisleri, gıda fabrikaları bulunan liman alanı, zamanla Thames Nehri'nin daralması, limanın konteyner taşımacılığına uyum sağlayamaması, limanın başka bir alana taşınması gibi nedenlerle 1960'lı yılın ortalarında kapatılmıştır (Duman,2010). İşlevsiz kalan liman alanı için dönüşüm projesi gündeme gelmiştir.

Londra liman alanının yeniden düzenlenmesi için 1980 yılında arazi ve planlama yasası çıkarılmıştır. Bu yasa ile kentsel yenileme ve geliştirme stratejileri oluşturmak hedeflenmiştir. 1981 yılında bu hedefe yönelik özel sektör ve kamunun birlikte yer aldığı London Docklands Development Corporation (Londra Liman Alanları Geliştirme Şirketi) kurulmuştur (LDDC, 2005). Şirketin stratejileri,

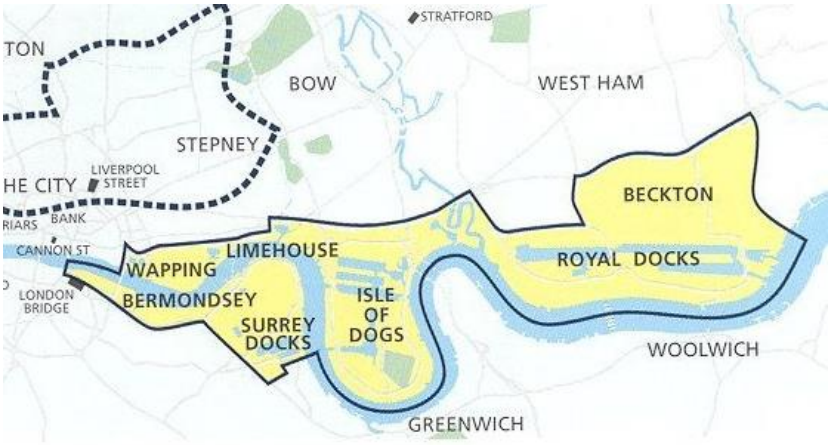
- Liman alanını ve mevcut yapıları etkin bir şekilde değerlendirerek, şehre geri kazandırmak
- Alanda ticaretin ve sanayinin gelişmesini teşvik etmek
- Yeterli sayıda konut alanı ve sosyal olanaklar yaratmak
- Alanı çekim noktası haline getirmek

olarak belirtilmektedir (Tanış, 2015).

Projenin genel hedefleri,

- Öncelikle bölgeye yatırımcıları çekerek, alanı ekonomik anlamda canlandırmak,
- Yatırımcı çekebilmek için liman alanını fiziksel olarak yenilemek,
- Toplumun beklentilerini karşılamak ve yaşam koşullarını daha iyi hale getirmek (Tanış, 2015),
- Kentle ilişkisi kopan bu alanı yaşayan canlı bir bölge haline getirmek (Koca, 2011),

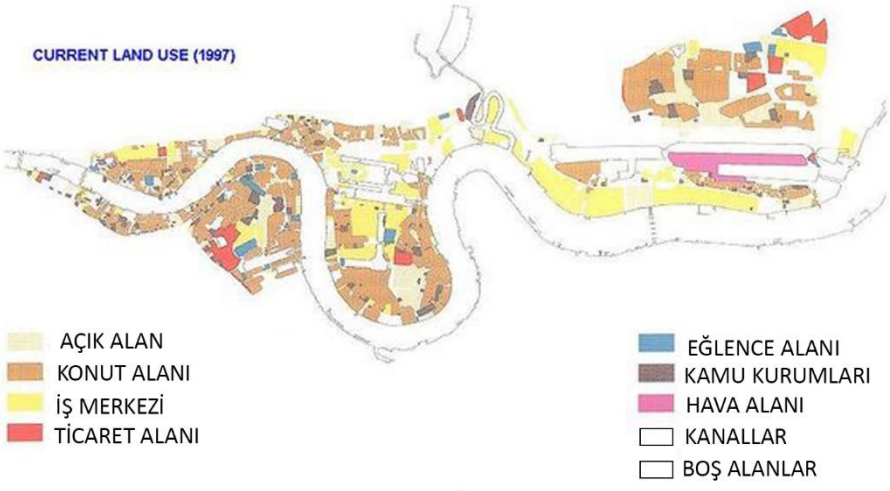
olarak belirtilmiştir.



Şekil 2.9. Londra rıhtımında planlanan dört proje (LCDD, 1997)

Liman alanında dört proje geliştirilmiştir. Bunlar; Wapping, Surrey Docks, Isle Of Dogs, ve Royal Docks'tur (Şekil 2.9).

- Wapping, ofislerin ve mağazaların olduğu bir bölge olarak planlanmıştır.
- Surrey Docks tarihi yapıların yenilenerek çoğunlukla konut ve atölye kullanımına yönelik dönüştürülmesi planlanmıştır. Londra Liman Alanları Geliştirme Şirketi, yeni konut alanları ve alışveriş merkezi yapımına da aracılık etmiştir.
- Isle Of Dogs, yatırımcıları alana çekecek bir "iş bölgesi" olarak planlanmıştır.
- Royal Docks, iş parkı, üniversite, sergi alanı olarak planlanmıştır (Duman, 2010) (Şekil 2.10).



Şekil 2.10. Londra Dok Al planlanan dört proje (LCDD, 1997)

Londra Liman Alanı Dönüşüm Projesi, işlevsiz kalan liman alanının dönüştürülerek yeni yaşayan bir bölge haline getirilmesi sebebiyle başarılı görülse de kamu kaynaklarının rant odaklı dönüştürülmesi olarak görülmekte ve eleştirilmektedir (Urkun Bowe, 2006).

İncelenen liman dönüşümü örneklerinde tespit edilen ortak özellikler,

- Liman dönüşümü, alana farklı kullanımların entegre edilerek (ticaret, ofis, eğlence, konut, turizm) gerçekleşmiştir.
- Dönüşüm kamu ve özel sektör ortaklığıyla gerçekleşmiştir.
- Sermayeyi bu bölgeye çekmek ve ekonomik büyümeyi hedeflenmiştir.
- Kıyı alanları rant odaklı dönüşüm geçirmiştir.

2.3. Tüketim Kavramı ve Mekanla İlişkisi

Bu başlıkta tüketim kavramı ve tüketimin mekanla olan ilişkisi incelenmiştir. Konu iki alt başlığa ayrılarak; ilk başlıkta, tüketim mekanlarının gelişiminden ve alışveriş merkezi tanımından, ikinci başlıkta ise mekanların tüketim odaklı dönüşümünden bahsedilmiştir.

Tüketme terimi "harcamak", "bitirmek" anlamında (Aytaç, 2006), tüketim kavramı da "gereksinmeleri tatmin eden bir mekanizma" olarak ifade edilmiştir (Baudrillard, 2002). Tüketmek aynı zamanda yok etmek anlamına da gelir. Tüketim sırasında tüketilen şeylerin varlığı sona erer. Zamanla nesneler kullanılıp eskitilerek, kişinin ihtiyaçlarını karşılama özelliğini yitirirler (Bauman, 1999. aktaran Ürkek, 2019).

Tüketim en genel anlamıyla "ihtiyacı karşılamak için mal ve hizmetin tüketilmesi" olarak görülse de, modern anlamıyla; küresel ekonomiye hizmet eden, bireyin ve kitlelerin tüketmek için yönlendirildiği toplumsal bir olgu olarak ifade edilmiştir (Uzun, 2008). Marx'a göre ise, bir tüketim malı gerçekten ihtiyaç için alınan doğrudan kullanım amacı olmaktan öte, pazarda satış amacı ile üretilen bir üründür (Çoban, 2015).

Tüketim kavramı zaman içerisinde değişerek farklı tüketim alışkanlıklarını oluşturmuştur. Son yıllarda tüketim alışkanlığı, bireylerin sosyalleşmesine ve kimliğinin ortaya çıkmasında kullanılan bir araç niteliğindedir (Yıldız, 2017). Bocock, tüketimin insanların kim olduğunu veya kim olmayı istediklerini, yani arzularını içerdiğini ifade etmiştir. Böylece tüketim, ekonomik bir kavram olmanın yanında, psikolojik, sosyal ve kültürel bir olgudur (Bocock, 1997. aktaran Yıldız, 2017).

Tüketimin mekan ile olan ilişkisi, kapitalizm ile ilişkilendirilerek tarif edilmiştir. Kapitalizm, tüketimi örgütleyen bir yapı olarak tanımlanmıştır (Ersan, 2006). Lefebvre (1998), mekan ve kapitalizm ilişkisini "gündelik hayat" üzerinden ifade etmiş, gündelik hayatı toplumu anlamak için bir ipucu olarak seçmiştir. Lefebvre'ye göre gündelik hayat, kapitalist üretim ilişkilerinin hakim olduğu toplumda, sermaye tarafından programlanmıştır (Esgin, 2016). Sermaye, mekana farklı bir işlevsellik kazandırmış, mekanı bir "meta" haline getirmiştir. Lefebvre (2014), mekanın artı-değer üretimi için kullanıldığını belirtmiştir. Böylece mekan, kapitalist üretimin kar elde etmesinde etkin

hale gelmiştir (Aslanoğlu, 1998). Tüketim mekanları üretilmeye ve zamanla mekanlar kar elde etme amacıyla tüketim odaklı dönüştürülmeye başlanmıştır.

2.3.1. Tüketim mekanlarının gelişimi ve alışveriş merkezleri

Çağın tüketim mekanı olan alışveriş merkezleri, geçmişten günümüze gelişen tüketim mekanlarının devamı niteliğinde ortaya çıkmıştır. Tarihsel süreç içerisinde eski Yunanlıların şehirlerindeki agoralar, ilk alışveriş mekanı olarak görülmektedir (Baştuğ, 2005). Bilinen eski alışveriş mekanlarından biri de "kapalı çarşı"lardır. Çarşılar, bir bütün içerisinde insanların kolaylıkla alışveriş yapabildiği ve çeşitli ürünlere ulaşabildiği tüketim mekanlarıdır (Özkeçeci, 2002). Agora, pazar yeri ve hanlarda başlayan alışveriş eylemi, Endüstri Devrimi'nden sonra arkadlar ve pasajlarda devam ederek (Vural, 2005) günümüzde alışveriş merkezlerinde gerçekleşmektedir.

Alışveriş merkezi, tüketicilerin kolaylıkla ulaşabilmesi amacıyla, birçok mağazanın ve ticari ürünün bir arada bulunduğu, satış kompleksi olarak tanımlanmıştır (Cengiz ve Özden, 2002). Alışveriş merkezleri insanların tüketim eylemini gerçekleştirdikleri bir mekan olmanın yanında, korunaklı bir yaya ortamının ve sosyal faaliyetlerin bir arada olduğu mekan olarak ifade edilmiştir (Vural, 2005). Baudrillard, (1997), tüketimin tüm yaşamı kuşatarak, tüm etkinliklerin aynı amaçla birleştirildiği, bu amaç doğrultusunda oluşturulan "çevre"nin bütünüyle düzenlendiği bir zamanda olduğumuzu belirtmiştir.

2.3.2. Mekanların tüketim odaklı dönüşümü

Sanayileşmenin etkisi ve ticaretin canlanması ile kentler kalabalıklaşmaya başlamış, bununla birlikte mekansal değişim ve dönüşümler meydana gelmiştir. Artan nüfusla birlikte barınma ve hizmet talepleri artmış, emlakçıların ve müteahhitlerin kar edecekleri bir alan doğmaya başlamıştır. Yüksek talep karşısında ortaya çıkan sermaye ve kar, ticaretle uğraşan kimselerin dikkatini çekmiş, kapitalist sistemde kentsel mekan potansiyel bir kar elde etme alanı olarak görülmüştür. Böylece Lefebvre'nin "kapitalizmin mekana yerleşmesi" şeklindeki ifadesi gerçekleşmiş, toprak-sermaye-emek üçlemi mekan içinde yoğunlaşmıştır (Lefebvre, 2014). Mekan, kapitalizmin gözden kaçıramayacağı bir fırsat niteliğinde görülmüştür (Şentürk, 2016).

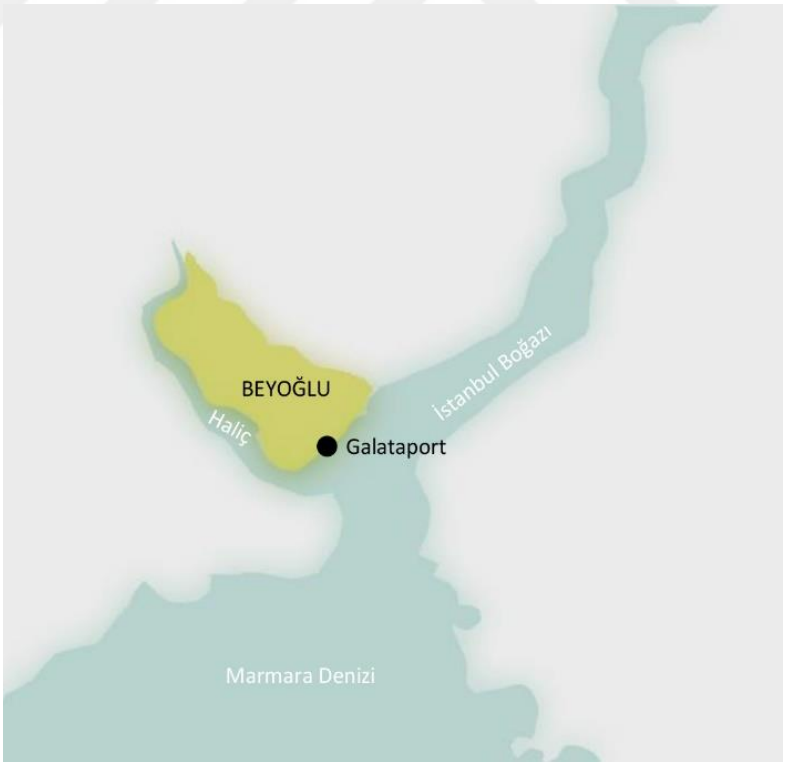
Kentsel alanda mekana yapılan bir müdahale olan kentsel dönüşümün, en fazla kapitalist sisteme yarar sağladığı ifade edilmiştir. Kapitalist aktörler, mekanın dönüşümü ile sürekli olarak yeni mekanlar üreterek tüketim mekanları ortaya çıkarmakta ve mekanı kar amaçlı dönüştürmektedir. Sermaye için mekan, kendi karlılığına maksimum derecede fayda sağlayacak bir araç niteliğindedir (Yırtıcı, 2004). Lefebvre de bu durumu onaylar nitelikte, kapitalist sistemin imkan bulduğu her mekana yerleştiğini ve mekanı tekrar üreterek onu bir "meta"ya dönüştürdüğünü ifade etmiştir (Lefebvre, 2014).

Kullanımı devam etmeyen mekanlar yenilenerek veya yıkılıp yeniden inşa edilerek dönüştürülmektedir. Dönüşen bu kentsel alanlarda mekana dayalı ekonomik bir süreç başlamaktadır. Değer kazanan mekanlar, yatırımcılar için kazanç sağlayan kar niteliğindedir. Böylece şehirlerin sokakları, caddeleri, meydanları tüketim mekanına dönüşerek küresel marka zincirleri ile sarmalanmaktadır. Bunun sonucunda kapitalist sistemin bugünkü gücünü, mekan üzerindeki kontrolüne, mekanın dönüşümü ile kar elde etmesine borçlu olduğu söylenebilir (Şentürk, 2016).

3. MATERYAL ve YÖNTEM

Tezin materyal bölümünde, çalışma alanı olarak seçilen Galataport İstanbul Projesi'nin tarihi geçmişi araştırılarak dönüşüm süreci ele alınmıştır. Çalışma alanı Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi, İstanbul Modern Binası, Tophane Çeşmesi, Tophane Kasrı, Tophane Meydanı, Tophane Saat Kulesi, MSGSÜ İstanbul Resim ve Heykel Müzesi, Galataport'a ait mağaza ve yeme-içme alanları, kruvaziyer liman terminali ve kıyı şeridini kapsayacak şekilde sınırlandırılmıştır (Şekil 3.5). Materyal bölümünün alt başlıkları, projede belirlenen önemli kırılma noktalarına göre sınırlanmış ve kronolojik olarak sıralanmıştır.

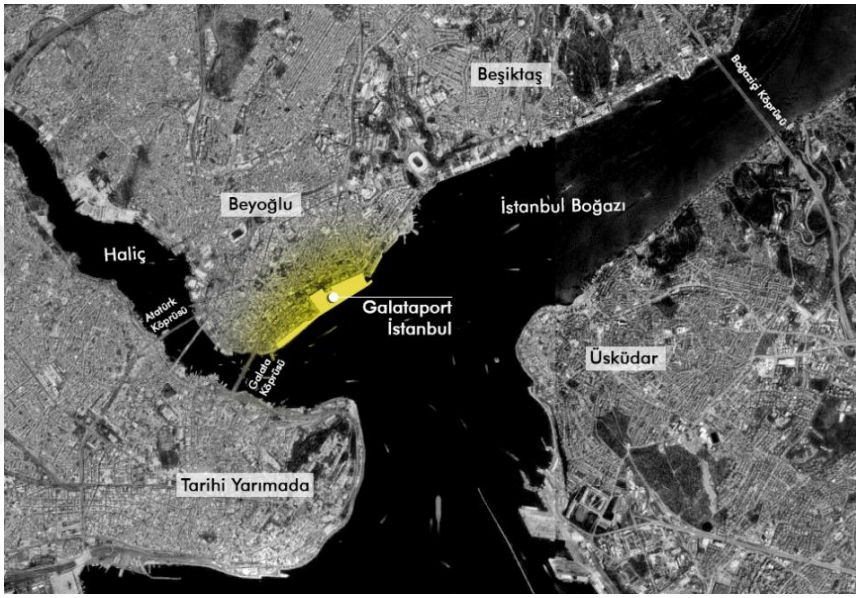
Yöntem bölümünde ise, kuramsal temeller ve materyal bölümünde kullanılan nitel araştırma yöntemleri detaylı şekilde anlatılmıştır. Tez çalışmasına özgü olarak araştırma yöntemi tasarlanmış, nitel ve nicel yöntemin birlikte kullanıldığı anket ve derinlemesine görüşme sorularının bulunduğu görüşme formu hazırlanmıştır. Görüşmeler Galataport'a gelen ziyaretçiler ile gerçekleştirilmiş, alanın dönüşümü ile ilgili bulgulara ulaşılmıştır.



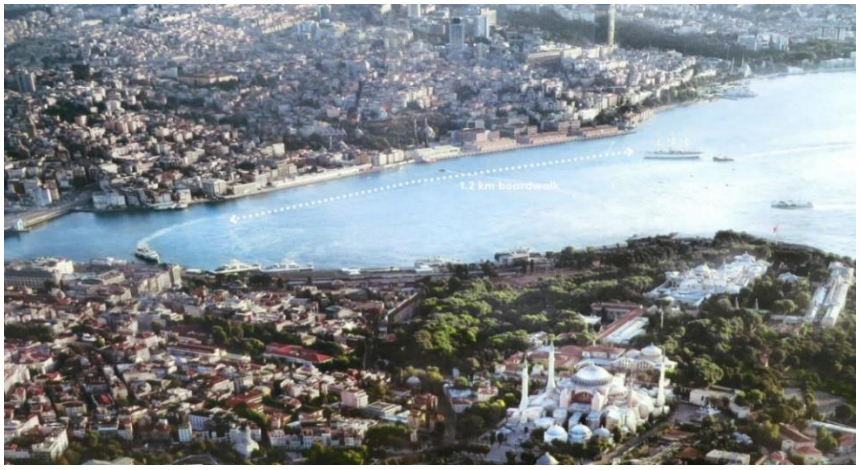
Şekil 3.1. Galataport'un, İstanbul'daki Konumu. (İBB, 2022'den değiştirilerek alınmıştır)

3.1. Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Dönüşüm Süreci ve Galataport İstanbul Projesi

Bu çalışmada materyal olarak Galataport İstanbul projesi incelenmektedir (Şekil 3.2, Şekil 3.3). Çalışma alanı Galataport İstanbul Proje dahilindeki alanlar olarak sınırlandırılmıştır (Şekil 3.4). Galataport; Beyoğlu ilçesinde, Karaköy ve Tophane semtlerine dahil olup, Kemankeş Karamustafa Paşa ve Kılıç Ali Paşa mahallelerinde yer almaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.2. Çalışma alanı konumu ve çevresi

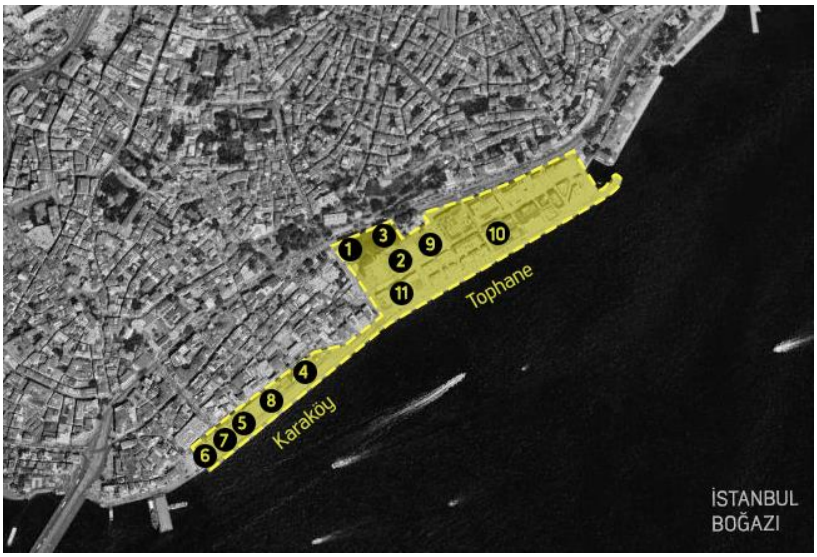


Şekil 3.3. Çalışma alanı hava fotoğrafı (Dror, 2014)



Şekil 3.4. Galataport İstanbul Proje Sınırı, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır)

18. yy - 20. yy arasındaki zaman içinde askeri kışla, montaj fabrikası, Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren alan, günümüzde Galataport İstanbul olarak adlandırılmış olup, ticari birimler, yeme-içme alanları, otel yapıları, müzeler, rekreasyon alanı gibi işlevlerini taşıyarak dönüşüm geçirmiştir. Bu kapsamda alan, Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi, İstanbul Modern Binası, Tophane Çeşmesi, Tophane Kasrı, Tophane Meydanı, Tophane Saat Kulesi, MSGSÜ İstanbul Resim ve Heykel Müzesi, Galataport'a ait mağaza ve yeme-içme alanları, kruvaziyer liman terminali ve kıyı şeridini kapsayacak şekilde sınırlıdır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Çalışma alanı sınırı dahilindeki yapılar

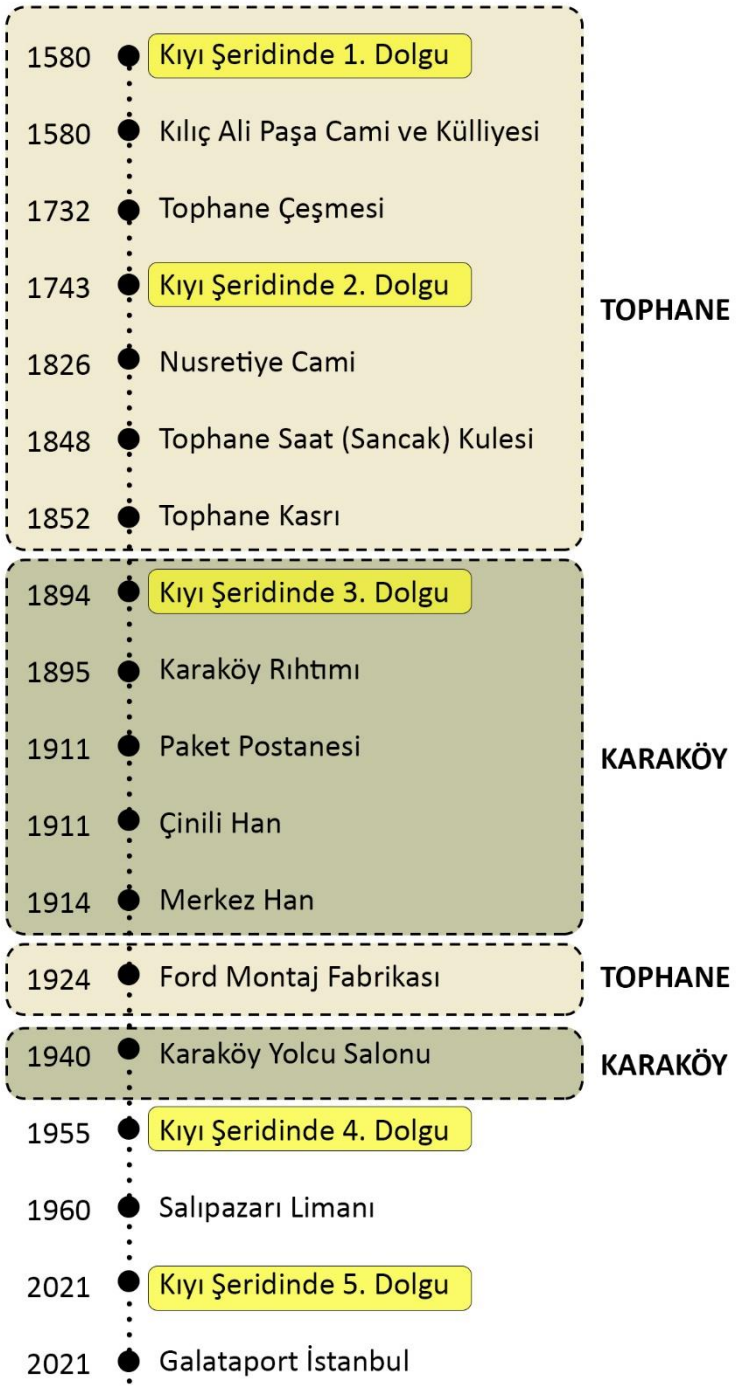
1.Tophane Çeşmesi (1732)
2. Tophane Saat Kulesi (1848)
3. Tophane Kasrı (1852)
4. Paket Postanesi (1911)
5. Çinili Han (1911)
6. Merkez Han (1914)
7. Karaköy Yolcu Salonu (1940)
8. 20 no'lu antrepo (Balo Salonu)
9. 5 no'lu antrepo (MSGSÜ İstanbul Resim ve Heykel Müzesi) (2019)
10. Salıpazarı Liman antrepoları (Galataport İstanbul Mağaza ve Kafeler) (2021)
11. 4 no'lu antrepo (İstanbul Modern)

Proje alanı, Haliç ve İstanbul Boğazı kesişiminde yer almakta ve Cenevizlilerden günümüze kadar gelen tarihi ve kültürel geçmişi nedeniyle güçlü bir konumda bulunmaktadır. Bu sebeple alan çalışmasındaki ilk başlıkta projenin Karaköy ve Tophane tarihindeki yeri ve önemi değerlendirilmiş olup, alanın geçmişten günümüze değişimi araştırılmıştır. İkinci başlıkta alanda önemli bir kırılma noktası olarak tespit edilen Salıpazarı Limanı ve TDİ'nin açmış olduğu Galataport yarışmasından bahsedilmiştir. Üçüncü başlıkta Salıpazarı Limanı'ndan Galataport Projesi'ne kadarki dönüşüm sürecinden bahsedilmiştir. Dördüncü başlıkta proje kapsamında liman alanında yıkılan yapılar, Galataport Projesi'nin mimari tasarım kararları ve uygulama süreci anlatılmıştır.

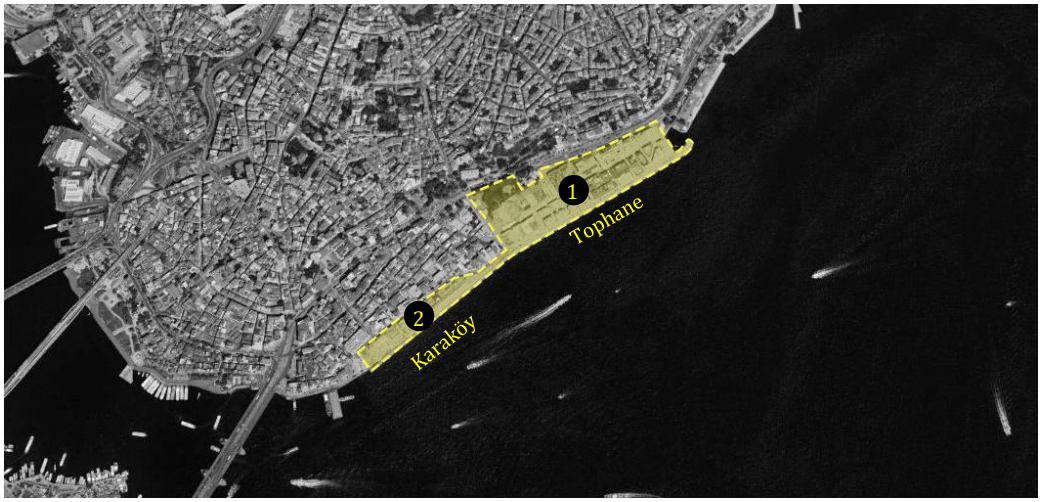
1. (1732-1960) Alanın Tophane - Karaköy tarihindeki yeri ve önemi
2. (1960-2001) Salıpazarı Limanı
3. (2001-2016) Dönüşüm sürecinde yasal - yönetsel aşamalar
4. (2016-2021) Galataport İstanbul Projesi'nin mimari tasarım kararları ve uygulama süreci

3.1.1. Alanın Tophane - Karaköy tarihindeki yeri ve önemi (1732-1960)

Galataport Projesi Tophane ve Karaköy semtlerinin sınırları içerisinde yer almaktadır. Alanın tarihi araştırılırken bu konu dikkate alınarak çalışma iki bölümde yürütülmüştür. (Şekil 3.7). İlk bölümde, Tophane'nin tarihi, kıyı şeridinin dolgular ile şekillenerek geçirdiği değişim ve Salıpazarı Limanı'nın inşa edilme sürecine kadarki değişimlerden bahsedilmiştir. İkinci bölümde ise Karaköy'ün tarihi, kıyı şeridinin dolgular ile şekillenerek geçirdiği değişim ve rıhtım inşasından bahsedilmiştir (Şekil 3.6).



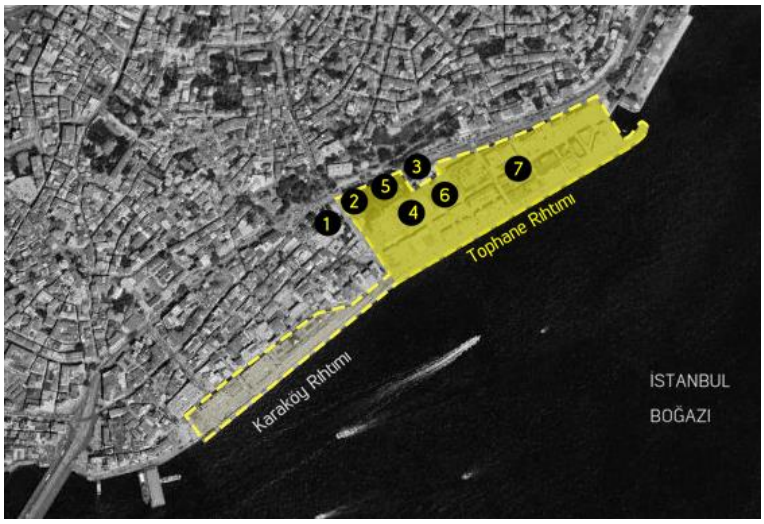
Şekil 3.6. Tophane ve Karaköy'deki dolgular ve dolgulardan sonra kıyıda inşa edilen yapılar



Şekil 3.7. Çalışma Alanı 1.Tophane Kısmı, 2.Karaköy Kısmı

Çalışma alanı dahilindeki en eski yapı olan Tophane Çeşmesi 1732 yılında (Koçyiğit, 2019), Salıpazarı Limanı ise 1960 yılında (Tanju, 2009) tamamlanmıştır. Tezin bu başlığında çalışma alanı sınırında, 1732 ile 1960 yılı arasında, Tophane ve Karaköy kıyı şeridinin değişimi, dolgu alanları ile üzerine inşa edilen yapılar ele alınmıştır. Bu kapsamda Galataport Projesi'nin bulunduğu alanın tarihi geçmişi ve değişimini incelenmek amaçlanmıştır (Şekil 3.8).

