T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

LİMAN ALANLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRİLEN YAPILAR ÜZERİNDEN İSTANBUL SALIPAZARI VE BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ'NİN İNCELENMESİ

ÖZGE ÖZTÜRK

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM PROGRAMI

DANIŞMAN
DOÇ. DR. YASEMEN SAY ÖZER

İSTANBUL, 2014

T.C.

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

LİMAN ALANLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRİLEN YAPILAR ÜZERİNDEN İSTANBUL SALIPAZARI VE BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ'NİN İNCELENMESİ

Özge ÖZTÜRK tarafından hazırlanan tez çalışması 08.08.2014 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Prof. Dr. Ömür BARKUL

Yıldız Teknik Üniversitesi _____

Yrd. Doç. Dr. A. Rıdvan KUTLUTAN

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi _____

ÖNSÖZ

Hayatım boyunca attığım her adımda arkamda olduklarını bildiğim, onlardan aldığım güç ve güvenle bugünlere kadar gelebildiğim sevgili ailem; sizin sevginiz emeğiniz ve desteğiniz sayesinde başarabildim. Böyle bir aileye sahip olduğum için çok şanslıyım.

Bu çalışmamı, hayatlarını çocuklarına adamış anne ve babama, kahramanım ağabeyime armağan ediyorum...

Temmuz, 2014

Özge ÖZTÜRK

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMA LİSTESİ ix

ŞEKİL LİSTESİ x

ÇİZELGE LİSTESİ xviivii

ÖZET xviii

ABSTRACT xx

BÖLÜM 1

GİRİŞ 1

1.1 Literatür Özeti 1
1.2 Tezin Amacı 3
1.3 Hipotez 4

BÖLÜM 2

LİMAN VE LİMAN ALANLARININ MEKÂNSAL EVRİMİ 5

2.1 Liman Tanımı 5
2.2 Liman Türleri 6
2.2.1 Doğal Limanlar 6
2.2.2 Yapay Limanlar 8
2.3 Liman Alanlarının Gelişim Süreci 11
2.4 Liman Alanlarının Dönüşüm Süreci 13

BÖLÜM 3

LİMAN ALANLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME 16

3.1 Liman Alanlarındaki Yapıların Yeniden İşlevlendirilme Nedenleri 18
3.2 Yeniden İşlevlendirme Kapsamında İşlev Seçimi 21
3.3 Yeniden İşlevlendirme Kapsamında Yapıya Müdahaleler 23

BÖLÜM 4

İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ; İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI) VE MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)..... 31

4.1 Tarihsel Gelişim..... 34
4.2 Dönüşüm Süreci..... 55
4.3 Alandaki Değişimler..... 59
4.3.1 Mekânsal Değişimler..... 61
4.3.2 Açık Alan Düzenlemeleri..... 83
4.3.3 Alana Giriş..... 85
4.4 İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde (Dört Numaralı Transit Ambarı) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler..... 89
4.4.1 Ekleme/Boşaltma..... 98
4.4.2 Strüktür..... 102
4.4.3 Cephe..... 105
4.4.4 Giriş..... 108
4.4.5 Sergi Alanı..... 111
4.4.6 Kafe/Restoran..... 118
4.4.7 Müze Mağazası..... 120
4.4.8 Kütüphane..... 121
4.4.9 Yönetim Birimleri..... 123
4.4.10 Islak Hacimler..... 123
4.4.11 Teknik Birimler..... 127
4.4.12 Depo/Arşiv..... 129
4.5 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi'nde (Beş Numaralı Antrepo) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler..... 132
4.5.1 Ekleme/Boşaltma..... 141
4.5.2 Strüktür..... 143
4.5.3 Cephe..... 144
4.5.4 Giriş..... 145
4.5.5 Sergi Alanı..... 147
4.5.6 Kafe/Restoran..... 149
4.5.7 Müze Mağazası..... 149
4.5.8 Kütüphane..... 150
4.5.9 Yönetim Birimleri..... 150
4.5.10 Islak Hacimler..... 150
4.5.11 Teknik Birimler..... 151
4.5.12 Depo/Arşiv..... 151

BÖLÜM 5

BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ; KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DEL COMERCIO) 152

5.1 Tarihsel Gelişim 153
5.2 Dönüşüm Süreci 166
5.3 Alandaki Değişimler 172
5.3.1 Mekânsal Değişimler 173
5.3.2 Açık Alan Düzenlemeleri 184
5.3.3 Alana Giriş 185
5.4 Katalunya Tarihi Müzesi'nde (Almacenes Generales de Comercio) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler 187

5.4.1 Ekleme/Boşaltma 197
5.4.2 Strüktür 203
5.4.3 Cephe 205
5.4.4 Giriş 208
5.4.5 Sergi Alanı 213
5.4.6 Kafe/Restoran 219
5.4.7 Müze Mağazası 221
5.4.8 Kütüphane 222
5.4.9 Yönetim Birimleri 222
5.4.10 Islak Hacimler 222
5.4.11 Teknik Birimler 224
5.4.12 Depo/Arşiv 225

BÖLÜM 6

SONUÇLAR 226

6.1 Alan Ölçeğinde Değişimler 226
6.2 Bina Ölçeğinde Değişimler 240

KAYNAKLAR 257

EK-A

LİMAN TERİMLERİ 267

EK-B

LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI 269

EK-C

GALATA VE İSTANBUL LİMAN ALANLARINDA RIHTIM VE AMBARLARIN YAPIMININ ONAYLANDIĞI SÖZLEŞME 272

EK-D

HAYDARPAŞA LİMANI TEVSİİ VE SALIPAZARI RIHTIM İNŞAATI 274

EK-E

DERGİ YAZISI 279

EK-F

SALIPAZARI ANTREPOLARI VE İŞ HANI PROJESİ TEKNİK, İDARİ VE MALİ ŞARTLAR 283

EK-G

SALIPAZARI ANTREPOLARI VE İŞ HANI PROJE VE ESKİZLERİ 298

EK-H

TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş. ARŞİV FOTOĞRAFLARI 301

EK-I

SALIPAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI-PROF. DR MUAMMER ONAT 309

EK-J

MİMAR ERSEN GÜRSEL FİKİR ÇALIŞMASI 314

EK-K

SALIPAZARI LİMAN ALANI İLE İLGİLİ KANUNLAR VE ÖYK KARARLARI 315

EK-L

TABANLIOGLU ARCHITECTS ARŞİV FOTOĞRAFLARI 319

EK-M

BARSELONA LİMAN ALANI RÖLYEF VE GRAVÜRLERİ 329

EK-N

MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA (BARSELONA DENİZ MÜZESİ) ARŞİV BELGELERİ 334

EK-O

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME-22.10.2013 339

EK-P

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME-05.11.2013 342

EK-R

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME-11.03.2014 346

EK-S

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME-23.02.2014 VE 12.07.2014 349

EK-T

KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME-05.05.2014 356

ÖZGEÇMİŞ 360

KISALTMA LİSTESİ

GATCPAC	Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània
İKSV	İstanbul Kültür Sanat Vakfı
MOMA	Museum of Modern Art
MSGSÜ	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
ÖYK	Özelleştirme Yüksek Kurulu
PGM	Plan General Metropolitano
TDİ	Türkiye Denizcilik İletmeleri A.Ş.
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2. 1 Doğal liman örnekleri 7
Şekil 2. 2 Doğal liman alanlarındaki düzenlemeler 8
Şekil 2. 3 Yapay liman örnekleri 9
Şekil 2. 4 Yapay liman alanlarındaki düzenlemeler 10
Şekil 2. 5 Liman yerleşim planı örneği 11
Şekil 3.1 Cenova limanı dönüşümü 20
Şekil 3.2 Hamburg limanı dönüşümü 20
Şekil 3.3 Liverpool Albert Dock dönüşümü ve Baltimore limanı dönüşümü 23
Şekil 3.4 Yeniden işlevlendirmenin uygulanabileceği müdahale yöntemleri 24
Şekil 3.5 Cenova limanı pamuk depoları dönüşümü 27
Şekil 3.6 Cenova limanı antrepo binası dönüşümü 27
Şekil 3.7 Hamburg limanı antrepo binasının dönüşüm aşaması 28
Şekil 3.8 Albert Dock antrepolarının müzeye dönüşümü 28
Şekil 4.1 İstanbul limanının deniz ticaret ilişkileri 32
Şekil 4.2 İstanbul liman sınırları 33
Şekil 4.3 Bizans dönemindeki limanlar 34
Şekil 4.4 Konstantinopolis kenti ve limanı 37
Şekil 4.5 İstanbul Limanı 38
Şekil 4.6 Galata Rıhtımı 42
Şekil 4.7 Galata Rıhtımı 42
Şekil 4.8 İstanbul Limanı 43
Şekil 4.9 Galata Rıhtımı 44
Şekil 4.10 Fındıklı sahili 45
Şekil 4.11 Salıpazarı Rıhtım Kesiti 47
Şekil 4.12 Salıpazarı Rıhtımı Vaziyet Planı 48
Şekil 4.13 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı 49
Şekil 4.14 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı 49
Şekil 4.15 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı 50
Şekil 4.16 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı 50
Şekil 4.17 Salıpazarı antrepoları inşaatı 51
Şekil 4.18 Salıpazarı antrepoları ve işhanı vaziyet planı 52
Şekil 4.19 Salıpazarı antrepo ve iş hanı projesi perspektif 52
Şekil 4.20 Tophane Meydanı Düzenleme Projesi 54

Şekil 4.21 Antrepoların inşaatı 54
Şekil 4.22 Galataport Projesi 57
Şekil 4.23 Tophane bölgesi dokusu 60
Şekil 4.24 Tophane bölgesi silüeti 60
Şekil 4.25 Galata 62
Şekil 4.26 İstanbul için hazırlanan ilk ölçekli harita 63
Şekil 4.27 İstanbul haritası 63
Şekil 4.28 İstanbul haritası 64
Şekil 4.29 Alman Mavileri 64
Şekil 4.30 Sigorta haritaları 65
Şekil 4.31 Tophane ambarları 66
Şekil 4.32 Tophane ambarları 66
Şekil 4.33 Karaköy ile Tophane arasındaki sahil 67
Şekil 4.34 İstanbul Limanı 67
Şekil 4.35 Salıpazarı bölgesindeki önemli yapılar 68
Şekil 4.36 Bir, İki, Üç ve Dört Numaralı Transit Ambarları 69
Şekil 4.37 Bir Numaralı Transit Ambarı 69
Şekil 4.38 İki Numaralı Transit Ambarı 70
Şekil 4.39 Üç Numaralı Transit Ambarı 70
Şekil 4.40 Dört Numaralı Transit Ambarı 70
Şekil 4.41 Beş Numaralı Antrepo 71
Şekil 4.42 Altı Numaralı Antrepo 72
Şekil 4.43 Yedi Numaralı Antrepo 72
Şekil 4.44 Nusretiye Cami 73
Şekil 4.45 Nusretiye Saat Kulesi 73
Şekil 4.46 Tophane Kasrı 74
Şekil 4.47 Tophane Çeşmesi 75
Şekil 4.48 Tophane-i Âmire 76
Şekil 4.49 Kılıç Ali Paşa Külliyesi 77
Şekil 4.50 Paket Postanesi 78
Şekil 4.51 Paket Postanesi 78
Şekil 4.52 Yirmi Numaralı Antrepo 79
Şekil 4.53 Yirmi Numaralı Antrepo 79
Şekil 4.54 Paket Postanesi ve Yirmi Numaralı Antrepo 79
Şekil 4.55 Çinili Han 80
Şekil 4.56 TDİ Yolcu Salonu 81
Şekil 4.57 Merkez Rıhtım Han 81
Şekil 4.58 Merkez Rıhtım Han, TDİ Yolcu Salonu ve Çinili Han 82
Şekil 4.59 Merkez Rıhtım Han, TDİ Yolcu Salonu ve Çinili Han 82
Şekil 4.60 Tophane Meydanı 83
Şekil 4.61 Antrepolar sert zemin 83
Şekil 4.62 İstanbul Modern Sanat Müzesi heykel bahçesi ve etkinlik alanı 84
Şekil 4.63 Salıpazarı rıhtımı tel uygulaması 84
Şekil 4.64 Salıpazarı bölgesi ulaşım haritası 85
Şekil 4.65 Meclis-i Mebusan Caddesi antrepolar 86
Şekil 4.66 Meclis-i Mebusan Caddesi 86

Şekil 4.67 İstanbul Modern Sanat Müzesi girişi 87
Şekil 4.68 Açık otopark alanı 87
Şekil 4.69 Müze giriş tabelaları 88
Şekil 4.70 Totem 88
Şekil 4.71 Kurucu ve sponsorlar 91
Şekil 4.72 Müzenin dönüşümden önceki ve sonraki hali 92
Şekil 4.73 Eğitim etkinlikleri 93
Şekil 4.74 İstanbul Modern Sanat Müzesi açılışta uygulanmış olan zemin kat planı ... 95
Şekil 4.75 İstanbul Modern Sanat Müzesi açılışta uygulanmış olan birinci kat planı ... 95
Şekil 4.76 İstanbul Modern Sanat Müzesi Zemin Kat Planı 96
Şekil 4.77 İstanbul Modern Sanat Müzesi Birinci Kat Planı 96
Şekil 4.78 İstanbul Modern Sanat Müzesi Kesitler 97
Şekil 4.79 İstanbul Modern Sanat Müzesi Kesitler 97
Şekil 4.80 Zemin kat asansör 99
Şekil 4.81 Birinci kat asansörü ve asansör kabini 99
Şekil 4.82 Cephe merdiveni ve asansörü 100
Şekil 4.83 Cehenneme merdiven 100
Şekil 4.84 Cehenneme Merdiven 101
Şekil 4.85 Giriş totemi ve cephe asansörü 101
Şekil 4.86 Birinci kat strüktür 102
Şekil 4.87 Birinci kat tavanı 103
Şekil 4.88 Zemin kat strüktür 103
Şekil 4.89 Zemin kat tavanı 104
Şekil 4.90 Birinci kat ve zemin kat dilatasyon 104
Şekil 4.91 Ön cephe 106
Şekil 4.92 Arka cephe 106
Şekil 4.93 Teras 107
Şekil 4.94 Ek giriş bölümü 107
Şekil 4.95 Cephe harf montaj detayı 108
Şekil 4.96 Güvenlik birimi 109
Şekil 4.97 Giriş rampası ve kapısı 109
Şekil 4.98 Danışma ve diğer birimlerin yer aldığı hol 109
Şekil 4.99 Müze mağazası 110
Şekil 4.100 Sergi alanı giriş 110
Şekil 4.101 Birinci kat sürekli sergi salonu 113
Şekil 4.102 Birinci kat yabancı eserler sergi salonu 113
Şekil 4.103 Fotoğraf sergisi 114
Şekil 4.104 Video odası 114
Şekil 4.105 Birinci kat sürekli sergi salonu 115
Şekil 4.106 Birinci kat sürekli sergi salonu 115
Şekil 4.107 Birinci kat sürekli sergi salonu 116
Şekil 4.108 Birinci kat sürekli sergi salonu 116
Şekil 4.109 Cephe kepenk 117
Şekil 4.110 Stor perde 117
Şekil 4.111 Restoran 119
Şekil 4.112 Restoran teras alanı 119

Şekil 4.113 Müze mağazası 120
Şekil 4.114 Müze mağazası 120
Şekil 4.115 Kütüphane 121
Şekil 4.116 Kütüphane 122
Şekil 4.117 Sahte tavan çalışması 122
Şekil 4.118 Birinci kat kadın WC 124
Şekil 4.119 Birinci kat engelli WC 125
Şekil 4.120 Zemin kat WC giriş 125
Şekil 4.121 Zemin kat kadın WC 126
Şekil 4.122 Restoran kadın WC 126
Şekil 4.123 Aydınlatma detayı 128
Şekil 4.124 Sergi holü aydınlatma detayı 128
Şekil 4.125 Tavan sistemi 129
Şekil 4.126 Sinema 130
Şekil 4.127 Medya alanı 130
Şekil4.128 Heykel bahçesi 131
Şekil 4.129 Etkinlik alanı 131
Şekil 4.130 Genç İstanbul Modern konteyner yapısı 131
Şekil 4.131 Beş Numaralı Antrepo 134
Şekil 4.132 Beş Numaralı Antrepo inşaat aşaması 134
Şekil 4.133 Taşıyıcı sistem güçlendirme işlemleri 134
Şekil 4.134 Bina tasarım konsepti 135
Şekil 4.135 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Zemin Kat Planı 136
Şekil 4.136 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Birinci Kat Planı 136
Şekil 4.137 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi İkinci Kat Planı 137
Şekil 4.138 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Üçüncü Kat Planı 137
Şekil 4.139 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Dördüncü Kat Planı 138
Şekil 4.140 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Çatı Katı Planı 138
Şekil 4.141 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi İkinci Bodrum Kat Planı 139
Şekil 4.142 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Birinci Bodrum Kat Planı 139
Şekil 4.143 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Zemin Asma Kat Planı 140
Şekil 4.144 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Kesiti 140
Şekil4.145 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Kesiti 141
Şekil 4.146 Üç Numaralı Transit Ambarı bağlantısı 142
Şekil 4.147 Üç Numaralı Transit Ambarı bağlantısı 142
Şekil 4.148 Bina strüktür detayı 143
Şekil 4.149 Cephe görünüşü 144
Şekil 4.150 Müze giriş bölümü 145
Şekil 4.151 Vaziyet Planı 146
Şekil 4.152 Konteyner sergi alanı birim büyüklükleri 148
Şekil 4.153 Kesitte sergi alanlarının görünüşleri 148
Şekil 4.154 Restoran 149
Şekil 5.1 Kentsel gelişimdeki 1980 öncesi ve sonrasındaki yönelimler 152
Şekil 5.2 Ramblas Bulvarı 153
Şekil 5.3 Barselona 154
Şekil 5.4 Barselona 154