Tophane ve Çalışma Alanı



1. Kılıç Ali Paşa Külliyesi
2. Tophane Çeşmesi
3. Nusretiye Cami
4. Tophane Saat Kulesi
5. Tophane Kasrı
6. Ford Montaj Fabrikası
7. Salıpazarı Limanı Antrepo Yapıları

Şekil 3.8. Çalışma Alanı Tophane Kısmı

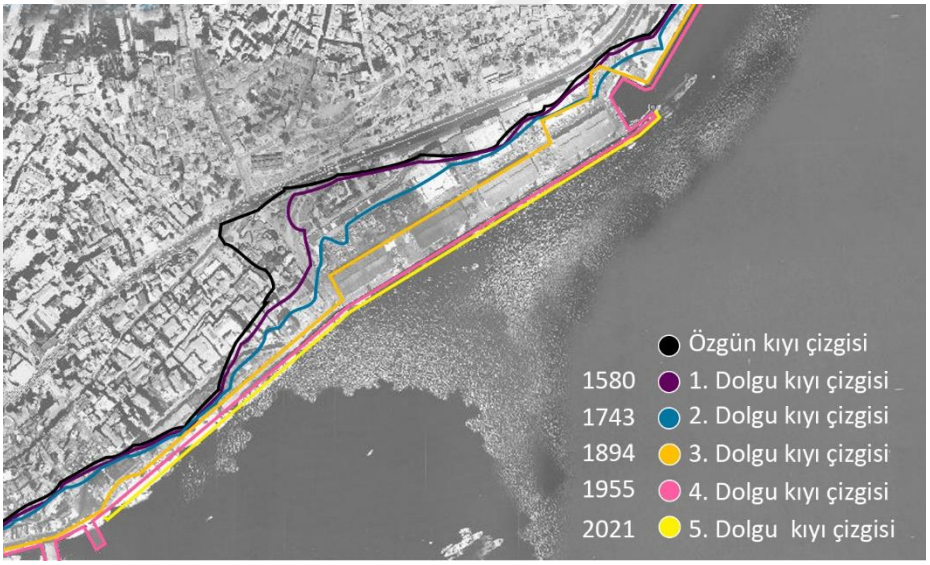
Tophane'nin kelime kökenine bakıldığında, ağır ve ateşli silahlara verilen isim olan "top" ve ev anlamındaki "hane" kelimelerinin birleşmesi ile türetildiği görülmektedir (Fitoz, 2015). İstanbul'un fethinden sonra, Fatih Sultan Mehmed (1451-1481), şehir yerleşiminin dışında olan bu koyu, askeri alan olarak belirlemiştir. Alanın denize doğru eğimli kısmına top döküm yapıları kurulmuş olup, topların nakli burada bulunan Tophane İskelesi'nden taşınarak gerçekleşmiştir. Tophane İskelesi, konumu sebebiyle İstanbul'da deniz yolu ulaşımı için de kullanılmıştır (Fitoz, 2015). İskele, Tophane-i Amire'ye malzeme taşınmasında ve topların boğaz üzerinden bu iskele aracılığıyla gerekli yerlere ulaştırılmasında da rol oynamıştır (Erdoğan, 1962. aktaran Ardıçoğlu, 2019). Bizans'tan sonra Osmanlı Dönemi'nde de bölgedeki kullanım biçimleri liman ve askeriye amaçlı olmuştur (Ardıçoğlu, 2019) (Şekil 3.9).



Şekil 3.9. Tophane 1800'ler, Melling Gravürü (Anonim, 2021)

Tophane semti, bulunduğu konum ve potansiyelinin getirisiyle, kıyıda dolgu alanları yaratılarak yeni yapılaşmaların inşa edildiği bir süreçten geçmiştir. Bu kapsamda tespit edilen beş dolgu alanından bahsetmek mümkündür. Bunlar, 1580, 1743, 1894, 1955 (Ardıçoğlu, 2019) ve 2021 yılında yapılan kıyı dolgu alanlarıdır. Bu dolgular kronolojik bir biçimde aşağıda sıralanmıştır (Şekil 3.10).

- **1. Dolgu (1580):** Kılıç Ali Paşa Cami yapımı kapsamında yaklaşık 100 m genişliğinde dolgu alanı yapılmıştır.
- **2. Dolgu (1743):** Yangın sonrasına Tophane yapıları ve kışlalar yeniden planlanmış, Nusretiye Cami (1826) ve Tophane Meydanı inşa edilmiştir. Yaklaşık 42,5 m genişliğinde boğaza doğru dolgu yapılmıştır.
- **3. Dolgu (1894):** Karaköy Rıhtımı kapsamında, rıhtım için 20 m genişliğinde dolgu yapılmıştır.
- **4. Dolgu (1955):** Salıpazarı Limanı kapsamında, 52 m genişliğinde ve yaklaşık 39.000 m^2 dolgu alanı yapılmıştır (Ardıçoğlu, 2019).
- **5. Dolgu (2021):** Galataport İstanbul Projesi kapsamında 10 m genişliğinde kıyı şeridi dolgusu yapılmıştır (ÇED, 2015).



Şekil 3.10. Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi Değişimi (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)

1.Dolgu (1580)

Askeri ve liman kullanımını sürdüren bölgedeki ilk dolgu 1580 yılında gerçekleşmiştir. Kılıç Ali Paşa'nın Tophane'de cami, hamam, medrese ve kütüphane yaptırmak istemesi üzerine Tophane'de Mimar Sinan tarafından Kılıç Ali Paşa Cami ve Külliyesi yapılmıştır. Geçkalan ve Sezgin (2011), Kılıç Ali Paşa Cami'nin "Tophane'de inşa edilen ilk anıtsal cami" olduğunu belirtmiştir. Bu karar, Tophane kıyısının doldurulma sürecindeki ilk

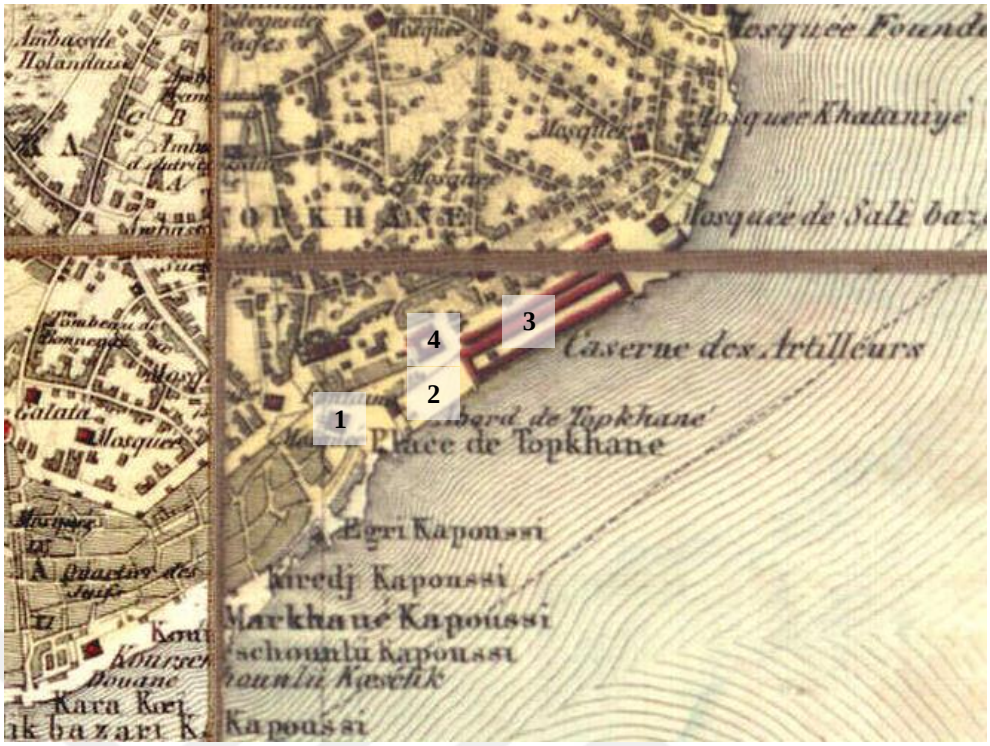
örnek olmuştur. Kılıç Ali Paşa Külliyesi'nin yapımından sonra askeri bölge ve liman işlevleri taşıyan alanın kamusal karakterinin güçlendiği söylenebilir (Ardıçoğlu, 2019).

2.Dolgu (1743)

1743 yılında ikinci dolgu yapımı gerçekleşmiş, bu dolgudan sonra dönemin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeni askeri üretim tesisleri yapılmış ve Tophane Meydanı boğaza doğru genişletilmiştir (Ardıçoğlu, 2019) (Şekil 3.11). 1836 tarihli haritada da görüldüğü gibi 1 numaralı alanda ilk dolgudan sonra yapılan Kılıç Ali Paşa Külliyesi, 2 numaralı alanda Tophane Meydanı, 3 numaralı alanda askeri kışla, 4 numaralı alanda Nusretiye Cami bulunmaktadır (Şekil 3.12). Mimar Kriko Amira Balyan tarafından 1826 yılında Nusretiye Cami, 1848 yılında ise İstanbul'un ilk saat kulesi olma özelliğini taşıyan Tophane Saat Kulesi inşa edilmiştir (Gelmez, Altıntaş, 2018) (Şekil 3.13).



Şekil 3.11. Tophane, Barker Panoramasından ayrıntı, 1813 (Öncel, 2010)



Şekil 3.12. İkinci Dolgu Sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1836 (Kauffer ve Joseph de Hammer'den değiştirilerek alınmıştır)

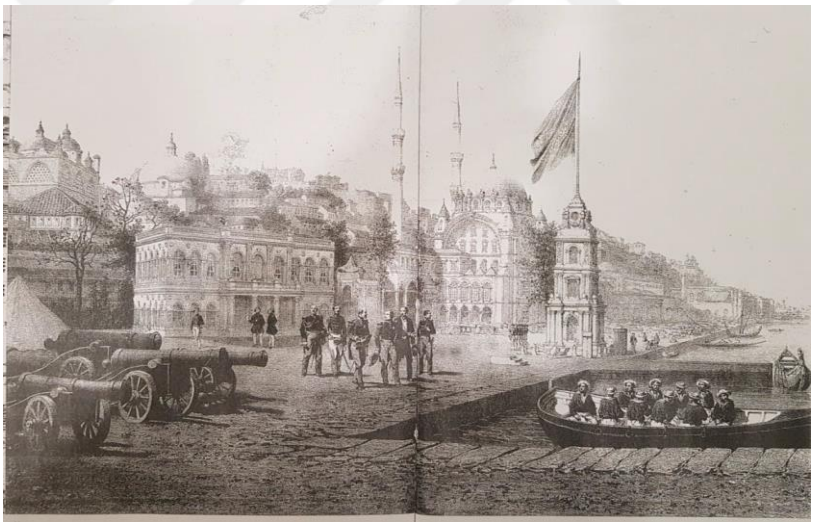


Şekil 3.13. İkinci Dolgu Sonrası Tophane, Félix Bonfils Panoraması, 1869 (Cangül, t.y.)

Osmanlı ordusunun, topçuluk eğitimi için açık manevra alanlarına ihtiyacı bulunması sebebi ile Nusretiye Cami'nin (1826) yanında bulunan alan, denizin doldurulması ile Tophane Meydanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonra meydana Tophane Saat

(Sancak) Kulesi (1848) inşa edilmiştir. Tophane Meydanı aynı zamanda, 16. 17. yüzyıllarda Tophane'de dökülmüş olan ve donanma seferlerinde ele geçirilen topların sergilendiği bir alan olmuştur. (Geçkalan, Sezgin, 2011). Geçkalan ve Sezgin (2011) meydandaki durumu şöyle ifade eder: "Osmanlı donanması limana girerken Topkapı Sarayı'nı top atışlarıyla selamlardı; Tophane ise bu topları ateşleyerek saray adına selama karşılık verirdi" (Şekil 3.14). Rıhtımda Osmanlı Bayrağı'nın dalgalanması amacıyla sancak kulesi yaptırılmıştır. Fakat sancak direği sonra kaldırılmış ve kule üzerine saat eklenmiştir. Bu dönüşümden sonra da kule "saat kulesi" olarak anılmaya başlamıştır (Bornovalı, 2019).

1852 yılında Sultan Abdulmecid'in isteği üzerine, İngiliz mimar William James Smith Tophane Kasrı'nı tasarlamıştır (Geçkalan, Sezgin, 2011). Kasır, sultanın Tophane'deki askeri tesis ziyareti ve şehre deniz yoluyla gelen devlet adamlarını ağırlamakta kullanılmıştır (Eren, 2011).

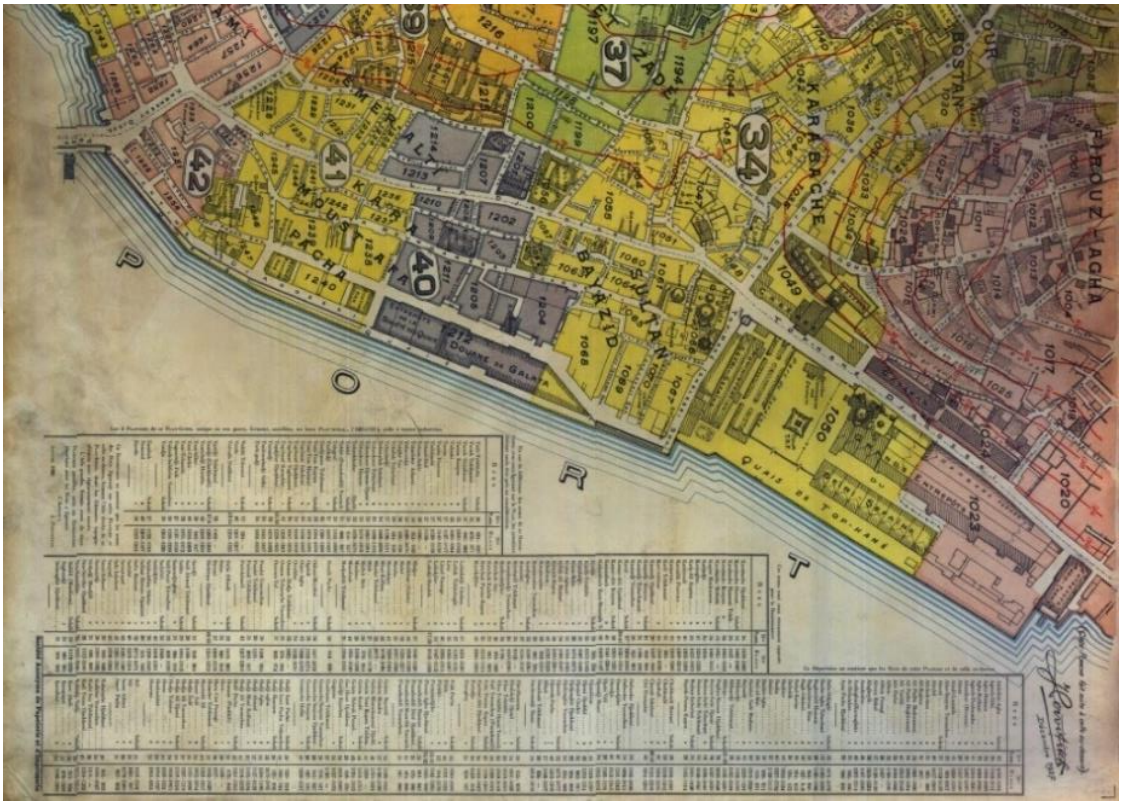


Şekil 3.14. Tophane Saat Kulesi, Tophane Kasrı, Nusretiye Cami

3.dolgu (1894)

Tophane kıyısında artan deniz trafiği ve ticari fonksiyon gereksinimi sonucunda, depolar ve ticari birimler gelişim göstermiş, fakat alan büyüklüğü açısından yetersiz kalmıştır. Kapasite sorunu yaşayan liman sahasını büyütme amacı ile 1894 yılında üçüncü bir dolgu yapımı gündeme gelmiştir. Böylece, İstanbul Limanı Projesi kapsamında üçüncü dolgu yapımı gerçekleşmiştir (Şekil 3.15). Büyük ölçekli bir değişimin meydana geldiği 20

m'lik bu dolguda, kapsamlı bir müdahale olduğu haritadan da okunabilir durumdadır (Şekil 3.10). Tophane'den Karaköy'e doğru birleşen bu dolgu ile, kıyıdaki koy özelliğinin kaybolduğu görülmektedir. Bu dolgudan sonra, 1924 yılında otomobil şirketi olan Ford, Tophane rıhtımında bir montaj fabrikası kurmuştur. Araçların montajı için gerekli olan parçaları buraya indirmiş ve depolamıştır (Müller-Wiener, 1998) (Şekil 3.18).



Şekil 3.15. Üçüncü Dolgu sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1927, (Pervititch Haritası)

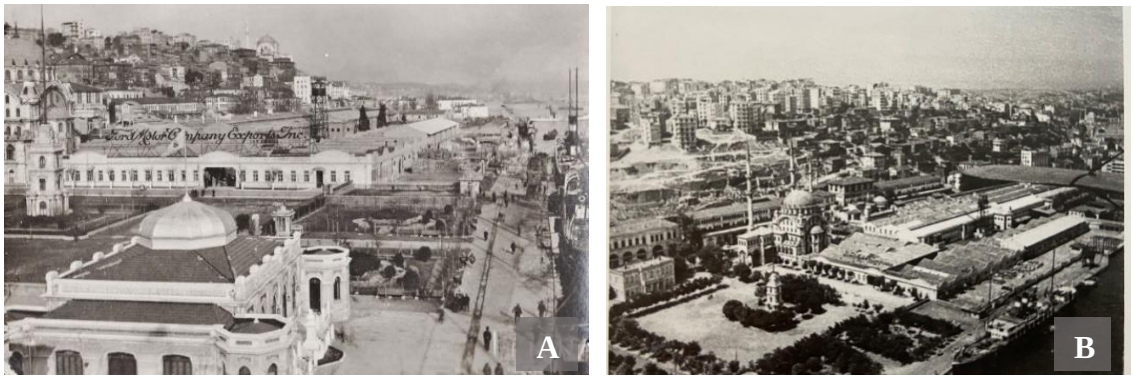


Şekil 3.16. Üçüncü dolgu sonrası, Galata kulesinden çekilen panoramik fotoğraf, Nusretiye Cami, Tophane kışlası, 1890-1900 (Öncel, 2010)

Üçüncü dolgu sonrası, Nusretiye Cami'nin önündeki alan doldurularak boğaz ile olan eski ilişkisinin zayıfladığı görülmektedir. Artık kıyıda yer alan cami niteliğini taşımamaktadır (Şekil 3.17). Tophane Meydanı'nın ise genişlediği fakat boğaz ile kesintisiz ilişkinin devamının sağlandığı görülmektedir (Şekil 3.18., Şekil 3.19).



Şekil 3.17. A) Üçüncü Dolgu öncesinde Tophane Saat Kulesi ve Nusretiye Cami,1853 (Öncel, 2010), **B)** Üçüncü Dolgu sonrasında Tophane Saat Kulesi ve Nusretiye Cami (Ardıçoğlu, 2019)



Şekil 3.18. A) Seyr-i Sefain İdaresi Binası, Tophane Saat Kulesi, Ford Montaj Fabrikası, 1930 (Anonim, 2015), **B)** Havadan Görünüm 1928 (“İstanbul 1910-2010”)

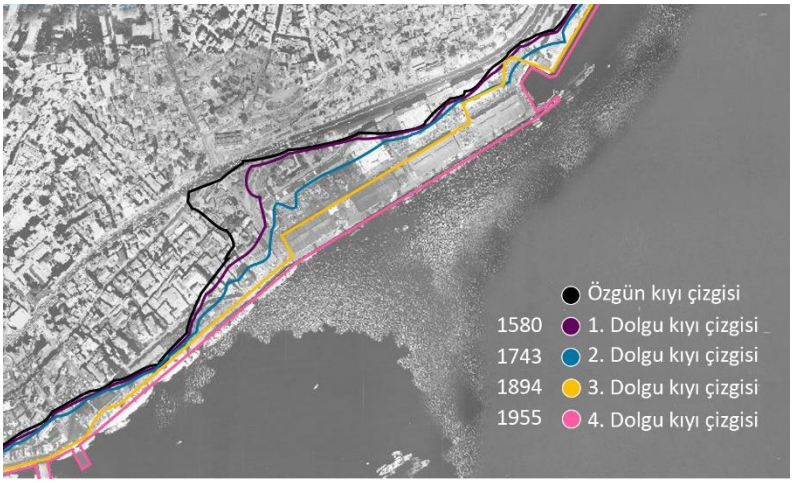


Şekil 3.19. Nusretiye Cami, Tophane Meydanı, Tophane Saat Kulesi, Seyr-i Sefain Yolcu Salonu, 1936 (Anonim, 2018)

4. dolgu (1955)

Bölgede gerçekleşen dördüncü dolgu Salıpazarı Limanı yapımı kapsamında oluşmuştur (Şekil 3.21). Alanda 1955 yılında 52 m, yaklaşık 39.000 m^2’lik bir dolgu alanı ortaya çıkmıştır (Ardıçoğlu, 2019) (Şekil 3.20). Bu aşamada Salıpazarı Limanı’ndaki antrepoların[1] yapılması ile Tophane Meydanı ve Tophane Saat Kulesi artık kıyı şeridindeki konumunu kaybetmiş, antrepoların arkasında yer alan bir konuma sahip olmuştur (Şekil 3.22).

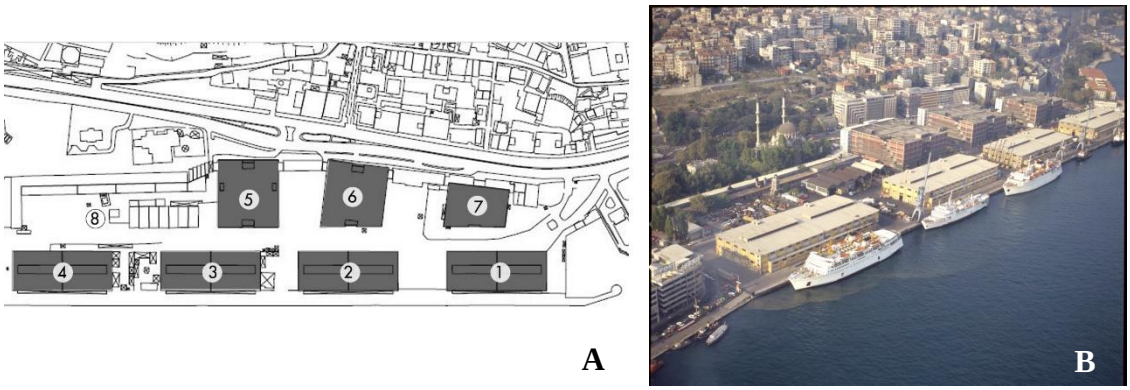
[1] Antrepo: İthal edilen malların gümrük gözetimi altında bulunarak depolandığı yapı. (Ticaret Bakanlığı, 2018).



Şekil 3.20. Dördüncü Dolgu Sonrası Karaköy-Tophane Kıyı Çizgisi, 1966 (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)



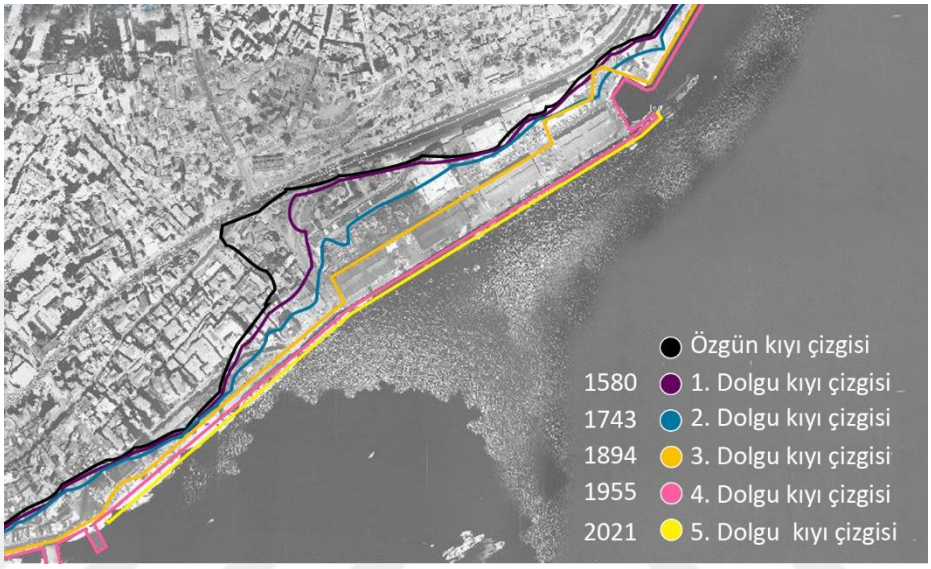
Şekil 3.21. Salıpazarı Limanı Antrepo İnşaatı (1950-1953) (Öztürk, 2014)



Şekil 3.22. A) Salıpazarı Limanı Vaziyet Planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır) **B)** Salıpazarı Limanı Havadan Görünüm (Çalıkoğlu, 2018a)

5. Dolgu (2016)

Bölgede gerçekleşen beşinci dolgu Galataport Projesi kapsamında oluşmuştur. Galataport İstanbul Projesi için, 2016 yılında alandaki antrepoların yıkılması ile inşa faaliyetlerine başlamıştır. Proje kapsamında kruvaziyer gemilerin yanaşıp, yolcuların ineceği liman ve kentlinin kullanacağı kıyı şeridinin yapılması amacı ile, kıyı 10 m genişliğinde boğaza doğru doldurulmuştur (Şekil 3.23).



Şekil 3.23. Beşinci dolgu sonrası Karaköy-Tophane kıyı çizgisi (Ardıçoğlu, 2019'dan değiştirilerek alınmıştır)

Tophane-Karaköy kıyı çizgisi, 1580 yılından 2021 yılına kadar, yaklaşık 400 senelik zaman içinde, 5 dolgu müdahalesi ile büyük ölçüde değişim geçirmiştir. Bölgedeki özgün kıyı çizgisinin, Salıpazarı Limanı inşası yapımından sonra Nusretiye Cami ve Tophane Meydanı'nın boğazla kurduğu kesintisiz ilişkinin kaybolduğu görülmektedir.

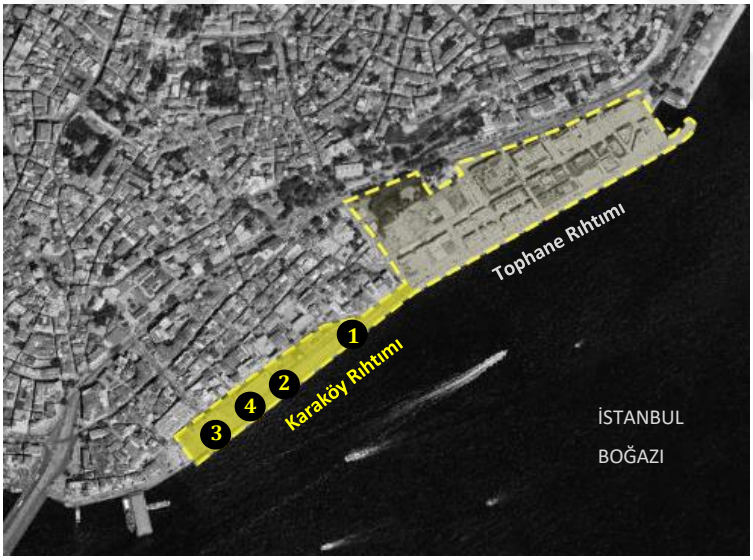
Karaköy ve Çalışma Alanı

Tophane bölgesinde önceki bölümlerde bahsedildiği gibi iki dolgu müdahalesi gerçekleşmiş, Karaköy kısmındaki kıyı çizgisi bu iki dolgu sırasında değişmemiştir. Karaköy-Tophane kıyı şeridinde üçüncü dolgu yapımının ardından, 1895 yılında Karaköy Rıhtımı tamamlanmış olup, bu rıhtımda gelir getirmesi amacıyla sırasıyla; Paket Postanesi (1911), Çinili Rıhtım Han (1911), Merkez Rıhtım Han (1914) ve Karaköy

Yolcu Salonu (1940) inşa edilmiştir (Şekil 3.24). İncelenecek olan yapılar Şekil 3.25'teki haritada işaretlenmiştir. Bu başlıkta Galataport Proje'sinin Karaköy kısmında olan, geçmişte Karaköy Rıhtımı olarak kullanılan kıyı alanı ve rıhtımdaki yapıların işlevlerinden bahsedilmiştir.



Şekil 3.24. Karaköy Rıhtımı'ndaki yapılar



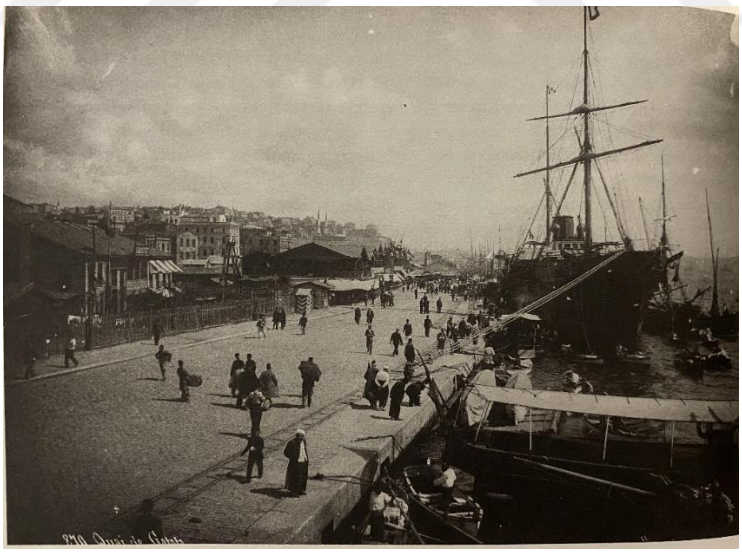
Şekil 3.25. Çalışma Alanı Karaköy Kısmı; 1. Paket Postanesi, 2. Çinili Han, 3. Merkez Han, 4.Karaköy Yolcu Salonu

Karaköy isminin kökeni incelendiğinde; 1472 tarihindeki bir vakıf belgesinde bölgenin "Karye-i Sevda" (Kara Köy) olarak geçtiği görülmektedir (Kütükçü, 2021). Karaköy, Cenevizliler döneminden günümüze, İstanbul'un çok eski liman, ticaret ve ulaşım

merkezlerinden biri olma özelliğini sürdürmektedir (Kafesçioğlu, 2016). Kıyısındaki deniz ticareti, İstanbul'a gelen ithal malzemelerin ana giriş noktası olarak gelişmiştir (Karakuş, 2021). Karaköy kıyı bölgesi, coğrafi konumundan ve fiziksel yapısından kaynaklı geçmişten günümüze, gemiler için seçkin bir iskele, doğal bir liman özelliğinde olmuştur (Bilal, 2019).

Karaköy Rıhtımı (1895)

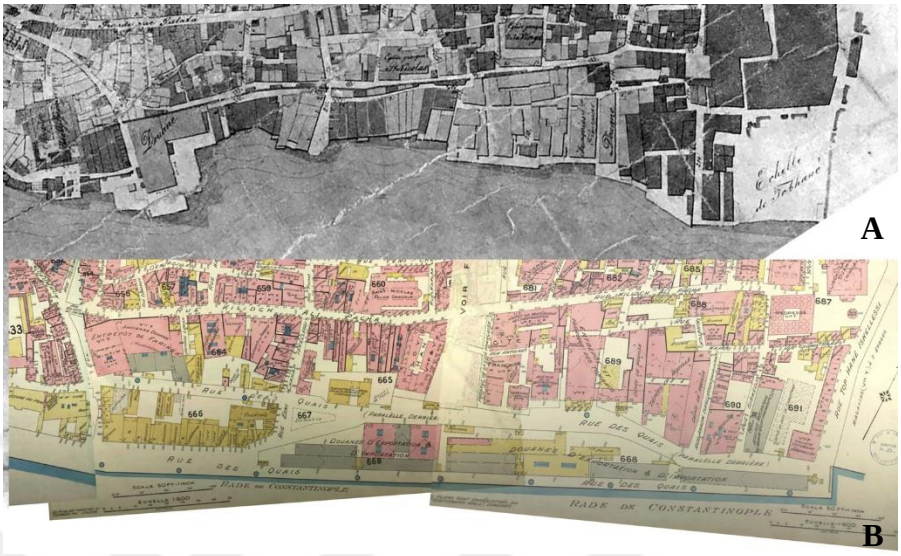
Karaköy'de gemi trafiği artışı ile liman, kapasite sınırına ulaşmış, bu yoğunluk karşısında limanın genişlemesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Personel eksikliği ve yer yetersizliği sebebiyle, gemilerin işlemlerinin yapılması büyük ölçüde aksamıştır. O yıllarda dünyada pek çok liman kenti, modern rıhtım hizmeti sistemine geçiş yapmıştır. Karaköy'de ihtiyaca uygun rıhtımın bulunmaması ve gümrük binalarındaki depo yetersizliği sebebiyle rıhtım gereksinimi oluşmuştur. Bu nedenle 1895 yılında denizin doldurulması ile Karaköy Rıhtımı inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1998) (Şekil 3.26). Şekil 3.27'de görüldüğü gibi 1860 tarihli haritada kıyının koy özelliğinde olduğu, 1905 tarihli Goad haritasında ise kıyıda dolgu yapıldığı ve Karaköy Rıhtımı görülmektedir.



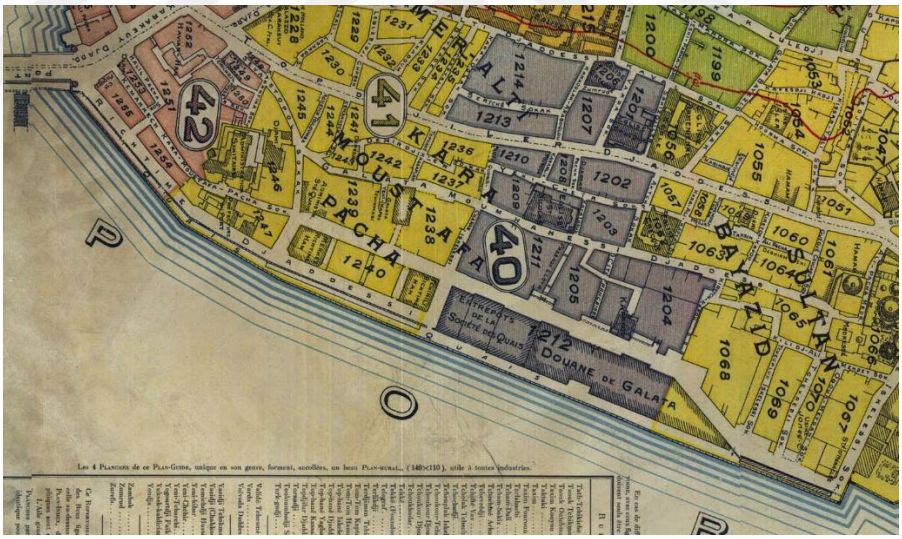
Şekil 3.26. Karaköy Rıhtımı (Müller-Wiener, 1998)

1895 yılında tamamlanan Karaköy (Galata) Rıhtımı'nda 1911 yılında Paket Postanesi ve Çinili Han, 1914 yılında ise Merkez Han inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 1998). Rıhtımda bulunan Merkez Han, Çinili Han ve Paket Postanesi, 1927 tarihli Pervititch haritasında

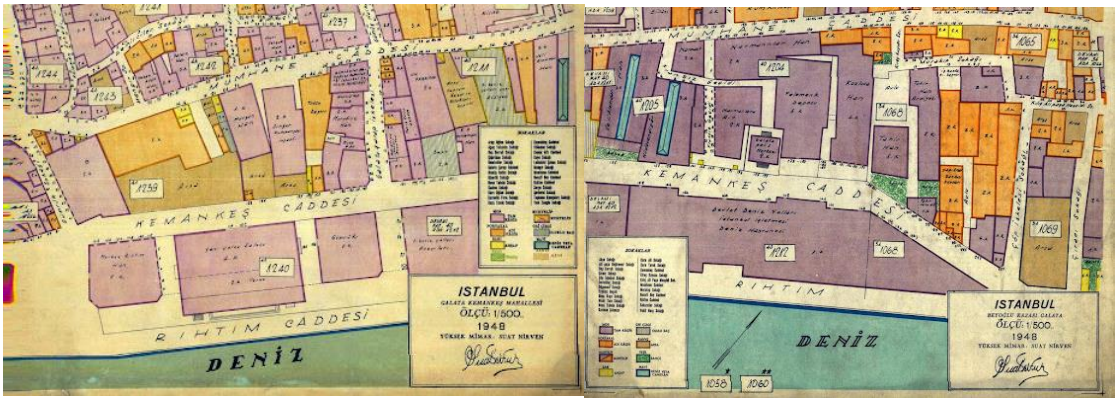
(Şekil 3.28), 1940 yılında açılmış olan Karaköy Yolcu Salonu ise 1948 tarihli Nirven haritasında gözükmektedir (Şekil 3.29).



Şekil 3.27. A) Karaköy Rıhtımı yapılmadan önce kıyı şeridi - G. d'Ostoya, 1858-1860 (Öncel, 2010), **B)** Karaköy Rıhtımı yapıldıktan sonra - Birleştirilmiş Goad Haritası, 1905.



Şekil 3.28. Karaköy Rıhtımı; Merkez Han, Çinili Han, Paket Postanesi, 1927 (Pervititch Haritası)



Şekil 3.29. Karaköy Rıhtımı, 1948 (Nirven Haritası)



Şekil 3.30. Karaköy- Tophane Kıyı Bölgesi, Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han, Paket Postanesi, Salıpazarı Limanı (Çalıkoğlu, 2018b)

Karaköy Rıhtımı'nda ilk inşa edilen yapı olan Paket Postanesi (Şekil 3.31), sırasıyla gümrük işlemleri, postane, TDİ tarafından idari hizmetler amacı ile kullanılmıştır (Bilal, 2019). Rıhtımda ikinci inşa edilen yapı olan Çinili Rıhtım Han; gümrük baş müdürlüğü olarak, üçüncü inşa edilen yapı olan Merkez Rıhtım Han ise; TDİ Genel Müdürlük Binası olarak hizmet vermiştir (Bozoğlu, 2014) (Şekil 3.33). Karaköy Yolcu Salonu ise Türkiye'de modern anlayıştaki karşılama-uğurlama deniz yolcu salonu olarak, yarışma ile yapılan bir yapı olma özelliğine sahiptir. Hasol (2017) yolcu salonu için, "Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli hedeflerinden biri olan ulaştırmadaki gelişimi simgelemektedir" ifadesini kullanmıştır.



Şekil 3.31. Paket Postanesi (Türköz)



Şekil 3.32. A) Paket Postanesi Deniz Cephesi (Bilal, 2019) **B)** Paket Postanesi (DHA, 2017)



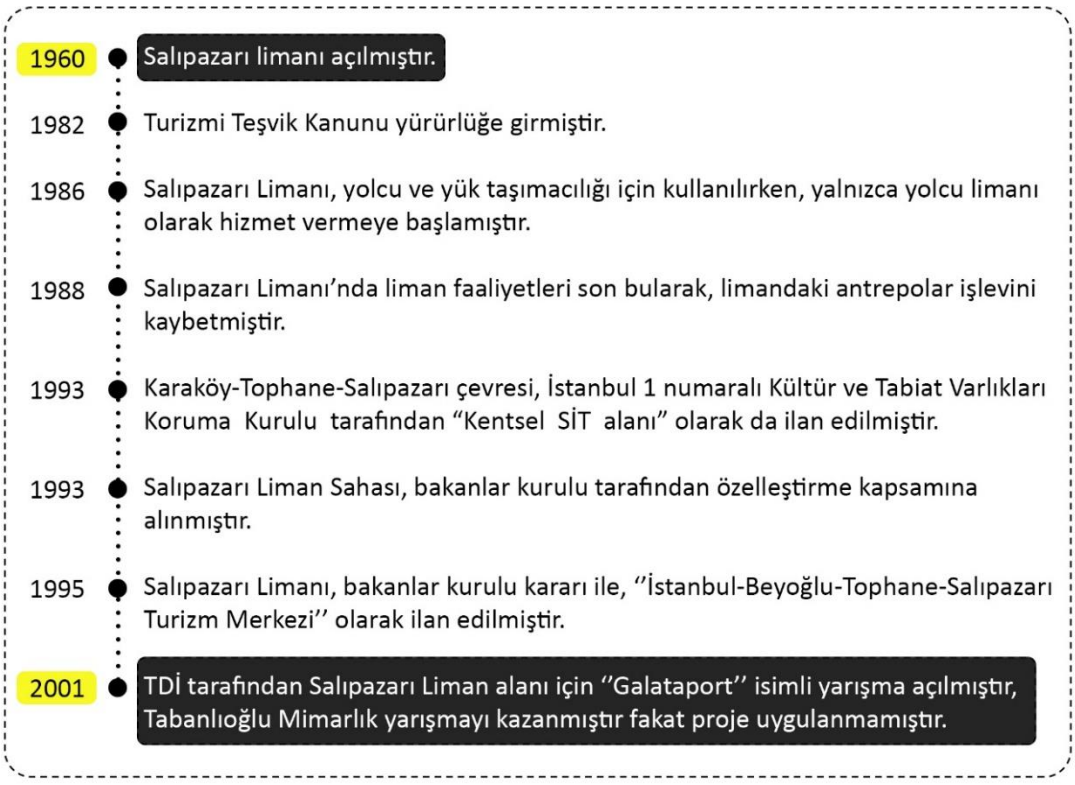
Şekil 3.33. Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han (Türköz)

Tophane-Karaköy kıyı çizgisinin, beş kez doldurulmak suretiyle değişim geçirdiği ve koy özelliğinin kaybolduğu görülmektedir. Dolgu zeminin üzerine limandaki antrepoların inşası ile, Nusretiye Cami'nin boğazla olan kesintisiz ilişkisi kaybolmuştur. Dolgu

zeminin üzerine Karaköy Rıhtımı yapımı sonrası boğaz kıyısına ulaşan sokaklar artık rıhtım yapılarına ulaşmaktadır. Dolgu zemin üzerine inşa edilen rıhtımda; Paket Postanesi, Çinili Han, Merkez Han ve Karaköy Yolcu Salonu inşa edilerek kıyı çizgisi yeniden şekillenmiş, deniz-kent çizgisi bir kez daha değişerek dönüşmüştür.

3.1.2. Salıpazarı Limanı (1960-2001)

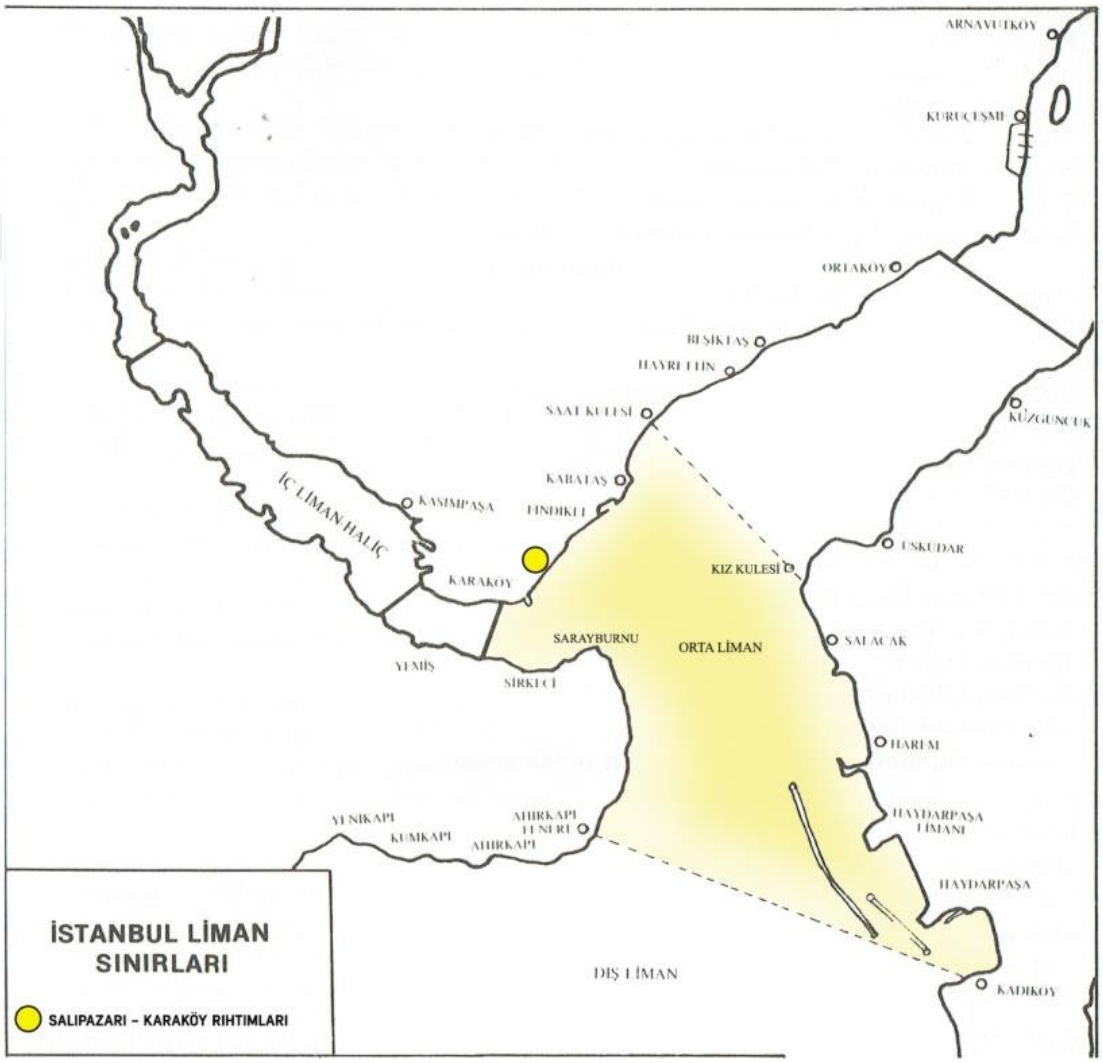
Galataport İstanbul Projesi'nin bulunduğu alan 1960-1988 yılları arasında Salıpazarı Limanı olarak hizmet vermiştir. 2001 yılında ise TDİ'nin açmış olduğu yarışma ile "Galataport Projesi" gündeme gelmiştir. Tezin bu bölümünde 1960-2001 yılı arasında, çalışma alanında bulunan Salıpazarı Limanı projesi ile Galataport yarışması arasındaki süreç anlatılmıştır (Şekil 3.34).



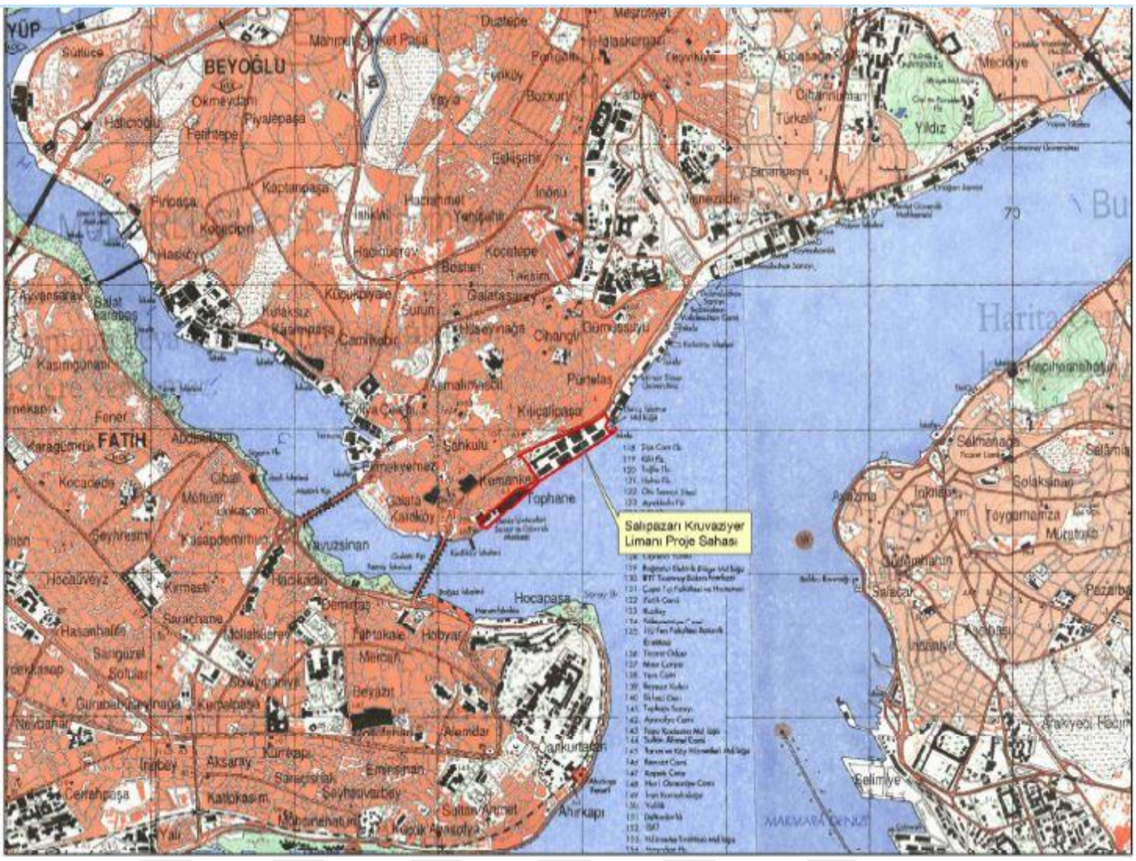
Şekil 3.34. "Salıpazarı Limanı" ve "Galataport" yarışması arasında gerçekleşen önemli olaylar

İstanbul'un coğrafi yapısından dolayı doğal bir liman özelliğinde olduğu ve limandan ayrı düşünülemeyen bir kent olduğunu belirtilmektedir. İstanbul Limanı, ekonomik kaynakların izin verdiği ölçüde gelişme göstermiş, siyasi, ekonomik ve kültürel önemini

korumuştur. İstanbul'un sahip olduğu bu doğal liman, her türlü geminin rıhtıma gerek kalmadan, yük boşaltabileceği kullanışlı güvenli bir liman olmuştur (Güvenç, 2017). İstanbul Limanı iç liman, orta liman ve dış liman olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Orta liman Şekil 3.35'teki haritada görüldüğü gibi, Galata Köprüsü -Ahırkapı Feneri - Kadıköy - Kız Kulesi - Dolmabahçe Saat Kulesi arasında sınırlanmıştır. Salıpazarı ve Karaköy Rıhtımı orta limanda yer almaktadır (İstanbul Limanı, 1986).

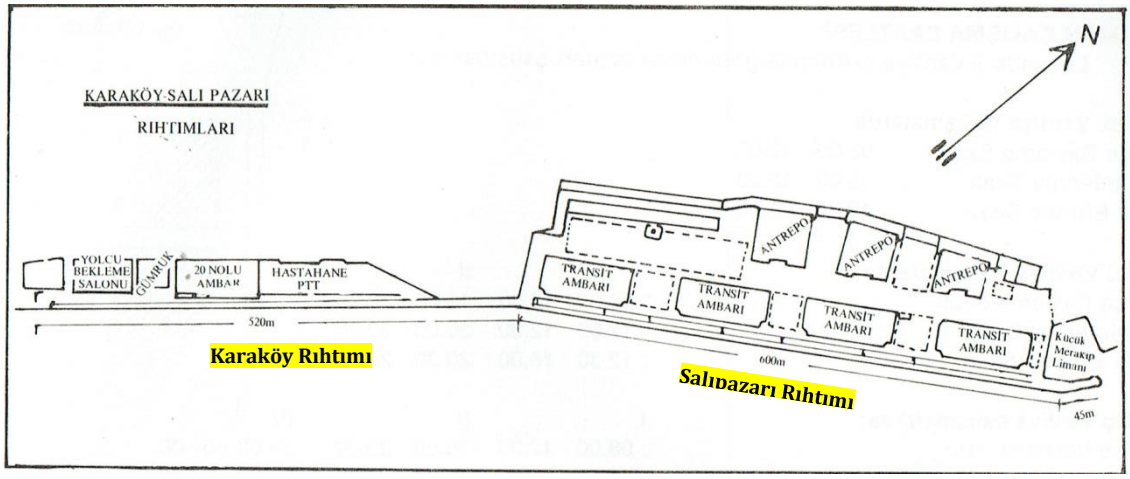


Şekil 3.35. İstanbul Liman Sınırları (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)

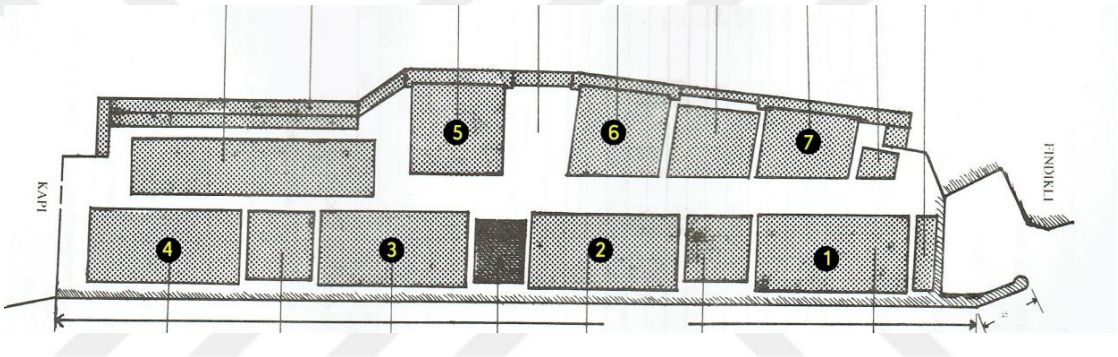


Şekil 3.36. Salıpazarı Limanı Konumu (ÇED, 2015)

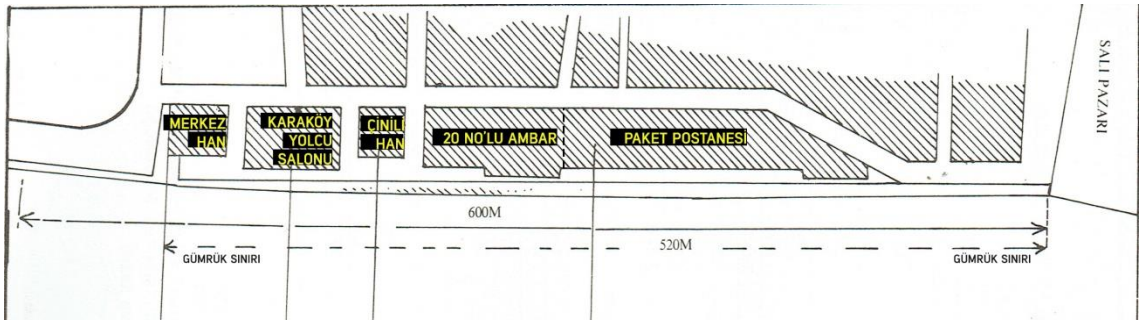
Çalışma alanı olarak seçilen alanın Tophane kısmında Salıpazarı Liman Rıhtımı, Karaköy kısmında ise Karaköy Liman Rıhtımı bulunmaktadır (Şekil 3.37). Salıpazarı Rıhtımı 645 m uzunluğunda Karaköy Rıhtımı 520 m uzunluğunda olup, kıyı hattı toplam 1.165 m’dir. Salıpazarı Rıhtımı ambarlama yapıları; dört transit ambar, üç antrepo ve bir ambar (20 no’lu) dan oluşmaktadır (Şekil 3.38). Karaköy Rıhtımı’nda; Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, gümrük bürolarının bulunduğu Çinili Han, Paket Postanesi bulunmaktadır (İstanbul Limanı, 1986) (Şekil 3.39).



Şekil 3.37. Karaköy ve Salıpazarı Rıhtım Yapıları. (İstanbul Limanı, 1986)



Şekil 3.38. Salıpazarı Rıhtım Yapıları. 1,2,3,4 Transit ambarlar. 5,6,7 Antrepolar. (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)

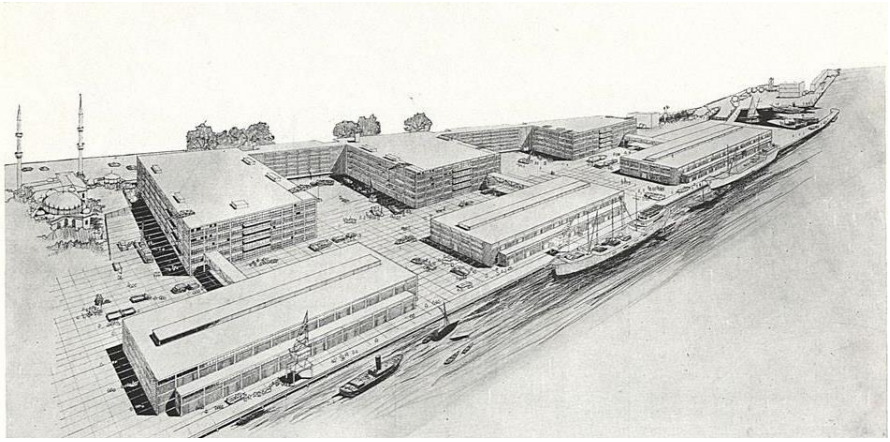


Şekil 3.39. Karaköy Rıhtım Yapıları. (İstanbul Limanı, 1986'dan değiştirilerek alınmıştır)

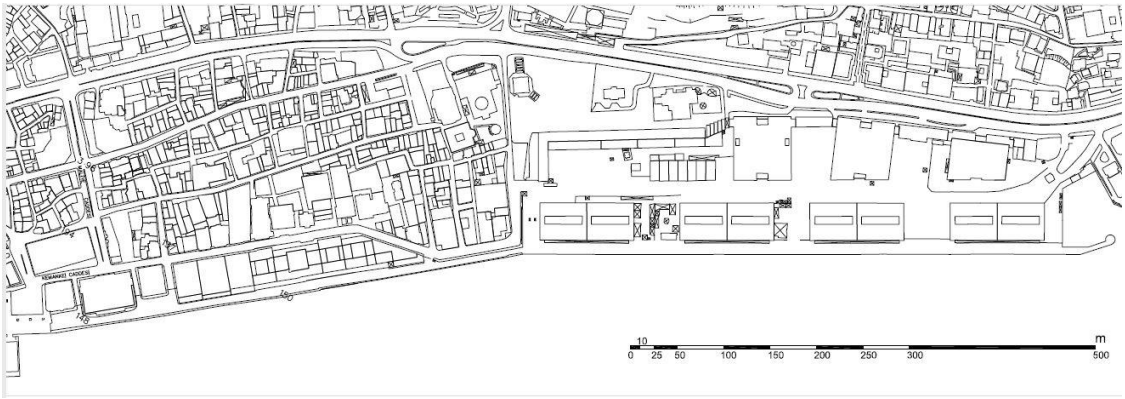
Salıpazarı Limanı'nın yapılmasını tetikleyen durum var olan limanın yetersiz kalmasıdır. Galata Köprüsü'nün açılması ile gemilerin iç limana girişi zorlaşmış, iç limanın çekiciliği

azalmıştır. Bu nedenle liman işleyişinin köprünün doğusunda yürütülme zorunluluğu doğmuştur. Yüksek iş hacmine sahip olan liman faaliyetleri, Galata Köprüsü - Sarayburnu - Tophane rıhtımları arasında sınırlı ve dar bir alanda gerçekleşmiştir. 19. yy boyunca limanın iş hacminin artışı, buna karşın liman faaliyetlerinin dar bir alanda gerçekleşiyor olması ve liman alanının genişleyememesi limanın modernleşme sürecini geciktirmiştir. 20. Yüzyılın başında yoğun iş hacmine sahip olan limanın, cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda iş hacmi azalmıştır. Ahmet Hamdi Başar, İstanbul Limanı'nın kaybettiği konumunu yeniden geri kazanabileceğini belirtirmiştir. Başar'a göre liman sahası geliştirilmeli, emek yoğunluğu gerektiren işleyişten modern işletmeciliğe geçiş yapılmalıdır. Fakat 1929 krizi bu gelişmeleri olanaksız kılmış, ekonomik yetersizlik, teknolojik zorluklar gibi nedenlerden dolayı kapsamlı bir çözümden ziyade parçacıl çözümlere gidilmiştir. İstanbul'da modern liman işletmeciliğine geçiş gerekliliğinin bilinmesine rağmen, 1950'lerin sonuna kadar bu girişim öncelikli bir proje olarak görülmemiştir (Güvenç, 2017).

Bu süreçten sonra, Tophane'de Sedat Hakkı Eldem tarafından tasarlanan Salıpazarı Limanı ve antrepoları inşa edilmiş, 1960 yılında kullanıma açılmıştır (Tanju, 2009) (Şekil 3.40). Ancak Güvenç (2017)'e göre bu liman uzun süre boyunca ertelenen, liman sorununa kapsamlı bir çözüm sağlamaktan uzak, antrepo sorununu hafifleten gecikmiş bir projedir. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılması ile Salıpazarı Limanı önemini kaybetmeye başlamıştır.



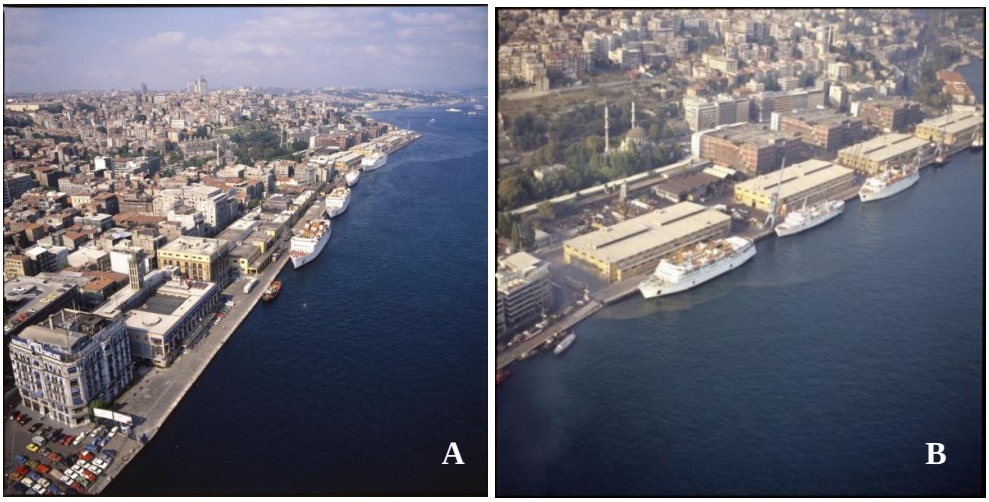
Şekil 3.40. Salıpazarı Limanı Antrepoları, Sedat Hakkı Eldem (Öztürk, 2014)



Şekil 3.41. Karaköy ve Salıpazarı Limanı vaziyet planı (ÇED, 2015)



Şekil 3.42. Salıpazarı limanı dolgu yapımı

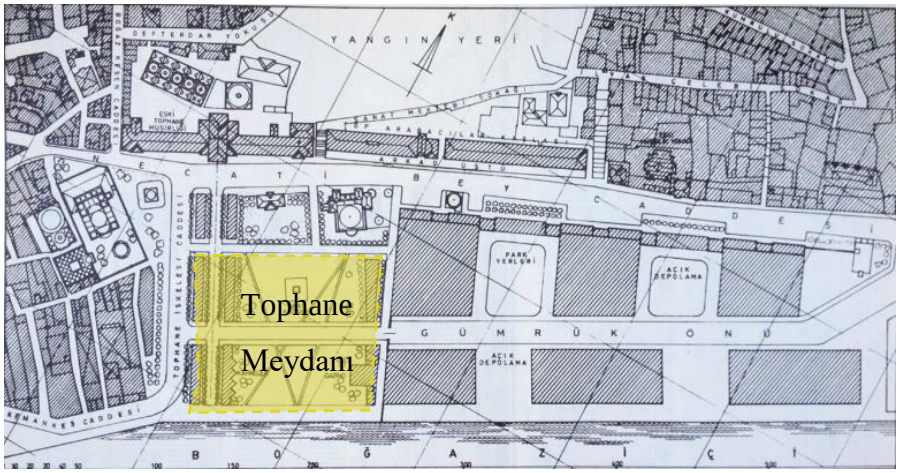


Şekil 3.43. A) Karaköy Limanı ve Salıpazarı Limanı (Çalıkoğlu, 2018b), **B)** Salıpazarı Limanı antrepoları (Çalıkoğlu, 2018a)



Şekil 3.44. Salıpazarı Limanı boğazdan görünüm, 1996 (Türköz, t.y.)

1930'lu yıllarda Sedat Hakkı Eldem tarafından Tophane Meydanı Düzenleme Projesi hazırlanmış, ancak uygulanmamıştır. Uygulanan Salıpazarı projesinde kıyı kısmında 4 antrepo bulunmaktadır, fakat Şekil 3.45'teki vaziyet planında 3 antrepo bulunmakta, Tophane Meydanı'nın geçmişte olduğu gibi boğaza bakan kısmında herhangi bir yapı bulunmamakta, meydanın boğaz ile kesintisiz bir ilişki kurduğu görülmektedir. Eldem, meydan düzenlemesinin münakaşa konusu olduğunu belirtmiş, Tophane Meydanı'nın eskisi gibi denize doğru önünün açık olmasını savunmuştur. Fakat limandaki antrepoların dört adet olması konusunda bakanlığın karar kıldığını belirtmiştir (Tanju, 2009). Eldem'in de belirttiği gibi Tophane Meydanı'nın denize açılması planlanmış ancak liman tesisinde üç değil dört ambar istendiği için meydan planlanan şekilde uygulanmamıştır.



Şekil. 3.45. Planlanan Tophane Meydanı Düzenleme Projesi (Uygulanmadı), Sedad Hakkı Eldem, 1930'lar. (Tanju, 2009)

Türkiye'de 1980 sonrası gelişen neoliberal politikalar, kentin sosyo-ekonomik ve mekansal yapısında dönüşüme zemin hazırlamıştır (Öktem, 2006). Şen (2006), dönüşüm ile mekana yapılan müdahalelerin, "yeni rant alanları" yarattığını belirtmiştir.Bu süreçte sermayenin, endüstriyel üretimden, turizm ve gayrimenkul alanlarına geçiş yaptığı ifade edilmiştir (Turhanoğlu, 2014).

1980 sonrası turizm faaliyetlerinde düzenlemeler getirilmiş, 1982 yılında turizmi teşvik kanunu yürürlüğe girmiştir. Kanun kapsamında; turizm bölgesi, turizm alanı ve turizm merkezlerinin tespit edilerek geliştirilmesi, yatırım ile işletilmesine ilişkin hükümler yer almaktadır.[2] Bu kanun ile Kültür ve Turizm Bakanlığı, turizm amaçlı imar planı değişikliğini onaylamaya yetki sahibi olmuştur. Planlama ve onaylama yetkisi yerel yönetimden merkezi yönetime verilmiştir.