Şekil 5.5 Barselona Limanı 155
Şekil 5.6 Barselona 155
Şekil 5.7 La Barceloneta, 1825 planı ve günümüz sokak görüntüsü 157
Şekil 5.8 Barselona'daki sur içindeki ve sur dışındaki ilk endüstrileşme 157
Şekil 5.9 Antoni Rovira i Trias'ın Planı 158
Şekil 5.10 Ildefonso Cerdà'nın Planı 158
Şekil 5.11 Antrepo projesi 161
Şekil 5.12 Antrepo binası inşaatı sırasında 161
Şekil 5.13 Antrepo binası arka cephesi 162
Şekil 5.14 Liman alanı 162
Şekil 5.15 Antrepo binası 163
Şekil 5.16 Antrepo binası 163
Şekil 5.17 20. yüzyılın başlangıcı, kıyıdaki endüstriyel alanlar 164
Şekil 5.18 GATCPAC Planı 165
Şekil 5.19 Metropolitan Planı 165
Şekil 5.20 Passeig de Colom, Moll de la Fusta Görünüşü 167
Şekil 5.21 Passeig de Colom 168
Şekil 5.22 Moll d'Espanya 168
Şekil 5.23 Port Vell projesi öncesi ve sonrası 168
Şekil 5.24 La Barceloneta Projesi 169
Şekil 5.25 La Barceloneta 169
Şekil 5.26 Olimpiyat köyü projesi ve 1992 yılına ait fotoğrafı 170
Şekil 5.27 Port Vell günümüz vaziyet planı ve uygulama aşamasındaki proje 171
Şekil 5.28 Uygulama aşamasındaki proje 171
Şekil 5.29 1956-2011 yılları arasındaki liman alanı dönüşümü 172
Şekil 5.30 Liman ön görünümünün 18. yüzyıldan 21. yüzyıla dönüşümü 173
Şekil 5.31 Genişleme ve liman yerleşimi projesi 174
Şekil 5.32 Genişleme ve liman yerleşimi projesi 174
Şekil 5.33 Uygulanmış liman projesi 174
Şekil 5.34 Port Vell bölgesindeki önemli yapılar 175
Şekil 5.35 Antrepo 176
Şekil 5.36 Tersane 17. yüzyıldaki görünüş çizimleri ve 1920'deki görünüşü 177
Şekil 5.37 Barselona Deniz Müzesi 177
Şekil 5.38 Gümrük binası 178
Şekil 5.39 Liman İşletmeleri binası 178
Şekil 5.40 Genel Kaptanlık binası 179
Şekil 5.41 Maremagnum 179
Şekil 5.42 Akvaryum 180
Şekil 5.43 IMAX Port Vell 180
Şekil 5.44 Rambla del Mar 181
Şekil 5.45 Reial Club Maritim de Barcelona 181
Şekil 5.46 Real Club Nautico 182
Şekil 5.47 Dünya Ticaret Merkezi 182
Şekil 5.48 Marina 92 183
Şekil 5.49 Açık alan düzenlemeleri 184
Şekil 5.50 Port Vell bölgesi ulaşım haritası 185

Şekil 5.51 Araç ve yaya ulaşımı 186
Şekil 5.52 Yaya ve bisiklet yolları 186
Şekil 5.53 Antrepo çevresi gündüz ve gece 186
Şekil 5.54 Şantiye aşaması 190
Şekil 5.55 Şantiye aşaması 190
Şekil 5.56 Şantiye aşaması 190
Şekil 5.57 Antrepo binası 191
Şekil 5.58 Binanın kiralık ofis bölümü 191
Şekil 5.59 Antrepo ön cephesi 192
Şekil 5.60 Antrepo cephe detayları 192
Şekil 5.61 Katalunya Tarihi Müzesi Zemin Kat Planı 193
Şekil 5.62 Katalunya Tarihi Müzesi Birinci Kat Planı 193
Şekil 5.63 Katalunya Tarihi Müzesi İkinci Kat Planı 194
Şekil 5.64 Katalunya Tarihi Müzesi Üçüncü Kat Planı 194
Şekil 5.65 Katalunya Tarihi Müzesi Çatı Katı Planı 195
Şekil 5.66 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti 195
Şekil 5.67 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti 196
Şekil 5.68 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti 196
Şekil 5.69 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti 196
Şekil 5.70 Teras 198
Şekil 5.71 Çatı ve teras 198
Şekil 5.72 Galeri boşluğu 199
Şekil 5.73 Galeri boşluğu 199
Şekil 5.74 Çatı ışıklıkları 200
Şekil 5.75 Sürekli sergi salonları ışıklık 200
Şekil 5.76 Çatı katından galeri boşluğuna bakış 201
Şekil 5.77 Rampa 201
Şekil 5.78 Yürüyen merdiven 202
Şekil 5.79 Zemin kat asansör 202
Şekil 5.80 Giriş bölümü strüktür detayı 204
Şekil 5.81 Beton kolon ve yüzey detayları 204
Şekil 5.82 Çatı katı kolonlar 204
Şekil 5.83 Cephe doğrama detayları 205
Şekil 5.84 Cephe malzeme detayı 205
Şekil 5.85 Bina yan cephesi 206
Şekil 5.86 Ön cephe tabela detayı 206
Şekil 5.87 Ön cephe tabela detayı 207
Şekil 5.88 Giriş cephesi tabela detayları 207
Şekil 5.89 Müze arka cephe girişi 209
Şekil 5.90 Müze ön cephe girişi 209
Şekil 5.91 Müze girişi 210
Şekil 5.92 Galeri boşluğu 210
Şekil 5.93 Danışma 211
Şekil 5.94 Giriş sergi alanı 211
Şekil 5.95 Müze mağazası 212
Şekil 5.96 Müze girişindeki cam kütle 212

Şekil 5.97 Birinci kat sergi salonu 214
Şekil 5.98 Birinci kat sergi salonu 215
Şekil 5.99 Birinci kat sergi salonu 215
Şekil 5.100 İkinci kat sergi salonu 216
Şekil 5.101 İkinci kat sergi salonu 216
Şekil 5.102 Üçüncü kat sergi salonu 217
Şekil 5.103 Üçüncü kat sergi salonu 217
Şekil 5.104 Doğrama detayları 218
Şekil 5.105 Bölücü eleman detayları 218
Şekil 5.106 Restoran kapalı alanı 219
Şekil 5.107 Restoran yarı açık alan-teras ilişkisi 220
Şekil 5.108 Teras bar ve manzarası 220
Şekil 5.109 Müze mağazası 221
Şekil 5.110 Müze mağazası 221
Şekil 5.111 Kütüphane 222
Şekil 5.112 Sergi katları ıslak hacimler 223
Şekil 5.113 Çatı katı ıslak hacimler 223
Şekil 5.114 Yangın kaçış merdivenleri, yangın kapısı 224
Şekil 5.115 Havalandırma detayı 225
Şekil 6.1 Kentle rıhtıma yanaşan gemilerin ilişkisi 238
Şekil 6.2 Kentle rıhtıma yanaşan gemilerin ilişkisi 238
Şekil 6.3 Salıpazarı gümrük alanı geçiş engeli 238

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 Yeniden İşlevlendirme Kavramları 17
Çizelge 5.1 Katalunya Tarihi Müzesi Ziyaretçi Sayıları 189
Çizelge 6.2 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Alanları ile İlgili Genel Özellikler 228
Çizelge 6.2 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Faaliyetlerinin Tarihsel Gelişimi 229
Çizelge 6.3 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman İşlevlerini Kaybetme Nedenleri 230
Çizelge 6.4 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Alanları İçin Hazırlanmış Projeler ve Projelerdeki İşlevler 231
Çizelge 6.5 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Alan Ölçeğinde Değişimler- 1 233
Çizelge 6.6 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell bölgeleri Alan Ölçeğinde Değişimler- 2 234
Çizelge 6.7 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -1 241
Çizelge 6.8 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -2 242
Çizelge 6.9 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -3 243
Çizelge 6.10 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -4 244
Çizelge 6.11 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -5 245
Çizelge 6.12 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -6 246
Çizelge 6.13 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -7 247
Çizelge 6.14 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -8 248
Çizelge 6.15 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler -9 249

ÖZET

LİMAN ALANLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRİLEN YAPILAR ÜZERİNDEN İSTANBUL SALIPAZARI VE BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ'NİN İNCELENMESİ

Özge ÖZTÜRK

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yasemen SAY ÖZER

Limanlar antik dönemlerden itibaren, güvenli su alanlarına kurularak kentlerin ticaret ve ekonomi merkezi olmuştur. Deniz teknolojisinde yaşanan gelişmelerle limanların hinterlandları büyümüş ve buna bağlı olarak yapılan ticaretin miktarı da artmıştır. 20. yüzyıldan itibaren teknolojik, coğrafik ve sosyo-ekonomik bazı nedenlerden dolayı liman alanları yetersiz kalmaya ve işlevlerini yitirmeye başlamıştır. Liman fonksiyonları kentin dışında yeni yapılan liman alanlarına taşınmış, kentin merkezinde kalan işlevini kaybetmiş eski liman alanları da 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni işlevlerle kullanılmaya başlamıştır.

Bu tez çalışmasında liman alanlarında yaşanan dönüşüm süreci, kentsel ölçekte ve bina ölçeğinde incelenmiştir. Öncelikle çalışmanın amacı ve kullanılan yöntemler açıklanmıştır. Limanlar ve liman türleri ile ilgili temel bilgiler verildikten sonra, limanların ortaya çıkışından dönüşümlerine kadar olan tarihsel süreç anlatılmıştır.

Liman alanlarının ve bu alanlardaki liman yapılarının yeniden işlevlendirilerek dönüştürülmesi kararı verildikten sonra nasıl bir yol izlenmesi gerektiği, yeni işlev seçimi yöntemi ve dönüşüm sırasında uygulanacak müdahaleler ele alınmıştır.

Liman alanlarında yeniden işlevlendirilen yapılara örnek olarak, Salıpazarı bölgesi liman alanında yer alan Dört Numaralı Transit Ambarı ve Beş Numaralı Antrepo ile Barselona Port Vell bölgesi liman alanında yer alan Almacenes Generales de Comercio Antrepo

binaları seçilerek, detaylı olarak incelenmiştir. Seçilen liman alanlarının öncelikle tarihsel gelişimi ve dönüşüm süreci anlatılmıştır. Yapılan değişiklikler, kentsel ölçekte ve bina ölçeğinde olmak üzere ikiye ayrılarak seçilen tüm örnekler için aynı başlıklar altında incelenmiştir. Alan ölçeğinde, geçmişten bugüne yaşanan mekânsal değişim bölge haritalarıyla anlatılmıştır. Açık alan düzenlemeleri ve alana giriş, konuları yerinde yapılan gözlemlerle aktarılmıştır. Bina ölçeğindeki fiziksel ve mekânsal dönüşümler; ekleme/boşaltma, strüktür, cephe, giriş, sergi alanı, kafe/restoran, müze mağazası, kütüphane, yönetim birimleri, ıslak hacimler, teknik birimler, depo/arşiv olmak üzere on iki başlıkla incelenmiştir.

Sonuç bölümünde; incelenen örneklerin dönüşümleri ile ilgili yapılan tespitler hazırlanan on beş çizelge yardımıyla karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma ile liman alanlarında uygulanmış dönüşüm yöntemlerinin, yeni dönüşümler için bir model olması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Liman, Yeniden İşlevlendirme, Salıpazarı, Port Vell, Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo, Almacenes Generales de Comercio

ABSTRACT

INVESTIGATION OF ISTANBUL SALIPAZARI AND BARCELONA PORT VELL REGIONS VIA ADAPTIVE RE-USED BUILDINGS IN PORT REGIONS

Özge ÖZTÜRK

Department Of Architecture

MSc. Thesis

Adviser: Assoc. Prof. Dr. Yasemen SAY ÖZER

By being constructed in the safe water areas, the ports have been the trade and the economy centres of the cities since the ancient times. By the help of the developments in the sea technology, the hinterlands of the ports have become larger and also the commercial activities have increased. Since the 20th century some port regions have become inadequate and they have lost some of their functions because of technological, geographical and socio-economical reasons. The functions of the ports have been removed to the recently constructed ports outside the cities and the old ports.

In this thesis the transformation process in the port regions have been analyzed in the urban scale and in the building scale. First of all the purpose and the techniques of the work have been explained. After representing the basic information about the ports and the kinds of ports, the historical process since the ports first emerged until the transformation has been represented.

After making the decision of transformation by adaptive re-using the port regions and the buildings within the ports, the issues of how to follow the transformation process, the method of selecting the new function and the interventions during the transformations have been dealt with.

Three port buildings have been selected as the examples of adaptive re-used buildings and they have been observed in a detailed way. Two of them are The Number Four Transit Store building in the Salıpazarı port region which has been transformed into İstanbul Modern Art Museum and the Number Five Warehouse building which is still being transformed into Mimar Sinan Fine Arts University, Fine Arts and Sculpture Museum. The third example is the Almacenes Generales de Comercio warehouse building which has been transformed into Museu d'història de Catalunya (Catalunya History Museum) in Barselona Port Vell region. Primarily the historical development and the transformation process of the selected port regions have been represented. All of the changes have been divided into two headlines and they have been analyzed in an urban and a building scale. In the urban scale, the changement of the place throughout the history has been represented by the help of the maps of the region. The open air arrangements and the entrance to the region have been reported as a result of the observations in the previously mentioned places in question. The physical and the spatial transformation have been analyzed under the fifteen headlines of additions, structure, facade, entrance, exhibition area, cafe/restaurant, museum store, library, administration units, wet areas , technical units, storage/archives.

Finally, the evaluations about the transformation of the analyzed examples have been compared by means of fifteen charts. By the help these comparisons, it has been intended to make the applied methods an adaptive re-used model for the new port regions.

Keywords: Port, Adaptive Re-use, Salıpazarı, Port Vell, The Number Four Transit Store, Number Five Warehouse, Almacenes Generales de Comercio

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Tezin hazırlandığı bir yıllık süre boyunca çok sayıda yazılı kaynaktan ve arşivden yararlandım. Araştırmalarım sonucunda, Türkiye'de liman alanlarının dönüşümleri ile ilgili kentsel ölçekte çalışılmış tezlerle karşılaştım, ama yapı ölçeğinde incelenmiş bir tezle karşılaşmadım. Özgün olması açısından çalışmama yapı ölçeğinde yoğunlaşmaya karar verdim. Yazılı kaynak araştırmaları dışında, saha çalışmaları, arşiv araştırmaları ve görüşmeler yaptım. Tüm bu çalışmaları, sadece İstanbul'da değil Barselona'ya giderek, orada seçtiğim örnek için de aynı şekilde uyguladım.

1.1 Literatür Özeti

Çalışmama; Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniveristesi ve Bilgi Üniversitesi'nin Mimarlık Fakültesi kütüphanelerinde yer alan konuyla ilgili tüm kitapları inceleyerek başladım. Liman alanları ile ilgili daha önce çalışılmış tezleri, internetten ya da kütüphanelerden ulaşarak arşivledim. Üniversite kütüphaneleri haricinde; eski haritalar için Atatürk Kütüphanesi'nden, Türkiye'deki limancılık faaliyetleri ile ilgili bilgiler için Deniz Ticaret Odası Kütüphanesi'nden, bölge ve yapılarla ilgili mimari dökümanlar için TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Kütüphanesi'nden yararlandım. Örnek olarak incelenecek İstanbul Modern Sanat Müzesi ve Museu d'història de Catalunya'nın (Katalunya Tarihi Müzesi) kendi bünyesindeki kütüphanelerde araştırma yaptım. Salıpazarı bölgesi liman alanı, transit ambarları ve antrepoların dönüşümleri ile ilgili bu güne kadar yayınlanmış dergi yazıları ve gazete haberlerini topladım. Hukuki konularla ilgili resmi gazete yayınları ve ÖYK (Özelleştrime Yüksek Kurulu) Kararları'nı elde ettim. Yazılı kaynakları araştırdığım

bu süreçte, Salıpazarı liman alanı dışındaki diğer konularla ilgili elde ettiğim kaynakların büyük bir kısmı İngilizce'ydi. Bazı kaynaklar Almanca, Barselona ile ilgili kaynakların çoğu ise İspanyolca ve Katalanca'ydı. Yabancı dildeki tüm bu kaynakları Türkçe'ye çevirerek inceledim. Bunun haricinde tezde kullanılan terimlerin açıklamaları için Türkçe ve İngilizce sözlüklerden yararlandım.

En doğru bilgi ve belgeleri elde edeceğim düşüncesiyle, incelenecek müzelerin arşivlerine ulaşmaya çalıştım. İstanbul Modern Sanat Müzesi arşivinden yararlanmak için çok uğraşmama rağmen izin alamadım. Geçmişte, müzede bazı sergilerin kuratörlüğünü yapmış Fulya Erdemci aracılığıyla sınırlı sayıdaki bazı bilgilere eriştim. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden İstanbul limanı ve Salıpazarı bölgesi liman tesislerinin yapımıyla ilgili özgün belgelere ulaştım. Salıpazarı bölgesi liman alanının mülkiyet sahibi olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin arşiv sorumlusu Ali Bozoğlu'ndan, liman alanı, transit ambarları ve antrepoların yapımı ile ilgili kaynağı olmayan bir adet dergi yazısı ve altmış adet fotoğraf elde ettim.

Katalunya Tarihi Müzesi ile ilgili arşiv çalışmamda, müzenin web ve sosyal ağlar sorumlusu Daniel Solé i Lladós yardımcı olarak istediğim bilgilere ulaşmamı sağladı. Barselona Port Vell bölgesi liman alanında yer alan Museo Marítım De Barcelona'ya (Barselona Deniz Müzesi) gittim. Arşivden sorumlu Mireia Bertrana de Bustos yardımıyla, tamamı Katalanca ve İspanyolca olan, liman alanı ve incelenen Almacenes Generales de Comercio binası ile ilgili yaklaşık yüz yıllık çok sayıda belge ve fotoğraflara ulaştım.