Şekil 3.46. Salıpazarı Limanı ve Çevresi (TDİ, 2021)

1960 yılında hizmete başlayan Salıpazarı Limanı, yolcu ve yük taşımacılığı için kullanılırken, 1986 yılında kullanım kararı değişikliği yapılarak yalnızca yolcu gemilerine hizmet verme kararı alınmıştır (İstanbul Limanı, 1986). 28 sene boyunca işletilen Salıpazarı Limanı 1980'lerin sonunda kapatılmıştır (Güvenç, 2017). 1988 yılında antrepoların işlevini kaybettiği belirtilmiştir (Usanmaz Coşkun, 2020). 1990'lı

[2] 2634 no'lu Turizmi Teşvik Kanunu. (1982, 12 Mart). Resmi Gazete (Sayı: 17635). Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2634.pdf

yıllarda Salıpazarı Limanı'na gelen kruvaziyer gemileri sıklaşmıştır. Gelen turistler İstanbul'da ilk uğrak yeri olarak, eski yük limanını kullanmak zorunda kalmışlardır (Şekil 3.47). Bu nedenle kruvaziyer turizmi için daha uygun bir liman projesi gerekliliği ve özelleştirme gündeme gelmiştir (Güvenç, 2017).

Karaköy-Tophane-Salıpazarı çevresi, 1993 yılında İstanbul 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından "Kentsel SİT alanı" olarak ilan edilmiş[3] ve aynı yıl Salıpazarı Liman Sahası, bakanlar kurulu tarafından özelleştirme kapsamına alınmıştır.[4] 1995 yılında ise bakanlar kurulu kararı ile, "İstanbul-Beyoğlu-Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi" olarak ilan edilmiştir.[5] Bu karar ile alanın turizm etkisi altında dönüşeceğinin sinyalleri verilmiştir. TDİ tarafından 2001 yılında Salıpazarı Liman alanı için "Galataport" ismi ile yarışma açılmış olup, Tabanlıoğlu Mimarlık yarışmayı kazanmıştır[6], fakat proje uygulanmamıştır.



Şekil 3.47. Salıpazarı Antrepoları yapılmadan önce ve yapıldıktan sonra Nusretiye Cami'nin görünümü (Cangül, 2008)

[3] Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport. (2008). (s. 30). Erişim adresi: https://docplayer.biz.tr/1943440-Egrisiyle-dogrusuyla-galataport.html

[4] 93/4693 sayılı karar (1993, 10 Ağustos). Resmi Gazete (Sayı: 28790). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/10/20131009-16.htm

[5] 94/6345 sayılı karar (1995, 17 Şubat). Resmi Gazete (Sayı: 22205). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22205.pdf

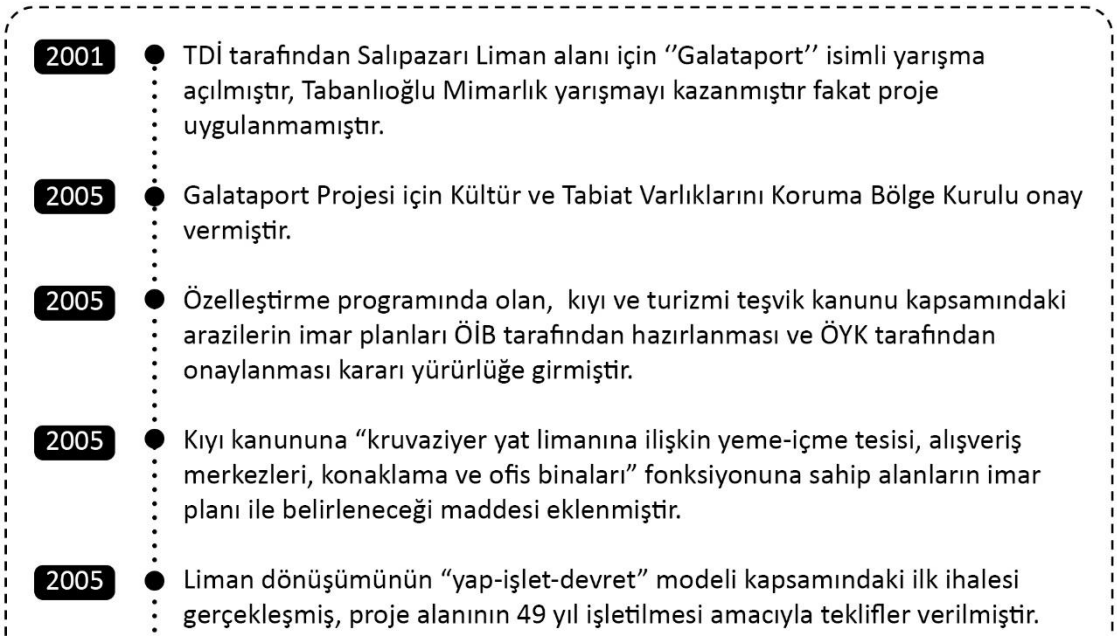
[6] Tabanlıoğlu, M. (2003). *Etkinlikler - Voyvoda Caddesi Toplantıları 2003-2004.* Erişim Adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/161714

Çalışma alanı, Salıpazarı Limanı olarak 1960-1988 yılları arasında hizmet vermiştir. Bu dönemde kıyı kullanımı kentlinin kullanımına kapalı, yük ve yolcu gemilerinin kullanımına açık olmuştur. 1986 yılından sonra ise sadece yolcu gemilerinin kullanımı için hizmet vermiştir. Karaköy, Tophane ve İstanbul'daki kentlilerin uzun bir süre İstanbul için değerli bir noktada bulunan kıyıya ulaşamadığı görülmektedir.

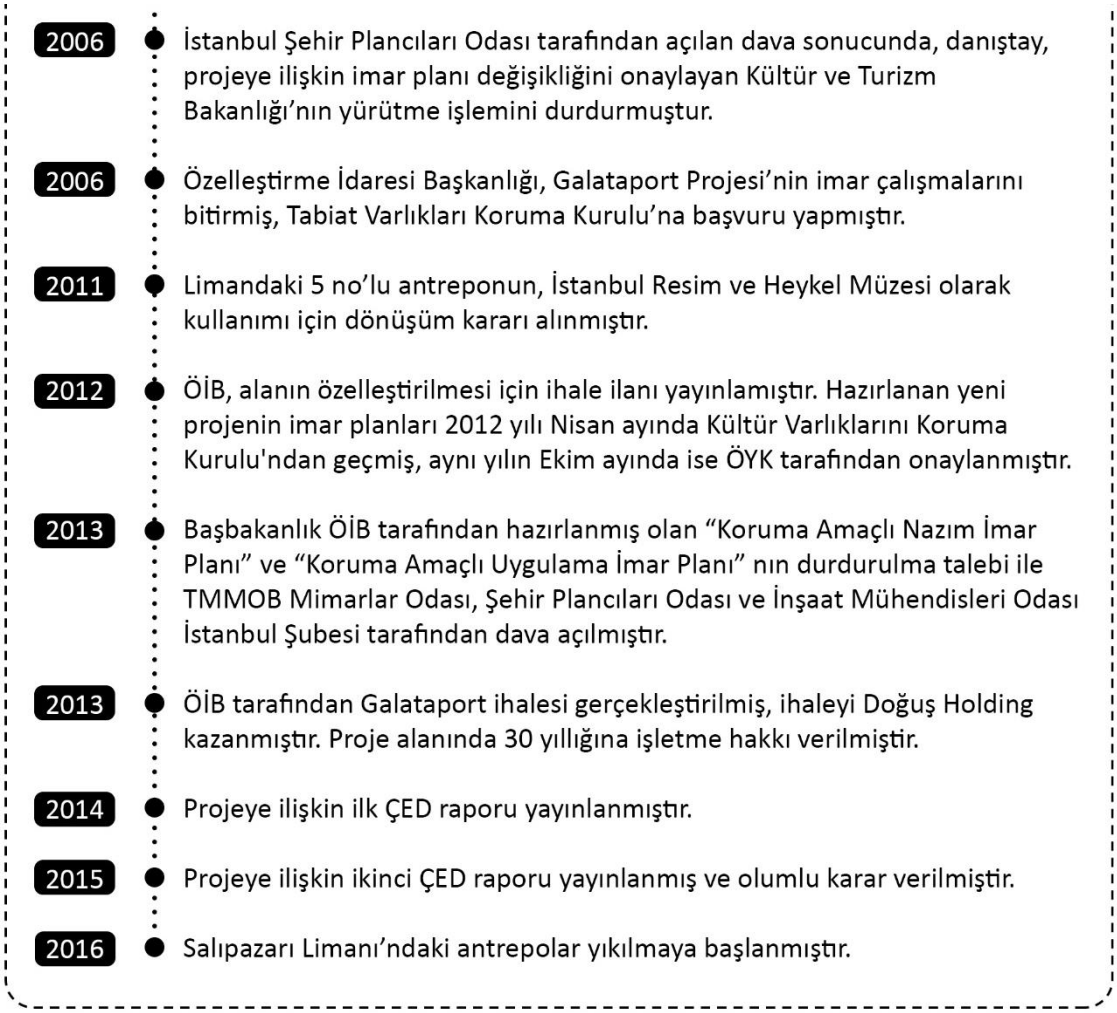
Topçu Kışlası'nın bulunduğu dönemde Nusretiye Cami ve Tophane Meydanı boğaz kıyısında bulunmaktadır. Fakat Salıpazarı Limanı'ndaki antrepo binalarının yapılmasından sonra silüetin değiştiği, Nusretiye Cami ve Tophane Meydanı'nın boğazla kurduğu kesintisiz ilişkinin kaybolduğu görülmektedir (Şekil 3.47).

3.1.3. Dönüşüm sürecinde yasal - yönetsel aşamalar (2001-2016)

Galataport İstanbul'un proje sürecinde önem taşıyan iki konu bulunmaktadır. Birincisi 2001 yılında TDİ'nin açmış olduğu yarışma ile "Galataport" projesinin gündeme gelmesi, ikincisi ise 2016 yılında ise Salıpazarı Limanı'nda bulunan antrepoların yıkılmaya başlamasıdır. Bu bölümde; açılan yarışma ve antrepoların yıkılmasıyla birlikte inşa sürecine başlayan Galataport'un, dönüşüm sürecindeki yasal-yönetsel aşamaları ele alınmaktadır (Şekil 3.48).



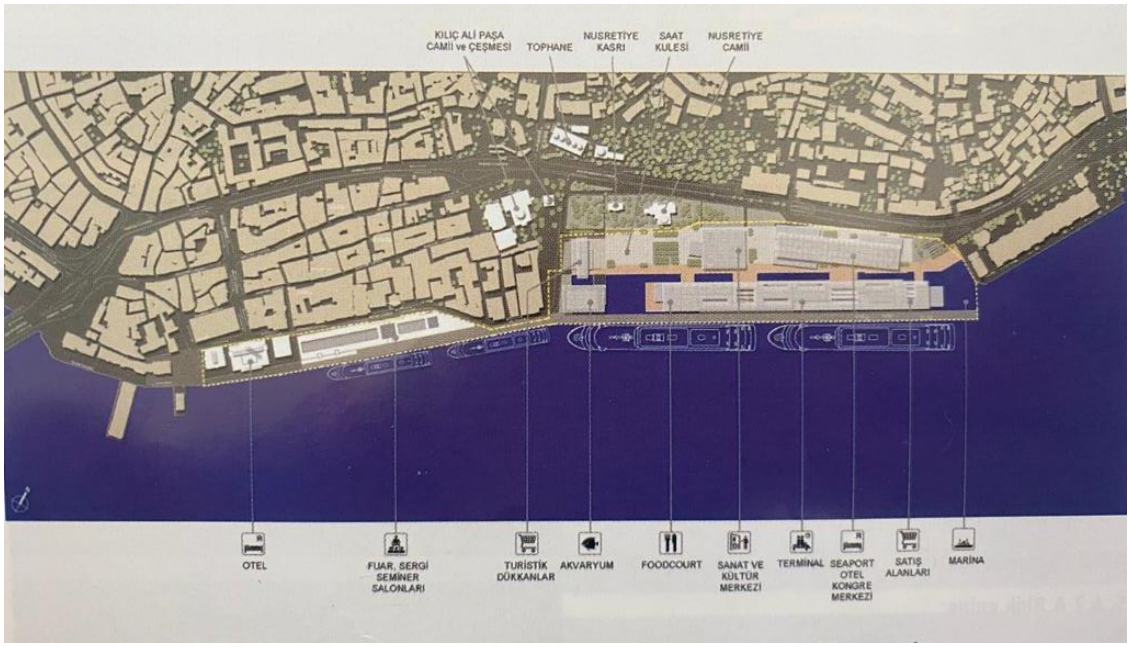
Şekil 3.48. Dönüşüm sürecindeki aşamalar



Şekil 3.48. Dönüşüm sürecindeki aşamalar (devam)

Salıpazarı Limanı, Beşiktaş, Taksim, Karaköy, Eminönü gibi semtlere yakınlığı sebebiyle merkezi bir konumda bulunmaktadır. Alan kıyıdaki konumu ile de kent için önemli bir potansiyele sahiptir. Salıpazarı Limanı'nındaki antrepoların işlevsiz kalması ve alanın turizm potansiyelinin yüksek olması bölgenin dönüşümünü gündeme getirmiş ve TDİ tarafından 2001 yılında "Galataport Proje Yarışması" açılmıştır. Bu yarışma ile Salıpazarı Limanı'nın; kültür, turizm ve ticaret odaklı bir dönüşüm ile "kruvaziyer limanı" olarak kullanılması amaçlanmıştır. Yarışmayı Tabanlıoğlu Mimarlık kazanmış, fakat kazanan proje uygulanmamıştır. Tasarlanan proje, 2021 yılında açılan Galataport Projesi'nin barındırdığı işlevlerle benzer işlevlere sahiptir. Mevcut limanın, kruvaziyer gemi yolcularına hizmet verme açısından yetersiz olması nedeniyle, uluslararası imajının daha

iyi bir noktaya ulaşması adına Salıpazarı Limanı ve Galata Rıhtımı yeniden değerlendirilerek dönüşüm projesi hazırlanmıştır. Galata Rıhtımı'ndaki mevcut yapılar, yeniden işlevlendirilmiş ve otel kullanımı planlanmıştır. Salıpazarı Limanı'nındaki yapılar ise ticari birimler, yeme-içme mekanları, kültür merkezi, otele ait kongre merkezi, akvaryum ve terminal olarak planlanmıştır. (Tabanlıoğlu, 2004) (Şekil 3.49).



Şekil 3.49. Vaziyet Planı (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002)



Şekil 3.50. Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından önerilen proje ("Galataport", 2013)

Tabanlıoğlu (2002), projeyi "uluslararası düzeyde, çağdaş cruise limanı ve ticaret kompleksi" olarak tanımlamıştır (Şekil 3.50). Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu ve

Çinili Han yeniden işlevlendirilerek otel kullanımı planlanırken, 20 no'lu antrepo ve Paket Postanesi, fuar - sergi - seminer salonu olarak planlanmıştır. Şekil 3.49'daki vaziyet planında görüldüğü gibi, 1 no'lu antrepo; satış alanları, 2 no'lu antrepo; terminal, 3 no'lu antrepo; yeme-içme alanı, 4 no'lu antrepo; yarısı akvaryum, yarısı meydanla bütünleşen havuz, 5 no'lu antrepo; sanat ve kültür merkezi, 6 ve 7 no'lu antrepo; otel kongre merkezi olarak planlanmıştır (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002).

Projenin vaziyet planı incelendiğinde yapıların, güncel Galataport projesine göre daha az yer kapladığı dikkat çekmektedir. İki projenin inşaat alanı metrekarelerinin karşılaştırıldığı tablo Çizelge 3.1'de görülmektedir (Durmuş, 2009).

Çizelge 3.1. Tabanlıoğlu ve Dror-Gensler projelerinin inşaat alanı karşılaştırması

	İnşaat alanı (m²)	
Alanlar	***Dror - Gensler***	***Tabanlıoğlu Mimarlık***
Mağaza ve yeme-içme alanları	37.625 m²	23.870 m²
Ofisler	43.444 m²	17.256 m²
Oteller ve balo salonu	35.363 m²	11.252 m²

Projenin vaziyet planı incelendiğinde, uygulanan Galataport Projesi'nden farklı olarak önemli bir karar göze çarpmaktadır. Tophane Meydanı'nın önünde bulunan ve boğaz ile ilişkisini kesen 4 no'lu antreponun yarısının yıkılması önerilmiştir. Böylece meydanın denizle bütünleşmesi amaçlanmıştır (Şekil 3.51, Şekil 3.52). Proje uygulanmasa da bu kararın kamusal alan kullanımı açısından bölgeye pozitif bir değer kattığı söylenebilir.

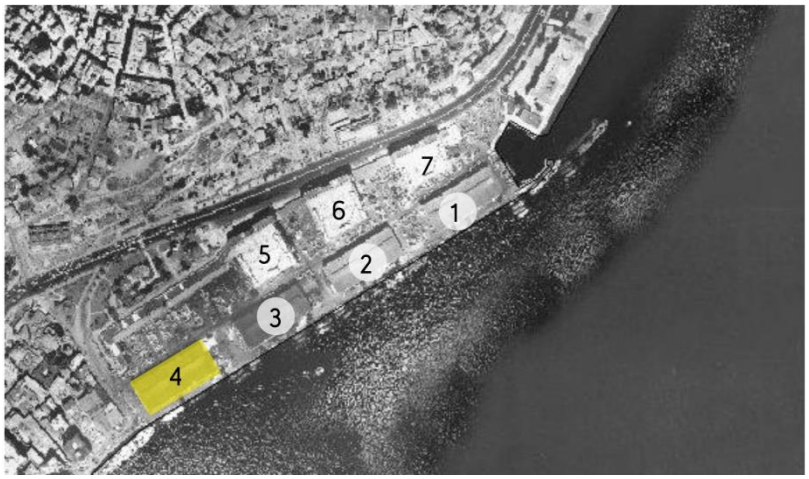


Şekil 3.51. Salıpazarı Limanı Antrepoları - önerilen proje (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002)



Şekil 3.52. Projeye ait görünüş ve kesit çizimi (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2002).

Salıpazarı Limanı'nda inşa edilen ambar yapılarından biri olan 4 no'lu antrepo binası Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından yeniden işlevlendirilerek 2004 yılında müzeye dönüştürülmüştür (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2004) (Şekil 3.53). Yapı, Türkiye'nin ilk modern ve çağdaş sanat müzesi olan "İstanbul Modern" olarak kullanıma açılmıştır. (Eczacıbaşı, 2022) (Şekil 3.54). Yarışma ile hazırlanan proje gerçekleşmese de, yeniden işlevlendirilerek kamunun kullanımına açılan İstanbul Modern, liman dönüşümünün ilk parçası ve önemli bir adımı olarak değerlendirilebilir (Tabanlıoğlu, 2008).



Şekil 3.53. Limandaki 4 no'lu antrepo (İBB, 1966'dan değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.54. (4 no'lu antrepo) İstanbul Modern (Tabanlıoğlu Mimarlık, 2004)

Alanın dönüşümündeki ilk adım olan İstanbul Modern'in 2004 yılında açılmasının ardından 2005 yılı itibariyle liman sahasının yeniden kullanımı için yasal süreçler hız kazanmıştır. 1995 yılında "turizm merkezi" ilan edilen alanın (bkz. s.47), özelleştirme kapsamında ele alınarak yap-işlet-devret modeli ile kültür, turizm ve ticaret odaklı bir kentsel dönüşüm geçirmesi planlanmıştır. Bu çerçevede dönüşüm sürecindeki yasal-yönetsel aşamalar sırasıyla aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir.

- Galataport Projesi için Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu onay vermiştir ("Galataport", 2005).
- 2005 yılı Temmuz ayında, özelleştirme programında olan, kıyı ve turizmi teşvik kanunu kapsamındaki arazilerin imar planları ÖİB tarafından hazırlanması ve

ÖYK tarafından onaylanması kararı yürürlüğe girmiştir.[7] Böylelikle Galataport Projesi'nin gerçekleşmesine zemin hazırlayan önemli bir durum gerçekleşmiştir. Kıyı kanununa "kruvaziyer yat limanına ilişkin yeme-içme tesisi, alışveriş merkezleri, konaklama ve ofis binaları" fonksiyonuna sahip alanların imar planı ile belirleneceği maddesi eklenmiştir.[8] Bu madde ile, kıyı ve dolgu alanlarında kruvaziyer liman ve limana ilişkin mekanların yapılmasına zemin hazırlanmıştır. Ayrıca Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın Tophane-Salıpazarı turizm merkezi imar planını hazırlaması ile birlikte ağırlıklı olarak merkezi yönetimin karar verici olduğu bir dönüşüm süreci başlamıştır.

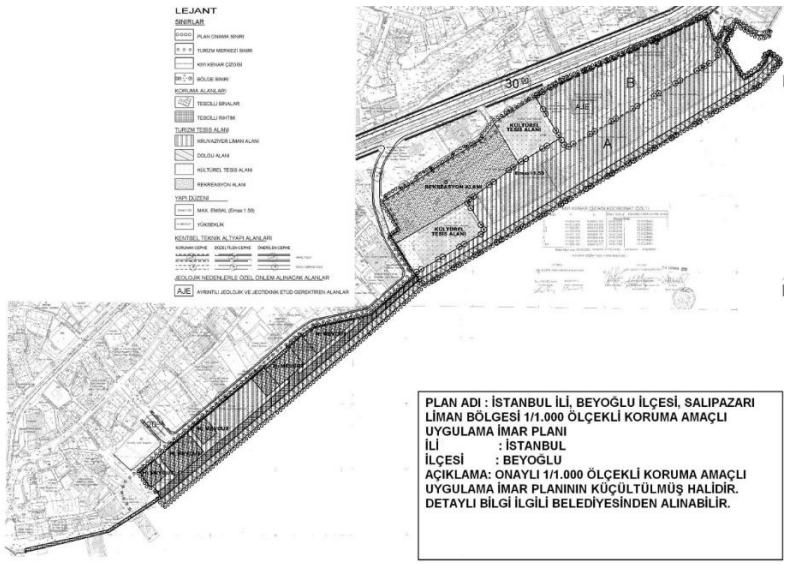
- Aynı yıl Eylül ayında liman dönüşümünün "yap-işlet-devret" modeli kapsamındaki ilk ihalesi gerçekleşmiş, proje alanının 49 yıl işletilmesi amacıyla teklifler verilmiştir ("Galataport", 2013).
- 2006 yılında İstanbul Şehir Plancıları Odası tarafından açılan dava sonucunda, danıştay, projeye ilişkin imar planı değişikliğini onaylayan Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yürütme işlemini durdurmuştur ("Danıştay", 2006). Aynı yıl kasım ayında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Galataport Projesi'nin imar çalışmalarını bitirmiş, Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'na başvuru yapmıştır ("Galataport", 2006).
- 2011 yılında limandaki 5 no'lu antreponun, İstanbul Resim ve Heykel Müzesi olarak kullanımı için dönüşüm kararı alınmıştır. Müze projesi için, Emre Arolat Mimarlık tarafından çalışmalara başlanmıştır (EAA, 2011).
- 2012 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, alanın özelleştirilmesi için ihale ilanı yayınlamıştır. Hazırlanan yeni projenin imar planları 2012 yılı Nisan ayında Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan geçmiş, aynı yılın Ekim ayında ise ÖYK tarafından onaylanmıştır.[9] Planlama alanında A bölgesinde H^{max}: 15.50, B

[7] Özelleştirme Kanunu. (2005, 3 Temmuz). Madde 12. Resmi Gazete. Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050721-1.htm

[8] Özelleştirme Kanunu. (2005, 3 Temmuz). Madde 13. Resmi Gazete. Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050721-1.htm

[9] 160 Sayılı ÖYK Kararı. (2012, 22 Ekim). Resmi Gazete (Sayı: 28451). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121024-17.htm

bölgesinde H^{max}: 18.50 m olarak belirlenmiştir. Salıpazarı Limanı'nda bulunan 1, 2, 3, 6, 7 no'lu antrepoların ve Karaköy Limanı'nın tamamı "kruvaziyer liman alanı" olarak belirtilmiştir. Salıpazarı Limanı'ndaki 4 ve 5 no'lu antrepolar; "kültürel tesis alanı", Tophane Meydanı; "rekreasyon alanı", Karaköy Limanı'ndaki rıhtım; "tescilli rıhtım", limanda bulunan Merkez Han, Çinili Han, Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi ise "tescilli binalar" olarak belirtilmiştir. Ayrıca Salıpazarı Limanı'ndan Karaköy Limanı'na kadar olan kıyı, "dolgu alanı" olarak ifade edilmiştir (Şekil 3.55).



Şekil 3.55. Salıpazarı Liman Bölgesi 1/1000 koruma amaçlı uygulama imar planı (Resmi Gazete, 2012)

- 2013 yılının Şubat ayında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından hazırlanmış olan "Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" ve "Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı" nın durdurulma talebi ile TMMOB Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından dava açılmıştır (TMMOB, 2014).
- 2013 yılının Mayıs ayında ÖİB tarafından Galataport ihalesi gerçekleştirilmiş, ihaleyi Doğuş Holding kazanmıştır. Aynı yıl ekim ayında ÖİB resmi gazetede,

TDİ'ye ait Salıpazarı Liman Sahası'nın Doğuş Holding'e 30 yıl süre ile işletme hakkının verildiği kararı yayınlamıştır.[10]

- 2014 yılının Ağustos ayında projeye ilişkin ilk ÇED raporu yayınlanmıştır.
- 2015 yılında ikinci ÇED raporu yayınlanmış ve olumlu karar verilmiştir. (Mega İstanbul, 2019)
- 2016 yılının Şubat ayı itibariyle Salıpazarı Limanı'ndaki antrepolar yıkılmaya başlanmış ("Tarihi Karaköy", 2017) ve Galataport İstanbul Projesi'nin uygulama sürecindeki ilk adım atılmıştır.

3.1.4. Galataport İstanbul Projesi'nin mimari tasarım kararları ve uygulama süreci (2016-2021)

Galataport İstanbul Projesi, 2016 yılında Salıpazarı Limanı'ndaki antrepoların yıkılmasıyla uygulama sürecine girmiş, 2021 yılında ise proje tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Bu başlıkta, Galataport İstanbul Projesi'nin uygulama sürecinde gerçekleşen yıkımlar ve projenin mimari tasarım kararları anlatılmıştır (Şekil 3.56).



Şekil 3.56. Galataport İstanbul Projesi uygulama süreci

[10] 157 Sayılı ÖYK Kararı. (2013, gün ay). Resmi Gazete (Sayı: 28790). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/10/20131009-16.htm

Salıpazarı Limanı'ndaki antrepoların yıkımı ile başlayan proje süreci, Karaköy Limanı'nda bulunan tescilli iki yapının büyük bir oranda yıkılması ile devam etmiştir (Şekil 3.57). 2017 yılının Şubat ayında Karaköy Yolcu Salonu'nun yola bakan cephesi, 2 aks genişliğindeki bölümü ve kule kısmı haricinde, geriye kalan büyük bölümü yıkılmıştır (Ergin, 2022). Aynı yıl mart ayında Paket Postanesi'nin dış duvarları hariç tamamı yıkılmıştır (Karakoç, 2017). 2018 yılının Temmuz ayında ise 4 no'lu antrepoda yer alan İstanbul Modern binası, proje kapsamında yıkılan yapılar arasında yer almıştır (Şekil 3.58). Kent için tarihi ve kültürel öneme sahip Karaköy Yolcu Salonu'nun yıkımı Deniz Dokgöz tarafından Şekil 3.59'da karikatürize edilerek eleştirilmiştir. Dokgöz (2017), kentsel dönüşümü örümcek ağı metaforu ile ifade ederek kentlerin ağ gibi kuşatıldığını ifade etmiştir. Proje kapsamında yıkılan Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi'nin aslına uygun biçimde, yeniden inşa edilmesi planlanmıştır. Karaköy Yolcu Salonu'nun inşa çalışmaları devam etmekte, Paket Postanesi'nin inşa faaliyetleri biterek 2021 yılında açılmıştır.



Şekil 3.57. A) Salıpazarı Limanı antrepolarının yıkımı **B)** Karaköy Yolcu Salonu yıkımı ("Tarihi Karaköy", 2017)



Şekil 3.58. A) Paket Postanesi yıkımı ("Tarihi Karaköy", 2017). **B)** İstanbul Modern binası yıkımı ("İstanbul Modern", 2018).



Şekil 3.59. Karaköy Yolcu Salonu yıkımının karikatür ile ifadesi (Dokgöz, 2017)

Yıkımı gerçekleşen İstanbul Modern yapısının bulunduğu alana (Şekil 3.60) Renzo Piano'nun tasarlamış olduğu yeni bir müze inşa edilmiş (Şekil 3.61., Şekil 3.63), 2022 yılı itibariyle yapının büyük bir bölümü tamamlanmıştır. Önceki paragraflarda da belirtildiği gibi, Tophane kıyısında yapılan 4. dolgu sonrası Salıpazarı Limanı'ndaki antrepoların kıyı şeridine yerleşmesi ile meydanın boğazla ilişkisinin kesildiği görülmektedir (bkz. s.16). Eski İstanbul Modern binasının yıkılıp, aynı alana tekrar yapı yapılması mimarlık camiasında tartışma konusu olmuş, Tophane Meydanı boğazla kesintisiz bir ilişki kurabilecek potansiyele sahipken bu durumun değerlendirilmediği görülmektedir (Şekil 3.62).



Şekil 3.60. İstanbul Modern konumu (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.61. İstanbul Modern ve çevresi (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.62. Tophane Meydanı ve İstanbul Modern ilişkisi (Renzo Piano, 2016)



Şekil 3.63. Tophane Meydanı'ndan İstanbul Modern'e bakış (Renzo Piano, 2016)

Salıpazarı Limanı'nda bulunan 5 no'lu antrepo, İstanbul Resim ve Heykel Müzesi kullanımı amacıyla, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 2012 yılında 2012/63 sayılı kararı ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir (MSGSÜ, 2017) (Şekil 3.64). Limandaki eski antreponun yeniden işlevlendirilmesi ile müzeye dönüştürülen yapının duvarları ve döşemeleri kaldırılmış, karakteristik betonarme ızgarası korunmuştur. Korunan ızgara sisteminin boşluklarına yeni müzenin "konteyner"ları yerleştirilmiştir (Şekil 3.65) (EAA, 2011).



Şekil 3.64. İRHM konumu (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)

2011 yılında dönüşümü için adım atılan MSGSÜ İstanbul Resim ve Heykel Müzesi, 2019 yılında 16. İstanbul Bienali kapsamında kısa süreliğine açılmıştır (Mimarizm, 2019). Galataport İstanbul Projesi'nin bir parçası olarak değerlendirilebilecek bu yapı, Salıpazarı

Limanı'nda bulunan antrepoların yıkılmayıp bir kısmı korunan tek parçası olması özelliği ile alan için önemli bir yere sahiptir (Yılmaz, 2022) (Şekil 3.66). 2021 yılının Aralık ayında ise yapının tamamı kullanıma açılmıştır (İRHM, 2021) (Şekil 3.67).



Şekil 3.65. İstanbul Resim ve Heykel Müzesi'nin tasarım kurgusu (ABB, 2021)



Şekil 3.66. 5 no'lu antreponun dönüşümden öncesi ve sonrası **A)** 5 no'lu antrepo (Öztürk, 2014), **B)** İstanbul Resim ve Heykel Müzesi



Şekil 3.67. İRHM ve çevresi ("İstanbul", 2016)

Salıpazarı ve Karaköy limanlarının, kruvaziyer liman alanına dönüşümüne yönelik planlanan Galataport İstanbul Projesi'nin 2013 yılında ihalesi gerçekleşmiş, 8 yıl sonra 2021 yılı 29 Ekim'de büyük bir kısmı tamamlanarak açılmıştır. Proje, Doğuş Holding ve Bilgili Holding ortaklığı tarafından finanse edilmiş[11], vaziyet planı kararları Studio Dror ve Gensler tarafından planlanmıştır.[12] Projede tartışma konusu olan "duvar sistemi" ise Amerikalı şirket BEA Architects tarafından tasarlanmıştır.[13] Süreç içerisinde projeye İstanbul'da bulunan Norm Mimarlık da dahil olmuştur.[14] Uygulanan proje Dror ve Gensler tarafından tasarlanan masterplanın devamı niteliğinde ilerlemiş, daha sonra cephe tasarımı için endüstri ürünleri tasarımcısı olan Tanju Özelgin ve Arif Özden projeye dahil edilmiştir (Bilgili, 2021).

Proje alanının, Beyoğlu kıyısında ve Beyoğlu ile boğazı tekrar buluşturacak bir noktada bulunması sebebiyle, buradaki kıyı şeridi önemli bir potansiyele ve değere sahiptir (Şekil 3.68, Şekil 3.70) (Tabanlıoğlu, 2003). Alan, Salıpazarı Limanı ve Karaköy Limanı'nın

[11] Bilgili. (2019). Erişim adresi: https://www.bilgiliholding.com/tr/projeler/karma/galataport-istanbul.html

[12] Gensler. (2022). Erişim adresi: https://www.gensler.com/news/press-releases/dror-gensler-return-istanbul-waterfront-to-the-public

[13] Archello. (2022). Erişim adresi: https://archello.com/project/galataport-2

[14] İBB. (t.y.). Erişim adresi: https://sehirplanlama.ibb.istanbul/galataport-projesi/

kruvaziyer liman alanı olarak kullanılması amacıyla dönüşüm geçirmiştir (Şekil 3.69). Dönüşen bu liman aynı zamanda içerisinde mağazalar ve yeme-içme alanları barındıran bir açık hava alışveriş merkezi niteliğindedir. Projenin turizm hizmeti verme amacından dolayı Karaköy Limanı'nda bulunan üç tarihi yapı otele dönüştürülmüştür.



Şekil 3.68. Galataport İstanbul Projesi ve çevresi (Dror, 2014)

Galataport İstanbul Projesi için tezin literatür kısmında, liman alanlarının dönüşüm yöntemleri (Bölüm 2.2.2) kapsamında bahsedilen, "koruma" ve "yeniden canlandırma" yöntemlerinin kullanıldığı görülmektedir. Geçmişte liman hizmeti veren alan günümüzde de liman fonksiyonunu sürdürmekte olup, liman alanlarının dönüşüm yöntemleri kapsamında bölgede "koruma" yöntemi uygulanmıştır. Dönüşüm kapsamında alana yeni fonksiyonların eklenmesi (alışveriş alanları, yeme-içme alanları, otel, kültür yapıları) ve mevcut yapıların yeniden işlevlendirilmesini göz önüne alındığında ise "yeniden canlandırma" yönteminin uygulandığı görülmektedir.



Şekil 3.69. Galataport İstanbul Proje sınırı, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.70. Galataport İstanbul, 2021. (İSTdergi'den değiştirilerek alınmıştır)

Dönüşümü gerçekleşen liman alanı için üç önemli konu dikkat çekmektedir. Birincisi proje alanı hem bir liman özelliğindedir, hem de halka açılması planlanan bir kıyı şeridini kapsamaktadır. Yeni limanın aynı alanda iki farklı kullanıma hizmet vermesi için nasıl bir öneri geliştireceği projenin ilk problemi olarak görülmüştür. İkincisi Salıpazarı ve Karaköy Limanı'nın dönüşümüne yönelik mimari planlamanın nasıl olacağı konusudur. Üçüncüsü ise dönüşüm kapsamında alanda bulunan mevcut yapılara yapılan müdahale yönteminin nasıl olacağıdır. Alanın dönüşümü değerlendirilirken bu üç konu önemli görülmüş ve incelenmiştir.

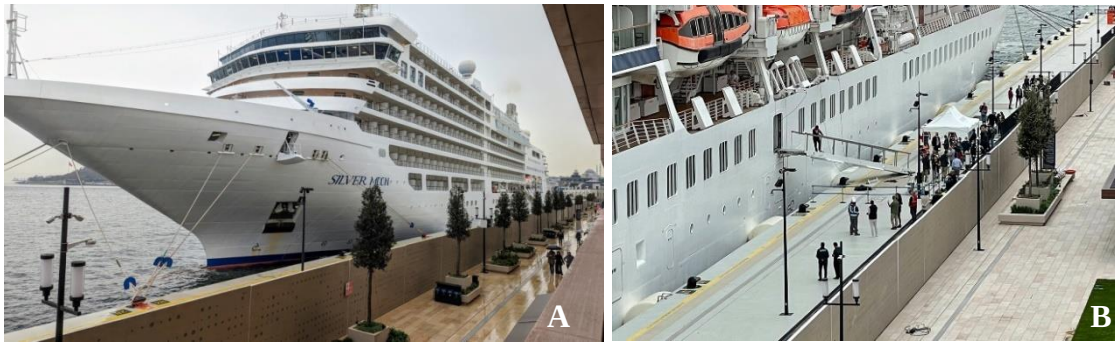
Açılır kapanır duvar sistemi

Limandaki kıyı şeridinin, hem kruvaziyer liman yolcularına hem de halkın kullanımına aynı alanda nasıl hizmet vereceği proje kapsamında değerlendirilen ilk konu olmuştur. Bu problem için "açılır kapanır bir duvar sistemi" önerilmiştir (Şekil 3.71). Kruvaziyer

gemilerin olmadığı zamanlarda kıyı şeridi halkın boğazı görebileceği durumdadır. Gemiler limana yanaştığında ise duvar sistemi açılmakta ve kruvaziyer gemi yolcuları ile kıyıda yürüyen kentliyi ayırarak, yolcuların yeraltındaki terminale giriş yapmasını sağlamaktadır (Şekil 3.72). Daha sonra yolcular kıyıda bulunan rampalardan yeraltında bulunan terminale geçiş yapmaktadır. Bu terminal, dünyanın ilk yeraltı kruvaziyer terminali olarak geçmektedir (Galataport, 2022b).



Şekil 3.71. A) Açılır kapanır duvar sistemi (Dror, 2014) **B)** Terminale geçiş rampası (Galataport İstanbul, 2022)



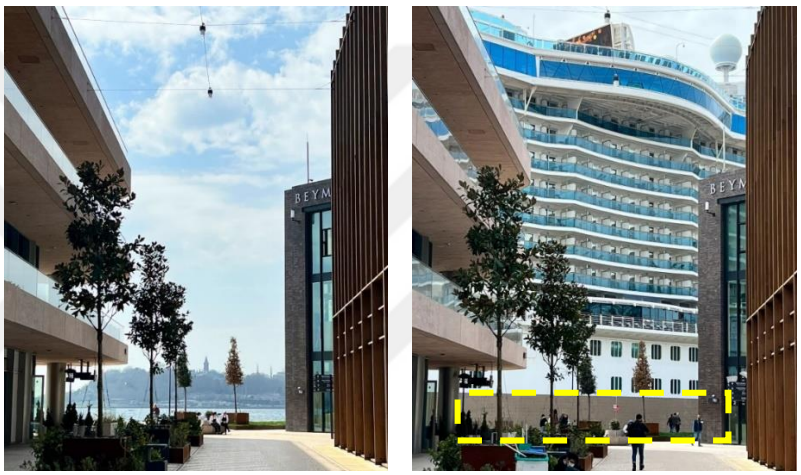
Şekil 3.72. Duvar sistemi **A)** (Yılmaz, 2022) **B)** ("Galataport İstanbul", 2021)

Tasarlanan duvar sistemi ile kıyı şeridinin gelen yolcuların ve halkın kullanımına aynı alanda eşzamanlı olanak vermesi pozitif bir durum olarak görülse de, duvarın ne sıklıkla açılacağı ve kıyının ne kadar süre gemileri ağırlayacağı Galataport yönetiminin kontrolündedir (Yılmaz, 2021). Bunun sonucunda kıyının tamamen kamusal nitelikte olmadığı, yarı özel yarı kamusal alan kullanım taşıdığı söylenebilir (Şekil 3.73). Kıyı

şeridinde duvar sisteminin açık olduğu ve kapalı olduğu zamanlar Şekil 3.74 ve Şekil 3.75'te görülmektedir.



Şekil 3.73. Duvar kıyı ilişkisi (Galataport, 2019)



Şekil 3.74. Kıyıda kruvaziyer gemi bulunmadığında, kruvaziyer gemi yanaştığında (Adanalı, 2022)



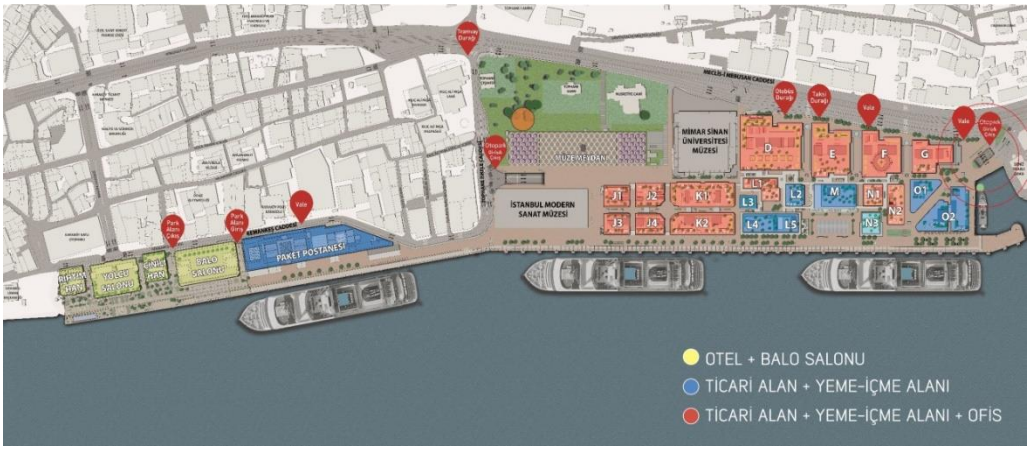
Şekil 3.75. A) Kıyıda kruvaziyer gemi bulunmadığında (Cangül, 2008) **B)** Kruvaziyer gemi yanaştığında.

Mimari tasarım kararları

Galataport İstanbul Projesi'nin tasarım kurgusu, Karaköy dokusunun devamı niteliğinde organik bir yapılanma olarak ifade edilmiştir ("Galataport", 2020). Projenin ana fikri, oluşturulan sokaklar ve meydanlar ile kendiliğinden olagelmiş yalnızca yayalara açık bir mahalle yaratma şeklinde tariflenmiştir. Zemin katın üstündeki katlara ulaşan merdivenler ve rampalarla kotlar arası ilişki kurulmuş, katmanlı bir yaya akışı sağlanmıştır (Şekil 3.80). Meclis-i Mebusan Caddesi'nden boğaza doğru gidildikçe, yapıların kat sayıları birer kat düşürülmüştür, böylece her yapıya önündeki yapı üzerinden boğaz manzarasını görme imkanı sağlanmıştır (Dror, 2014). Projede bodrum kata inen asansör ve merdivenler açık alanda değil yapıların içinde planlanmıştır (Özelgin ve Özden, 2020). İlk bakışta görünen yerlerde olmamaları, sokakta gezerken bu elemanlara rastlanmaması ile mahalle görünümünün güçlendirilmesi hedeflenmiştir.



Şekil 3.76. Vaziyet planı (Renzo Piano, 2016'dan değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.77. Vaziyet planı (Galataport, 2022a)

Vaziyet planında oluşturulan sokaklar kentliyi doğrudan boğaz kıyısına ulaştırmaktadır (Şekil 3.77). Bu noktada önemli bir konu dikkat çekmektedir. Kentli MSGSÜ yönünden Paket Postanesi'ne kadar kıyıyı kullanabiliyorken, Paket Postanesi bitiminden Merkez Han'a kadar olan bölüm ise otele ait kıyı şeridini kapsamaktadır. Bu durum, projenin kesintisiz bir kıyı şeridi kullanımı oluşturmadığını göstermektedir. Halbuki projedeki kıyı şeridi, başından sonuna kadar aynı süreklilikte ilerletilmiş olsaydı, verimli bir kıyı kullanımı olduğu söylenebilirdi (Şekil 3.76).

Proje alanında bulunan, 1800'lü yıllarda meydan olarak kullanılan alan Salıpazarı Limanı'nın bulunduğu zamanlarda meydan işlevini kaybetmiştir. Galataport Projesi kapsamında Tophane Meydanı düzenlenerek tekrar kullanıma açılmıştır (Şekil 3.78). Alanın dönüşümündeki bu adımın, kamusal kullanım açısından pozitif bir etkisi olacağı görülmektedir.



Şekil 3.78. Tophane Meydanı, 2022.



Şekil 3.79. Galataport hava fotoğrafı (Yirmiüç, 2022)



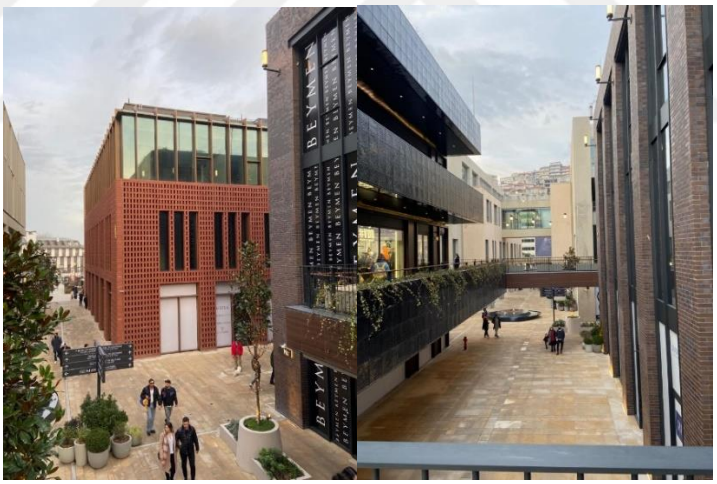
Şekil 3.80. Sokak-meydan kurgusu (Galataport, t.y.)

Projenin cephe tasarımı Arif Özden ve Tanju Özelgin tarafından yapılmıştır. Cephe tasarımında genel kurgu yapıların tekil bir yaklaşımla tasarlanmasından ziyade, her birinin farklı karakterde olması fakat bir bütünde birleşmesi amaçlanmıştır (Şekil 3.82). Bunun sonucunda Özelgin (2020), aslında büyük bir alana sahip olan projenin, bu büyüklüğü insanlara hissettirmediğini belirtmiştir. Projenin silüeti ile ilgili Özelgin, Paket Postanesi'nden MSGSÜ'ye doğru yapıların cephede süreklilikle birbirini tekrar ettiğini

ifade etmiştir (Şekil 3.81). Özden (2020) ise, Meclis-i Mebusan Caddesi tarafındaki yapıların cephe karakteri için, Sedat Hakkı Eldem'in Akbank genel müdürlük binasından referans alındığını belirtmiştir. Cephe ve zemindeki malzemelerin %80'i doğal %20'si doğal olmayan malzemelerden seçilmiştir.



Şekil 3.81. Cephe Tasarımı ("Galataport", t.y.)



Şekil 3.82. Farklı cephe tasarımları

Galataport Projesi'nde vaziyet planı yerleşimi incelendiğinde, Tophane'de önemli bir değere sahip olan Nusretiye Cami'nin önüne ticari birimlerin yerleştirilmesi olumsuz olarak değerlendirilmiştir. Bulunduğu alanın silüeti de düşünüldüğünde Tophane Meydanı, Tophane Saat Kulesi, Nusretiye Cami'nin bir arada bulunduğu bu alan Galataport Projesi'sinin arkasında kalmıştır (Şekil 3.83).



Şekil 3.83. Galataport Tophane silüeti **A)** (Esra Kara, 2022) **B)** ("Galataport", t.y.)



Şekil 3.84. Galataport Karaköy silüeti

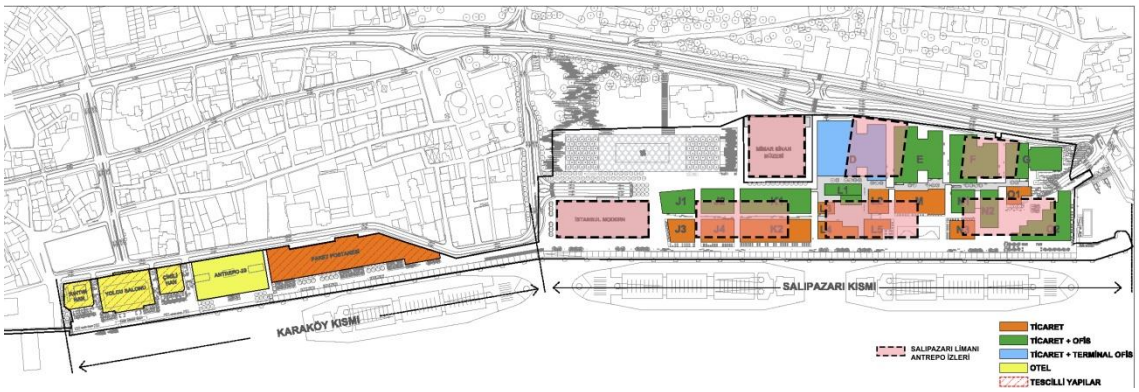
Alandaki mevcut yapıların dönüşüm yöntemi

Söz konusu alanda, Salıpazarı ve Karaköy Limanı'ndaki yapılar proje kapsamında çeşitli müdahale yöntemleri ile dönüşmüştür (Şekil 3.85). Bu dönüşüm her yapıda farklı biçimde gerçekleşmiştir. Proje kapsamında bazı yapıların korunmasıyla cephe onarımı yapılmış, işlev değişikliği yapılarak hizmete açılmıştır. Bazı yapıların büyük bir kısmı yıkılmış, çok az bir kısmı korunarak işlev değişikliği yapılmıştır. Bazıları ise tamamen yıkılıp yerine farklı boyutlarda yapı grupları inşa edilmiştir. Alandaki yapıların dönüşümü ile ilgili bilgiler Çizelge 3.2'deki tabloda ifade edilmiştir. Salıpazarı limanı'ndaki antrepolar ile

Galataport Projesi'ndeki yapı gruplarının mekansal izleri karşılaştırılarak Şekil 3.86'da ifade edilmiştir. Salıpazarı Limanı'ndaki yapılar ile Galataport'taki yapıların silüeti Şekil. 3.87'de gösterilmiştir.



Şekil 3.85. Salıpazarı-Karaköy Limanı ve Galataport Projesi vaziyet planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır)



Şekil 3.86. Salıpazarı Limanı antrepo izleri ve Galataport Projesi vaziyet planı (ÇED, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır)

Çizelge 3.2. Mevcut yapıların dönüşüm tablosu

Numara	Yapı İsmi	Özgün İşlev	Müdahale Yöntemi	Güncel İşlev
1,2,3,6,7	1,2,3,6,7 no'lu antrepolar	Antrepo	Yıkıldı, yerine yeni yapı grubu inşa edildi.	Mağaza + kafe + ofis
4	4 no'lu antrepo	Antrepo	Yıkıldı, yerine yeni yapı inşa edildi.	Müze
5	5 no'lu antrepo	Antrepo + Ofis	Betonarme taşıyıcı sistemi korundu, duvar ve döşemeleri kaldırıldı. Yapıya yeni eklemeler yapıldı.	Müze
8	Tophane Meydanı	Meydan	Meydan yeniden düzenlendi.	Meydan
8	Tophane Saat Kulesi	Saat Kulesi	Restore edildi, cephesi temizlendi.	Saat Kulesi
9	Paket Postanesi*	Gümrük, Postane	Yapının duvarları hariç tamamı yıkıldı. Yapının aynısı tekrar inşa edildi.	Mağaza + kafe
10	20 No'lu Antrepo	Antrepo	Yıkıldı, yerine yeni yapı inşa edildi.	Balo salonu
11	Çinili Han*	Gümrük yapısı	Cephesi onarıldı.	Otel
12	Karaköy Yolcu Salonu*	Yolcu salonu	2 aks genişliğindeki alanı ve kulesi hariç tamamı yıkıldı. Yapının aynısı tekrar inşa ediliyor.	Otel
13	Merkez Han*	TDİ Genel müdürlük binası	Cephesi onarıldı.	Otel

*sarı olarak işaretli yapılar tescilli yapılardır.

Projenin Karaköy kısmındaki Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han; The Peninsula Hotels tarafından işletilmek üzere otele, 20 no'lu antrepo ise balo salonuna

dönüştürülmüştür (Şekil 3.88). Bu üç yapı toplam 177 otel odasına ve balo salonu ile birlikte toplam 35.363 m² inşaat alanına sahiptir (Ergin, 2022). Paket Postanesi ticari birimler ve yeme-içme fonksiyonlarını barındıran bir "çarşı"ya dönüştürülmüştür (Galataport, t.y). Projenin Tophane kısmındaki mağaza ve yeme-içme alanları 37.625 m^2, ofisler 43.444 m^2 inşaat alanına sahiptir (Ergin, 2022). Projede bodrum katta 19.180 m^2'lik alana sahip kruvaziyer liman terminali ve 2.300 araç kapasiteli otopark bulunmaktadır (Galataport, t.y.). Zemin kat ve üzeri inşaat alanının %32,3'ü mağaza ve kafeler, %37,3'ü ofisler, %30,4'ü ise otel yapılarıdır (Çizelge 3.3).

Çizelge 3.3. Galataport Projesi zemin kat ve üzeri inşaat alanı

Alanlar	*İnşaat alanı (m²)*	*Yüzdelik*
Mağaza ve yeme-içme alanları	37.625	%32,3
Ofisler	43.444	%37,3
Oteller ve balo salonu	35.363	%30,4



Şekil 3.87. A) Salıpazarı limanı silüeti (Öztürk, 2014) **B)** Galataport İstanbul silüeti



Şekil 3.88. Projedeki otel yapıları ve balo salonu (Peninsula İstanbul, 2022)

Salıpazarı Limanı'nda bulunan 1,2,3,6,7 numaralı antrepoların yıkılarak mağaza, kafe ve ofis olarak, 4 ve 5 numaralı antrepoların ise müze olarak dönüşüm geçirdiği görülmektedir (Şekil 3.89). Karaköy Limanı'nda bulunan Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han'ın otel olarak, 20 numaralı antreponun ise otele hizmet veren balo salonu olarak dönüştürüldüğü tespit edilmiştir (Şekil 3.88).

3.2. Yöntem

Tez çalışması kapsamında nitel ve nicel yöntemler bir arada kullanılmıştır. İki yöntemin bir arada kullanılmasıyla elde edilen verilerin güvenilirliğinin artırılması hedeflenmiştir. Nitel araştırma kapsamında, ikinci bölüm olan kuramsal temeller kısmında; "liman alanları ve kruvaziyer turizmi", "liman alanlarının dönüşümü", "tüketim kavramı ve mekanla ilişkisi" olmak üzere üç ana başlık çerçevesinde kaynak taraması yapılmıştır. Bu yöntem ile incelenen proje alanının geçmişte liman alanı olarak kullanılması ve limanın günümüzde çok işlevli ancak ağırlıklı olarak tüketim odaklı dönüşümünün "tüketim odaklı mekansal dönüşüm" üzerinden eleştirel bir yaklaşımla değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

Üçüncü bölüm olan materyal kısmında; Galataport Projesi'nin bulunduğu alanın 18. yy'dan günümüze kadarki geçmişi araştırılmış olup, proje alanının dönüşüm süreci ve Galataport Projesi'nin tasarım süreci anlatılmıştır. Materyal bölümünün alt başlıkları, projede belirlenen önemli kırılma noktalarına göre sınırlanmış ve kronolojik olarak sıralanmıştır. Bu bölümde, alanı ziyaret ve gözlem, kitap, tez, makale, internet kaynağı taraması, eski fotoğraflar, eski-yeni harita karşılaştırmaları, eski-yeni vaziyet planı karşılaştırmaları, güncel fotoğraf ile belgeleme, mimari dergiler, mimari ofislerin web sayfaları, resmi gazete, ÇED raporu, internet haber kaynakları, Galataport Projesi tanıtım kataloğu, Youtube video kaynağı, Galataport İstanbul Projesi tasarım ekibi ile görüşme, Galataport Spotify ses kaydı serisi çözümlenerek nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Ayrıca tez çalışmasına özgü nitel ve nicel yöntemin birlikte kullanıldığı anket ve derinlemesine görüşme sorularının yer aldığı araştırma yöntemi tasarlanmıştır. Bu yöntem 3.2.1. başlığında detaylı bir şekilde anlatılmaktadır.

3.2.1. Araştırma Yönteminin Tasarlanması

Araştırma soruları hazırlanırken hem alana ilişkin retrospektif bakış açısı ve güncel duruma ilişkin literatür taramasından, hem de alana yapılan ziyaretler ve gözlemlerden faydalanılmış ve ilk etapta bir pilot çalışma yapılması kararlaştırılmıştır. 2022 yılı Ocak ayında 10 soru ve 10 katılımcıyla yapılan pilot çalışmada, Galataport'a gelen ziyaretçilerlerin proje hakkındaki görüşleri alınmıştır. Yapılan pilot çalışması farklı

soruların da belirlenmesini desteklemiş olup, kapalı ve açık uçlu soruların geliştirilmesiyle detaylandırılarak, 2022 yılı Mayıs ayında yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasına yön vermiştir. Anket ve derinlemesine görüşme kapsamında 7 Mayıs 2022 - 15 Mayıs 2022 tarihleri arasında, 4 gün boyunca haftasonu 13.00 - 18.00 saatleri arasında 20 kişi ile yüzyüze görüşme, 5 gün boyunca online olarak 50 kişi ile olmak üzere toplam 70 kişi ile görüşme yapılmıştır. 50 kişiye Google Forms ortamında düzenlenen online anket üzerinden ulaşılmış, 20 kişiyle proje alanında yüzyüze görüşme sağlanmıştır.

Derinlemesine görüşme yönteminde örneklem büyüklüğü minimum 30 kişi olarak önerilmektedir (Başkale, 2016). Bu çerçevede Galataport ile ilgili benzer özellikte araştırma yöntemi kullanan üç tez incelenmiştir. "Salıpazarı Limanı projesi'ne ilişkin kullanıcı görüşleri" adlı yüksek lisans tezinde 50 kişi ile anket yöntemi, "Kentsel mekanın değişiminin kentli hafızasına etkisinin incelenmesi: Kabataş – Karaköy kıyı hattı" adlı yüksek lisans tezinde 112 kişi ile anket ve derinlemesine görüşme yöntemi, "Kentsel dönüşüm projelerinin yaşam kalitesine etkisi: İstanbul Karaköy Salıpazarı örneği" adlı yüksek lisans tezinde ise 100 kişi ile anket yöntemi kullanılmıştır (Aktaş, 2020; Sağdıç, 2019; Yılmaz, 2015). Bu çalışmada ise, her katılımcıya anket ve derinlemesine görüşme yöntemi birlikte uygulandığından kişi sayısı 70 olacak şekilde belirlenmiştir. Yüzyüze görüşmede zaman kısıtlılığı, katılımcılara ulaşma güçlüğü ve çalışma alanının şehir dışında bulunması gibi nedenler katılımcı sayısının sınırlılığını oluşturmuştur.

Nicel araştırma yöntemi kapsamında kapalı uçlu anket soruları, nitel araştırma yöntemi kapsamında ise açık uçlu derinlemesine görüşme soruları hazırlanarak katılımcılara 18 soru yöneltilmiştir (Ek 1). Yer alan araştırma sorularının 11'i ankete yönelik kapalı uçlu, 7'si derinlemesine görüşmeye yönelik açık uçlu sorulardan oluşmaktadır. Derinlemesine görüşmede, soruların açık uçlu olması, verilen cevapların yoruma dayalı olması soruların sayısında sınırlama gerektiren nedenlerdendir.

Araştırma soruları hazırlanırken Galataport'un dönüşüm sonucunda ağırlıklı olarak tüketim odaklı bir mekana dönüşmesine ilişkin eleştirel yaklaşım temel alınmıştır. Bu bağlamda kuramsal temeller bölümünde incelenen alışveriş merkezi, mekanların tüketim

odaklı dönüşümü başlıklarından, alışveriş merkezi tanımı ve kullanımı ile ilgili Cengiz ve Özden'e ait (2002) makaleden, Demircioğlu'nun (2012) yüksek lisans tezindeki verilerden, mekanın kar odaklı dönüşümü ile ilgili Öztürk'ün (2019) yüksek lisans tezinden, Şentürk'ün (2016) "modern kent: mekanın yapay metamorfozu" başlıklı yayınından, Yırtıcı'nın (2004) "mekanın altyapısal dönüşümü" adlı makalesinden yararlanılmıştır. Bunların yanısıra tez çalışmasında Galataport'a özel olarak "Galataport'u bir 'alışveriş merkezi' olarak tanımlar mısınız? Neden?, Galataport Projesi yapılmadan önce bu alanda hangi yapılar vardı biliyor muydunuz, alanın dönüştürülerek bugünkü kullanımını nasıl değerlendiriyorsunuz?, Galataport Projesi yerine başka bir proje yapılsaydı, buradaki kıyı alanının nasıl kullanılmasını isterdiniz?" olmak üzere alana özgü birtakım sorular geliştirilerek özgün bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

Materyal bölümünde proje alanının geçmişi ile Galataport Projesi hakkında ulaşılan bilgilerden ve kullanılan yöntemin desteğiyle alanda yapılan gözlemlerden yararlanılmıştır. Bu kapsamda anket ve görüşmelere çalışma alanında yapılan gözlemlerden yola çıkarak "Kendinizi büyük binalar arasında kaybolmuş gibi hissediyor musunuz yoksa insan ölçeğine uygun bir proje olduğunu mu düşünüyorsunuz?, Projede amaçlanmış olan mahalle ve sokak kurgusunu hissediyor musunuz?, Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusuna saygılı bir proje olduğunu düşünüyor musunuz? Neden?, Galataport Projesi'nde yeşil alanların yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?, Kruvaziyer gemilerin kıyıya yanaşması ve birkaç gün burada kalması hakkında olumlu/olumsuz değerlendirmeleriniz nelerdir?" soruları yine alana özgü olarak geliştirilmiştir. Bu veriler ışığında araştırma soruları oluşturularak projenin "tüketim odaklı mekansal dönüşümü" incelenmiştir. Araştırma soruları Çizelge 3.4'te belirtilmiştir.

Çizelge 3.4. Anket ve derinlemesine görüşme soruları ana kategoriler ve alt boyutlar

Kategoriler	Boyutlar
Katılımcı özellikleri	**1.** Cinsiyet **2.** Yaş dağılımları **3.** Eğitim durumu **4.** Meslek dağılımı
Galataport Projesi'nin kullanım amacına yönelik görüşler	**5.** Galataport'a ulaşım yöntemi **6.** Galataport'a geliş amacı **7.** Galataport'a tekrar gelme / gelmeme isteği **8.** Galataport Projesi'nin yapılma amacı
Galataport Projesi ve çevre ile ilişkisi hakkındaki görüşler	**9.** Projenin insan ölçeği algısı **10.** Projenin Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusu ile kurduğu ilişki hakkındaki görüşler **11.** Projede amaçlanan "sokak-meydan" algısı **12.** Projenin yeşil alan yeterliliği **13.** Kruvaziyer gemilerin kıyıda bulunması hakkındaki görüşler **14.** Projenin "alışveriş merkezi" olarak tanımlanma durumu **15.** Projenin yeterli ve faydalı bulunan özellikleri **16.** Projenin eksik ve olumsuz bulunan özellikleri
Proje alanın dönüşümü ile ilgili görüşler	**17.** Galataport yapılmadan önce proje alanında bulunan yapıların bilinirliği, dönüşümden sonra alanın kullanımı hakkındaki görüşler **18.** Proje alanında Galataport Projesi yerine farklı kullanım önerileri hakkındaki görüşler

Yapılan anket ve derinlemesine görüşme soruları, (1) katılımcı özellikleri, (2) Galataport Projesi'nin kullanım amacına yönelik görüşler, (3) Galataport Projesi ve çevre ile ilişkisi hakkındaki görüşler ve (4) proje alanın dönüşümü ile ilgili görüşler olmak üzere 4 kategoriden oluşmaktadır. Online görüşme soruları Google Forms kullanılarak hazırlanmış, anket ve derinlemesine görüşme verileri yine Google anket ortamında analiz edilerek word ile grafik oluşturma ve Google Forms veri grafikleri üzerinden "bulgular ve tartışma" başlığında değerlendirilmiş, literatür taraması, yasal-yönetsel süreçler, mimari ve akademik eleştiriler gibi farklı bölümlerde ulaşılan verilerle birlikte tartışılmıştır.

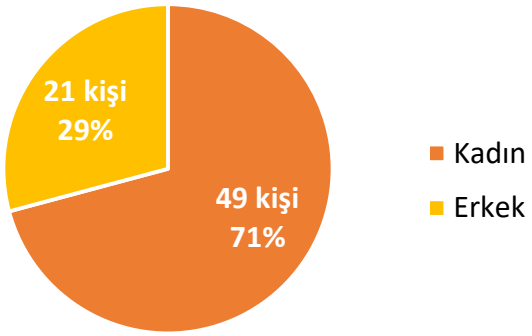
4. BULGULAR ve TARTIŞMA

Yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışması, (1) katılımcı özellikleri, (2) Galataport Projesi'nin kullanım amacına yönelik görüşler, (3) Galataport Projesi ve çevre ile ilişkisi hakkındaki görüşler ve (4) proje alanın dönüşümü ile ilgili görüşler olmak üzere dört başlıktan oluşmaktadır. Bulgular ve tartışma başlığı altında, yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışması sonucunda ulaşılan verilere yer verilmiş olup, elde edilen verilerin değerlendirmesi yapılmıştır.

4.1. Katılımcı Özellikleri

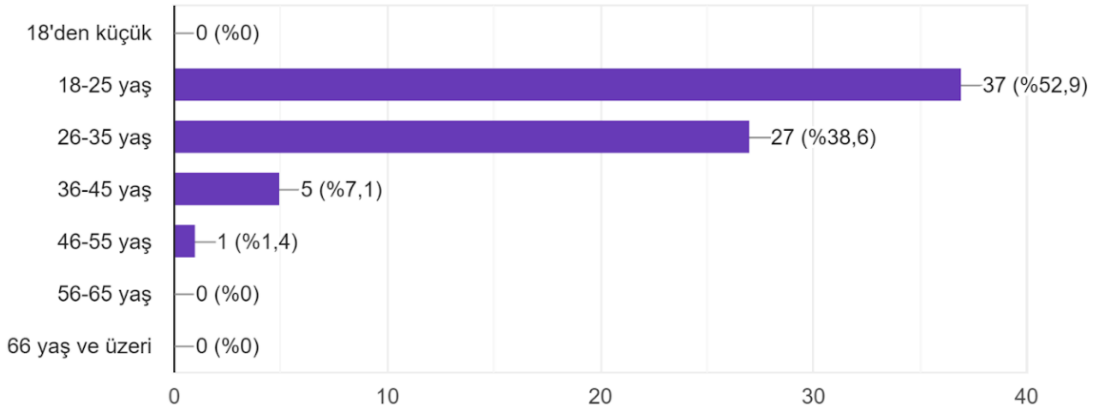
Bu başlıkta, yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasında katılımcıların cinsiyetleri, yaş dağılımları, eğitim durumları ve meslek dağılımı özelliklerine yer verilerek ziyaretçilere ilişkin veriler incelenmiştir.

Şekil 4.1 incelendiğinde katılımcıların %71'inin kadın, %29'unun erkek olduğu görülmektedir. Bu sonuca göre Galataport'u daha çok kadın kullanıcıların ziyaret ettiği söylenebilir.