Tezde incelenen liman alanları ve bu alanlarda yer alan binalarla ilgili farklı zamanlarda sahada gözlemlerde bulundum. Barselona liman alanı hakkında çalışmaya karar verdikten sonra, yerinde gözlem yapabilmek için seyahat planladım. Barselona'da kaldığım dört gün boyunca liman alanı ve Katalunya Tarihi Müzesi binasını günün farklı saatlerinde gözlemledim. Yapılan gözlemleri, çekilen fotoğraflar ve alınan notlarla belgeledim. Salıpazarı bölgesi liman alanına, İstanbul'da yaşamamdan dolayı yaptığım çok sayıda ziyaretlerle, çalışmamın devam ettiği bir yıllık süreçte alandaki değişimleri gözlemledim. Liman alanı, transit ambarı ve antrepo binaları ile ilgili farklı dönemlerde çektiğim fotoğrafları çekim tarihlerine göre arşivledim.

İncelenecek transit ambarı ve antrepo yapılarının dönüşümlerinde yer almış aktörlerle görüşmelerde bulundum. Dört Numaralı Transit Ambarının İstanbul Modern Sanat Müzesi'ne dönüşümünde, müzeyi kiralayarak dönüşüm uygulamasını gerçekleştiren Eczacıbaşı Holding'in Gayrimenkul Geliştirme ve Yatırım Proje Müdürü Kaan Karasoy'la 22.10.2013 tarihinde görüşme yaptım. Binanın dönüşüm süreci ile ilgili bilgiler edindim. 11.03.2014 tarihinde Kaan Bey'le ikinci bir görüşme yaptım. Görüşmeye Proje Müdürü Güliz Gökşen de katıldı. Güliz Hanım, müzenin açıldıktan sonra geçirdiği değişiklikler hakkında bilgi verdi. İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin tasarımını gerçekleştiren Tabanlıoglu Architects ekibinden, bu projenin tasarım ve uygulama sürecinde yer alan Mimar Hande Pusat'la 05.11.2013 tarihinde görüştüm. Binanın tasarım süreci ve kriterleri ile ilgili bilgiler edindim.

Bölgede incelenecek bir diğer yapı olan Beş Numaralı Antrepo binasının dönüşümü günümüzde hala devam etmektedir. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi'ne dönüştürülecek olan yapının mimari projesi Emre Arolat Architects tarafından hazırlandı. Projenin tasarım sürecinde görev almış Mimar Süleyman Yıldız'la 23.02.2014 ve 12.07.2014 tarihlerinde yaptığım görüşmelerde tasarım süreci ve mimari kriterlerle ilgili bilgiler edindim. Salıpazarı bölgesi liman alanını, 04.10.2013 tarihinde alınan kararla otuz yıllığına kiralayan Doğuş Holding A.Ş. yetkilileriyle de 06.06.2014 tarihinde görüştüm (İsimlerini paylaşmak istemediler). Alanla ilgili projeler devam ettiği için bilgi paylaşımında bulunmak istemediler.

Barselona'da incelenen Almacenes Generales de Comercio binasından Museu d'història de Catalunya'ya (Katalunya Tarihi Müzesi) dönüşümünü gerçekleştiren mimarlardan biri olan Josep Benedito ile 05.05.2014 tarihinde görüştüm. Dönüşümün tüm aşamaları ile ilgili detaylı bilgiler edindim. Bu görüşmenin haricinde Katalunya Tarihi Müzesi kütüphane görevlileri Pilar Triadó ve Montse Grabulós ile 02.05.2014 tarihinde yaptığım görüşmeyle müzenin geçmiş ve günümüz kullanımı ile ilgili bilgiler edindim.

1.2 Tezin Amacı

Bu tez çalışmasında, iki farklı liman alanı ve liman alanında yer alan üç farklı depo binasının (İki antrepo ve bir transit ambarı) dönüşümündeki uygulamalar

karşılaştırılarak değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme sonucunda elde edilen veriler ışığında, liman alanının ve liman alanında yer alan binaların dönüşümünde nasıl bir yöntem izlenmesi gerektiği konusu, bu tezin amacını oluşturmaktadır.

Liman alanları ve bu alanlarda yer alan yapıların farklı fonksiyonlara dönüşümleri; İstanbul Salıpazarı bölgesi liman alanı, bu alanda yer alan Dört Numaralı Transit Ambarı ve Beş Numaralı Antrepo binaları ile Barselona Port Vell bölgesi liman alanı ve bu alanda yer alan Almacenes Generales de Comercio binası incelenmiştir. ''Tarihsel Gelişim, Dönüşüm Süreci, Alandaki Değişimler, Binadaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler'' başlıkları ile incelenen bu örnekler, sonuç bölümünde karşılaştırılarak on beş adet çizelge oluşturulmuştur.

1.3 Hipotez

Kentlerdeki eski liman alanları, şehrin büyümesiyle birlikte günümüzde merkezde kalmış, nitelikli kıyı alanlarıdır. Bu nitelikli kıyı alanları, limanların fonksiyonlarına devam edememesi durumunda boş ve kullanılmayan kapalı alanlar olarak kalmaktadır. Bu alanlar dünyanın farklı yerlerinde kültürel işlevler için dönüştürülse de, ülkemizde daha çok turizm ve ticari işlevli dönüşümler tercih edilmektedir. Bu yönde bir dönüşüm gerçekleştiğinde ne yazık ki liman alanından ve sahip olduğu kıyılardan sadece belli bir kesim yararlanabilmektedir.

Kıyılardan herkesin özgürce yararlanması hangi nedenle olursa olsun kısıtlanmamalıdır. Bu düşünceyle, belli bir kesime hizmet eden kıyı alanlarının kente ve kentlilere tekrar kazandırılması gerekmektedir. Kültürel ve rekreatif ağırlıklı fonkisyonlarla alanın ve alanda yer alan binaların bütüncül bir yaklaşımla yeniden işlevlendirilmesi olumlu bir davranıştır. Böylece binalar korunacağı için bölgenin dokusu da korunarak gelecek nesillere aktarılmış olur. Port Vell ve Salıpazarı bölgesi liman alanları da bu düşünce doğrultusunda tekrar değerlendirilmelidir. Bu alanlarda yer alan kültürel işlevler için dönüştürülmüş yapılar korunmalı, bu işlevi destekleyecek rekreatif uygulamalarla desteklenmelidir.

BÖLÜM 2

LİMAN VE LİMAN ALANLARININ MEKÂNSAL EVRİMİ

Tarih boyunca insanlar kentlerini su kenarlarına kurmuştur. Kent için gerekli olan malzemelerin taşınabilmesi, su ihtiyacının karşılanabilmesi, savunma kolaylığı sağlanabilmesi gibi hayati işlevleri haricinde, iklim ve manzara potansiyelleri de su kenarlarının tercih edilme sebeplerindendir.

Açık denizlere yolculuğun başlamasıyla birlikte, kullanılan tekne ve gemilerin doğa olaylarından ve olası saldırılardan korunabilecekleri, taşınan yükleri rahatça boşaltıp-yükleyip-depolayabilecekleri mekânlara ihtiyaç doğmuştur. Bu nedenle ada, yarımada ve tepe gibi yaşama elverişli arazilerde, yüksek sur duvarları ile tanımlı şehirler kurulmaya ve su kenarlarında da gemiler için korunaklı girintili alanlar liman olarak kullanılmaya başlanmıştır [1].

Deniz taşımacılığı; büyük hacimli malların tek seferde taşımayı sağlaması, güvenilir olması, mal hasar ve kaybının en düşük düzeyde olması, havayolu, demiryolu ve karayoluna göre daha ucuz olması gibi nedenlerden dolayı dünyada en çok tercih edilen ticaret şeklidir.

2.1 Liman Tanımı

Gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınaklara liman denir [2]. Deniz ticaretini sürdürebilmek amacıyla geliştirilmiş, kentsel servis alanlarının bulunduğu denizle kent arasındaki özel bölgelerdir. Daha geniş tanımıyla limanlar; gemilerin, dalga, akıntı, fırtına, buz gibi

tehlike arz eden durumlarda korunduğu, rıhtım veya iskelelerine gemilerin bağlanıp, yolcu ve yük transferine imkân sağlayan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır. Yolcu ve yük transferi sırasında, yüklerin muhafaza edildiği ya da yolcuların kente girmeden işlemlerini yaptığı tesislere sahiptir. Yükleme/boşaltma/depolama gibi temel işlevlerinin yanı sıra ihracatçılar, ithalatçılar, bankalar, sigorta şirketleri gibi çok sayıda örgüt ya da kişilerle olan ilişkisinden dolayı ,ticari ve yasal işlemlerin koordinasyonun da sağlandığı alanlardır [3] [4].

Limanlar, sağladıkları hizmetler bakımından birincil ve ikincil olmak üzere ikiye ayrılır. Birincil liman hizmetleri; yanaşma-barınma, yük, yolcu ve araç yükleme-boşaltma-aktarma, depolama, güvenlik ve emniyet hizmetleridir. İkincil liman hizmetleri; kontrol-gümrük, taşıma sistemleri arası dönüşüm, atık alımı-arıtma, tatlı su, yakıt ikmali, pilotaj-römorkaj, toplama-birleştirme-dağıtım, tanıtım, tartım, konteyner iç dolum ve boşaltım, bakım ve onarım, diğer tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetlerdir [5].

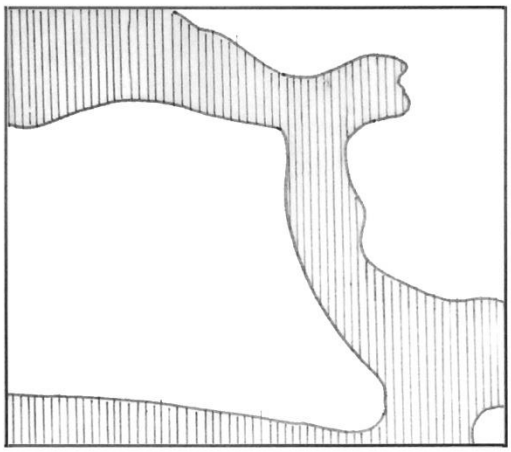
Limanlarla ilgili özel terimler ayrıntılı olarak EK-A'da verilmektedir.

2.2 Liman Türleri

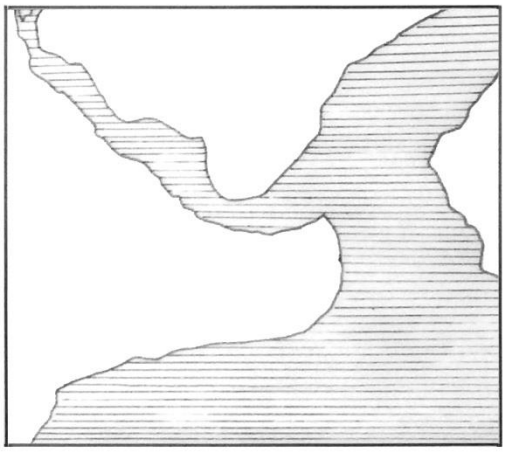
Limanlar; coğrafi özellikleri, hizmet sağladıkları ve hizmet verdikleri alanlar yönünden farklı şekillerde sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırmalardan en temel olanı coğrafi oluşumlarına göre doğal ve yapay limanlardır.

2.2.1 Doğal Limanlar

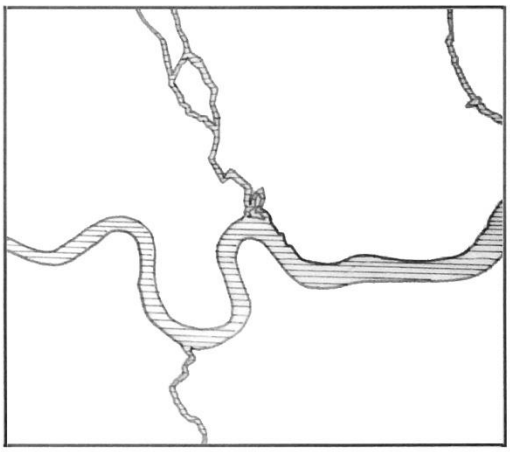
Herhangi bir koruyucu imalata gerek olmayan coğrafi olarak kendiliğinden korunaklı olan limanlardır (Şekil 2.1).



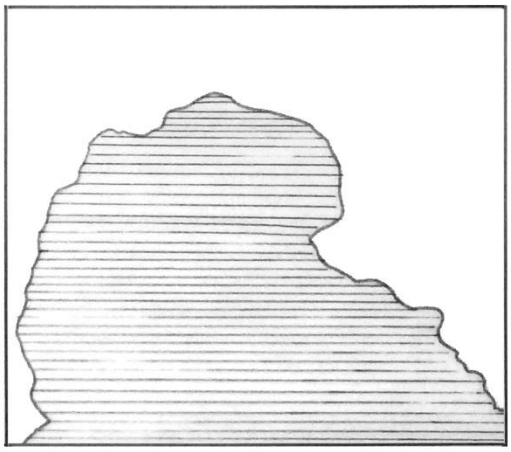
NEW YORK - NEW YORK LİMANI



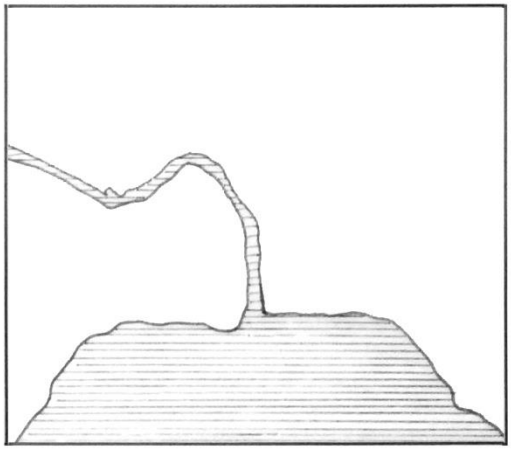
İSTANBUL - HALİÇ



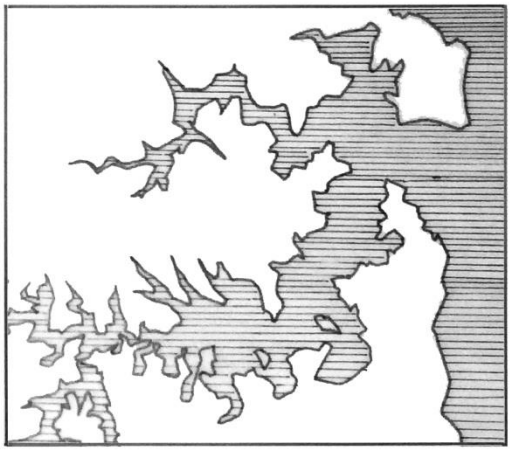
LONDRA - LONDRA LİMANI



CENOVA - CENOVA LİMANI



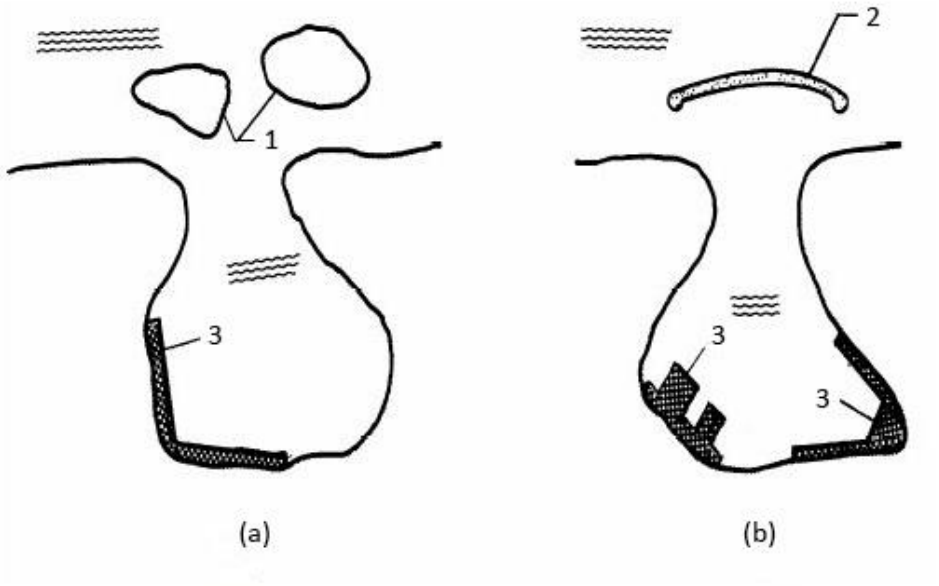
AMSTERDAM - AMSTERDAM LİMANI



SYDNEY - JACKSON LİMANI

Şekil 2.1 Doğal liman örnekleri, Özge Öztürk

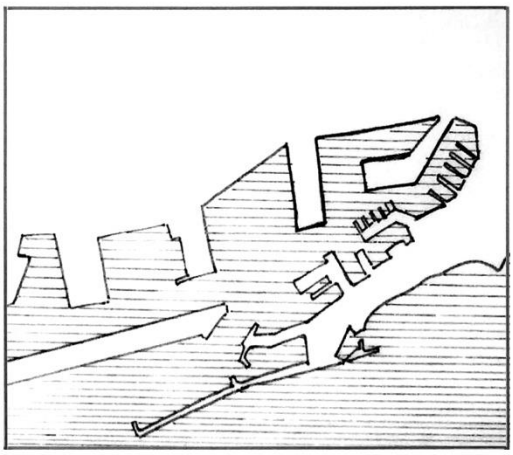
Doğal liman özelliği gösteren alanların liman kullanımı için dönüştürülmesinde kullanılan müdahale yöntemleri aşağıda yer alan Şekil 2.2 üzerinden anlatılacaktır. Limanın girişi, rüzgâr, dalga ve akıntılardan mevcutta adalar (3) varsa onlar sayesinde korunabilir (a). Doğal bir korunma imkânı yoksa dalgakıran (5) yapılabilir (b). Liman girişi korunaklı hale getirildikten sonra iç bölgelerde tesisler inşa edilir. Liman alanlarına tesisler (4), kıyının şekline uygun olacak şekilde minimum müdahaleyle yapılır.