Şekil 4.1. Katılımcıların cinsiyetleri

Şekil 4.2 incelendiğinde katılımcıların %52,9'unun 18-25 yaş aralığında, %38,6'sının 26-35 yaş aralığında, %7,1'inin 36-45 yaş aralığında, %1,4'ünün 46-55 yaş aralığında olduğu görülmektedir. Ziyaretçilerin çoğunluğunun 18-25 yaş aralığında ve 26-35 yaş aralığında olduğu izlenmiştir, bu da gelen ziyaretçilerin çoğunlukla genç yetişkinlik döneminde olduğunu göstermektedir.



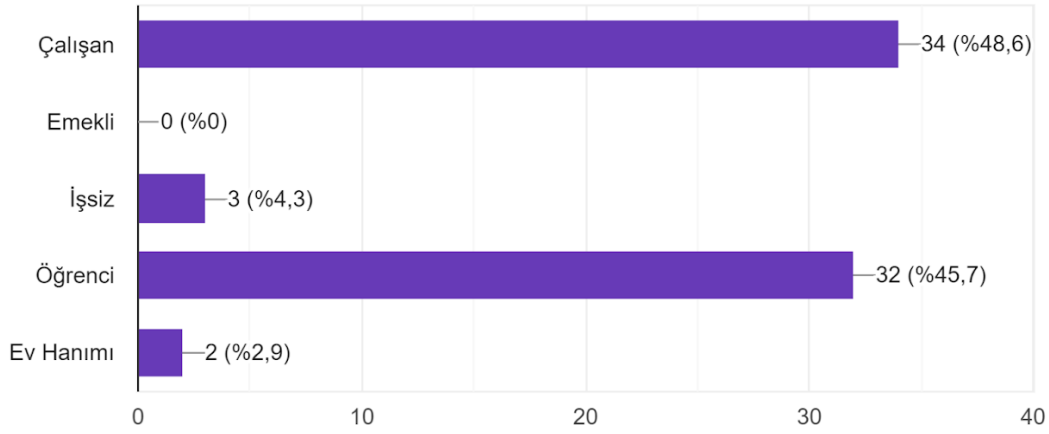
Şekil 4.2. Katılımcıların yaş dağılımları

Çizelge 4.1 incelendiğinde katılımcıların %17'sinin lise mezunu, %70'inin üniversite mezunu, %13'ünün yüksek lisans mezunu olduğu görülmektedir. Bu verilere göre katılımcıların çoğunluğunun üniversite mezunu olduğu izlenmektedir.

Çizelge 4.1. Katılımcıların eğitim durumu

Katılımcıların eğitim durumu	*Kişi sayısı*	*Yüzdelik*
Okur-yazar değil	0	0
Okur-yazar	0	0
İlköğretim mezunu	0	0
Lise mezunu	12	% 17
Üniversite mezunu	49	% 70
Lisansüstü	9	% 13

Şekil 4.3 incelendiğinde katılımcıların %48,6'sının çalışan, %4,3'ünün işsiz, %45,7'sinin öğrenci, %2,9'unun ev hanımı olduğu görülmektedir. Bu verilere göre Galataport ziyaretçilerinin çoğunluğunun çalışan ve öğrencilerden oluştuğu sonucuna ulaşılmıştır.



Şekil 4.3. Katılımcıların meslek dağılımı

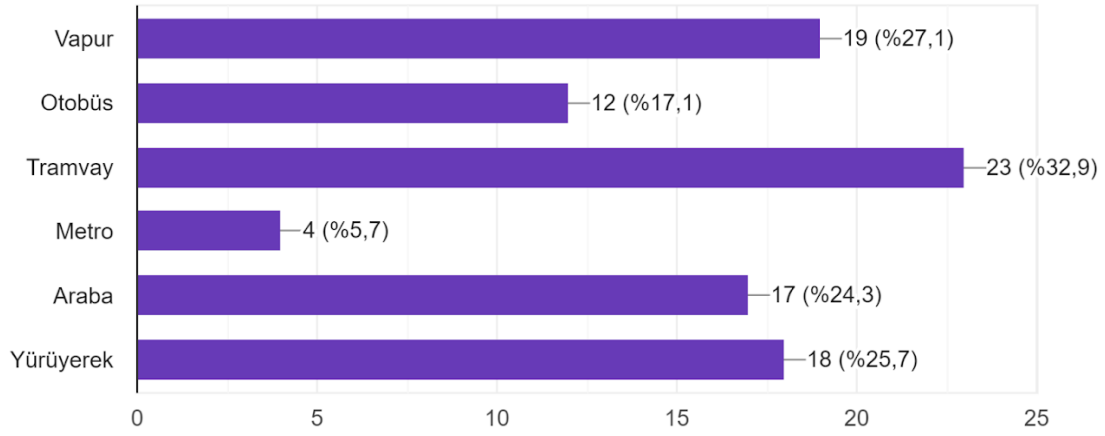
4.2. Galataport Projesi'nin Kullanım Amacı ve Erişilebilirliğine Yönelik Görüşler

Bu başlıkta, yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasında Galataport Projesi'nin kullanım amacına yönelik sorular sorularak ziyaretçilerin görüşlerine ulaşmak hedeflenmiştir. Kullanım ve erişilebilirlik kapsamında ziyaretçilere;

- Galataport'a hangi ulaşım yöntemi ile geldiniz?
- Galataport'a hangi amaçla geldiniz?
- Galataport'a tekrar gelmeyi düşünür müsünüz?
- Galataport'un daha çok hangi amaçla / amaçlarla yapıldığını düşünüyorsunuz?

soruları yöneltilerek görüşleri alınmış olup, tespit edilen veriler incelenmiştir.

"Galataport'a hangi ulaşım yöntemi ile geldiniz?" sorusuna verilen cevaplarda, katılımcıların %27,1'inin vapurla, %17,1'inin otobüsle, %32,9'unun tramvayla, %5,7'sinin metroyla, %24,3'ünün arabayla, %25,7'sinin yürüyerek alana ulaştığı görülmektedir. Şekil 4.4 incelendiğinde alana daha çok tramvay ve vapurla ulaşım sağlandığı söylenebilir.



Şekil 4.4. Galataport'a ulaşım yöntemi

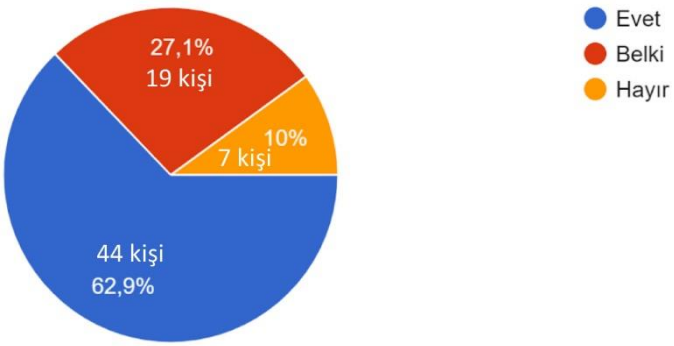
"Galataport'a hangi amaçla geldiniz?" sorusuna verilen cevaplarda, kullanıcılar birden fazla seçeneğin amaçları kapsamında olduğunu belirtmiştir. Çizelge 4.2 incelendiğinde katılımcıların 52'sinin merak ettiği için, 36'sının buluşma-sosyalleşme amacıyla, 28'inin yeme-içme amacıyla, 1'inin alışveriş yapma amacıyla, 2'sinin özel bir mağaza için, 24'ünün boğazı görerek yürüyüş yapmak için, 22'sinin Resim ve Heykel Müzesi'ne gitmek için bölgeye geldiği görülmektedir.

Katılımcıların çoğunun "bölgeyi merak ettiğim için" cevabını vermiş olduğu görülmektedir. Galataport Projesi 2021 yılı sonlarında açılmış olup, projenin yeni olması, bu nedenle kentlilerin mekanı deneyimlemek istemesi bu sonucu açıklar niteliktedir. Katılımcıların "buluşmak ve kafede yeme-içme amacıyla" cevabı çoğunlukla verilen ikinci amaçtır. Bu sonuca göre ziyaretçilerin Galataport'a daha çok sosyalleşme ve yeme-içme amacıyla geldiği fakat alışveriş yapmak için gelmediği ortaya çıkmaktadır. Görüşmeler sonucunda ziyaretçiler mağazaların üst gelir grubu kullanıcılara hitap ettiğini belirtmiş ve bu durumu eleştirmiştir. Çoğu katılımcının bu sebepten dolayı alışveriş için gelmediği sonucuna ulaşmak mümkündür.

Çizelge 4.2. Galataport'a geliş amacı

	Kişi sayısı	
Ziyaretçilerin Galataport'a geliş amacı	Evet	Hayır
Buluşma, sosyalleşme amacıyla	36	23
Kafede yeme-içme amacıyla	28	24
Alışveriş yapma amacıyla	1	55
Özel bir mağaza için	2	59
Merak ettiğim için	52	12
Boğazı görerek yürüyüş yapmak için	24	27
Resim ve Heykel Müzesi'ne gitmek için	22	36

"Galataport'a tekrar gelmeyi düşünür müsünüz?" sorusuna verilen cevaplara göre, Şekil 4.5'te görüldüğü gibi katılımcıların %62,9'luk oranla çoğunluğu tekrar gelmeyi düşünmekte, %10'unun ise tekrar gelmeyi düşünmemektedir. Alana tekrar gelme olasılığının olduğunu belirten kişi oranı % 27,1'dir. Bu sonuca göre Galataport Projesi'nin yaklaşık %63'lük bir oranla beğenildiği ve tekrar gidilmek istenen bir alan olduğu ortaya çıkmıştır. Projenin merkezi konumda bulunması, boğaza olan yakınlığı ve boğaz manzarasına sahip olması, açık alanda alışveriş yapma ve yeme-içme imkanının bulunması, alanda İRHM ve İstanbul Modern'in bulunması, ziyaretçilerin burada güvende hissetmesi gibi ifadeler Galataport'a tekrar gelme sebepleri olarak tespit edilmiştir.



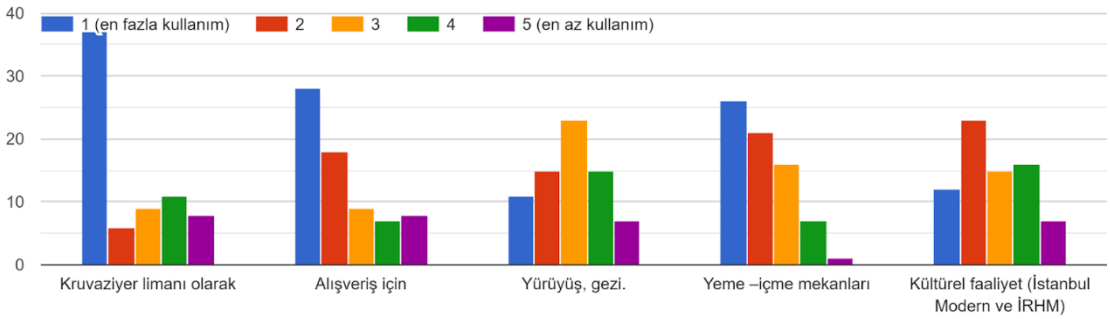
Şekil 4.5. Galataport'a tekrar gelme isteği

“Galataport'un daha çok hangi amaçla / amaçlarla yapıldığını düşünüyorsunuz?” sorusuna, 37 kişi ile katılımcıların çoğunluğu kruvaziyer limanı olarak cevap verirken, 28 kişi bölgenin alışveriş alanı, 26 kişi yeme-içme mekanı olarak yapıldığını ifade etmişlerdir. Katılımcıların 11’i yürüyüş-gezi alanı, 12’si ise kültürel faaliyetler amacıyla Galataport’un yapıldığını düşünmektedir (Çizelge 4.3).

Bu sonuca göre projenin ana işlevi olan liman özelliğinden, ziyaretçilerin de farkında olduğu ortaya çıkmıştır. Bu işlevden sonra ise ziyaretçiler alanın alışveriş ve yeme-içme amacı ile yapıldığını ifade etmiştirler. Bu sonuç, tez çalışmasının hipotezi olan “alanın tüketim odaklı dönüşüm geçirdiği” savını destekler niteliktedir.

Çizelge 4.3. Galataport Projesi’nin yapılma amacı

Galataport'un daha çok hangi amaçla / amaçlarla yapıldığını düşünüyorsunuz?					
Öncelik sırası	***1 (en fazla)***	***2***	***3***	***4***	***5 (en az)***
Kruvaziyer limanı	37	6	9	11	8
Alışveriş alanı	28	18	9	7	8
Yürüyüş, gezi alanı	11	15	23	15	7
Yeme –içme mekanları	26	21	16	7	1
Kültürel faaliyet (İstanbul Modern ve İRHM)	12	23	15	16	7



Şekil 4.6. Galataport Projesi’nin yapılma amacı

4.3. Galataport Projesi ve Çevre İle İlişkisi Hakkındaki Görüşler

Bu başlıkta, yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasında Galataport Projesi ve tasarımın çevre ile ilişkisi hakkındaki bulgular değerlendirilmiştir. Bu kapsamda ziyaretçilere;

- Kendinizi büyük binalar arasında kaybolmuş gibi hissediyor musunuz yoksa insan ölçeğine uygun bir proje olduğunu mu düşünüyorsunuz?
- Projede amaçlanmış olan mahalle ve sokak kurgusunu hissediyor musunuz?
- Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusuna saygılı bir proje olduğunu düşünüyor musunuz? Neden?
- Galataport Projesi'nde yeşil alanların yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?
- Kruvaziyer gemilerin kıyıya yanaşması ve birkaç gün burada kalması hakkında olumlu/olumsuz değerlendirmeleriniz nelerdir?
- Galataport'u bir "alışveriş merkezi" olarak tanımlar mısınız? Neden?
- Galataport'un yeterli ve faydalı bulduğunuz özellikleri nelerdir?
- Galataport'un eksik ve olumsuz bulduğunuz özellikleri nelerdir?

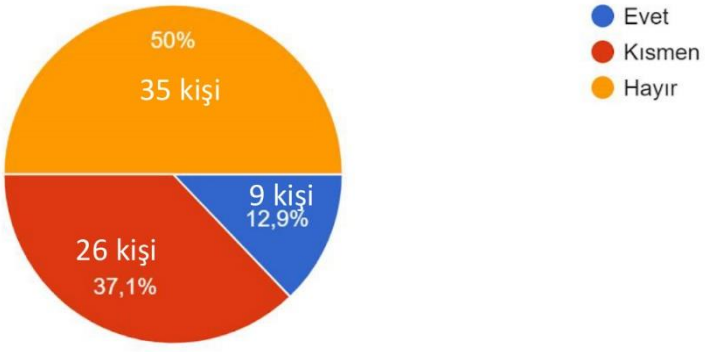
soruları yöneltilerek görüşleri alınmış olup, tespit edilen veriler incelenmiştir.

Şekil 4.7'de görüldüğü üzere, "Kendinizi büyük binalar arasında kaybolmuş gibi hissediyor musunuz yoksa insan ölçeğine uygun bir proje olduğunu mu düşünüyorsunuz?" sorusuna verilen cevaplara göre, katılımcıların %55,7'si Galataport'un insan ölçeğine uygun bir proje olduğunu, %44,3'ü ise büyük binalar arasında küçük hissettiğini belirtmektedir. Bu sonuca göre, ziyaretçiler projenin insan ölçeğine uygun bir biçimde tasarlandığını düşünmektedir. Projedeki yapıların çok katlı olmamasının, binalar arasında yer alan mahalle ölçeğine uygun sokak ve boşluklarının bu sonucun ortaya çıkmasında etkili olduğu söylenebilir.



Şekil 4.7. Projenin insan ölçeği algısı

"Projede amaçlanmış olan mahalle ve sokak kurgusunu hissediyor musunuz?" sorusuna, Şekil 4.8'de ifade edildiği gibi, katılımcıların %50'si ile çoğunun hayır, %37,1'inin kısmen, %12,9'unun evet yanıtı verdiği görülmektedir. Bu sonuca göre materyal bölümünde bahsedilen ve projenin ana fikri olan mahalle kurgusunun ziyaretçiler tarafından hissedilmediği ortaya çıkmıştır. Bu cevabı veren ziyaretçilerin çoğu, projenin mahalle gibi doğal bir dokuda olmadığını, "yeni" gözüktüğünü belirtmiştir. Ziyaretçiler tarafından ifade edilen bu yapaylık, projenin bulunduğu tarihi dokuya entegre edilememesi olarak da görülmektedir. Katılımcılar, farklı alışveriş mekanlarında da bulunan, Galataport'a özgü olmayan, birbirini tekrar eden mağaza zincirlerinin burada da olduğunu belirtmiştir. Bu da tarihi liman ve Tophane-Karaköy'de bulunan tarihi öneme sahip kıyı yapılarından oluşan söz konusu kentsel dokuya "yerin ruhu" bağlamında uyum sağlamayan yeni bir fiziksel çevrenin ortaya çıktığını göstermektedir.



Şekil 4.8. Projede amaçlanan "mahalle-sokak-meydan" algısı

Proje için "Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusuna saygılı bir proje olduğunu düşünüyor musunuz? Neden?" sorusuna, katılımcıların çoğunluğu olan %67,7'si Galataport'un tarihi dokuya saygılı bir proje olmadığı, %15,4'ünün saygılı bir proje olduğu, %16,9'u ise kısmen saygılı olduğu yönünde cevap vermişlerdir (Çizelge 4.4). Bu soruda "saygılı" ifadesiyle kastedilen anlam, Galataport Projesi'nin bulunduğu çevrenin siluetinin önüne geçip geçmemesi ve proje alanında bulunan tarihi yapılarla kurduğu ilişkinin sorgulanmasıdır.

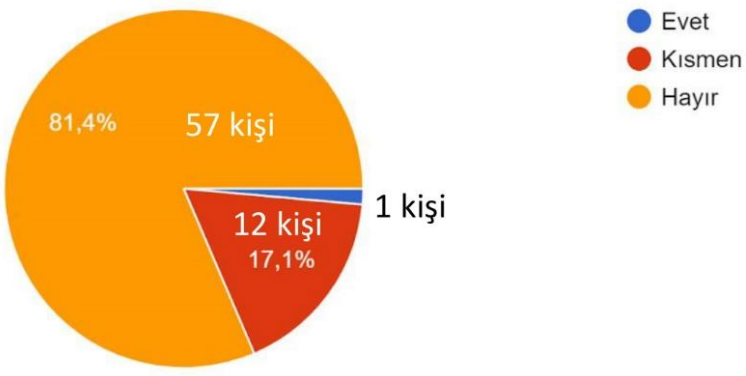
Materyal bölümünde de olumsuz bir durum olarak bahsedilmiş olan, Galataport'un Nusretiye Cami'nin önünü kapatacak şekilde konumlanması ziyaretçiler tarafından da eleştirilmiş olup, tarihi dokuya saygılı olmayan bir yaklaşım olarak görülmüştür. Tezin ana hipotezi olan "kıyı alanının tüketim odaklı dönüşmesiyle, alışveriş eyleminin öne çıkması" üzerinden ilerleyen proje fikri de ziyaretçiler tarafından olumsuz görülmüştür. Galataport'un bulunduğu tarihi çevre ile ilişki kurmaması, alanda bulunan antrepo yapılarının yıkılması ve projede bulunan kütlelerin boğazla insan arasındaki bağlantıyı kesmiş olması da tarihi dokuya saygılı olmayan bir yaklaşım olarak görülmüştür. Öte yandan katılımcıların %15,4'lük kısmı, projedeki yapıların az katlı olduğunu ifade ederek ölçek anlamında "çevresine saygılı" olduğunu, çevresinde bulunan yapıların yüksekliklerini geçmediğini belirtmiştir.

Çizelge 4.4. Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusu ile kurduğu saygılı/saygılı olmayan ilişkisi hakkındaki görüşler

Görüş ve Katılımcı sayısı	***Ortak ifadeler***
Saygılı olmadığını düşünüyorum. ***(44 kişi, %67,7)***	• Nusretiye Cami'nin önünü kapatarak boğaz siluetine zarar vermesi • Kütlelerin boğaz ile insan arasındaki bağlantıyı kesmiş olması • Çevresinden kopuk olması ve çevresiyle ilişki kurmaması • Proje tasarımının modern mimariyi yansıtması • Alanın açık bir alışveriş merkezine dönüşmüş olması • Proje sürecinde alanda bulunan antrepo yapılarının çoğunun yıkılması

Saygılı olduğunu düşünüyorum. ***(10 kişi, %15,4)***	• Yapıların az katlı olması, ölçek olarak çevresine saygılı olması
Kısmen saygılı olduğunu düşünüyorum. ***(11 kişi, 16,9)***	• Projenin açık alan kurgusu, sokak ilişkilerinin olması

"Galataport Projesi'nde yeşil alanların yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?" sorusuna, %81,4 ile katılımcıların çoğunluğu yetersiz, %17,1'lik oranında kullanıcı ise kısmen yeterli cevabını vermiştir (Şekil 4.9). Materyal bölümünde projenin anlatıldığı başlıktaki vaziyet planı incelendiğinde, yeşil alanın az olduğu görülmektedir. Bölgede Tophane Meydanı'nın çeperlerinde bulunan çim alan dışında aktif olarak kullanılan bir yeşil alan bulunmamaktadır. Ziyaretçiler, saksılarla oluşturulan ağaçların yetersiz olduğunu da belirtmiştir. Saksılarla oluşturulan yeşillikler sonradan ekleme olduğu için, sert zemin olan alanlara yeşil alan dokunuşu yapmaktan öteye geçememektedir. Ayrıca başka bir soruya verilen cevaplarda da belirtildiği gibi, ziyaretçiler söz konusu kıyı şeridinde şehir parkı, yürüyüş yolları herkese hitap eden kamusal bir alan olması yönünde önerilerde bulunmuşlardır. Dolayısıyla buradaki kıyı şeridinde yeşil alanın ve bununla birlikte oluşan kamusal alan kullanımının ziyaretçiler tarafından önemsendiğini söylemek mümkündür.



Şekil 4.9. Projenin yeşil alan yeterliliği

“Kruvaziyer gemilerin kıyıya yanaşması ve birkaç gün burada kalması hakkında olumlu/olumsuz değerlendirmeleriniz nelerdir?” sorusuna verilen cevaplara göre, Çizelge 4.5’te de yer aldığı üzere, gemilerin kıyıda bekleme süresine ilişkin olarak katılımcıların %50,9’unun olumsuz, %35’inin hem olumlu hem olumsuz, %14,1’inin ise olumlu görüşte olduğu görülmektedir. Bölgenin detaylı olarak açıklandığı, materyal bölümünde söz edildiği üzere, kıyıda oluşturulan duvar sisteminin kıyı ile boğaz ilişkisini zayıflatması ile ziyaretçilerin görüşleri uyuşmaktadır. Katılımcıların çoğu kruvaziyer gemilerin kıyı alanında bulunmasını, boğaz manzarasının kapanması ve kıyının kamusal alan niteliğinin kaybolması nedenleriyle olumsuz olarak değerlendirmiştir.

Geliştirilen duvar sistemi aracılığıyla belirli zamanlarda kıyı kruvaziyer gemi yolcularına hizmet vermek amacıyla ikiye bölünmekte; böylelikle kıyının bir kısmı kamusal kullanıma ayrılırken, bir kısmı yolcuların terminale ulaşımını sağlayan sirkülasyon alanı olarak görev yapmaktadır. Bu nedenle bir kısmı kamusal kullanıma açık olsa da, kıyı alanı kamuya ait olamamakta, boğaz yerine duvar manzarası algılanmaktadır. Dolayısıyla kıyı alanı ikiye bölünmüş olup, boğaz manzarasından mahrum kalmış, kamusal alan niteliği ortadan kalkan bir alana dönüşmüştür.

Öte yandan kruvaziyer gemilerin, turizm ve ülkeye gelir getirmesi açısından olumlu bulunduğu görülmektedir. Projenin İstanbul için merkezi bir konumda bulunması, Taksim, Karaköy, Beşiktaş semtlerine ve tarihi yarımadaya olan yakınlığı sebebiyle, gelen turistlerin kolayca şehrin turistik ve tarihi bölgelerine ulaşması mümkündür. Ayrıca gelen turistler Galataport’ta da alışveriş yaparak ve yeme içme faaliyeti gerçekleştirerek şehrin ekonomisine katkıda bulunmuş olurlar.

Çizelge 4.5. Kruvaziyer gemilerin kıyıda bulunması hakkındaki görüşler

Görüş ve Katılımcı sayısı	***Ortak ifadeler***
Olumsuz buluyorum. ***(29 kişi, %50,9)***	• Gemilerin yanaşması ile kapak sisteminin kalkması ve boğaz manzarasının kapanması, kıyının anlamının kaybolması • Kıyının kamusal niteliğini ortadan kaldırması

Olumlu ve olumsuz yönlerinin olduğunu düşünüyorum. ***(20 kişi, %35)***	• Turizm ve ülkeye gelir getirmesi açısından olumlu buluyorum fakat boğaz ile kıyı ilişkisinin kesilmesi, kapak sisteminin kalkması ile kıyı şeridinin kullanımında daralma yaşanması ve manzarayı kapatması açısından olumsuz buluyorum.
Olumlu buluyorum. ***(8 kişi, %14,1)***	• Turizm ve ekonomik açıdan olumlu buluyorum.

"Galataport'u bir "alışveriş merkezi" olarak tanımlar mısınız? Neden?" sorusuna katılımcıların çoğunluğunu oluşturan %67,8'lik oranın Galataport'u alışveriş merkezi olarak tanımladığı, %32,2'sinin ise alışveriş merkezi olarak tanımlamadığı görülmektedir. Görüş farklılıklarına göre gruplandırıldığında, kendi içlerinde katılımcıların ortak ifadeleri Çizelge 4.6'da belirtilmiş olup, ilerleyen paragraflarda tartışılmaktadır.

Kullanıcıların alışveriş merkezi algısının ele alınmasında "alışveriş merkezi" mekanının niteliklerine tekrar kısaca yer vermekte fayda vardır. Alışveriş merkezi, tüketicilerin kolaylıkla ulaşabilmesi amacıyla, birçok mağazanın ve ticari ürünün bir arada bulunduğu bir satış kompleksidir (Cengiz ve Özden, 2002). Alışveriş merkezleri insanların tüketim eylemini gerçekleştirdikleri bir mekan olmanın yanında, korunaklı bir yaya ortamının ve sosyal faaliyetlerin bir arada olduğu mekandır (Vural, 2005). Kuramsal temeller bölümünde detaylı olarak ele alınan alışveriş merkezi tanımları incelendiğinde, Galataport hakkında ziyaretçilerin belirttiği "mağaza ve kafelerin birarada olması, ticari fonksiyonun ön plana çıktığı bir alan hissi vermesi" gibi sebepler alışveriş merkezi tanımlarıyla örtüşmektedir.

Galataport'un tek yapı ölçeği yerine sokak ve meydanlarla oluşturulan bir konsepte sahip olması, ziyaretçiler tarafından açık alışveriş merkezi olarak görülmesini beraberinde getirmektedir. Mağaza ve kafelerin birarada bulunması, birbirleri ile olan yakın ilişkisi mekanın ziyaretçiler tarafından alışveriş merkezi olarak tanımlanmasını sağlamaktadır. Galataport'a alışveriş yapma amacıyla gelmeyen ziyaretçilerin dahi, örneğin kıyıda yürüyüş yapmak için gelen bir insanın, mağazalar ve kafeler arasından geçerek kıyıya

ulaştırılması da tüketime yönlendiren bir durum olarak görülmektedir. Öte yandan mağazalardaki ürünlerin görece pahalı olması, Galataport'un çoğunlukla üst gelir grubunu ve turistleri hedeflediğini göstermektedir.

Galataport'u alışveriş merkezi olarak tanımlayan çoğunluğa karşın, ziyaretçilerin %32,2'lik kısmı Galataport'u alışveriş merkezi olarak tanımlamamıştır. Yeme-içme mekanlarının mağazalara göre daha fazla olduğu, kıyıda yürüyüş yapılabilen bir alan olarak görülmektedir. Galataport'ta 138 adet mağaza, 57 adet kafe-restoran bulunmaktadır (Galataport, 2022d). Zemin katta, kıyıya ve Tophane Meydanı'na bakan kısımda çoğunlukla kafe-restoranların bulunması ziyaretçilerin bu şekilde düşünmesinde etkili olduğu söylenebilir. Ziyaretçilere göre, mağazalarda çoğunlukla pahalı ürünlerin bulunması, herkesin satın alabileceği ürünlerin bulunmaması bilindik alışveriş merkezindeki mağazaların bulunmaması sebebiyle, galataport "avm" olarak görülmemektedir. Galataport daha çok fonksiyonlu buluşma mekanı olarak görülmektedir.

Bu verilere göre, tez çalışmasında "limanın tüketim odaklı dönüşümü" olarak belirtilen, kıyı alanının alışveriş alanı olarak dönüştürüldüğü ve insanları tüketime yönlendiren bir yaklaşımla projelendirildiği hipotezi ile ziyaretçilerin çoğunluğunun belirttiği görüşler uyuşmaktadır.

Çizelge 4.6. Projenin "alışveriş merkezi" olarak tanımlanma durumu

Görüş ve Katılımcı sayısı	***Ortak ifadeler***
Alışveriş merkezi olarak tanımlarım. **(40 kişi, %67,8)**	• Açık alışveriş merkezi olarak görülmesi • Mağaza, kafe ve restoranların bir arada olması • Ticari kaygının ön planda tutularak yapılan bir alan hissi vermesi • Projedeki ticari fonksiyonun, diğer fonksiyonlara göre ön planda görülmesi • Kıyıya ulaşmak için mağaza ve kafelerin içinden geçilmesi • Alışveriş odaklı bir alan olduğu, fakat üst gelir grubuna yönelik mağazaların bulunduğu

Alışveriş merkezi olarak tanımlamam. **(19 kişi, %32,2)**	• Yeme-içme mekanlarının daha fazla olduğu ve kıyıda yürüyüş yapılabilen açık bir mekan olarak görülmesi • Mağaza sayısı ve fiyat çeşitliliğinin yetersiz olması • Üst gelir grubuna hitap etmesi, her kesimin ulaşabileceği mağazaların bulunmaması • Ziyaretçilerin buradan alışveriş yapmaması • Turistlere yönelik bir proje olduğu düşünülmesi • Çok fonksiyonlu ortak buluşma mekanı olarak görülmesi

"Galataport'un yeterli ve faydalı bulduğunuz özellikleri nelerdir?" sorusuna verilen cevaplar arasında, Çizelge 4.7'de görüldüğü üzere, "projenin boğaza olan yakınlığı, açık alanda alışveriş alanı ve yeme-içme mekanları bulunması" ve "projenin mimari tasarım kurgusu" yanıtları çoğunluktadır. Daha az ifade edilen ancak kullanıcılar tarafından alanın olumlu özellikleri olarak belirtilen diğer boyutlar Çizelge 4.7'de yer almaktadır.

Bu sonuca göre en yüksek oranda olumlu bulunan özelliğin (boğaz manzarası), aslında projenin katkı koyduğu bir durum olmadığı, bulunduğu alanın potansiyelinin kullanımıyla ilgili olduğu açıktır. Diğer yandan boğaz manzarası günün her saatinde görülememekte, kruvaziyer gemiler kıyıya yanaştığında boğaz manzarası kapanmaktadır.

Bir diğer olumlu görülen özellik ise projede bilinçli olarak planlanan açık alan tasarım kurgusudur. Kafe-restoranların, mağazaların açık sokaklara ve kıyıya bakması, insanların kapalı bir alışveriş merkezinde vakit geçirmektense açık bir alanda alışveriş ve yeme-içme ihtiyaçlarını karşılamaları olumlu bir özellik olarak görülmektedir.

Tophane-Karaköy kıyı şeridinin halkın kullanımına açılması da projenin olumlu görülen bir diğer özelliğidir. Kıyı kullanılabilir duruma getirilse de bu kullanım kısıtlı biçimde gerçekleşmektedir. Kruvaziyer gemiler kıyıya yanaştığında, kıyıdaki kapaklar kalkarak inen yolcularla kıyıda yürüyen insanları birbirinden ayırır. Bu sistem işlevsel bir çözüm olarak planlansa da halkın boğaz manzarasından yararlanmasını engellemektedir. Kıyı, duvar ve Galataport yapıları arasında sıkışmış bir alan konumuna gelir.

Galataport'un içinde Ara Güler Müzesi'nin bulunması, yakınında İRHM ve İstanbul Modern'in bulunması projeyi kültürel anlamda besleyen bir özellik olması sebebiyle

değerli görülmektedir. İstanbul Resim ve Heykel Müzesi'nde yapılan görüşme sonucunda görevliler, Galataport'un açılmasıyla müzeye gelen ziyaretçi sayısında artış olduğunu belirtmiştir.

Karaköyde çok çeşitli özgün tasarımlara sahip kafeler bulunmaktadır, fakat mağaza ve kafelerin birarada bulunduğu ve kıyıda yer alan benzeri bir proje olmaması sebebiyle, Galataport'un bu anlamda ihtiyacı karşıladığı ifade edilmiştir. Galataport alışveriş ve yeme-içme kompleksi özelliği taşısa da, alana bir alışveriş merkezindeki gibi güvenlikten geçilerek girilmemesi de pozitif bir özellik olarak görülmüştür. Bu da alanın kamusal kullanımını ve niteliğini artıran bir özelliktir.