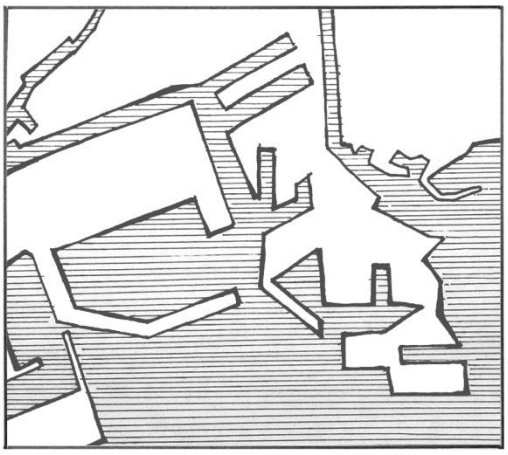
Şekil 2.2 Doğal liman alanlarındaki düzenlemeler [6]

2.2.2 Yapay Limanlar

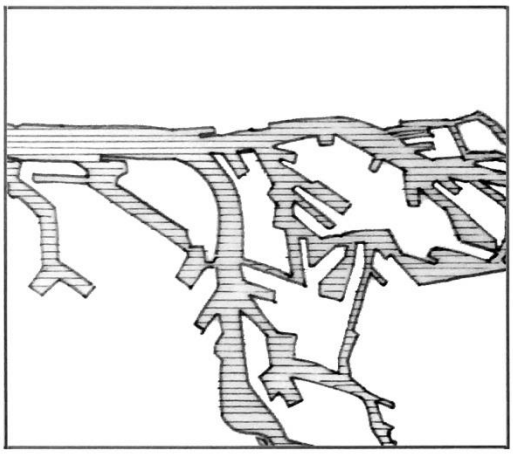
Doğal olarak korunma coğrafyasına sahip olmayan, çeşitli eklerle korunaklı hale getirilen limanlardır (Şekil 2.3).



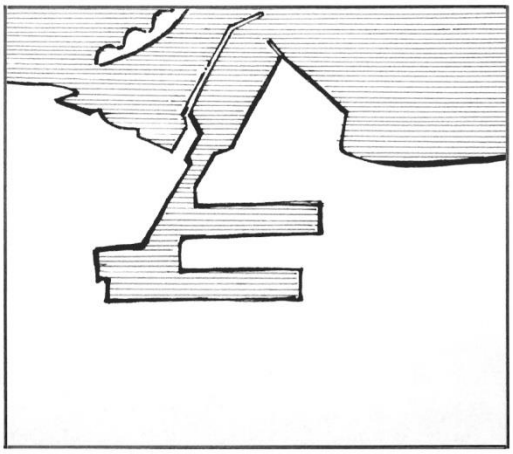
BARSELONA - PORT VELL LİMANI



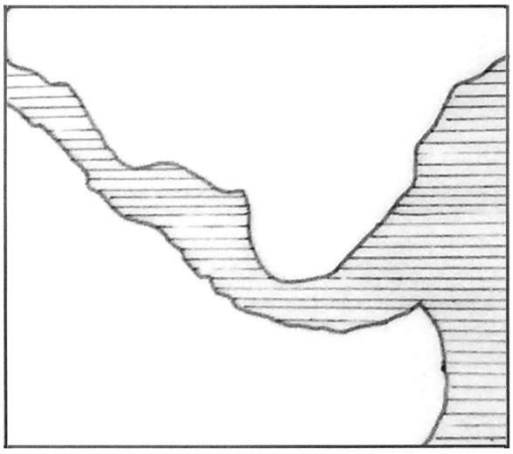
KALİFORNİYA - LONG BEACH LİMANI



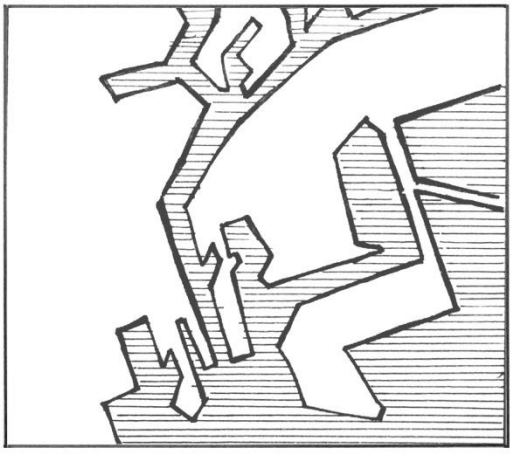
HAMBURG - HAMBURG LİMANI



DUBAİ- JEBEL ALİ LİMANI



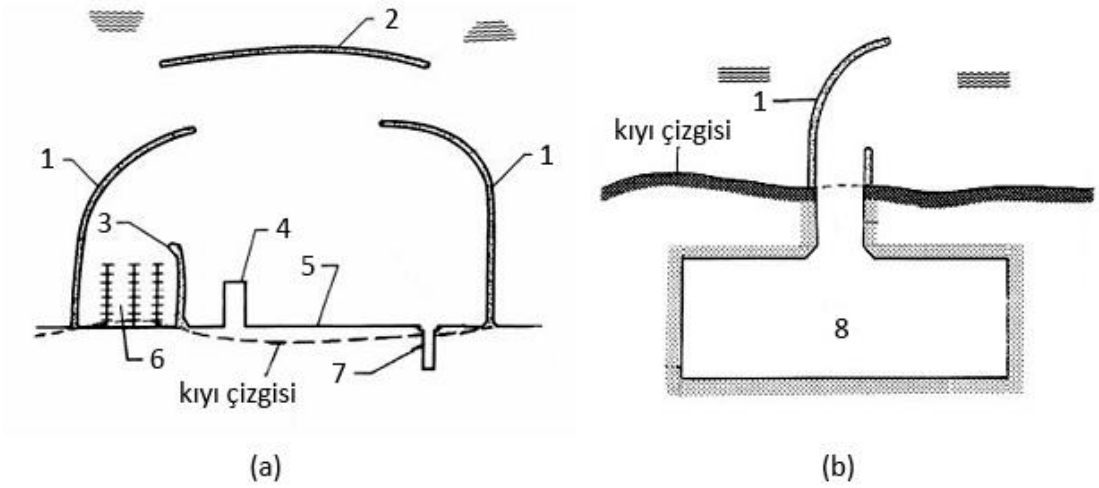
İSTANBUL - SALIPAZARI LİMANI



LOS ANGELES - LOS ANGELES LİMANI

Şekil 2.3 Yapay liman örnekleri, Özge Öztürk

Yapay liman özelliği gösteren alanların liman kullanımı için dönüştürülmesinde kullanılan müdahale yöntemleri aşağıda yer alan Şekil 2.4 üzerinden anlatılacaktır.



Şekil 2.4 Yapay liman alanlarındaki düzenlemeler [6]

Coğrafi olarak doğal liman özelliği göstermeyen, sonradan bir takım müdahalelerle liman özelliğine sahip olan yapay liman alanlarındaki düzenlemeler doğal limanlara göre daha çeşitlidir. Liman alanı, kıyı çizgisine dolgu yapılarak (a) ya da kıyı çizgisinden içeri tarama yöntemiyle (b) oluşturulabilir. Dolguyla yaratılmış limanlarda rüzgâr ve dalgalardan korunmak için dalgakıranlar yapılır (1,2,3). Liman alanı korunaklı hale getirildikten sonra, gemilerin yanaşabilmesi için iskele (4), rıhtım (5) ve marina (6) yapılabilir . Tamiratlar ve bakım için kıyı çizgisinde içeride kuru havuzlar oluşturulabilir (7).

İstenilen derinliğe sahip olmayan liman alanlarında ise özel araçlarla kum ve çamur bölgeler taranır (8). Bu yöntemle limanda istenilen derinliğe ulaşılır. Doldurularak oluşturulmuş liman alanlarındaki tüm düzenlemeler bu alanlar tarandıktan sonra uygulanabilir.

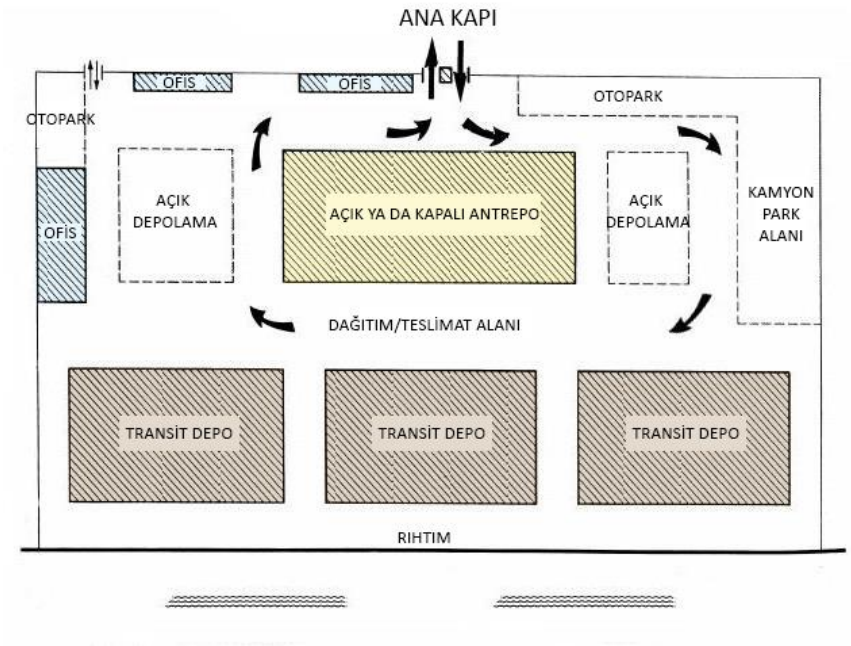
Limanların doğal ve yapay liman olarak sınıflandırılmasının haricinde, Yalçın Yüksel ve Esin Özkan Çevik daha detaylı olarak yedi farklı şekilde sınıflandırma yapmıştır [3]. Bu sınıflandırmaya EK-B'de yer verilmektedir.

2.3 Liman Alanlarının Gelişim Süreci

Kurulan ilk limanlardan bugüne kadar, deniz teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucunda, yapılan ticaretin şekli ve miktarı değişmiş olsa da limanların temel olan taşıma ve depolama fonksiyonları değişmemiştir.

Çok eski dönemlerden başlayan limanla kent arasındaki yakın ilişki 19. yüzyıla kadar devam etmiştir. Kentler ve limanlar; konumları, gelişimleri, fonksiyonları ve problemleriyle iç içe geçmiştir. Kent geniş bir sosyo-ekonomik sistem içerisinde merkezi bir yer, liman ise ulaşım ağı içerisinde bir kapı ve düğüm noktası görevi görmüştür. Merkezi yer fonksiyonları ve kapı fonksiyonları her zaman birbirleriyle uyumlu çalışmasalarda liman fonksiyonları nerede olursa olsun kentin gelişimine katkıda bulunmuştur. Geçmişten bugüne kurulmuş kentler incelendiğinde, limana sahip kentlerin, diğer kentlere göre daha erken ve hızlı geliştikleri görülmüştür [7].

Liman alanlarındaki düzenlemeler, sadece su ve kıyı yüzeyindeki düzenlemelerden ibaret olmamıştır. Kara alanında da yapılan işi destekleyecek; kapalı ve açık depolama alanları, atık alım tesisleri, idari ve hizmet amacıyla kullanılan binalar, ofisler, bakım atölyeleri, yıkama tesisleri ve yakım tesisleri gibi bazı birimlerin bulunması gerekmiştir (Şekil 2.5).



Şekil 2.5 Liman yerleşim planı örneği [6] kaynağından yararlanılarak yapılmıştır

19. yüzyılın ilk yarısından itibaren, liman hinterlandı zamanla büyümeye başlamış ve bu büyüme 20. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir. Bu dönemde ticari ve endüstriyel gelişmeler hız kazanmış, geleneksel sınırlar değişmeye, kent limandan uzaklaşmaya başlamıştır. Ham petrol ve madenleri depolamak için büyük tanker ve kargo terminalleri ortaya çıkmıştır. Limanlar; kargo yükleme, boşaltma ve depolama dışında başka kullanımlara da açılmıştır. Bunun sonucunda ticaret rotaları değişmiş, doğuya ulaşım kolaylaşmış, kolonileşme artmış, kültürel alışverişler yoğunlaşmıştır [8].

1960'lı yıllarda deniz ticareti, daha fazla yük taşımayı ve daha hızlı yükleme boşaltmayı mümkün kılan sistemler olan konteyner taşımacılığı üzerinden ilerlemeye başlamıştır. Taşımacılıkta yaşanan bu değişimle, limanlar, daha büyük alanlara, daha fazla destek birimlerine, gemiler için daha derin ve geniş kanallara, iyi ulaşım bağlantılarına ihtiyaç duymuştur [9] [10].

Yine bu dönemde, taşımacılık aktivitesiyle sınırlı kalmayan, endüstriyel ve ticari servisler de sunan limanlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Demir, çelik, ağır metalurji, rafineri ve temel petrokimyasallar, nişasta, un değirmeni gibi endüstriyel tesisler liman alanları içine kurulmaya başlamıştır. Böylece önceden sadece taşımacılık merkezi olan limanlar, endüstriyel ve ticari merkez halini de almıştır [8].

20. yüzyılda, denizcilikte yaşanan bu gelişmelere uyum sağlayabilen limanlar işlevlerine devam ederken, uyum sağlayamayan limanlar, teknolojik, coğrafik ya da sosyo-ekonomik bazı nedenlerden dolayı işlevlerini kaybetmeye başlamışlardır. Bu nedenler;

1) Deniz ticaretinde büyük gemilerin rol almaya başlamasıyla taşınan yük miktarı artmıştır. Bu artış, liman alanlarında daha fazla depolama alanına ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. Kent merkezinde yer alan limanların, bu ihtiyacı karşılamak için büyüyebilecekleri alanları yoktur. Liman faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için daha geniş alanlara taşınması gerekliliği doğmuştur.

2) Liman alanlarında; kargo yükleme, boşaltma ve depolama sistemlerinde yaşanan teknolojik gelişmelerle uyumlu olarak çalışabilecek bir takım yeni sistemlere ihtiyaç duyulmuştur. Bazı liman alanlarında, bu yeni sistemler maddi imkânsızlıktan ya da mekânsal yetersizlikten dolayı uygulanamamıştır. Limandaki sistem ve ekipmanlar teknoloji bakımından eski kalmıştır.

3) Kara ve hava taşımacılığının gelişmesi ticaretteki deniz taşımacılığı talebini azaltmıştır. Karayollarının gelişmesinin liman alanlarının yer değiştirmesini kolaylaştıran bir etkisi daha olmuştur. Önceden karayolu gelişmediği için liman alanları, şehir merkezlerinde ulaşılabilirliğin en rahat olduğu yerlerde konumlanmak zorunda kalmıştır. Karayollarının gelişmesiyle kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticaret kuruluşlarının suya olan bağımlılığı azalmıştır.

4) Deniz ticaretinde yaşanan büyümeyle liman faaliyetleri de artmıştır. Liman faaliyetinin artmasıyla, limana bağlantı sağlayan kara yollarında da trafik yoğunluğu artarak, karayolları yetersiz kalmaya başlamıştır. Yoğun trafikten kaynaklanan gecikmeler, liman alanlarında bekleyen gemileri olumsuz yönde etkilemiş, ticaret iyi işleyemez hale gelmiştir.

5) Rekabetin yoğun olduğu deniz ticaretinde, yeni rotaların ortaya çıkmasıyla birlikte, bazı liman alanları daha çok tercih edilirken, bazıları bu ticaret güzargâhları dışında kalarak daha az kullanılmaya başlanmıştır.

6) Yaşanan küresel ekonomik problemler nedeniyle liman faaliyetlerinde yaşanan durgunluk, bazı limanların bu durumdan ciddi şekilde etkilenmesine neden olmuştur.

Yukarıda anlatılan nedenlerle işlevlerine devam edemeyen liman alanları terk edilerek kent merkezindeki çöküntü alanları haline gelmiştir. Bu alanlara nasıl müdahale edileceği konusu tartışılmaya başlanmıştır.

2.4 Liman Alanlarının Dönüşüm Süreci

İşlevini kaybetmiş, kullanılmayan liman alanları, kent merkezlerinde yer alan, kültürel ve sosyal açıdan yüksek potansiyele sahip, kıymetli kıyı alanlarıdır. Bu alanlarda, liman işlevine bağlı olarak gelişen sanayi nedeniyle insanların suyla ilişkisi kopuktur.

İşlevini sürdürüken büyük bir istihdam yaratan limanlar, işlevlerini kaybetmeye başlamasıyla kentin kentin ekonomisinin sürekliliğini sağlayan bu iş gücünün eksikliği ortaya çıkar ve bu durum doğrudan kenti etkilemeye başlar. Sistemi tekrar işler hale getirebilmek ve ekonomik dengeyi sağlayabilmek için terk edilmiş bu alanlara yeni fonsiyonlar getirilerek istihdamın yeniden sağlanması gerekli olur [11].

Liman alanlarının dönüştürülmesinin önemini anlayan dünyadaki birçok şehirde 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeniden düzenleme ve yeniden geliştirme örnekleri görülmeye başlanır. 1970'lerde Kuzey Amerika'da Baltimore Limanı ile başlayan bu süreç, 1980'lerde Avrupa geneline yayılır [12].

Dünya genelinde, liman alanlarının dönüştürülmesinde uygulanmış üç farklı yöntem vardır. İlk yöntem liman alanlarını koruyup fonksiyonlarını tekrar kazandırmak, ikinci yöntem limanların fonksiyonlarına devam etmesini sağlayıp kentle bağlantılarını kuvvetlendirecek farklı yeni fonksiyonlar eklemek, üçüncü yöntem ise liman işlevinin sonlandırılıp farklı işlevlerle bu alanların yeniden değerlendirilmesidir.

İşlevini kaybetmiş liman alanları, hâlâ liman olma potansiyeline sahip ve gerekli altyapıyı sağlayabilecek nitelikteyse fonksiyonlarının tekrar kazandırılması düşünülebilir. Bu fonksiyonlar; cruise, tekne gezileri ve limana bağlı kültürel etkinlikler şeklinde olabilmektedir. Rotterdam, Venedik ve Londra örneklerinde bu yöntem uygulanmıştır. Londra örneği başarılı sonuçlanmamış olsa da Rotterdam ve Venedik örnekleri başarılı sonuçlanmıştır. Rotterdam'da eski liman alanı yeni liman fonksiyonlarıyla canlandırılmış, Venedik'te cruise limanına dönüştürülmüştür.

İkinci yöntem, liman alanlarına liman fonksiyonları tekrar kazandırılırken, mevcut yapılar dönüştürülerek ya da yeni inşa edilen yapılara farklı fonksiyonlar eklenerek, limanın kentte bir çekim noktası haline getirilmesidir. Liman işlevi sürdürülürken bir yandan da eklenen yeni fonksiyonlarla liman alanının canlandırılması amaçlanır. Bisiklet, koşu parkuru (Boston, Hong Kong), dükkânlar, sinema (South Hampton), akvaryum (Sydney, Baltimore) gibi rekreatif fonksiyonlar getirilebilir. Bunların haricinde limanı destekleyecek marina (Toronto,Barcelona), botçuluk ve deniz gezintisi için alanlar (Quebec, Bordeux) gibi fonksyonların kullanımına da devam edilebilir.

Liman fonksiyonunun yeniden kazandırılması elverişli olmayan liman alanları tamamen farklı fonksiyonlar getirilerek dönüştürülebilir. Bu fonksiyonlar; otel (Helsinki-Grand Marina Hotel), ofis, konut (Montreal-L'Heritage du Vieux Port, London-Butler's Wharf), konferans salonu (Genova-Magazzini Del Cotone Conference Center), restoran (Lizbon-Alacantra and Santos Docks) gibi ticari, ya da müze (Liverpool-Tate, Selanik-Thessaloniki Port), sanat galerisi gibi kültürel amaçlı olabilir. Bu fonksiyonlardan birden

fazlasını da aynı anda barındırabilirler (Londra-Hay’s Galleria-ofis, restoran, alışveriş mağazaları, konut).

BÖLÜM 3

LİMAN ALANLARINDA YENİDEN İŞLEVLENDİRME

Yeniden işlevlendirme, işlevini kaybetmiş bir yapının, yapılan çeşitli müdahaleler sonucunda, yeni bir işlevle, zamanın ihtiyaçlarına cevap verebilecek hale getirilmesidir. Bu yaklaşımın amacı; yapıyı koruyup ömrünü uzatmak, işlevini sürdüremeyen yapıyı yeni bir işlevle kente kazandırarak insanların yararlanmasını sağlamaktır.

Tarihi yapı koruma düşüncesinin alt dallarından biri olan yeniden işlevlendirmenin, tarihi sürekliliği sağlama görevi vardır. Geçmişi dondurarak yapılan koruma anlayışı yerine, bazı ögelerin korunup, günün şartlarına ve ihtiyaca uygun ekler yaparak yapının korunması bu sürekliliği sağlamada kullanılması gereken yöntemdir [13].

Yeniden işlevlendirme yaklaşımı ile ilgili, yakın anlamlarda kullanılan ama birbirinden farklı anlamlara gelen pek çok kavram vardır. Türkçe ve İngilizce bu kavramların [14] [2] kaynaklarında yer alan anlamlarını inceleyecek olursak;

Çizelge 3.1 Yeniden İşlevlendirme Kavramları, Özge Öztürk

İNGİLİZCE KAVRAMLAR	
Adaptive re-use	Yeniden işlevlendirme (kullanma), bir yapının tarihi, kültürel veya mimari değerlerini yansıtan özellikleri ve/veya bölümlerini koruyarak,onarım ve eklerle bu yapıya uygun, özgün işlevinden farklı bir işlev vermektir [30].
Adaptation	Değiştirerek belli yeni bir duruma uygun hale getirmek, uyarlamak
Change	Değiştirmek
Conversion	Bir şeyin bir biçimden diğerine değişmesi eylemi veya süreci
Refurbishment	Temizleme ve boyayla bir yapıyı tamir edip, iyileştirmek
Renewal	Yeniymiş gibi davranmak, yeni gibi yapmak
Renovation	Yapıyı daha iyi hale gelecek şekilde yanilemek
Re-use	Yeniden kullanma
Transformation	Bir şeyin ya da birinin tamamen değişmesi
TÜRKÇE KAVRAMLAR	
Değişim	Bir zaman dilimi içindeki değişikliklerin bütünü, değişme
Dönüşüm	Olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, şekil değiştirme, tahavvül, inkılap, transformasyon
Yeniden İşlevlendirme	Bir nesne veya bir kimsenin gördüğü iş, iş görme yetisi, görev, fonksiyonu tekrar edilmesini sağlama

Kavramların anlamları ile ilgili yapılan bu inceleme sonrasında, yeniden işlevlendirme sürecinde değişim ve dönüşüm faktörlerinin ön plana çıktığı görülmüştür.

Temel olan değişimdir. Yapıda var olan bir özellik değişim aşamasında, özgün şeklinden farklı değerler üstlenmiştir. Sonrasında söz konusu değişmiş durum, bir ara dönem olmuş, farklı bir biçim almış ve dönüşmüştür. Dönüşme durumu düzensiz hale gelmiş ve yapı farklı bir şekil/düzen verilerek dönüştürülmüştür [15]. Dönüştürme işi, yapının bir takım özelliklerinin göz önünde bulundurularak yeniden yorumlanmasıdır. Dönüştürülen yapı, eski halinden tamamen farklı bir hale dönüşmez, geçmişle kurduğu ilişki devam etmektedir.

İşlevini kaybetmiş liman alanlarındaki yapıların; sosyal, toplumsal, kültürel, politik, ekonomik ve fiziksel bazı nedenlerden dolayı yeniden işlevlendirilmesi tercih edilebilir.

3.1 Liman Alanlarındaki Yapıların Yeniden İşlevlendirme Nedenleri

Liman alanlarında bir zamanlar kullanılan idari alanlar ve depolama alanları, limanın yer değiştirmesi ile birlikte işlevlerini kaybederler. Çoğu zaman yapıların fiziksel özellikleri, özgün işlevlerinden daha uzun süreli olabilmektedir. Bu durumda günün şartlarına uygun olarak yeni bir işlev verilmesi düşünülebilir. Yapıların yeniden işlevlendirilmesi, manevi değerlerin somutlaşmış simgesi olan fiziksel ömürlerini uzatacağından dolayı, yapının sahip olduğu mevcut değerlerle doğrudan ilişkilidir [16].

Liman yapıları; yapıldıkları dönemdeki sosyal, kültürel, ekonomik özelliklere, liman işlevine, dönemin mimari karakterine ve teknik becerilerine dair pek çok veriyi barındırdıkları için, yapıldığı dönemdeki toplumu yansıtan önemli kaynaklardır. Onları koruyup, yeniden işlevlendirerek ömürlerini uzatmak, bu kaynakların geleceğe aktarılmasında önemlidir.

Toplumdaki koşullar ve değer yargıları sürekli değişim halindedir. Sürekli değişim gösteren topluma ve onların değişen ihtiyaçlarına uyum sağlayarak yapıların değişmesi, toplumla yapıların ilişkisinin devamlılığı açısından önemlidir. Toplumun, yeniden işlevlendirilen yapıyla iletişime geçmesi, bu yapı üzerinden kültürünü devam ettirerek tarihi ve sosyal sürekliliğini sağlamasına yardımcı olur. Bu sürekliliğin sağlanması da bellek ve kimlik sorununu engeller.

Mevcut yapıları güncel ihtiyaca uygun olarak dönüştürmek, şehrin görüntüsünün ve tarihi yapının korunmasının yanı sıra ekonomi ve ekoloji açısından da olumludur. İşlevini kaybetmiş bir yapının yeniden işlevlendirilmesi, mevcut yapı stoğunun kullanılmasından dolayı yeni yapı yapmakla kıyaslandığında ekonomik açıdan daha uygun olabilir. Eski yapıların onarım ve yeniden kullanım maliyetleri, yeni yapı inşa etme maliyetlerine gore %50 ile %80 arasında daha düşüktür [17].

Yeni bir inşaatın yapım süresinden daha kısa sürede uygulanacak bir dönüştürme projesinde, esas altyapı (Temeller, üstyapı ve ana servis imkânları) hazırdır. Mevcut

tesisat ve servislerin büyük bir kısmından yararlanılabilir. Bu da yeni malzeme ve gerekli iş gücü maliyeti tasarrufunu sağlar [18].

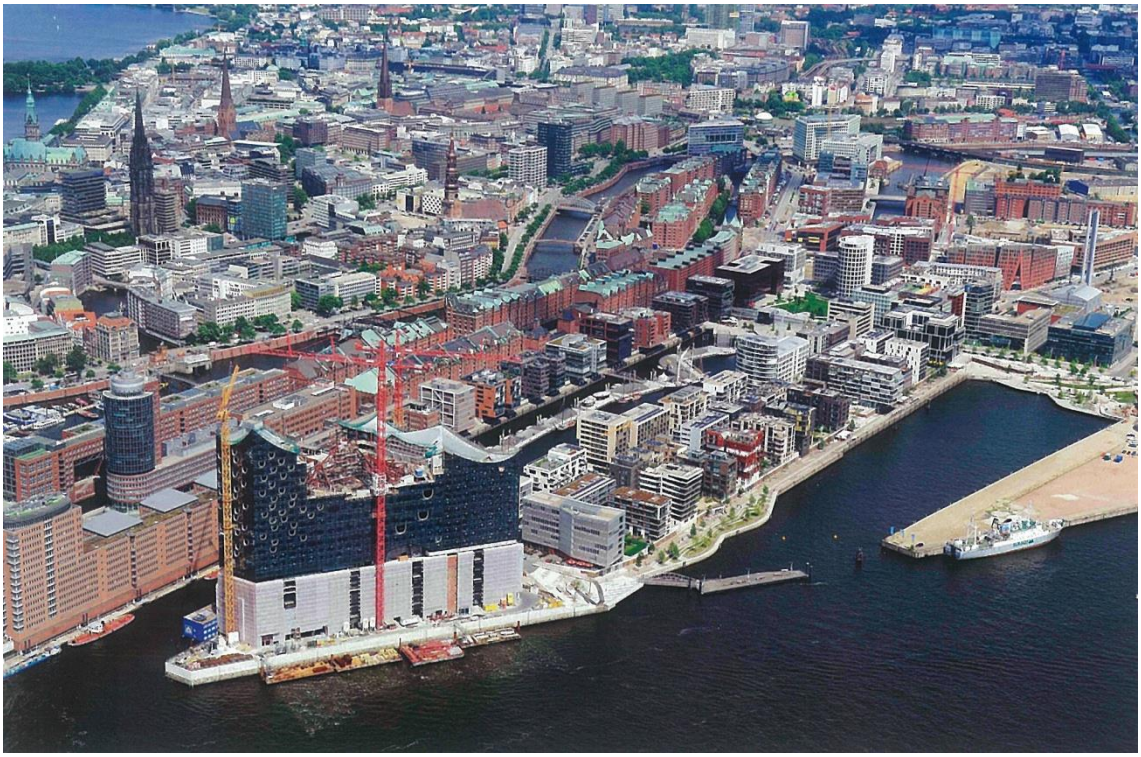
Yeniden işlevlendirilerek bir binanının yeniden kullanımı, çevresel bilinç kapsamında da değerlendirilebilir. İnşa edilmiş her yapı, o yapının yapımı için kullanılmış enerjiyi barındırır. Yapı yıkılırsa enerji tamamen harcanmış olur. Yeni yapının yapılması durumunda da tekrar bir enerji gerekir. Dünyadaki malzemelerin ve enerji kaynaklarının sınırlı olduğu ve hızla tüketildiği düşünüldüğünde yeniden işlevlendirme, enerjinin korunmasını sağlar. Yeniden yapmak yerine mevcut binaları yeni bir işlevle yeniden kullanmak bu nedenle enerji, iş gücü ve malzeme tasarrufunu sağlar [19].

Liman alanlarının ve bu alanlarda yer alan yapıların yeniden işlevlendirilme nedeni bahsedilen nedenlerden biri ya da birkaçı olabilmektedir.

Örneklere baktığımızda, Cenova Limanı; tarihi liman kimliğinin yeniden kazandırılıp, kültür ve turizm merkezi haline getirilmesi amacıyla yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 3.1). Hamburg Limanı, limanı kentle tekrar bütünleştirmek, arazi değeri yüksek bu alanı tekrar kullanılır hale getirmek amacıyla düzenlenen Hafencity planıyla düzenlenmiştir. Bu projeyle kentin ekonomik, sosyal, kültürel olarak değişiminin sağlanması amaçlanmıştır (Şekil 3.2). Amsterdam Limanı; öncelikli olarak kaybedilen su ilişkisinin sağlanması, liman bölgesinin genişletilmesi ve konut alanlarının yapımıyla iş gücününü bu bölgeye çekilme isteğiyle hayata geçmiştir. Londra doklarının yeniden işlevlendirilme nedeni; tarihi kent merkezini, tersaneleri, mevcut antrepo ve depo yapılarının korunmasını sağlamak, sosyal ve ekonomik çöküntü alanı haline gelen bölgeyi yeniden canlandırmak ve özellikle sosyal açıdan kentle bütünlüğü sağlamaktır. Liverpool dokları; kentin çekim merkezi olması düşüncesiyle yapılan projelerden biri olarak yeniden işlevlendirilmiştir. New York Manhattan'da yer alan liman alanı; kullanılmayan liman yapılarının tekrar kente kazandırılması amacıyla yeniden düzenlenmiştir. Amaç, su ile ilişkiyi sağlamak, açık alan, konut ve ticari faaliyetler için olanaklar sunmaktır. Baltimore, Tokyo ve Sydney limanlarının yeniden işlevlendirilmesinin amacı kullanılmayan liman yapılarının tekrar kente kazandırılmasıdır.



Şekil 3.1 Cenova limanı dönüşümü [20]



Şekil 3.2 Hamburg limanı dönüşümü [21]

3.2 Liman Alanlarında Yeniden İşlevlendirme Kapsamında İşlev Seçimi

Liman alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde seçilen işlevler bölgeye ve ihtiyaca bağlı olarak farklılık göstermektedir. Liman alanlarında tercih edilen işlevler; turizm, ticari, ve kültürel olabilmekte, bazı liman alanlarında bu işlevlerinin bir kaçının bir arada bulunduğu karma işlevler uygulanabilmektedir.

Liman alanlarında uygulanan yeniden işlevlendirme çalışmalarında, yapıların tarihi değerlerinin ve karakteristik özelliklerinin olumsuz etkilenmemesi için, yapıların mekân kurgusuna uygun işlevlerin seçilmesi gereklidir. Çünkü seçilen işlev, yapının mekânsal şekillenmesinde önemli bir faktördür.

Öncelikle mekânın sahip olduğu özellikler değerlendirilir. Mekânın özellikleri göz önünde bulundurularak seçilen işleve uygun mekân tasarımı yapılır. Tasarım yapılırken, uygulama sürecinde yapıya uygulanacak müdahaleler belirlenir ve uygulamaya geçilir.

Yapının yeniden işlevlendirme çalışmalarında, yapının tarihi belge ve estetik özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Üretildiği dönemin sosyo-ekonomik, kültürel yapısı, üretim teknolojisi hakkında bilgiler vermesi nedeniyle yapı, tarihi belge değerine sahiptir. Tarihi belge değeri, kentin tarihsel topografyasında, kentsel dokunun mekân organizasyonunda, mahalle, sokak, parsel yapılanamasında, kentsel dokunun sosyo-kültürel yapılanmasında, mimari mirasın tasarım özelliklerinde malzeme ve yapım teknolojisinde, tüm yapısal ayrıntılarda yer alabilir. Diğer bir deyişle yapı ait olduğu dönemin kültürel, sosyal ve ekonomik özelliklerini taşır [22]. İşlev seçiminden önce, yapının tarihi belge değer özellikleri iyi analiz edilmeli ve bu özellikleri zedelemeyecek, yapıyla uyumlu çalışacak şekilde bir seçim yapılmalıdır.

Yapının bulunduğu konumdaki kentin ve kentlinin ihiyaçları ve yapının bulunduğu alanın potansiyeli göz önünde bulundurulmalıdır. Hiç bir yapı, içinde bulunduğu çevreden bağımsız düşünülemez. Yapı, çevresiyle birlikte ortak bir tarihe ve kimliğe sahiptir. Çevredeki toplumsal, yapısal ve ekonomik bazı değişimler, yapılarda işlev değişikliği ihtiyacını da beraberinde getirir. Bu nedenle işlev seçimleri yapılırken, çevredeki ihtiyaç da göz önünde bulundurulmalıdır. Böylece yapı, çevresi ile birlikte değerlendirilip dönüştürüldüğünde, tarihsel ve sosyal süreklilik sağlanarak yapının kent

belleğindeki yeri korunmuş olur. Yeni yapı, ihtiyaca uygun şekilde işlevlendirildiği için kullanılır. Bu durum yapının dönüşüm başarısını gösterir.

Örnekleri incelediğimizde; Cenova liman alanı yeniden dönüştürülürken, liman fonksiyonları yeniden kazandırılmıştır. Kruvaziyer terminalleri ve feribot terminalleri inşa edilmiştir. Bu terminallerin yanında yer alan eski limanın merkezine, ünlü İtalyan mimar Renzo Piano tarafından, restoran, dükkân, tiyatro, deniz müzesi ve akvaryum tasarlanmıştır. Bu liman alanı kruvaziyer ve feribot terminalleri nedeniyle turizm, eski liman bölgesindeki kullanımlar nedeniyle ticari ve kültürel işlev seçimi yapılmıştır.