Çizelge 4.7. Galataport'un yeterli ve faydalı bulunan özellikleri

Sayı	***Yüzde***	***Ortak ifadeler***
16 kişi	% 18,3	Projenin boğaza olan yakınlığı ve manzarası
14 kişi	% 16,1	Açık alanda alışveriş alanı ve yeme-içme mekanları bulunması
14 kişi	% 16,1	Projenin mimari tasarım kurgusu (sokak-köprü bağlantıları-meydan ilişkisi) Projenin mimari cephe tasarımı
8 kişi	% 9,1	Kıyının halkın kullanımına açılması
7 kişi	% 8	Buluşma, sosyalleşme için keyifli bir alan olması
7 kişi	% 8	Proje alanının içerisinde İstanbul Resim ve Heykel Müzesi, İstanbul Modern Müzesi ve Ara Güler Müzesi'nin bulunması
6 kişi	% 6,9	Turizme olan katkısı
5 kişi	% 5,7	Merkezi bir konumda bulunması
3 kişi	% 3,4	Yeme-içme mekanlarının boğaz manzaralı olması
2 kişi	% 2,3	Karaköy'de bu özelliklere sahip bir projenin olmaması, bu anlamda ihtiyacı karşılaması

2 kişi	% 2,3	Güvenlik olmadan girilebiliyor olması
2 kişi	% 2,3	Alanda ziyaretçilerin güvende hissetmesi
1 kişi	% 1,5	Bölgeye canlılık getirmesi

"Galataport'un eksik ve olumsuz bulduğunuz özellikleri nelerdir?" sorusuna verilen cevaplar arasında ise, Çizelge 4.8'de görüldüğü gibi, "Kıyıda bulunan duvar sisteminin ve kruvaziyer gemilerin boğaz manzarasını kapatması", "Yeşil alanın yetersiz olması", "Mağazaların ve yeme-içme mekanlarının çoğunlukla üst gelir grubuna yönelik olması" yanıtlarının çoğunlukta olduğu görülmektedir. Diğer cevaplar da Çizelge 4.8'de incelenebilmektedir. Bu verilere göre materyal bölümünde incelenen duvar sistemi eleştirilmiş ve kıyı ile boğaz arasındaki ilişkinin kaybolduğu ifade edilmiştir.

Projede yeşil alan yetersizliği eksik bir özellik olarak görülmektedir. Bir başka soruda verilen yanıtlara göre, projenin bulunduğu alana şehir parkı, yürüyüş yolları ve yeşil alanın daha fazla olduğu bir düzenleme yapılması önerisi getirilmiştir. Dolayısıyla ziyaretçilerin kıyı alanında herkesin kullanabileceği, sert zeminin çoğunlukta olmadığı rekreasyon alanlarının bulunduğu bir kıyı alanı talep ettiği söylenebilir. Yine bu cevapla ilişkili olarak Tophane Meydanı'nın çoğunluğunun ve Rıhtım Meydanı'nın tamamının sert zemin olması da projede eleştirilen bir özellik olmuştur.

Alanın dönüşümü rant odaklı bir dönüşüm olarak görülmüş, özellikle kıyının kruvaziyer gemilerle kapatılması ve Paket Postanesi'nin yıkılarak alışveriş ve kafe kullanımına dönüşürülmesi eleştirilmiştir.

Çizelge 4.8. Galataport'un eksik ve olumsuz bulunan özellikleri

Sayı	***Yüzde***	***Ortak ifadeler***
16 kişi	% 16	Kıyıda bulunan duvar sisteminin ve kruvaziyer gemilerin boğaz manzarasını kapatması
15 kişi	% 15	Yeşil alanın yetersiz olması

12 kişi	% 12	Mağazaların ve yeme-içme mekanlarının çoğunlukla üst gelir grubuna yönelik olması
9 kişi	% 9	Boğaz siluetine zarar vermesi, özellikle Nusretiye Cami'nin önünü kapatması
8 kişi	% 8	Bulunduğu tarihi çevre ile ilişkisinin kopuk olması
7 kişi	% 7	İstanbul için değerli olan bu alanın rant amacıyla dönüştürülmesi: • Kamusal alan olan kıyı alanının kruvaziyer gemiler tarafından işgal edilmesi • Paket Postanesi'nin alışveriş işlevli bir alana dönüştürülmesi
6 kişi	% 6	Projede sokak-meydan kurgusunun hissedilmemesi
6 kişi	% 6	Karışık bir planlama olması ve ulaşılmak istenen yerin zor bulunması
5 kişi	% 5	Projede planlanan meydanın tamamen sert zemin olması
4 kişi	% 4	Projenin Karaköy'de değil, herhangi bir yerde gibi bulunma durumu
4 kişi	% 4	Projedeki cephe tasarımının beğenilmemesi ve farklı bloklarda değişkenlik göstermesi
3 kişi	% 3	Sıcak ve samimi bir ortam oluşturulamaması
2 kişi	% 2	Aydınlatmanın yetersiz olması
2 kişi	% 2	Turistlere yönelik yapılan bir proje izlenimi vermesi
1 kişi	% 1	Çocuklara yönelik alanların yetersiz olması

4.4. Proje Alanın Dönüşümü İle İlgili Görüşler

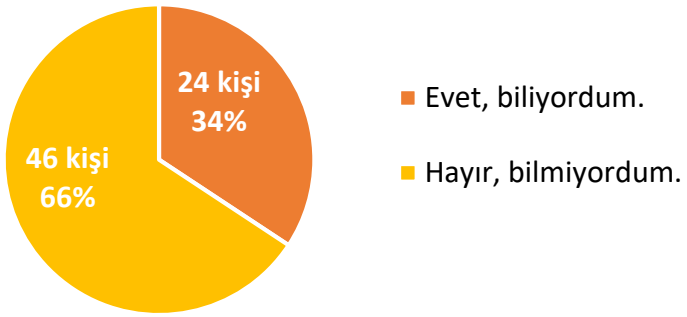
Bu başlıkta, yapılan anket ve derinlemesine görüşme çalışmasında, Galataport Projesi yapılmadan önce proje alanında bulunan yapıların bilinirliği, alanın dönüşümü ve dönüşümden sonraki kullanımı hakkındaki görüşler değerlendirilmiştir. Bu kapsamda ziyaretçilere;

- Galataport Projesi yapılmadan önce bu alanda hangi yapılar vardı biliyor muydunuz, alanın dönüştürülerek bugünkü kullanımını nasıl değerlendiriyorsunuz?
- Galataport Projesi yerine başka bir proje yapılsaydı, buradaki kıyı alanının nasıl kullanılmasını isterdiniz?

soruları yöneltilerek görüşleri alınmış olup, tespit edilen bulgular incelenmiştir.

"Galataport Projesi yapılmadan önce bu alanda hangi yapılar vardı biliyor muydunuz, alanın dönüştürülerek bugünkü kullanımını nasıl değerlendiriyorsunuz?" sorusuna verilen cevaplar doğrultusunda, alandaki yapılardan katılımcıların %34,3'ünün haberdar olduğu, %65,7'sinin bilgi sahibi olmadığı görülmektedir (Çizelge 4.9). Bu sonuca göre, ziyaretçilerin çoğu alanın dönüşümden önceki halinden haberdar değildir. Özellikle Karaköy kısmındaki Paket Postanesi, Karaköy Yolcu Salonu, Merkez Han, Çinili Han yapıları tarihi öneme sahip yapılar olmakla birlikte tescilli yapılardır. Bu anlamda ziyaretçilerin İstanbul için önem taşıyan bu yapıların da tarihi kimliği, niteliği ve dönüşümünden haberdar olmadıkları ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.9. Galataport yapılmadan önce proje alanında bulunan yapıların bilinirliği



Proje alanının dönüşümü ile bugünkü kullanımı hakkında pozitif ve negatif görüşler ortaya çıkmıştır. Pozitif görüşler, kıyının halkın kullanımına açılması, Tophane Meydanı'nın tekrar kullanıma açılması ve projenin turizme olan olumlu katkısı olarak belirtilirken; negatif görüşler, kıyı alanının alışveriş merkezi olarak dönüşmesi, alanın rant odaklı bir dönüşüm geçirmesi olarak belirtilmiştir (Çizelge 4.10). Alanın dönüşümü

ile ilgili ulaşılan veriler, tezin "tüketim odaklı mekansal dönüşüm" geçirdiği hipotezini destekler niteliktedir.

Kentsel alanda mekana yapılan bir müdahale olan kentsel dönüşüm, en fazla kapitalist sisteme yarar sağlamaktadır. Kapitalist aktörler, mekanın dönüşümü ile sürekli olarak yeni mekanlar üreterek tüketim mekanları ortaya çıkarmakta ve mekanı kar amaçlı dönüştürmektedir. Sermaye için mekan, kendi karlılığına maksimum derecede fayda sağlayacak bir araç niteliğindedir (Yırtıcı, 2004). Lefebvre de bu durumu onaylar nitelikte, kapitalist sistemin imkan bulduğu her mekana yerleştiğini ve mekanı tekrar üreterek onu bir "meta"ya dönüştürdüğünü ifade etmiştir (Lefebvre, 2014).

Kullanımı devam etmeyen mekanlar yenilenerek veya yıkılıp yeniden inşa edilerek dönüştürülmektedir. Dönüşen bu kentsel alanlarda mekana dayalı ekonomik bir süreç başlamaktadır. Değer kazanan mekanlar, yatırımcılar için kazanç sağlayan kar niteliğindedir. Böylece şehirlerin sokakları, caddeleri, meydanları tüketim mekanına dönüşerek küresel marka zincirleri ile sarmalanmaktadır. Bunun sonucunda kapitalist sistemin bugünkü gücünü, mekan üzerindeki kontrolüne, mekanın dönüşümü ile kar elde etmesine borçlu olduğu söylenebilir (Şentürk, 2016).

Ziyaretçilerin dönüşümle ilgili yaptığı negatif yorumlarda, literatürde kapitalist sistemin mekan üzerindeki etkisine ilişkin yorumları destekler biçimde, kıyı alanının rant amacıyla dönüştürüldüğü ve alışveriş odaklı bir dönüşüm geçirdiği belirtilmiştir. Projenin içinde ziyaretçilere göre çoğunlukla pahalı ürünlere sahip mağazaların olması, projenin halka değil üst gelir grubuna yönelik planlandığını göstermektedir. Dönüşüm ile ilgili pozitif görüşlerden biri, kıyının halkın kullanımına açılmasıdır. Kıyı kullanılabilir duruma getirilse de bu kullanım kısıtlı biçimde gerçekleşmektedir. Kruvaziyer gemiler kıyıya yanaştığında, kıyıdaki kapaklar kalkarak inen yolcularla kıyıda yürüyen insanları birbirinden ayırır. Bu sistem işlevsel bir çözüm olarak planlansa da halkın boğaz manzarasından yararlanmasını engellemektedir. Kıyı, duvar ve Galataport yapıları arasında sıkışmış bir alan konumuna gelir.

Çizelge 4.10. Proje alanının dönüşümü ile bugünkü kullanımı hakkındaki görüşler

	Ortak ifadeler
*Alanın dönüşümü hakkında **pozitif** görüşler*	• Kıyının halkın kullanımına açılması • Tophane Meydanı'nın tekrar kullanıma açılması • Projenin turizme olan olumlu katkısı
*Alanın dönüşümü hakkında **negatif** görüşler*	• Kıyı alanının alışveriş merkezi haline getirilmesi • Alandaki antrepoların yıkılarak rant odaklı bir dönüşüm geçirmesi • Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi'nin yıkılmış olması • Projenin halka değil, üst gelir grubuna hitap etmesi

"Galataport Projesi yerine başka bir proje yapılsaydı, buradaki kıyı alanının nasıl kullanılmasını isterdiniz?" sorusuna verilen cevaplara göre, çoğu katılımcının kıyı alanının şehir parkı, yürüyüş yolları ve etkinlik alanlarının olduğu kamusal bir alan olarak kullanılmasını istedikleri görülmektedir (Çizelge 4.11). Verilen diğer cevaplarda da projedeki yeşil alanın yetersiz bulunduğu, meydanların çoğunlukla sert zemin olduğu belirtilmiştir. Bu sonuca göre, kıyı alanlarında tüketim mekanları üretilmesinden ziyade, her kesimin kullanabileceği, kapitalist sistemden uzak işlevlerin yer aldığı bir kamusal alan talebi olduğu ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 4.11. Proje alanının dönüşümü ile bugünkü kullanımı hakkındaki görüşler

Ortak ifadeler
• Kıyı alanında yapılar olmaksızın şehir parkı, çocuk oyun alanları, yürüyüş yolları, çok amaçlı etkinlik alanları yapılarak kamusal alan olarak kullanılmasını, • Kültür sanat etkinliklerinin olduğu bir alan olmasını, • Özel bir kesime değil herkese hitap eden kamusal alan olmasını isterdim.

“Karaköy ve Salıpazarı Limanı’nın Galataport İstanbul Projesi’ne dönüşümü, tüketim odaklı bir dönüşümdür” ifadesinin ana hipotez olarak belirlendiği bu çalışmada, tüketim kavramı tekrar ele alınacak olursa, buradaki tüketimin rant odaklı olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmada “tüketmek” kavramı; değerini, önemini kaybederek, mekanın rant ürünü haline gelmesi ve dönüşümüdür şeklinde ifade edilebilir. İncelenen proje alanında nelerin tüketildiğine odaklanıldığında ulaşılan bulguları dört başlıkta incelemek mümkündür. Bunlar mekânsal (1), sosyal (2), ekonomik (3), yönetsel (4) olarak ele alınabilir. Mekânsal olarak; projede amaçlanan mahalle kurgusunun oluşturulamamış olması, yapay bir mekansal atmoserin oluşması ve mahalle kurgusunda bulunan doğal/yapısal tanımlayıcı, yönlendirici noktaların projede eksik olması, mekânsal olarak alanın dönüştüğünü fakat yerin ruhunun eksilerek yani tüketilerek dönüştüğünü göstermektedir. Karaköy - Tophane kıyı şeridinde çok sayıda dolgu çalışması yapılması ve Galataport bölgesinde kıyının doldurulması doğanın da tüketilmesi olarak yorumlanabilir.

Sosyal olarak; kentsel dönüşüm projelerinde çoğunlukla soylulaştırma görülmesine rağmen Galataport’un dışlayıcı olmadığı, herhangi bir sınır olmadan kamusal kullanıma açık olması olumlu bir durum olarak tespit edilmiştir. Ancak gözlemlere ve görüşme sonuçlarına dayanarak belirtilebileceği üzere, otel bölgesinin önündeki kıyı şeridine kamunun erişiminin kısıtlı olması olumsuz bir durum olarak görülmüştür. Bu anlamda geçmişte liman alanı olarak hizmet veren alanın kullanıcı profilinin dönüştüğünü söylemek de mümkündür.

Galataport Projesi’nin gündeme gelmesi ile proje, çevresini de etkileyerek gayrimenkul değerlerinde yüksek oranda artışa sebep olmuştur (Karaköy, 2021). Bölgeyi ziyarete gelen yabancı ve yerli turist sayısının artması, Karaköy ve Tophane’yi ekonomik olarak da dönüştürmeye başlamıştır. Uygulamanın ardından alanda soylulaştırma biçiminde sosyal bir değişimin olmamasının olumlu bulunması ile birlikte, gelecekteki gelişmeler merakla takip edilmektedir.

Yönetsel olarak, daha katılımcı biçimde, proje alanında farklı kullanıcı ve farklı mekan sahipleri bölge hakkında söz sahibi olabilecek iken, tek bir işletme bu alanı yönetmektedir. Bu durumda alandaki mağaza ve kafeleri bu işletmenin seçiyor olması,

mağaza ve kafe çeşitliliğinin azalması anlamına gelmekte, ilerleyen süreçlerin ve alanda önerilecek olan hizmet ve olanakların tekelci bir yaklaşımla karar verilmesi alanın farklı kullanıcı gruplarına hitap etme gücünün azalması riskini doğurmaktadır.

Zaman içinde kullanımı devam etmeyen alanların -pragmatik olarak- yatırıma kar sağlayan alanlar olarak dönüştüğü söylenebilir. Bu bağlamda Karaköy – Salıpazarı Limanı da zaman içinde işlevini yitirmiş olup, Galataport Projesi olarak tüketim odaklı ve kar sağlayan kentsel bir mekan olarak dönüşüm geçirmiştir.

5. SONUÇ

18. yy - 20. yy arasındaki dönemde askeri kışla, montaj fabrikası, Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Limanı olarak hizmet veren alan, günümüzde Galataport İstanbul olarak adlandırılmış olup, alışveriş alanları, yeme-içme alanları, otel yapıları, müzeler, rekreasyon alanı gibi işlevlendirmeler aracılığıyla dönüşüm geçirmiştir.

Bu çalışmada Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport İstanbul Projesi'ne dönüşüm süreci ele alınmıştır. Çalışma alanı olarak seçilen Galataport Projesi'nin bulunduğu bölge geçmişte liman alanı olarak kullanılırken, bölgenin günümüzde kapitalist sistemin çıktısı olan, tüketim odaklı sosyal bir mekan olarak dönüşüm geçirdiği gözlemlenmiştir. Bu doğrultuda liman alanının dönüşürken "tüketim odaklı bir dönüşüm geçirmesi" araştırma problemi olarak belirlenmiştir. Bu probleme yönelik belirlenen amaçlar doğrultusunda dönüşüm süreci mekansal ve sosyal açıdan incelenmiştir.

Bu hipoteze yönelik, "liman alanlarının dönüşümü" ve "mekanların tüketim odaklı dönüşümü" araştırılmıştır. Kuramsal bölümde kruvaziyer turizmi ve liman alanlarına ilişkin literatür taramasının yanı sıra tüketim mekanları ele alınmıştır. Araştırma problemi bağlamında materyal bölümünde, Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın geçmişi araştırılarak dönüşüm süreci ele alınmıştır. Yöntem bölümünde ise ana ve alt hipotezlerin sınanması amacıyla projeyi ziyaret eden kullanıcılarla anket ve derinlemesine görüşme yapılmıştır. Böylece Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın dönüşümü ziyaretçiler tarafından değerlendirilerek, tezin hipotezi ile ulaşılan bulgular karşılaştırılmıştır.

Materyal bölümünde Salıpazarı ve Karaköy Limanı'nın geçmişten günümüze dönüşümünü anlamak amacıyla, alanın tarihi araştırılmıştır. Ortaya çıkan bulgulara göre alanda beş kez dolgu yapılmış olup, dolgular sırasıyla, Kılıç Ali Paşa Cami, Nusretiye Cami, Tophane Meydanı, Karaköy Limanı, Salıpazarı Limanı ve Galataport Kruvaziyer Limanı kapsamında oluşmuştur. Tüm bu yapılaşma ve dolgu süreçleri deniz-kara ilişkisinin değişmesine ve dönüşmesine sebep olmuştur.

Galataport Projesi, Salıpazarı Limanı'ndaki antrepoların çoğunun yıkılması ve Karaköy Limanı'ndaki tescilli yapıların geçirdiği işlev değişikliği ile oluşturulan bir projedir.

Galataport'un ortaya çıkmasına, 1982 yılında gündeme gelen turizmi teşvik kanununun öncülük ettiği söylenebilir. Yük ve yolcu limanı olarak hizmet veren Salıpazarı Limanı, 1986 yılında yalnızca yolcu limanı olarak hizmet vermeye başlamıştır. 1990'lı yıllarda limana gelen kruvaziyer gemiler sıklaşmış olup, zamanla limanın eskimesi ve yetersiz hale gelmesi ile, dünyanın birçok noktasından gelen yolcular için daha uygun bir kruvaziyer liman ihtiyacı gündeme gelmiştir. Böylece Salıpazarı ve Karaköy Limanı için dönüşümün ilk adımı olan yarışma projesi açılmıştır. Dönüşüm süreci 2001 yılında açılan yarışma ile başlamış fakat Galataport İstanbul Projesi için resmi olarak ilk adım 2013 yılında atılmıştır. Aradaki 12 yıllık zamanda yasal-yönetsel birçok aşama yaşanmıştır. 2001 yılında yarışmayı kazanan proje uygulanmamıştır, 2013 yılında liman alanı için 30 yıllık süreyle Doğuş Holding'e işletme hakkı verilmiştir. 2016 yılında Salıpazarı Limanı'ndaki antrepoların yıkılması ile Galataport Projesi'nin uygulama sürecindeki ilk adım atılmıştır.

Projenin uygulama aşamasında Karaköy Limanı'nda bulunan tarihi Karaköy Yolcu Salonu'nun büyük bir kısmı, Paket Postanesi'nin duvarları hariç tamamı, Salıpazarı antrepoları (5 no'lu antrepo hariç) yıkılmıştır. Tarihi önem taşıyan yolcu salonu ve Paket Postanesi'nin yıkımı kent hafızası ve tarihi dokunun korunması açısından büyük bir kayıp olmuştur. Projenin vaziyet planında Nusretiye Cami'nin önünde yapı grubunun planlandığı ve caminin önünü kapattığı görülmektedir. Bu durumun silüeti olumsuz etkilediği, Tophane'deki tarihi yapıları gölgeleyen bir kıyı yapılanması oluşturduğu görülmektedir. Tophane ve Karaköy kıyı alanında gerçekleşen büyük ölçekli bu dönüşümün, alandaki tarihi dokuyu öne çıkaran bütüncül bir yaklaşımla gerçekleşmediği görülmektedir.

Projede kıyı şeridinde "açılır kapanır bir duvar sistemi" tasarlanmıştır. Gemiler limana yanaştığında duvar sistemi açılmakta ve kruvaziyer gemi yolcuları ile kıyıda yürüyen kentliyi ayırarak, yolcuların yeraltındaki terminale giriş yapmasını sağlamaktadır. Tasarlanan duvar sistemi ile kıyı şeridinin gelen yolculara ve halkın kullanımına aynı alanda eşzamanlı olanak vermesi pozitif bir durum olarak görülse de bir ikilem yaratmakta, duvarın ne sıklıkla açılacağı ve kıyının ne kadar süre gemileri ağırlayacağı Galataport yönetiminin kontrolündedir. "Açılır kapanır duvar sistemi" işlevsel bir çözüm

gibi görülse de, kruvaziyer gemiler limanda bulunduğu sırada kıyı bütün anlamını yitirmektedir.

Yapılan görüşmeler sonucunda ulaşılan bulgulara göre, projedeki mağazaların çoğunun üst gelir grubu kullanıcılara yönelik planlandığı düşünülmektedir. Bu nedenle alanın her kesime hitap etmemesi de olumsuz bir durum olarak tespit edilmiştir. Proje kapsamında otel yapılarının önündeki kıyı şeridi kullanımının sadece otel misafirlerine ait olması, şehir hakkı açısından olumsuz bir sonuç olarak görülmektedir.

Şehir hakkı, sermaye birikimini mümkün kılan, tahripkar kentleşme biçimi durdurularak inşa edilebilir. Özelleştirme ile devlet ve şirketlerin sermayesinin ve üst sınıfların çıkarları ön planda tutulmaktadır. Böylece şehir hakkı özel veya yarı-özel grupların eline geçmektedir. Şehirler, sermayenin istekleri doğrultusunda yeniden şekillenmekte, turistler için uğrak yeri olarak pazanlanmaktadır. Bunun sonucunda şehir hakkı, dar alan kısıtlanmış biçimde, şehri kendi ihtiyaçları doğrultusunda şekillendirme gücüne sahip iktisadi elitin elindedir (Harvey, 2012). Galataport kıyı şeridinin tamamiyle halka açık olmaması, bir kısmının projedeki otel yapılarına hizmet vermesi amacıyla otel misafirlerinin kullanımına ait olması şehir hakkı açısından olumsuz değerlendirilmiştir.

Proje planlamasında tespit edilen bu gibi sorunlarla birlikte, olumlu görülen planlama yaklaşımları da bulunmaktadır. Bunlardan ilki, kıyının halka açık ve güvenlik sınırından geçmeden erişilebilir hale getirilmesidir. Geçmişte Tophane Meydanı olarak kullanılan alan, Salıpazarı Limanı bulunduğu zamanlarda meydan kullanımını kaybetmiştir. Bu alanın tekrar düzenlenerek meydan işlevine kavuşturulması kamusal alan kullanımı açısından pozitif bir yaklaşımdır. Kentsel kıyı alanı olan değerli bölgenin, yüksek katlı tek blok ölçeğinde değil, parçacıl ve limandaki eski kat yüksekliklerine yakın bir ölçekte tasarlanmış olması da pozitif görülen bir özelliktir. Proje alanında İstanbul Modern, İstanbul Resim ve Heykel Müzesi'nin yer alması, kültür- sanat faaliyetlerini destekleyici bir etki yaratacağını göstermektedir.

Liman alanının dönüşümünün ardından çalışmanın temel hipotezlerinden olan, kentte ortaya çıkardığı tüketim mekanının sorgulanması amacıyla, Galataport Projesi'ne gelen ziyaretçiler ile anket ve derinlemesine görüşme yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda

ziyaretçilerin "projenin kullanım amacı", "projenin çevre ile ilişkisi" ve "projenin dönüşümü" hakkındaki görüşlerine ulaşılmıştır. Bu kapsamda,

Projenin kullanım amacına yönelik görüşler;

- Ziyaretçilerin çoğunun projeyi merak ettiği için ve buluşmak, bir şeyler yemek için alana geldikleri sonucuna ulaşılmıştır.
- Proje alanının daha çok kruvaziyer liman amacıyla yapıldığı, daha sonra ise alışveriş ve yeme-içme alanı olarak planlandığı sonucuna varılmıştır.

Projenin çevre ile ilişkisi hakkındaki görüşler;

- Projenin insan ölçeğine uygun bir proje olduğu kanısına varılmıştır.
- Projede amaçlanmış olan mahalle kurgusunun hissedilmediği sonucuna ulaşılmıştır. Bunun sebebi olarak, katılımcılar mağaza ve kafe cephelerinin alışveriş mekanına benzer nitelikte birbirini tekrar ettiğini ifade etmiştir.
- Ziyaretçilerin çoğu, Galataport'un çevresindeki tarihi dokuya saygılı bir uygulama olmadığını düşünmektedir. Bu çıkarımın gerekçeleri olarak, Nusretiye Cami'nin önünü kapatması, Tophane'deki tarihi yapıları gölgeleyen bir kıyı yapılanması oluşturması ve bu alanın açık bir alışveriş merkezine dönüşmesi ifadelerine işaret etmek mümkündür.
- Kruvaziyer gemilerin kıyı alanında uzun süre bulunması, alan kullanıcıları tarafından çoğunlukla olumsuz bir durum olarak görülmüştür. Ziyaretçiler İstanbul Boğazı ile kıyı ilişkisinin kesildiğini ifade etmiştirler.
- Ziyaretçilerin çoğu projeyi alışveriş merkezi olarak tanımlamıştır. Ayrıca mağaza ve kafelerin içinden geçerek kıyıya ulaşılması eleştirilmiştir.

Görüşmeler sonucunda ortaya çıkan bulgulara göre katılımcıların çoğunluğu sürecin başında Galataport Projesi'nin kruvaziyer liman alanı olarak planlandığını düşünse de, daha sonra alışveriş alanı ve yeme-içme alanı amacıyla yapıldığı sonucuna ulaşanlar çoğunluktadır. Görüşmeler sırasında projenin alışveriş merkezi olarak tanımlanmasına ilişkin ifadeye, çoğu kullanıcının (%68) katıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Liman alanının dönüşümü ile kruvaziyer limanı işlevi taşımasıyla birlikte, proje alışveriş merkezi kimliğiyle de öne çıkmaktadır. Katılımcıların bu düşüncede olmalarının sebeplerinden

bazıları; projenin açık alışveriş merkezi olarak görülmesi, mağaza, kafe ve restoranların bir arada bulunması, ticari kaygının ön planda tutularak yapılan bir alan hissi vermesi, projedeki ticari fonksiyonun diğer fonksiyonlara göre ön planda görülmesi, kıyıya ulaşmak için mağaza ve kafelerin bulunduğu sirkülasyon alanlarından geçiliyor olmasıdır.

Galataport Projesi'nin mahalle konseptiyle tasarlandığı ve bölgenin tarihi dokusu ile uyumlu bir proje oluşturulduğu belirtilmiştir (Galataport, 2022c). Fakat görüşmeler sonucunda katılımcıların çoğu, projenin mahalle gibi doğal bir dokuda olmadığını, yeni gözüktüğünü ve birbirini tekrar eden mağaza zincirlerinin olduğunu belirtmiştir. Ziyaretçilerin %68'i projenin, bulunduğu tarihi dokuya saygılı olmadığını düşünmektedir. Bu düşüncenin arka planında; Nusretiye Cami'nin önünü kapatarak Boğaz silüetine zarar vermesi, kütlelerin Boğaz ile kullanıcı arasındaki bağlantıyı kesmiş olması, çevresinden kopuk olması ve çevresiyle ilişki kurmaması, alanın açık bir alışveriş merkezine dönüşmüş olması gibi nedenler yer almaktadır. Görüşmeler sonucunda projede amaçlanmış olan mahalle kurgusu ve tarihi dokuya saygılı bir proje tasarımının ziyaretçiler tarafından hissedilmediği ortaya çıkmıştır.

Proje alanının dönüşümü hakkındaki görüşler;

Ziyaretçilerin çoğunun projenin dönüşümden önceki halinden haberdar olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Fakat bugünkü kullanımı ile ilgili olumlu ve olumsuz değerlendirmeler tespit edilmiştir.

Dönüşümle ilgili olumlu değerlendirmeler; kıyının halkın kullanımına açılması, Tophane Meydanı'nın tekrar kullanılabilir hale getirilmesi, projenin turizme olan olumlu katkısı olarak belirtilmiştir. Olumsuz değerlendirmeler ise; kıyı alanının alışveriş merkezi haline getirilmesi, alandaki antrepoların yıkılarak rant odaklı bir dönüşüm geçirmesi, Karaköy Yolcu Salonu ve Paket Postanesi'nin yıkılmış olması, projenin halka değil, üst gelir grubuna hitap etmesi olarak ifade edilmiştir.

Kentsel alanda yapılan dönüşümler kapitalist sistemin kendine fayda sağlayacağı potansiyel alanlar olarak görülmektedir. Turizm, ekonomi ve tüketim değeri açısından

potansiyeli yüksek olan kıyı alanları da bu durumdan etkilenen alanlar arasındadır. Dünya'daki liman dönüşümü örnekleri incelendiğinde, kıyı alanlarının kamu yararından ziyade ekonomik kaygılar ile dönüştürüldüğü görülmektedir. Galataport İstanbul da, web sitesinde projeyi "Şehrin Yeni Alışveriş ve Gastronomi Mahallesi" olarak tanıtmaktadır (Galataport, 2022c). Galataport İstanbul Projesi, kruvaziyer liman projesi olarak görülse de içerisinde mağaza, kafe, ofis, müze, otel işlevli alanlar ile tüketime endeksli bir proje olarak kurgulandığı görülmektedir. Bu durumu Instagram reklam paylaşımlarından ve internet sitesindeki reklamlardan okumak da mümkündür.

Tez kapsamında Galataport İstanbul Projesi, retrospektif bir perspektifle analiz edilmiş, dönüşümü değerlendirilmiştir. "Karaköy ve Salıpazarı Limanı'nın Galataport İstanbul Projesi'ne dönüşümü, tüketim odaklı bir dönüşümdür" biçiminde belirlenen temel hipotezin sınanması amacıyla kullanıcıların görüşünün alınması için projenin kullanım amacı ve dönüşümüne yönelik ziyaretçilerle görüşmeler yapılmıştır. Araştırma sonucunda, çalışma alanının kruvaziyer limanı adı altında, çoğunlukla alışveriş alanları, yeme içme alanları gibi işlevlerle projelendirilerek tüketim mekanına dönüştüğü ve pazarlama aracı haline geldiği söylenebilir. Ziyaretçilerin çoğunun, alanı buluşma sosyalleşme amacıyla kullandığı sonucu ortaya çıkmıştır. Projenin alışveriş merkezi olarak algılandığı sonucu ortaya çıksa da mağazadaki ürünlerin pahalı olması sebebiyle alışverişten ziyade yeme içme ve sosyalleşme amacıyla burada bulundukları görülmektedir. Projenin Boğaz'a yakınlığı sebebiyle olan değerli bulunan konumu bu alanı çekim noktası haline getirmiştir. Fakat kruvaziyer yolcu gemilerinin bulunduğu zamanlarda "duvar" sisteminin açılması ve kıyının boğaz ile ilişkisinin kesilmesi olumsuz bulunmuş, kıyının kullanımını zayıflatmıştır.

Galataport'un bulunduğu kıyı alanı hakkında ziyaretçiler tarafından kullanım önerileri ifade edilmiştir. Cevapların çoğunluğu aşağıdaki gibidir;

- Kıyı alanında yapılar olmaksızın şehir parkı, çocuk oyun alanları, yürüyüş yolları, çok amaçlı etkinlik alanları yapılarak kamusal alan olarak kullanılması,
- Kültür sanat etkinliklerinin olduğu bir alan olması,

- Özel bir kesime değil herkese hitap eden kamusal alan olması.

Bu önerilerde de görüldüğü gibi alanda gözlemlenen ve kullanıcılar tarafından öne sürülen, kruvaziyer gemilerin ve duvar sisteminin boğaz manzarasını kapatması, kamusal alan kullanımının yetersizliği, yeşil alanın eksikliği gibi sorunlar ortaya çıkarken, alanın daha verimli ve nitelikli kullanılması için Tophane Meydanı'nda kültür sanat etkinlikleri daha fazla düzenlenebilir, çocuklar için açık oyun alanları artırılabilir, kıyıda kruvaziyer gemilerin yanaşmadığı bir alan ayrılabilir ve projede yeşil alan artırılabilir. Görüldüğü üzere alanda kamusal kullanımı artıracak, kapitalist sistem döngüsünün yansıdığı işlev ve mekanlardan uzak işlevlere gereksinim duyulmaktadır. Böylelikle alanın kamusal niteliği ve farklı gruplara hitap edebilme düzeyi artabilir.