Hamburg limanı için uygulanan Hafencity projesi; konut, ofis, ticari alanlar, kültürel ve turizm fonksiyonları, açık alan düzenlemeleri ile karma işleve sahip bir uygulama olmuştur.

Amsterdam'da uygulanan Ij Nehri kenarındaki ve doğu liman bölgesindeki liman alanlarının düzenlenmesi kapsamında; liman faaliyetlerinin geri kazandırılmasının yanı sıra, konut, ofis alanları, sanayi alanları, kamusal alanlar ve kongre, müze gibi kültürel işlevli alanlar da tasarlanmıştır.

Londra liman alanı dört bölgeye ayrılarak düzenlenmiştir. Isle of Dogs'ta ticari alanlar, ofis, alışveriş merkezi ve eğlence alanları, Wapping'de ofis, otel konut ve alışveriş merkezi, Royal Docks'ta stadyum ve sanat merkezi, Surrey Docks'ta konut, marina, ve spor alanları yapılmıştır.

Liverpool'daki Albert Dock'ta yer alan antrepo binaları kültürel işlevler için dönüştürülmüştür. Kings Dock'ta yer alan depolar tamamen yıkılmıştır. Yerine oteller, konutlar ve açık alanların yer aldığı yeni bir düzenleme yapılmıştır (Şekil 3.3).

New York Manhattan'da yer alan liman alanı iş merkezleri, dükkân ve ofisler, konutlar, terminal, oteller, okullar, müzeler ve rekreatif alanlarla karma fonksiyonlu bir kullanıma açılmıştır.

Baltimore'da yer alan Inner Harbor bölgesi; ofisler, otel, kongre merkezi, dünya ticaret merkezi, marina, akvaryum ve açık alanlarla karma fonksiyonlu olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 3.3).

Tokyo liman alanında konut, ticraet, ofis ve oteller ve spor alanlarının yer aldığı karma fonksiyon kullanılmıştır.

Sydney liman alanında oteller, sergi ve konferans alanları, akvaryum, eğlence alanları, müzeler ve rekreasyon alanları olmak üzere turizm, ticari ve kültürel işlevlerle düzenlenmiştir.



Şekil 3.3 Liverpool Albert Dock dönüşümü [23] (sol)**,** Baltimore limanı dönüşümü [24] (sağ)

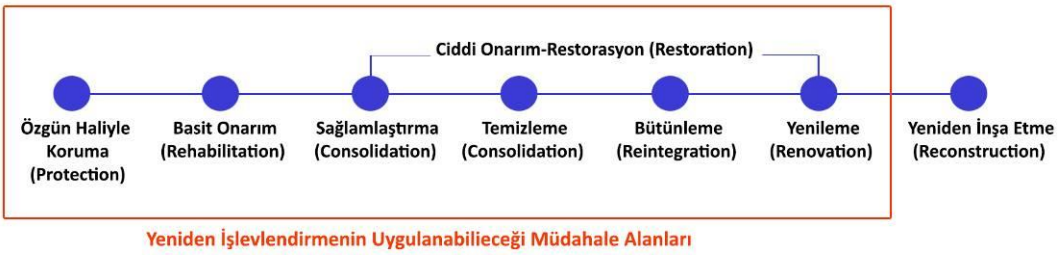
3.3 Yeniden İşlevlendirme Kapsamında Yapısal Müdahaleler

Bir yapının özgün işlevinden farklı bir işlevle yeniden kullanılması kararından sonra yapılan işlev seçiminin ardından, uygulanacak müdahale yöntemleri belirlenir. Müdahale yöntemlerine karar verilmeden önce yapının tarihi araştırılmalıdır. Yapının kim tarafından hangi amaç doğrultusunda yapıldığı, zaman içerisindeki dönüşümleri, yapıyla ilgili çizimler, belgeler ve fotoğraflarla incelenmelidir. Yapının sonraki nesillere aktarılmasında da yapının belge niteliğinin korunması ve doğru bilgilerle aktarılması önemlidir. Yapıya herhangi bir müdahale öncesinde yapılacak rölöve ve restitüsyon çalışmaları ile yapıdaki yıkımlar ve ekler tespit edilerek, yapının geçmişi incelenmelidir.

Yeniden işlevlendirmede kabul edilen uluslararası yaklaşım geriye dönülebilirliktir. Bu da genellikle yeni eklerin, eski strüktüre zarar vermeyecek şekilde bağımsız olarak yapılması ve gerektiğinde bu eklerin kaldırılabilme olanağının sağlanabileceği düşüncesiyle projenin geliştirilmesidir. Bu düşünce, gelecek zamanda, başka koşullar

geçerli olduğunda yapının ilk haline döndürülebilme düşüncesidir. Şu anki koşullara göre yeniden işlevlendirilmiş bir yapı, gelecekteki yeni incelemeler ve değerlendirmeler için de hazır olmalıdır [25].

Yeniden işlevlendirme yöntemi farklı müdahale türlerinde uygulanabilir. Şekil 3.4 yeniden işlevlendirme yönteminin uygulanabileceği müdahale türlerini göstermektedir.



Şekil 3.4 Yeniden işlevlendirmenin uygulanabileceği müdahale yöntemleri, Özge Öztürk

Yeniden işlevlendirme düşüncesi ve müdahale yöntemleri ile ilgili Derek Latham bazı ilkelerden bahsetmiştir [19].

-Yeniden işlevlendirmenin başarılı olabilmesı için öncelikli olarak ‘’yapıya karşı değil, yapıyla birlikte çalışma’’ düşüncesi benimsenmelidir.

-Binanın kullanım amacı doğru belirlenmelidir.

-Korunması gereken yapı elemanları ‘’uzun ömürlü’’ olacak şekilde iyileştirilmelidir.

-Yeni eklerin yapımında estetik malzemeler kullanılmalıdır. Geçmişe atıfta bulunan ya da geçmişle tamamen zıt tekniklerden biri uygulanmalıdır.

-Yapının özgün haline minimum müdahale tercih edilmelidir.

-Özgün halinin dokusunu sürüdrebilmek için ileri teknoloji ürünlerden ziyade, doğal malzemeler ve geleneksel işçilikler tercih edilmelidir. Geleneksel yolların kullanılmasının zararlı olabileceği durumlarda, modern teknoloji uygulanmalıdır.

-Kamusal talepler ve kullanıcı talepleri ile yapının bakım gereksinimleri arasındaki denge kurulmalıdır.

-Çalışma tamamlandıktan sonra kamu ve kullanıcılar tarafından yapı değerlendirilmelidir.

- Sonuç ürünün kalitesi; tedarik rotası seçimi, tasarım detaylarına harcanan emek ve iyi sözleşme belgelerine bağlıdır.

Yeniden işlevlendirmede özgün yapıya müdahale yaklaşımı üç farklı şekilde olabilir; taklit etme, yorumlama (benzer yaklaşım) ve zıtlık (karşıtlık).

Taklit etme, belli bir örneğe benzemeye ya da benzetmeye çalışma olarak tanımlanabilir. C. Abdi Güzer'e göre, mimarlık söz konusu olduğunda tamamen özgün ve orijinal bir üründen söz etmek kolay değildir. Her tasarım kendisinden önceki ürünlere belirli ölçülerde referanslar verir, alıntılar yapar. Bu durumda "yer" mimarlığın belirleyici girdisi olur, varolma zeminidir ve mimarlığa yönelik her değerlendirme, mimarlık ürününün ürettiği her anlam onu kavrayan bağlamla birlikte yeniden algılamalara, alternatif okumalara açıktır. Ürünle bağlamı arasındaki ilişki her ikisinin de anlamını yeniden kurar, dönüştürür. Bu özelliği, mimarlık ürününün birebir tekrarını olanaksız kılar. Yapının dönüşümündeki taklit etme yaklaşımları hangi işlemin ne zaman yapıldığını gizleyerek, mevcut yapı hakkında içinde bulunulan zaman diliminde yanlış bilgi aktarımına neden olduğu düşüncesi vardır. O gün yapılmasına rağmen geçmişte yapılmış gibi gözükmesi binanın kavranmasında ciddi karışıklı yaratabilir. Bu durumda dikkat edilmesi gereken yeniden tasarım yaklaşımında belirlenecek olan sınırlardır [26].

Yorumlama ya da benzer yaklaşım, yapının varlığını yorumlayarak yeni bir uyarlama yapılmasıdır. Geçmişe ait özellikler alınıp, yeni programa uyarlanır. Mevcut yapıdaki mimari elemanlar ve malzemeler farklı bakış açılarıyla yeniden değerlendirilerek yeni yapılacak sisteme uyarlanır. Yeni yapılacak yapıda, eski yapının kütle ve cephe oranları korunur, mimari kompozisyonda çok fazla değişiklik yoktur. Malzemelerin türünden ve renginden, kullanım biçiminde farklılılar vardır. Bu yaklaşım, eski yapının cephe elemanları oranlarının ve kat yüksekliklerinin korunmasıyla, mekâna uygun işlev seçimiyle mekân özelliklerinin korunmasıyla sağlanabilir.

Zıtlık ya da karşıtlık, mevcut yapının özelliklerine tamamen farklı bir yaklaşımla yapıyı yorumlamaktır. Çoğu zaman bilinçli olarak yapılan bu yöntem, bugünün geçmişten

kesin bir dille ayrılmasını sağlar. Mimari dil ve seçilen malzemeler orjinal dokudan tamamen farklıdır.

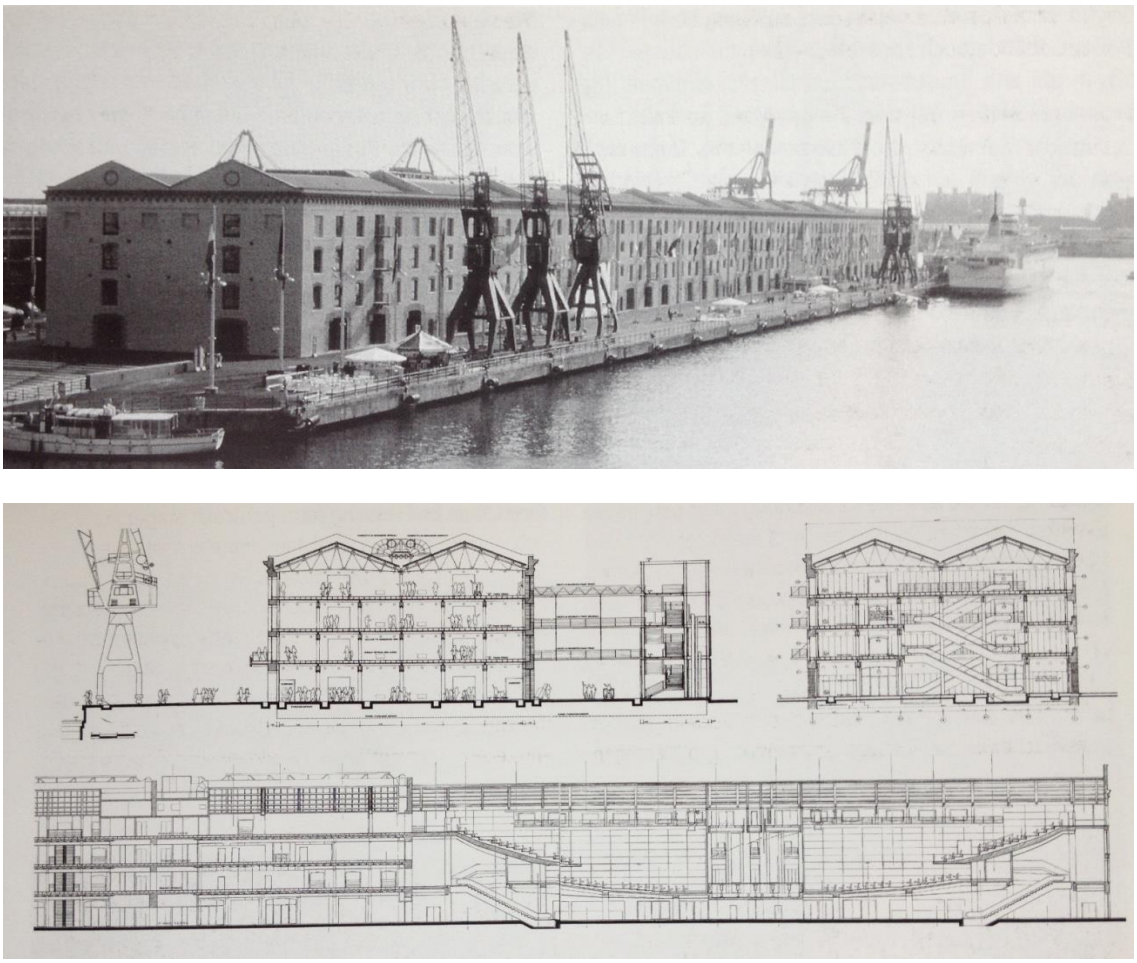
Liman alanlarında yeniden işlevlendirilmek üzere müdahale geçirmiş çok sayıda yapı örneği bulunmaktadır. Bunlardan bazılarından söz edecek olursak;

Cenova liman alanında yer alan eski denizcilik işletmesi istasyon binası'dır (Ponte dei Mille). Bu bina çeşitli müdahaleler sonucunda, içerisinde yolcu holleri, check-in alanları, gümrüksüz alışveriş dükkânları, bekleme salonları, müzik ve video gösterimlerinin yapıldığı mekânların olduğu kruvaziyer liman terminaline dönüştürülmüştür. Bu bölgede yer alan pamuk depoları, büyük bir kongre merkezi olarak dönüştürülmüş, aynı zamanda tiyatro, konser gibi kültürel faaliyetlerin de yapılmasına olanak sağlayacak şekilde düzenlenmiştir (Şekil 3.5). Bölgedeki diğer bir liman yapısı olan antrepo binası da müzeye dönüştürülmüştür (Şekil 3.6).

Hamburg Hafencity projesinde, tarihi liman depolarının olduğu bölge olan Speicherstadt koruma altına alınmış ve binalar kültürel fonksiyonlarla işlevlendirilmiştir. Deutsches Zollmuseum (German Miniatur Wunderland, Hamburg Dungeon, Afghan Museum gibi müzeler, depoların dönüştürülmesiyle kullanılmıştır. Bölgedeki en eski antrepo yapısı olan Kaispeicher B, denizcilik müzesi işleviyle dönüştürülmüştür. Kaispeicher A eski antrepo yapısı da ünlü mimar Herzog&de Meuron tarafından günümüzde konser salonu işlevi için dönüştürülmektedir (Şekil 3.7).

Amsterdam'da eski liman depoları konuta dönüştürülmüştür.

Liverpool Albert Dock'ta yer alan antrepo binaları Tate Liverpool, Denizcilik Müzesi olarak kültürel işlevli olarak dönüştürülmüştür (Şekil 3.8).



Şekil 3.5 Cenova limanı pamuk depoları dönüşümü [27]



Şekil 3.6 Cenova limanı antrepo binası dönüşümü [28]



Şekil 3.7 Hamburg limanı antrepo binasının dönüşüm aşaması [21]



Şekil 3.8 Albert Dock antrepolarının müzeye dönüşümü [29]

Yeniden işlevlendirme kapsamında yapıda uygulanan fiziksel müdahaleler; ekleme/boşaltma, strüktür ve cephe olmak üzere üç ana başlık halinde gruplandırılabilir.

Ekleme/Boşaltma

Yapıdaki ekler, bölücü eleman ekleri, sirkülasyon ekleri ve cephe ekleri şeklinde olabilir. Yapıdaki boşaltmalar ise galeri boşlukları, çatı ışıklıkları ve iç bahçeler şeklinde olabilir.

Bölücü eleman ekleri, yeni işlev programına bağlı olarak gerekli ihtiyaçları karşılamak amacıyla kullanılır. Düşeyde bölücü duvarlar ile yatayda asma kat ilavesi, asma tavan uygulamaları ve kot farklılıkları şeklinde olabilir.

Sirkülasyon ekleri; iç mekânda ya da cephede düşeyde merdiven ve asansör şeklinde, yatayda rampa ve köprüler şeklinde uygulanabilir. Yapıda yeni kurgulanacak dolaşım sistemine göre tasarlanan merdiven ve asansörlerin yanı sıra, yönetmelik gereği yangın merdiveni eklenmesi, engelliler için rampa ve asansör eklenmesi gerekebilir.

Yapıya cephe ekleri, mevcut yapının yeni işlev gereksinimini iç mekân sınırları içerisinde yanıtlayamayacağı durumlarda gerekli olabilmektedir. Bu ekler, yeni bir kütle, çatı katı, merdiven ya da avlu üstünün örtülmesi şeklinde gerçekleştirilebilir [15].

Yapının mevcut taşıyıcı sisteminin tüm bu ekleme/boşaltma müdahaleleri taşıyabilecek yeterli güçte olup olmadığı kontrol edilerek bir çalışma yapılmalıdır. Aşırı yük gerektiren sistemleri barındıran uygulamalardan, yapının taşıyıcı sistemine zarar verebileceği gerekçesiyle kaçınılmalıdır[30].

Strüktür

Yapının taşıyıcı sistemi; strüktürden ve duvar, döşeme çatı gibi yapı elemanlarından oluşur. Yapıdaki bu elemanlara müdahaleler iki şekilde olabilir. Birincisi yapı bünyesindeki özgün malzemeye yapılacak müdahaleler, ikincisi yeni malzeme kullanımı ile yapılacak işlemlerdir [31].

Özgün sisteme yapılacak müdahalede malzemenin sağlamlaştırılması ya da tamamlanması gerekebilir [30]. Taşıyıcı elemanlarda bakım ve onarım gerekebilmektedir. Bakım çalışmaları, malzeme ve taşıyıcıda değişiklik gerektirmeyen yerinde yapılacak temizleme, ilaçlama gibi müdahaleleri kapsar. Onarımda ise

sağlamlaştırma ve tamamlama söz konusudur. Malzeme korunup onarılabilir ya da ihtiyaç halinde değiştirilebilir. Sağlamlaştırmada yapının veya malzemenin uzun ömürlü olması gerekli görülen yerlerde taşıyıcı ve bağlayıcı yeni malzemeler eklenir. Strüktüre ve elemanlara sağlamlaştırma kararı verilmeden önce taşıma özelliklerinin detaylı incelemesi gereklidir. Zorunlu bir ihtiyaç olmadığı müddetçe yapının strüktürü ve yapı malzemeleri değiştirilmemelidir [30] [31].

Yeni malzeme kullanımı ise; yıpranmış, zarar görmüş ya da günümüze ulaşmamış özgün malzemelerin yerine ya da yeni işlev bağlamında ihtiyaç duyulan elemanların uygulanması şeklinde olabilir [30].

Sıva, alçı, ahşap, taş, tuğla, kerpiç gibi malzemeler zamanla kolay tahrip olabilen malzemelerdir. Zamanla taşıyıcı, koruyucu ve bağlayıcı özelliklerini kaybederler. Böyle durumlarda bu elemanları sağlamlaştırarak özelliklerinin sağlanabilmesi mümkün değildir. Bu elemanların işlevlerini kaybetmeleri durumunda sağlamlaştırma yerine, yeni malzemelerin kullanılması gerekebilir [25].

Cephe

Cepheye müdahaleler, cephedeki doluluk boşluk oranlarının değiştirilmesi, cephe doğramalarının (Kapılar,pencereler vb.) yenilenmesi, cephe elemanlarının (Taş ve ahşap gibi cephe kaplamaları,boya vb.) yenilenmesi, sirkülasyon ekleri (Asansör, merdiven vb.), diğer bir takım ekler (Saçak, çatı penceresi vb.) şeklinde olabilir.

İşleve göre cephedeki doluluk boşluk oranlarına, çatı örtü sistemlerine ve cephe elemanlarına izin verilen ölçüde müdahale edilebilir, bazı ekler yapılabilir. Bu müdahalelerin minimum, yapının özgün karakterini ve tarihi yapının bütünlüğünü bozmayacak nitelikte olması gerekir [32].

BÖLÜM 4

İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ; İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI) VE MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)

İstanbul kenti, tarihi zenginliğinin yanı sıra sahip olduğu özel coğrafyanın da etkisiyle tarih boyunca önemini korumuştur. Kentin yerleşimi, topoğrafyasına ve kentin ortasından geçen ‘‘İstanbul Boğazı’’ adı verilen su yoluna göre şekillenmiştir. İstanbul Boğazı, iki kıtayı (Asya ve Avrupa) birbirinden ayırırken, iki denizi (Karadeniz ve Ege Denizi) de birleştirir.

İstanbul Boğazı bu straftejik konumu nedeniyle, deniz ticareti açısından büyük önem taşımaktadır. Üç kıtanın geçiş yollarında olan Türkiye; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu’na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu’na, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Avrasya ve Uzakdoğu’ya uzanan ulaşım ağının bir parçasıdır. Özellikle Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler, açık denizlere ulaşmak için İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ ndan geçen alternatifi olmayan bu ticaret yolunu kullanmak zorundadırlar (Şekil 4.1).

İstanbul Boğazı’nın deniz ticaretindeki bir diğer avantajı, kıyılarındaki su derinliğinin fazla olmasıdır. Ortalama 60 metre olan derinlik, deniz taşıtlarının kıyıya kolayca yanaşabilmesine ve ticaretin gerçekleştiği liman alanlarının kurulabilmesine olanak sağlar.



Şekil 4.1 İstanbul limanının deniz ticaret ilişkileri [33]

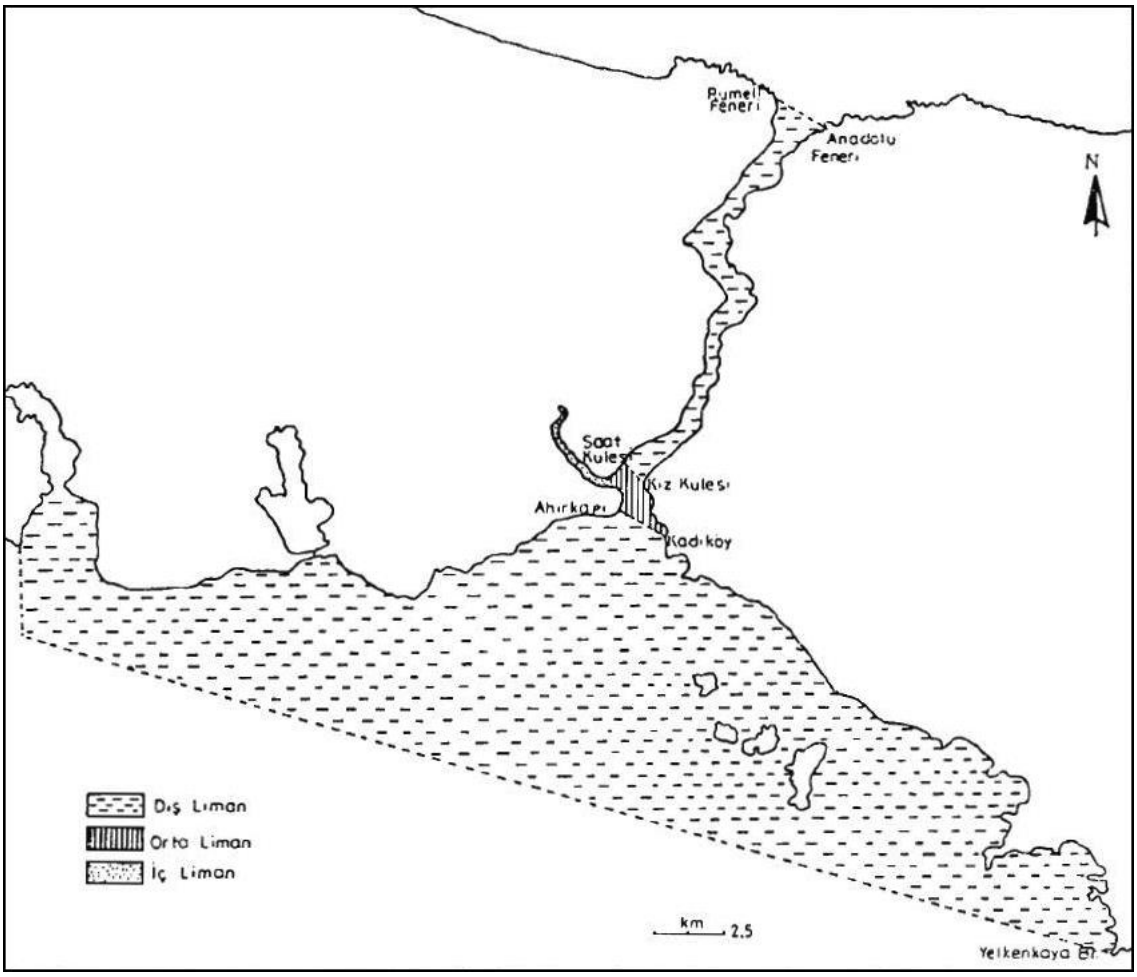
41° 00’ 18” K - 28° 59’ 15” D coğrafi konumunda bulunan, kuzeyde Anadolu ve Rumeli fenerlerini birleştiren çizgi ile, güneyde Büyükçekmece’nin Bababurnu bölgesinin 2 mil güneyinden Anadolu kıyısında Yelkenkaya Feneri arasına çekilecek çizginin arasında kalan, Haliç’i de içine alan deniz alanı İstanbul liman sınırını oluşturur [34].

İstanbul Limanı; İç, orta ve dış liman olarak üç bölüme ayrılmıştır:

İç liman, Karaköy Köprüsü’nden, Kağıthane Deresi’ni de içine alan, Haliç adı verilen deniz alanıdır.

Orta liman, Karaköy Köprüsü, Dolmabahçe Saat Kulesi, Kız Kulesi ve Ahırkapı Feneri’ni birleştiren çizgilerin içinde kalan deniz alanıdır.

Dış liman, Liman sınırları içinde kalan, iç ve orta liman haricindeki deniz alanıdır [34] (Şekil 4.2).



Şekil 4.2 İstanbul liman sınırları [35]

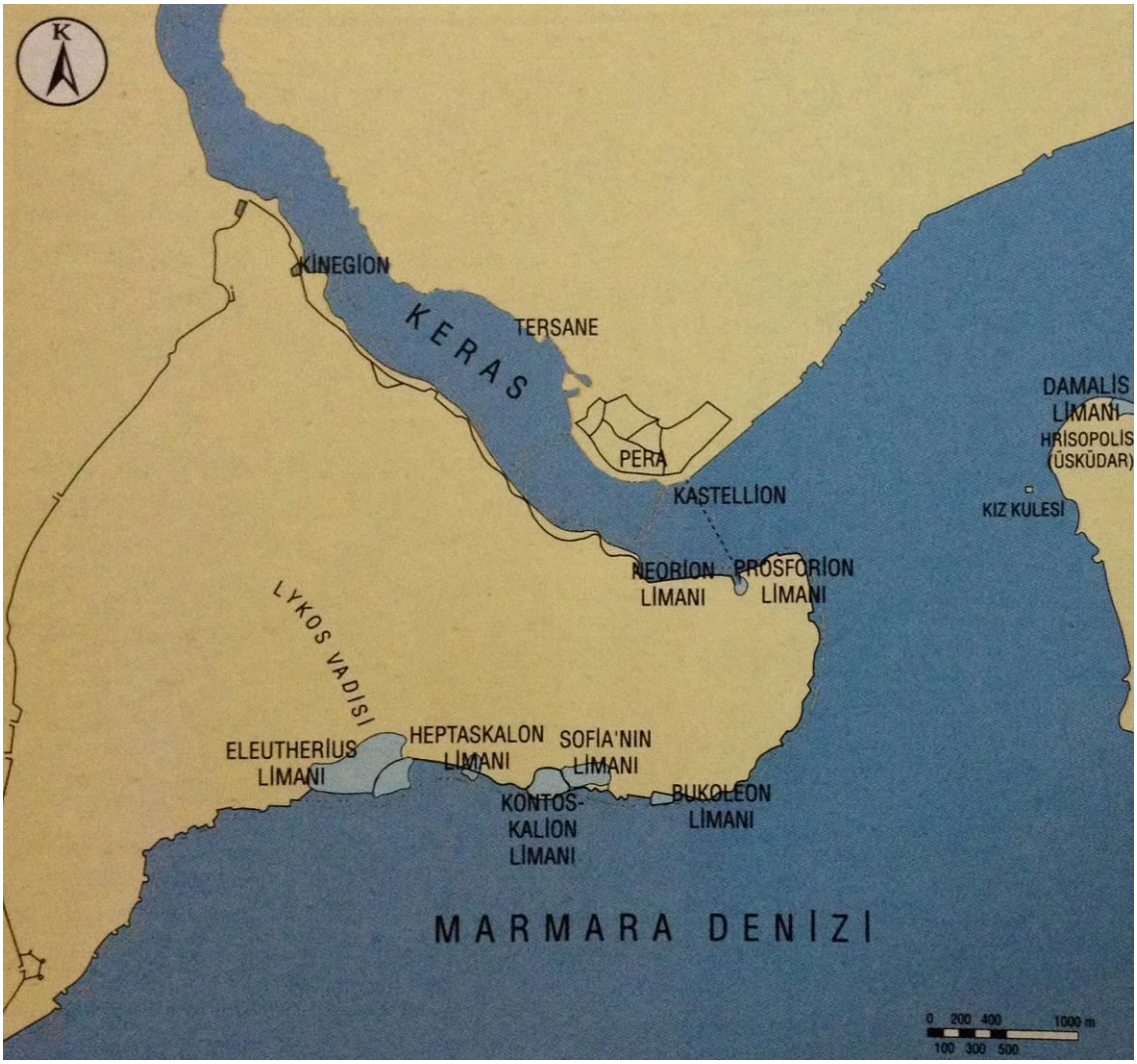
Karaköy Limanı ve Salıpazarı Limanı, Haliç'in güneyinde, İstanbul Boğazı'nın güney batısında orta liman bölgesinde yer almaktadır. Kuzeyde Kemankeş Caddesi ve Meclis-i Mebusan Caddesi, güneyde İstanbul boğazı ile doğuda Mimar Sinan Üniversitesi ve batıda Karaköy meydanı ile sınırlanmıştır. Eminönü'ne 1.2 km, Taksim'e 1.4 km, Şişli'ye 4 km, Eyüp'e 7.25 km, Beşiktaş'a 2.5 km uzaklıktadır.

Karaköy ve Salıpazarı liman bölgeleri, konumları nedeniyle tarihi, turistik ve ticari olarak yüksek potansiyele sahiptir. Günümüzde Karaköy Limanı, yolcu gemilerinin kullanımında olup, yolcu salonu, liman lokantası ve yolcu gümrüğü birimleri mevcuttur. Salıpazarı Limanı'nın ise bir bölümü yolcu gemileri ve birimleri için kullanılırken, bir bölümü de kültürel işlevler için kullanılmaktadır.

4.1 Tarihsel Gelişim

Bizantion şehri, M.Ö. 667 yılında bugün Topkapı ve Ayasofya'nın bulunduğu alanda doğmuştur. Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alan kentin akropolisidir. Akropoliste tapınaklar, Haliç'te limanlar vardır. Bizantion limanları üzerleri doldurulmuş ya da yıkılmış oldukları için konumları ve biçimleri ile ilgili günümüze çok az bilgi ulaşmıştır.

I. Constantinus, 330 yılında Bizantion'u Roma İmparatorluğu'nun başkenti ilan etmiştir. İulianus dönemine (361-363) kadar, Bizantion'un, Haliç girişinde, bugünkü Sirkeci ve Bahçekapı bölgesinde bulunan Neorion ve Prosforion limanları kullanılmıştır. Prosforion Limanı'nın ticari liman olduğu, hemen yanında yer alan Neorion Limanı'nın savaş gemilerinin yapıldığı veya onarıldığı bir tersaneyi barındıran askeri liman olduğu düşünülmektedir [36] [37] (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Bizans dönemindeki limanlar [36]

Haliç'in girişindeki bu limanlar, hızla büyüyen kentteki nüfus artışının da etkisiyle yetersiz kalmıştır. Bizans döneminde Marmara kıyısındaki ilk liman, Kumkapı ile Çatladıkapı arasında yer almıştır. Bu liman tarihte ''Portus Novus'' (Yeni Liman), ''İustinus Limanı'' ve ''Sophia Limanı'' adları ile anılmıştır. Boğaziçi'nde etkili olan kuzey rüzgârları karşısında Marmara Denizi'nden Haliç'e yol almakta zorluk çeken gemiler için rahat ve güvenli bir seyir imkânı sağlamıştır.

İlk isim, limanı inşa ettiren İmparator İustinus'a (361-363) itafen verilmiştir. Daha sonra İustinus II. döneminde (565-578), İmparatoriçe Sophia tarafından yaptırılan tamir ve eklerden dolayı, limana imparatoriçenin adı verilmiştir. Kesin olmamakla birlikte askeri kullanımlı bir liman olduğu tahmin edilmektedir [38] [37].

Marmara kıyısında kurulmuş diğer liman, Eleutherius Limanı'dır. Doğan Kuban, Sofia Limanı ile Eleutherius Limanı arasında Cesarius, Kontoskalion ve Heptaskalion adındaki üç limanın varlığından bahseder ama limanların yerleri ve kullanımları hakkında kesin bilgilerin olmadığını söyler [39].

Bu kıyıda yer alan bir diğer liman da Bukoleon Sarayı'nın limanı olan Bukoleon Limanı'dır. Denizden bir dalgakıranla ayrılmıştır. İşlevi imparatorluk sarayına hizmet etmek olan bu liman, diğerlerine göre daha küçüktür [40].

Marmara Denizi'nin güney kıyısında yer alan bu limanlarda zamanla bazı sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Limanlara kum dolması ve denizden gelecek düşman saldırılarına karşı korunaklı olmamalarından dolayı 15. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Haliç'in girişinde yer alan eski liman alanlarına ve Haliç'in daha da iç bölgelerine dönüş yaşanmaya başlamıştır.

Konstantinopolis'in 1453'te Osmanlı tarafından fethedilmesinden hemen önce Haliç, kentin ana limanı haline gelmiş ve Osmanlı Dönemi boyunca, 13. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar önemini korumuştur.

Bu liman bir çok kişi ve kaynak tarafından ideal bir liman alanı olarak nitelendirilmiştir. Bunun nedenlerinden biri, Haliç'in iki tarafında yer alan tepelerin, fırtınaya çeviren güney ve kuzey rüzgârlarından limanı korumasıdır. İkinci neden, kıyılarının derinliğinin oldukça fazla olmasıdır (Eminönü ve Galata kıyılarından daha fazla). Bu durum, büyük

ticaret gemilerinin kıyıya sıfır yanaşabilmelerini ve malların basit sistemlerin üzerinden kıyıya kolayca ve düşük maliyetle taşınabilmelerini sağlamaktadır.

Üçüncü neden de savunma için sağladığı kolaylıktır. Düşman saldırılarında girişi, Akra'nın (Bugünkü Sarayburnu) hemen batısındaki Kentênarion Kulesi ile karşısındaki Galata Kulesi arasına gerilen ağır bir demir zincirle kapatılabilmektedir [37].