Alanın merkezi bir konumda bulunması ve boğaza olan yakınlığını tüketim mekanı oluşturmak adına iyi bir fırsat gibi değerlendirmek yerine, kamu yararının hedeflenmesine yönelik çalışmalar yapılması önerilmiştir. Böylece bu alanın tüketim mekanı kimliğinin daha geri planda kalacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

ABB Türkiye. (2021, 22 Ocak). ABB Frozen Music Bölüm 9 İstanbul Resim ve Heykel Müzesi, Türkiye [Video]. Erişim adresi: https://www.youtube.com/watch?v=WtqobvGvjHw&ab_channel=ABBT%C3%BCrkiye

Adanalı, Y. [ysrdnl]. (2022, 11 Nisan). Topkapı Sarayı bir varmış bir yokmuş. [Tweet]. Erişim adresi: https://twitter.com/ysrdnl/status/1513515658096656392?s=12&t=kp8bXjfbPlOaRpknqePaGQ

Akkar, M. (2006). *Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye*. İstanbul: Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.

Aktaş, M. (2020). *Salıpazarı Limanı projesine ilişkin kullanıcı görüşleri* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=fTsOOGj07ivfyA-ofxxfIA&no=ZXC1l6xgYimfxjHC34uzJg

Anonim, (2015). Erişim tarihi: https://hayalleme.com/editorun-sectikleri/bir-zamanlar-tophane/ (Erişim Tarihi 28.02.2022)

Anonim, (2018). Erişim tarihi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/72090 (Erişim Tarihi 28.02.2022)

Anonim, (2021). Erişim adresi: https://www.alifart.com/melling%E2%80%99in-gozuyle-%E2%80%9Ctophane%E2%80%9D-doneminde-renklendirilmis-gravur_260895/ (Erişim Tarihi: 01.05.2022)

Ardıçoğlu, R. (2019). *Kıyı Dolgusunun Kent Morfolojisine Etkisinin Mekan Dizimi Yöntemiyle İncelenmesi: İstanbul Tophane Bölgesi* (Doktora Tezi). Erişim adresi: https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/70291

Aslanoğlu, R. A. (1998). Kent, kimlik ve küreselleşme. Bursa: Asa Kitabevi.

Aytaç, Ö. (2006). *Tüketimcilik ve metalaşma kıskacında boş zaman.* Erişim adresi: https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/251991

Baltimore. (2012). Erişim adresi: https://wikitravel.org/en/File:Inner_Harbor_map.png

Baltimore. (2022). Erişim adresi: https://www.monaco-baltimore.com/

Başkale, H. (2016). *Nitel araştırmalarda geçerlik, güvenirlik ve örneklem büyüklüğünün belirlenmesi.* Erişim adresi: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/753041

Baştuğ, Z. (2005). *Alışveriş merkezleri ve değişim: günümüz şartlarında genel kullanım alanlarına bakış* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://polen.itu.edu.tr/items/e48acf3a-4c9a-4907-83be-e963a29a469a

Baudrillard, J. (1997). *Tüketim toplumu*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları

Baudrillard, J. (2002). *Tüketimin Tanımına Doğru*. Togay, N. (Ed.). Mimarlık ve Tüketim (s. 67). İstanbul: Boyut Yayın Grubu.

Bilal, E. (2019). *Galataport yenilenme sürecinde cumhuriyet dönemi kültür mirası üzerine bir değerlendirme: Galata-Karaköy yolcu salonu* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi:https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=VV9v3Cb7GLVW4SKGgRH6hQ&no=RYwNVF3wJMwW52DcRRWjhQ

Bilgili, S. (2021). Serdar Bilgili ile Galataport, Akaretler, Öğrenci Yurtları | Patronlar Anlatıyor [Video]. Erişim adresi: https://www.youtube.com/watch?v=7n_nFEEhDYM&ab_channel=D%C3%BCnyaGazetesi

Bornovalı, S. (2019). *Karaköy'ün yitirdikleri. Akbıyık, N. (Ed.),* Boğaziçi'nin Tarih Atlası (s. 39-43) içinde. İstanbul: Timaş Yayınları.

Bozoğlu, A. (2014). Denizciliğin Merkezi: Merkez Rıhtım Han. Erişim adresi: https://www.denizhaber.com/denizciligin-merkezi-merkez-rihtim-han-makale,100851.html

Cangül, C. (t.y.). Erişim adresi: https://photos.google.com/share/AF1QipPB2gKDCe9bVo9Xl3DZnSf5dr1A5M1dJWkg1K4cApVIhECfsOCYBLgxlNg62Pt3Hw?pli=1&key=YmlyZy16bFkzX3lWUlN5UHNxaWNfYmQydGVzN2NB (Erişim Tarihi 02.03.2022)

Cangül, C. (2008). Erişim adresi: https://www.canercangul.com/12026/nusretiye-camii/

Cengiz, E. ve Özden, B. (2002). Perakendecilikte büyük alışveriş merkezleri ve tüketicilerin büyük alışveriş merkezleri ile ilgili tutumlarını tespit etmeye yönelik bir araştırma. Erişim Adresi: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/556765

Çalıkoğlu, E. (2018a). Erişim Adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/7158

Çalıkoğlu, E. (2018b). Erişim Adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/6639

Çayır, A. S. (2008). *Kruvaziyer Turizmi: İstanbul Galataport Örneği.* Erişim adresi: https://docplayer.biz.tr/4789970-T-c-kultur-ve-turizm-bakanligi-yatirim-ve-isletmeler-genel-mudurlugu-kruvaziyer-turizmi-istanbul-galataport-ornegi-uzmanlik-tezi.html

ÇED Raporu. (2015). *Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi*.

Çoban, D. (2015). *Endüstri mirasının dönüşümünün "tüketim ve mimarlık" arakesitinde değerlendirilmesi: Haliç kıyı bölgesi* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=U3cDHiy3bNXuGBlO3SDdyw&no=bnBGG2l3jqtaiKJWFeyPvQ

Danıştaydan fren: Galataport`ta yürütme durdu. (2006, 6 Ocak). Erişim adresi: https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/genel-haberler/danistay-dan-fren-galataport-ta-yurutme-durdu_ID548273/

Demircioğlu, A. (2012). *Bireyleri yönlendirmede alışveriş merkezlerinin mimari açıdan düzenlenmesi ve tüketim pratikleri* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=TkejpbetIAUeHoqsz4tZsw&no=FjbTdH6A-2iXtAFWFk3d5w

DHA. (2017). Erişim Adresi: https://tr.sputniknews.com/20170302/karakoydeki-tarihi-paket-postanesi-de-yikildi-1027463242.html

DİDGM. (2019). Kruvaziyer tipi yolcu gemisi. Erişim adresi: https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-cins-tanimlari/gemi-cins-tanimlari.pdf

Dokgöz, D. (2017). Kenti karikatürden okumak: mimarlık-kent-karikatür diyalektiği üzerinden göstergebilimsel bir çözümleme. Erişim adresi: https://yapidergisi.com/kenti-karikaturden-okumak-mimarlik-kent-karikatur-diyalektigi-uzerinden-gostergebilimsel-bir-cozumleme/

Dror. (2014). For Galataport. Erişim adresi: https://www.studiodror.com/for/galataport-full/

Duman, B. (2010). *Kentsel yenileşme ve kentsel dönüşüm.* Erişim adresi: http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/sosyoloji_lisans_ao/kentsel_yenilesme_ve_kentsel_donusum.pdf

Durmuş, S. (2009). *Liman kentlerinin dönüşümünde turizm ve kültür aktivitelerinin incelenmesi; Haydarpaşa ve Galata Limanı örneği* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=8cgN_cZtmtP-Q2dJSWdVtA&no=YIPDgCL8_kuAfep95ODmNw

EAA, Emre Arolat Architecture. (2011). İstanbul museum of painting and sculpture. Erişim adresi: https://emrearolat.com/project/istanbul-museum-of-painting-and-sculpture/

Eczacıbaşı, O. (2022). İstanbul Modern hakkında. Erişim Adresi: https://www.istanbulmodern.org/tr/muze/hakkinda_3.html

Eren, B. (Ed.). (2011). *William James Smith,* İstanbul'un 100 Mimarı (s. 20). İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları.

Ergin, E. (2022). Galataport İstanbul tasarım direktörü ile mail yazışmaları.

Esgin, A. (2016). *Aşina olunan bilinmezliği: kentin ve kentsel gündelik hayatın sosyolojisi üzerine.* Toplumsal analizler ekseninde kent fragmanları (s. 42-43) içinde. Ankara: Phoenix yayınevi.

Fitoz, İ. (2015). *Top Dökümhanesinden Kültür ve Sanat Merkezine İşlevsel Dönüşümü İle Tophane-i Amire*. Erişim adresi: https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=DQrWDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=tophane+tarihi&ots=ZH6CnHQQCS&sig=77zkumw54L2jjOUc6XmjBC-bTjM&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

Galataport. (2020, 16 Ağustos). Erişim adresi: https://www.haber3.com/ekonomi/galataport-istanbul-iddialari-yalanladi-haberi-5538212

Galataport. (2021). Erişim Adresi: https://galataport.com/content/liman/gp_harita_dikey_1.jpg

Galataport. (2022a). Bağımsız yolcu acenteleri limandan yolcu alma işleyişi. Erişim Adresi: https://www.galataport.com/tr/liman/liman-operasyonlari

Galataport. (2022b). Dünyanın ilk yer altı kruvaziyer terminali. Erişim adresi: https://www.galataport.com/tr/liman/liman-hakkinda

Galataport. (2022c). Hakkımızda. Erişim adresi: https://www.galataport.com/tr/hakkimizda/proje-hakkinda

Galataport. (2022d). Mağazalar. Erişim adresi: https://www.galataport.com/stores

Galataport geliyor. (2005, 18 Nisan). Erişim adresi: http://www.radikal.com.tr/turkiye/galataport-geliyor-744312/

Galataport İstanbul. (2019, 26 Aralık). Galataport İstanbul Tanıtım Filmi [Video]. Erişim adresi: https://www.youtube.com/watch?v=t1TQt25k1sc&ab_channel=Galataport%C4%B0stanbul

Galataport İstanbul. (2021, 15 Ekim). Erişim adresi: https://www.iha.com.tr/haber-galataport-istanbula-ikinci-yolcu-gemisi-demir-atti-985468/

Galataport İstanbul. [galataportistanbul]. (2022, 15 Nisan). Galataport İstanbul limanında ilk kez iki gemi yan yana... [Instagram Gönderisi]. Erişim adresi: https://www.instagram.com/p/CcYQ2i3lNtt/

Galataport İstanbul mimari proje kataloğu. (t.y.).

Galataport'ta gözler kurul kararında. (2006, 6 Kasım). Erişim adresi: http://www.radikal.com.tr/ekonomi/galataportta-gozler-kurul-kararinda-796708/

Galataport'ta süre bitiyor. (2013, 29 Nisan). Erişim adresi: https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/galataportta-sure-bitiyor/251229

Galataport üzerine görüşler. (2013, 10 Kasım). Erişim adresi: http://mimdap.org/2013/11/galataport-uzeryne-goruthler/

Geçkalan, L. ve Sezgin, A. (2011). Tophane's Historical Heritage and Future (s. 95-104) içinde. Erişim adresi: https://www.academia.edu/45606089/Tophane_s_Historical_Heritage_and_Future

Gelmez, E. ve Altıntaş, M. (2018). *Clock Towers As The Focus Of City Square: The Changing Scale Of Nusretiye Clock Tower*. Erişim adresi: https://www.researchgate.net/publication/322187956_clock_towers_as_the_focus_of_city_square_the_changing_scale_of_nusretiye_clock_tower

Güvenç, M. (2017). *Modernleşme sürecinde İstanbul Limanı'nda değişim ve kararlılık*, Liman. Erişim adresi: https://istanbulstudiescenter.wordpress.com/2017/03/13/liman-harbor/

Güzel, B. Şenlier, N. Yıldız, R. (2015). *Evaluation of contemporary approaches for coastal area regeneratıon projects*. Erişim adresi: http://www.isbs2015.gazi.edu.tr/belgeler/bildiriler/479-486.pdf

Harvey, D. (2012). Asi Şehirler Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru. İstanbul: Metis.

Hasol, D. (2017). *Karaköy Yolcu Salonu. Forta, Ö. (Ed.),* 20.yy Türkiye Mimarlığı (s. 105). İstanbul: Yem Yayın.

İBB, (1966). Erişim Adresi: https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/

İBB, (2022). Erişim Adresi: https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/

İRHM, (2021). Erişim adresi: https://www.cnnturk.com/video/kultur-sanat/diger/yaklasik-12-bin-eser-ziyarete-acildi

İstanbul 1910-2010, (2010). *Kent Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.

İstanbul Limanı, (1986). *İstanbul Limanı.* (s. 28-33) içinde. İstanbul: İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası.

İstanbul Modern binası yıkıldı. (2018, 3 Temmuz). Erişim adresi: https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/istanbul-modern-binasi-yikildi-1016507

İstanbul resim ve heykel müzesi. (2016). Erişim adresi: https://www.arkitektuel.com/istanbul-resim-ve-heykel-muzesi/

İSTdergi, (2021). 20 yıldır bu projeyi tartışıyoruz: Galataport. Erişim Adresi: https://www.istdergi.com/dosya/20-yildir-bu-projeyi-tartisiyoruz-galataport

Kafesçioğlu, O. (2016). *19. yüzyılın ikinci yarısından günümüze Galata/Karaköy'de kent morfolojisi ve yapı türlerinin incelenmesi* (s. 174-203) içinde. İdealkent.

Karakoç, N. (2017). Tarihi Paket Postanesi'nin cephesi kaldı. Erişim adresi: https://www.arkitera.com/haber/tarihi-paket-postanesinin-cephesi-kaldi/

Karaköy. (2021). Karaköy Galataport ile uçuşa geçti! Erişim adresi: https://emlakkulisi.com/karakoy-galataport-ile-ucusa-gecti/676549

Karakuş, G. (2021). *Galataport İstanbul Post Dergisi, İstanbul'u Dünyaya Bağlayan Merkez: Karaköy* (s. 41-42) içinde.

Kauffer ve Joseph de Hammer (1836). Erişim adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/112045

Koca, F. (2011). *Kıyı Alanlarının (Waterfronts) Dönüşümü Üzerine Bir Sürdürülebilirlik Analizi: Haydarpaşa Örneği* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: https://polen.itu.edu.tr/items/1924814e-aa53-4a4c-9d2e-3e83f41dd091

Koçyiğit, F. (2019). *Osmanlı Mimarisinde Meydan Çeşmeleri* (s.347). Erişim adresi: https://dergipark.org.tr/en/pub/akdenizsanat/issue/49183/620114

Konurhan, Z. ve Sargın, S. (2021). *Kruvaziyer limanlarının mekansal etkilerine bir örnek: Galataport kruvaziyer limanı (İstanbul).* Doğu Coğrafya Dergisi.

Köklen, K. (2020). *Kruvaziyer Turizm Destinasyon Özelliklerinin Kiyi Mekanlarina Etkileri ve İstanbul Galataport Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=nEuVT6ogV0Q2xf3ZFjQy9w&no=vvzqcVo0tHGPr7OhDSUaqg

Kütükçü, T. (2021). *Karaköy,* Bir Beyoğlu / Pera Hatırası (s. 170). İstanbul: Ötüken Neşriyat.

LDDC. (1997). *Starting from Scratch - the development of transport in London Docklands.* Erişim adresi: http://www.lddc-history.org.uk/transport/tranmon2.html

LDDC. (2005). *London Docklands Development Corporation.* Erişim adresi: http://www.lddc-history.org.uk/

Lefebvre, H. (1998). Modern dünyada gündelik hayat (s. 40). İstanbul: Metis Yayınları.

Lefebvre, H. (2014). Mekanın üretimi (s. 350). Ergüden, I. (Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.

Lepel, A. (2006). *Changing the Function of Industrial Buildings – Survey* (s.72). Erişim adresi: https://www.researchgate.net/publication/47393613_Changing_the_function_of_industrial_buildings_Survey

Mimarist. (2017). Galataport Projesi'ne ilişkin basın açıklaması. Erişim adresi: https://www.mimarist.tv/-galataport-projesine-iliskin-basin-aciklamasi

Mimarizm. (2019). 16. İstanbul bienali sona erdi. Erişim adresi: https://www.mimarizm.com/haberler/gundem/16-istanbul-bienali-sona-erdi_130669

MSGSÜ. (2017). MSGSÜ uygulama ve araştırma merkez koordinatörlüğünün bütçesi ve koordinatörlüğe bağlı bulunan merkezlerin faaliyetleri. Erişim adresi: https://www.msgsu.edu.tr/Assets/UserFiles/duyurular/faaliyet_raporu_2017.doc

Müller-Wiener, W. (1998). (Çev. E. Özbek). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Nemlioğlu Koca, Y. (2017). *Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar* (s. 160). Erişim adresi: https://www.academia.edu/35648374/T%C3%BCrkiye_de_Liman_%C5%9Eehirlerinin_Geli%C5%9Fimi_Ard_B%C3%B6lge_ve_Ticari_A%C4%9Flar

Öktem, B. (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri. Planlama. Tmmob şehir plancıları odası yayını, sayı:36

Öncel, A. D. (2010). Apartman Galata'da Yeni Bir Konut Tipi (s. 29-46) içinde. İstanbul: Kitap Yayınevi.

Özden A. ve Özelgin, T. (2020, mayıs). Galataport İstanbul podcast bölümü No:1 Karaköy'de tarihle iç içe bir yaşam merkezi [Podcast]. Erişim adresi: https://open.spotify.com/episode/5UNMbyOyHvK8g8MSzkBxlS

Özden, P. (2002). *Yasal ve Yönetsel Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması Ve Uygulaması*: *Türkiye Örneği* (Doktora Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=8TpVi7GFn4qCPphyHejd8Q&no=i9hOJvi43Yba3ZXUFvFiqg

Özkeçeci, M. (2002). *Teknoloji ile Bütünleşen Alışveriş Merkezleri Modelleri ve İnternet Alışverişi Üzerine Bir Araştırma* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://polen.itu.edu.tr/items/22d028c0-442b-4568-89d1-c45b207c6355

Öztürk, C. (2019). *Tüketim mekanı olarak kent, mekanın dönüşümü ve üniversite öğrencileri* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: http://adudspace.adu.edu.tr:8080/xmlui/handle/11607/4105

Öztürk, Ö. (2014). *Liman alanlarında yeniden işlevlendirilen yapılar üzerinden İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell bölgesi'nin incelenmesi* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=PPXka7TmimSK2a59Fx9QDw&no=1yd6USjrOGkMZ91cYIS3wA

Peninsula. (2022). The Peninsula İstanbul. Erişim adresi: https://www.galataport.com/tr/detay/the-peninsula-istanbul

Peninsula İstanbul. (2022). The Peninsula İstanbul. Erişim adresi: https://www.peninsula.com/en/istanbul

Pervititch, J. (1937). İstanbul ili Karaköy-Tophane kıyı alanı haritası [Harita]. Erişim adresi: https://photos.google.com/share/AF1QipOSSo9R6AK5F38UyuwotM199ewvWyrc2kB8DclzWyYgOGvW4VhiYzJVXJwrtHapWg?key=NkZKWmNRTml6MkdrQ2VqT1JwTGI4eXZPdUp6OG5B

Renzo Piano Building Workshop. (2016). İstanbul Modern. Erişim adresi: http://www.rpbw.com/project/istanbul-modern

Sağdıç, S. (2019). *Kentsel mekanın değişiminin kentli hafızasına etkisinin incelenmesi: Kabataş – Karaköy kıyı hattı* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=6JOp1G_rlpp46E25y9XM1A&no=aEMPa33nNLIr3fdwyxf5Zw

Schubert, D. (2012). *Barcelona-Hamburg: Structural changes of seaport cities from local particularities to global challenges. Bilgin, İ. ve Erkol, İ. (Ed.),* Liman kentleri Amsterdam, Barcelona, Hamburg (s. 107). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Şen, B. (2006). *Ekonomik gelişmenin kültürel stratejileri: İstanbul kent merkezleri ve tarihi kentsel alanların yeniden yapılandırılması* (s. 65). Erişim adresi: https://www.spo.org.tr/yayinlar/dergi_goster.php?kodu=63&dergi=3

Şentürk, Ü. (2016). *Modern kent: mekanın yapay metamorfozu*. Toplumsal analizler ekseninde kent fragmanları (s. 89) içinde. Ankara: Phoenix yayınevi.

Tabanlıoğlu Mimarlık. (2002). *Salıpazarı liman ve turizm kompleksi.* (s. 82-87) içinde. İstanbul: Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi.

Tabanlıoğlu, M. (2003). *Etkinlikler - Voyvoda Caddesi Toplantıları 2003-2004.* Erişim Adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/161714

Tabanlıoğlu, M. (2004). *Galataport Projesi.* (s. 100-103) içinde. İstanbul Dergisi. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

Tabanlıoğlu, M. (2008). *Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport* (s. 22). Erişim Adresi: https://docplayer.biz.tr/1943440-Egrisiyle-dogrusuyla-galataport.html

Tabanlıoğlu Mimarlık. (2004). İstanbul Modern. Erişim Adresi: http://www.tabanlioglu.com/project/istanbul-modern/

Tanış, F. (2015). *The waterfront regeneration projects and contemporary design approaches of european port cities* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=Hxyqu7VzEFjcp75G_MTexw&no=dIqAnDMFWc_DvLIwYHNtJw

Tanju, B. (2009). *Sedad Hakkı Eldem II: Retrospektif* (s.166). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi. Erişim adresi: https://www.academia.edu/11896900/Sedad_Hakk%C4%B1_Eldem_Bir_Katalog_Denemesi

Tarihi Karaköy Yolcu Salonu yıkıldı. (2017, 23 Şubat). Erişim adresi: https://www.cumhuriyet.com.tr/foto/foto_haber/682948/1/Tarihi_Karakoy_yolcu_salonu_yikildi.html/1

TDİ. (2021). Erişim adresi: https://www.tdi.gov.tr/salipazari-liman-isletmeciligi-ve-yatirimlari-a-s/

TDK. (2022). *Liman.* Erişim adresi: https://sozluk.gov.tr/ (Erişim tarihi: 10.04.2022).

Ticaret Bakanlığı Gümrük Rehberi. (2018). *Gümrük antreposu ne demektir?* Erişim adresi: https://gumrukrehberi.gov.tr/sayfa/g%C3%BCmr%C3%BCk-antreposu-ne-demektir

TMMOB, (2014). "Yüksek yargı'dan Galataport'a durdurma". Erişim Adresi: https://www.tmmob.org.tr/icerik/yuksek-yargidan-galataporta-durdurma

Turhanoğlu, K. (2014). Kentsel mekanın üretim sürecinde tarihsel ve kültürel miras. Erişim adresi: https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/255641

Türköz, K. (t.y.). Erişim adresi: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/92045

Urkun Bowe, İ. (2006). *Londra Docklands kentsel gelişme alanı: ekonomik hayatın gerçekleri karşısında yerel halkın nostaljik talepleri.* Erişim adresi: http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/bulten-40-dosya.pdf

Usanmaz Coşkun, B. (2020). *Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projelerin Bağlamla İlişkilenmesi İçin Arazi Kullanımına Dayalı Bir Yaklaşım Önerisi-İstanbul Örneği* (Doktora Tezi). Erişim adresi: http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/handle/20.500.12397/9306

Uzun, İ. (2008). *Kamusal mekan - tüketim olgusu etkileşiminin İzmir'deki alışveriş merkezleri bağlamında değerlendirilmesi* (Doktora Tezi). Erişim adresi: https://9lib.net/document/oz143ndz-kamusal-tueketim-etkilesiminin-i-zmir-alisveris-merkezleri-baglaminda-degerlendirilmesi.html

Vural, T. (2005*). Değişen üretim-tüketim ilişkileri bağlamında alışveriş merkezlerinin anlamsal ve mekansal dönüşümüne eleştirel bir bakış* (Doktora tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=ryzMFPsRPH7ZAS71UaPPuw&no=Hog1dsrogCN8Ul_N61x6jw

Yıldız, Z. (2017). *Tüketimin mekansallaşması ve aynılaşması / M1 Alışveriş Merkezleri incelemesi* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: https://acikbilim.yok.gov.tr/handle/20.500.12812/459641?show=full

Yılmaz, S. (2015). *Kentsel dönüşüm projelerinin yaşam kalitesine etkisi: İstanbul Karaköy Salıpazarı örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://polen.itu.edu.tr/items/1f3ac2c6-31e0-4b85-a030-4de84628b4f6

Yılmaz Atabek, S. (2009). *İstanbul kıyılarında mekansal dönüşüm: güncel projelerden örnekler* (Yüksek Lisans Tezi). Erişim adresi: https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=P2X_8ygnc_mqZNvWQpXhgg&no=1swgUkjNX6nx4_T9ZsY6yQ

Yılmaz, Ö. (2021, 14 Ekim). Duvar. Erişim adresi: https://omeryilmaz.com.tr/2021/12/14/duvar/

Yılmaz, Ö. [oyilmaz]. (2022, 5 Nisan). Duvar artık bizlerle http://arkitera.com/gorus/duvar/ Çok daha büyük bir gemi Kuşadası'ndan biraz önce yola çıktı, geliyor; sabaha karşı 04:00'te yanaşacak. Neyse ki Silver Moon bu akşam 19'da gidiyor. Ama aynı anda 2-3 belki 4 gemi göreceğiz. [Tweet]. Erişim adresi: https://twitter.com/oyilmaz/status/1511311037236133893

Yırtıcı, H. (2004). Mekanın altyapısal dönüşümü. Erişim adresi: http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi_a/article/view/1006

Yirmiüç. (2022). Erişim adresi: https://www.instagram.com/p/CbfsMMhKOhV/

Wang, C. (2003). *Waterfront Regeneration.* Erişim adresi: https://kupdf.net/download/waterfront-regeneration_5c8fc0abe2b6f53a1fe333bd_pdf

EKLER

EK 1 Galataport'a Gelen Ziyaretçilerle Yapılan Anket Ve Derinlemesine Görüşme Formu

EK 2 Galataport İstanbul Tasarım Direktörü Erdem Ergin İle Yapılan Yazışma Metni

EK 1 Galataport'a Gelen Ziyaretçilerle Yapılan Anket Ve Derinlemesine Görüşme Formu

TOPHANE-KARAKÖY KIYI ALANININ TÜKETİM ODAKLI MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜ: GALATAPORT İSTANBUL

DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI

Değerli katılımcı, bu anket Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nde F. Esra Kara tarafından yürütülen yüksek lisans tezi kapsamında yapılmaktadır. Çalışma TAMAMEN BİLİMSELdir, kimlik bilgilerinize dair hiçbir soru ankette yer almamaktadır. Görüşleriniz bizim için önemli ve DEĞERLİDİR. Yardımınız için çok teşekkür ederiz.

Katılımcı Özellikleri

1. Cinsiyetiniz:

□ Kadın □ Erkek

2. Yaşınız:

□ 18'den küçük □ 18-25 yaş □ 26-35 yaş □ 36-45 yaş □ 46-55 yaş □ 56-65 yaş □ 66 yaş ve üzeri

3. Eğitim durumunuz:

□Okur-yazar değil □Okur-yazar □İlköğretim mezunu □Lise mezunu □Üniversite mezunu □Lisansüstü

4. Mesleğiniz:

□Çalışan □Emekli □İşsiz □Öğrenci □Ev hanımı

Galataport Projesi'nin Kullanım Amacına Yönelik Sorular

1. Galataport'a nasıl geldiniz? Galataport sizce kolay ulaşılabilir bir yer mi?

□ Vapur □ Otobüs □ Tramvay □ Araba □ Yürüyerek

2. Bugün Galataport'a hangi amaçla geldiniz?	Evet	Hayır
Buluşma, sosyalleşme amacıyla		
Kafede yeme-içme amacıyla		
Alışveriş amacıyla		
Özel bir mağaza için		
Merak ettiğim için		
Boğazı görerek yürüyüş yapmak için		
Resim heykel müzesine gitmek için		

3. Tekrar gelmeyi düşünür müsünüz?

□ Evet □ Hayır

4. Alanın daha çok hangi amaçla / amaçlarla kullanıldığını inşa edildiğini düşünüyorsunuz? Neden? (Öncelik sırasına göre kutucukları numaralandırınız.)

□ Kruvaziyer limanı olarak

□ Alışveriş için

□ Kültürel faaliyet (ist modern ve irhm)

□ Yürüyüş, gezi.

□ Yeme –içme mekanları

Galataport Projesi ve Çevre ile İlişkisi Hakkındaki Sorular

1. Kendinizi büyük binalar arasında kaybolmuş gibi hissediyor musunuz yoksa insan ölçeğine uygun bir proje olduğunu mu düşünüyorsunuz?

   .....

2. Projede amaçlanmış olan mahalle ve sokak kurgusunu hissediyor musunuz?

   .....

3. Karaköy ve Tophane'nin tarihi dokusuna saygılı bir proje olduğunu düşünüyor musunuz? Neden?

   .....

4. Galataport Projesi'nde yeşil alanların yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

   □ Evet □ Hayır

5. Kruvaziyer gemilerin kıyıya yanaşması ve birkaç gün burada kalması hakkında olumlu/olumsuz değerlendirmeleriniz nelerdir?

   .....

6. Galataport'u bir "alışveriş merkezi" olarak tanımlar mısınız? Neden?

   .....

7. Galataport'un yeterli ve faydalı bulduğunuz özellikleri nelerdir?

   .....

8. Galataport'un eksik ve olumsuz bulduğunuz özellikleri nelerdir?

   .....

Proje Alanının Dönüşümü ile İlgili Sorular

1. Galataport Projesi yapılmadan önce bu alanda hangi yapılar vardı biliyor muydunuz, alanın dönüştürülerek bugünkü kullanımını nasıl değerlendiriyorsunuz?

   .....

2. Galataport Projesi yerine başka bir proje yapılsaydı, buradaki kıyı alanının nasıl kullanılmasını isterdiniz?

   .....

EK 2 Galataport İstanbul Tasarım Direktörü Erdem Ergin İle Yapılan Yazışma Metni

Soru: Kruvaziyer gemileri ne sıklıkla limana gelecek? (Ayda x kadar gemi gibi)

E.E. : Kruvaziyer gemileri genel olarak Mart-Kasım ayları arasında geliyor. Bunun dışında kış aylarında nadiren rezervasyon oluyor. Aylık gemi sayısını vermek mümkün değil keza hiç gemi gelmeyecek gün olduğu gibi limanda eş zamanlı 4 gemi olacağı gün de var.

Soru: Haftada / ayda, beklenen yolcu sayısı kaçtır?

E.E. : Yılda 1 Milyon yolcu, 500.000 kadar da personel bekliyoruz. Sezon dikkate alındığında günlük ortalama 4.000 yolcu diyebiliriz.

Soru: Gelen kruvaziyer gemiler ne kadar süre ile limanda duracaklar?

E.E. : Günübirlik gelen ve gece konaklamayan seferler olduğu gibi 3-4 gün kalan gemiler de var.

Soru: Proje alanı içinde olan, Karaköy Yolcu Salonu'nun büyük bir hacminin yıkıldığını biliyoruz. Yıkılmadan yapıyı koruyarak yeniden işlevlendirme yapılabilir miydi? Yıkılma sebebi nedir?

E.E. : Yolcu salonu binasının yıkılan bölümü, statik açıdan güçlendirme ile kullanılabilir hale gelemeyeceği için Koruma Kurulu'nun aldığı karar ile özgününe uygun olarak inşa edilmek kaydıyla yıkıldı. Yapının kuzey cephesi ve 2 aks genişliğindeki yapı ise güçlendirilerek korundu.

Soru: Merkez Han, Karaköy Yolcu Salonu, Çinili Han'ın otel fonksiyonuna dönüştürülmesindeki karar aşaması nasıl gerçekleşti, kıyı kullanımı açısından kentlinin otel önündeki kıyı şeridini kullanamadığı durumunu değerlendirdiğimizde, bu sorular proje sürecinde gündeme geldi mi?

E.E. : Tescilli yapıların otel fonksiyonuna dönüştürülmesi ihale aşamasında alınmış bir karar ve Özelleştirme İdaresi ile Korum Kurulu'nun onayı ile proje geliştirildi. Yine ihale şartı olarak turizm tesisi kapsamında otel fonksiyonunun projede yer alması bir zorunluluk. Otel önündeki kıyı şeridinin otel tarafından kullanılması kamuya kapatıldığı anlamına gelmiyor. Otelin ortak alanlarına otel güvenliğinden geçerek ulaşmak herkes için mümkün. Bu benzer yapıdaki diğer oteller için de geçerli. Eskiden gümrüklü alan

olup şimdi kamuya açılan rıhtımın Paket Postanesi'nden Karaköy İskelesi'ne kadar kesintisiz devam etmesi ziyaretçi girişi ve kullanıcı deneyimi açılarından çok avantajlı olurdu ancak bu şartlar altında nitelikli bir otel konumlandırılamazdı. Bu analizler hem ihale hem de masterplan çalışmaları sırasında kapsamlı şekilde yapıldı.