Clavijo'nun, Haliç'i anlatımı aslında tüm bu durumu özetlemektedir. ''Dört bir yandan gelen rüzgârlardan korunmuş güvenli bir liman, buraya giren her gemi aynı zamanda bütün düşman gemilerinin saldırılarından da korunmuş olur... Su öylesine berrak ve derin ki, en büyük gemiler, hatta silahlı büyük ticaret gemileri bile kent surlarına yanaşabilir, kıyıya iskele uzatabilirler'' [39]**.**

Haliç'in güneyindeki kıyılar belirli mal türlerinin ticareti için ayrılmışken; uzak mesafe taşımacılığı, Galata'nın Perşembe Pazarı'ndan başlayan ve Tophane'ye kadar devam eden kıyısında yoğunlaşmıştır [41].

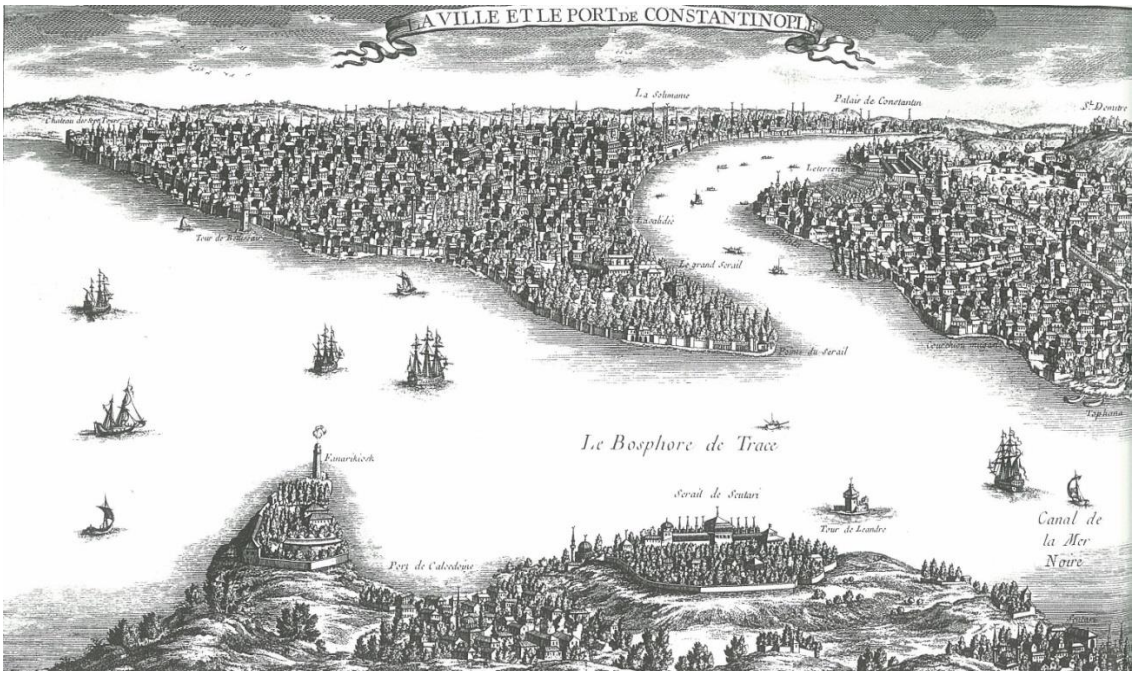
Unkapanı Köprüsü'nün yanındaki Azapkapı Camisi'nden Galata Kulesi'ne doğru çekilen bir çizginin Galata Kulesi'nden Tophane Meydanı'na indirilmesi ve Azapkapı ile Tophane arasının da denizden birleştirilmesi ile oluşturulacak kabaca bir üçgenin içinde kalan bölge Galata ismiyle bilinir. Bu bölgede ilk liman faaliyetleri 13. yüzyılda, Latin kolonilerinin bu bölgede liman kurmasıyla başlamıştır. Bu limanlardan biri, Galata bölgesindeki Tophane Mahallesi'nde yer alan Ceneviz Limanı'dır [42].

İstanbul'un Osmanlılar tarafından kuşatılması sırasında Galata, çok sayıda geminin uğrak yeri olan işlek bir ticaret limanıdır. 15. yüzyılın ilk yarısında bölge, gemi bakım ve tamir tesisleri yönünden Marsilya, Venedik, Cenova gibi diğer Akdeniz limanlarıyla aynı düzeydedir [41].

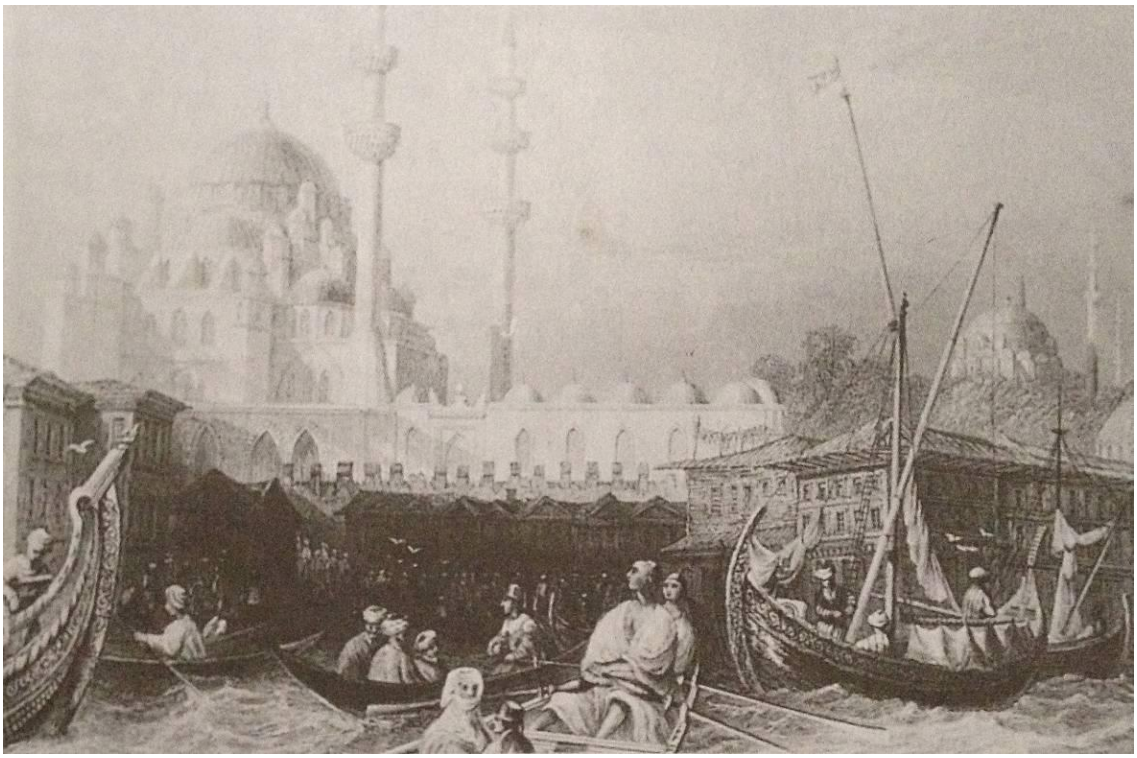
Eremya Çelebi Kömürciyan, 17. yüzyılda Galata'yı ve limanlarını şöyle anlatır: ''Galata'nın ilk kapısının adı Azapkapı'dır. İkinci kapının adı Kürkcükapı'dır. Üçüncü kapı Yağkapanı'dır. Galata gümrüğü vaktiyle burada idi; fakat sonra kaldırılmıştır. Galata zındanı da buradadır. Dördüncü kapı Balıkpazarı kapısı'dır. Burada yirmi tane balıkçı dükkânı vardır. Bundan ötesi meyhane'ler ve büyük şehir ile deniz seyran'ı. Beşinci kapıya Karaköy denir. Saydığımız kapıların hepsi de iskele'dir.'' [38].

N. De Nicolay da Galat, 17. yüzyılın ikinci yarısında Galata'yı şöyle anlatır: ''O kadar eski bir şehir olmayıp bir vakit Cornubyzance denilen Pera veya Galata, bir ceneviz kolonisi tarafından tesis edilmiştir. Bugünkü adı Pera'dır ki bu isim Grekçe'de ''karşıda'' demektir, çünki Galata, Boğazın öbür sahilinde İstanbul'un karşısına düşer. İki şehir arasında münakalât perme denilen kayıklarla yapılır. Karadan da gitmek kabilse de, bunun için 12 milden uzun bir yol kat'etmek lâzımdır. Liman dünyada eşi bulunmayan bir güzelliğe ve kullanış imkânına maliktir, zira dört-beş mil çevresi vardır, genişliği de medhal kısmında bir mile yakındır; diğer bâzı noktalarda ise yarım mildir. Derinliği o kadar elverişlidir ki, en büyük cesamette olan gemiler bile sahildeki binalarının yanına yanaşabilir.'' [38].

18. yüzyılda Galata Limanı Avrupa'dan gelen gemilerin ana limanı haline gelmiştir. 1836'da Azapkapı ile Unkapanı arasına ilk köprünün inşasıyla Haliç'teki bölgelenmelerde değişiklikler olmuştur. Köprünün yapılmasından sonra, ticari işlerde güney kıyısının yalnızca bazı kıyıları kullanılmaya başlanmıştır. Haliç bir tür askeri liman bölgesi haline gelmiştir. 1845 yılında Karaköy ile Eminönü arasına ikinci köprünün yapılmasıyla Haliç liman bölgesi daha da daralmıştır. Galata sahilinde yer alan liman, ticari ağırlıklı olarak daha yoğun kullanılmaya başlanmıştır. Kısa bir süre sonra kentteki en önemli ticaret limanı haline gelen liman, İstanbul Limanı adını almıştır [41].



Şekil 4.4 Konstantinopolis kenti ve limanı, Guillaume-Joseph Grelot, 1680 [43]



Şekil 4.5 İstanbul Limanı, Barlett, 1836 [44]

19. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul Limanı yükleme-boşaltma kapasitesine göre Orta Avrupa Limanları'na oldukça yaklaşıp, büyük limanlar arasında sayılmasına rağmen malların değerleri bakımından bir çoğunun gerisinde kalmıştır. Diğer tüm limanlar, İstanbul Limanı'na oranla çok büyük rıhtım alanlarına sahiptir. İstanbul Limanı'nın düzgün bir rıhtım alanı olmadığı gibi vinç, demiryolu vb. mekanik yardımcı araçlara da sahip değildir. Bu nedenlerden dolayı İstanbul Limanı'nda yapılan ticari faaliyetlerde düşüş yaşanmaya başlamıştır [37].

İstanbul Limanı, 19. yüzyılın son çeyreğinde dünyanın en büyük, en güvenli limanlarından biri olmasına rağmen modern bir tesise ve teknolojik araçlara sahip olmadığından dolayı yetersiz kalmıştır. Liman bölgesinin yenilenmesi ve büyütülmesi zorunlu hale gelmiştir. Yeni liman alanı ve rıhtımları için çalışmalara başlamıştır.

Haliç'in kıyılarının tamamına rıhtım inşa etme düşüncesi ilk kez 1839 yılında ortaya çıkmıştır. Hermann von Moltke'nin Haliç için hazırladığı planda, on beş metre genişliğinde ağaçların yer aldığı taş bir rıhtım tasarlanır ama sonradan bu proje hayata geçmez [45].

Kırım Savaşı'nın ardından 1856 yılında yapılan Paris Kongresi'nde Fransa, İstanbul'da yaşanan liman sorununun çözülmesi için Osmanlı Hükümetine talepte bulunmuştur [46].

1872-1874 yılları arasında Galata ve Pera arasına Tünel'i inşa eden Fransız mühendis E. H. Gavand, Bizans'taki Theodosios Limanı'nın olduğu alanda büyük mendirekli yeni bir liman projesi liman projesi hazırlamıştır. Geçmişte kentin güney kıyısındaki limanlarda yaşanan kötü deneyimler, bu projeden vazgeçilmesine neden olmuştur [37].

İstanbul limanına rıhtımların inşa edilmesi için yap-işlet-devret modelinin uygulanmasına karar verilmiştir. 1879 yılında ihale yapılarak, Fenerler İdaresi Umum Müdürü Fransız M. Marius Michel'in önerisi kabul edilmiştir. Rıhımların inşa edilmesinin yanı sıra 75 yıl boyunca işletme ve limana gelen mallardan belirli bir ücret alma hakkı da Türkler arasında Mişel Paşa olarak bilinen bu kişiye verilmiştir [45] [46].

Proje, Sirkeci ile Unkapanı arasına ve Azapkapı ile Tophane arasına rıhtımların yapımını kapsamıştır. Bu rıhtımların yapımı için, kıyı çizgisinin önündeki alanlar toprakla doldurulacak, kazanılan yeni arazilerde de gümrük, sıhhiye ve liman daireleri binaları ile dok ve antrepolar yapılacaktır [36] [37].

Mişel Paşa, Haliç'e yapılacak rıhtımlarda yaşanması muhtemel bazı zorluklar nedeniyle projeye yatırım yapacak kimseyi bulamamıştır. Projenin sözleşmesi, Bâbıâli ile Dersaâdet Rıhtım ve Dok ve Antrepo Anonim Osmanlı Şirketi[1] arasında ancak 10 Kasım 1890'da imzalanmıştır. Sözleşmede, inşaat çalışmalarının iki yıl içerisinde başlaması ve sekiz yıl sonra her iki yakada da Galata Köprüsü'ne kadar olan rıhtım tesislerinin bitmiş olmasına karar verilmiştir. Rıhtımların iç köprüye kadar olan geri kalan kısımlarının on dördüncü yılda tamamlanması karalaştırılmıştır [37] [45].

Rıhtım inşaatı için Fransız müteahhit Michel Duparchy ve Diricq'le anlaşılmış ve inşaata 1892 yılında başlanmıştır. 1894 yılının başında Galata Rıhtımı'nın 340 metresi tamamlanmış ama 22 Temmuz 1894'teki şiddetli depremde hasar görmüştür. Eminönü

[1] Liman şirketinin Osmanlıca adı ''Dersaâdet Rıhtım ve Dok ve Antrepo Anonim Osmanlı Şirketi''dir. 1892 tarihli Şirket Nizamnamesi'nin ikinci maddesinde, ''Şirketin unvânı Der Saâdet Rıhtım ve Dok ve Antrepolar Şirketi olacak'' açıklaması yer alır [45].

yakasında kısa süre önce başlamış olan çalışmalar daha büyük hasar görmüştür. 1895 yılında Galata Rıhtımı'nın 285 metrelik kısmı tamamlanmış, 670 metrelik bir alana blok taşları konulup, 500 metrelik bir alan da doldurulmuştur. Ekim 1895'te Tophane'den Karaköy yönünde doğru 785 metrelik rıhtım alanı tamamlanmıştır [45] [46].

1900 yılında rıhtımların tamamlanan kısımlarında liman faaliyetleri başlamıştır. İmtiyaz gereğince rıhtım arkasındaki gümrük, sıhhiye ve liman binalarının yapımına başlanması gerekmiştir [46]. 1890 yılında imzalanan sözleşmenin bu konuyla ilgili olan 22. maddesi EK-C'de detaylı olarak verilmiştir.

1905'te İstanbul Rıhtımları Şirketi'nin hazırladığı yeni projelerle, rıhtımlara depoların inşası başlamıştır. 1909'da toplam 30.735 m^2 alana sahip, Galata'da iki, Eminönü'nde sekiz adet depo yapımı tamamlanmıştır. Bunlara ek olarak Galata Rıhtımı'na bir antrepo ve Tophane önüne antrepolar inşa edilmiştir. Proje başlangıcında öngörülmüş olduğu halde rıhtımların köprünün arkasındaki Azapkapı-Unkapanı hizasına kadar uzatılmayacağı daha önce şirket ile hükümet arasındaki görüşmelerle kararlaştırılmıştır [37] [47].

1909 yılından itibaren 400 kişi yolcu kapasiteli büyük turist gemileri Galata Rıhtımı'na yanaşmaya başlamıştır. Tophane'nin açığına demirleyen bu gemilerdeki yolcuların ve eşyalarının kıyıya ulaşımları sırasında limanda yoğun bir kayık trafiği oluşmuştur. Beklenenden daha yoğun olan yolcu ve yük trafiği nedeniyle yeni yapılan rıhtım tesislerinde bazı aksaklıklar yaşanmıştır. Bunun nedenlerinden biri gümrük antrepolarının yapımının gecikmesi, diğeri ise mali nedenlerden dolayı gümrük personelinin sayısının arttırılamamasıdır [37].

Galata Rıhtımı'nda rıhtım duvarları ve rıhtım alanının yerine oturma sürecinde beklenenden fazla alçalması, 1910 sonbaharında yeni inşaatları gerektirmiştir. 1911 yılında rıhtım duvarının ön kısmı yaklaşık bir metre yükseltilerek, rıhtım su yüzeyinin iki metre üzerinde kalmıştır. Yeni rıhtım duvarlarının bazı yerlerinde kayıkların yanaşabilmesı için merdivenler eklenmişir. Bu çalışmalar sırasında, alanda yer alan ahşap kulübeler ve kahvehaneler yıkılmış ve yıkılan yerlerin arkasına taş binalar inşa edilmiştir. 1910-1911 yılları arasında Çinili Han, sıhhiye binası ve liman reisi yazıhaneleri, 1912-1914 yılları arasında daha büyük bir idare binası olan Merkez Rıhtım

Han yapılmıştır. Galata Rıhtımı'nda yapılması planlanan antrepoların inşaatı gerçekleşememiştir. Dar alanda çözüm olarak üretilen, Tophane'ye kadar devam eden Gümrük duvarı boyunca inşa edilmiş vagon genişliğindeki antrepolar kullanılmaya devam edilmiştir (Şekil 4.9). Bunun yanı sıra eski gümrük alanından kalan depolar kullanılmıştır [37] [45] [47].

Cumhuriyet'in ilanından sonra, İstanbul Rıhtımları Şirketi, tesisleri 24.000.000 liraya devlete satmıştır. 1925 yılında İstanbul Liman İnhisarı TAŞ şirketi kurulmuştur. Bu şirket, çeşitli kurum ve kuruluşlarla birleşerek büyümüştür. 1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu'na, sonraki yıl da Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır [36].

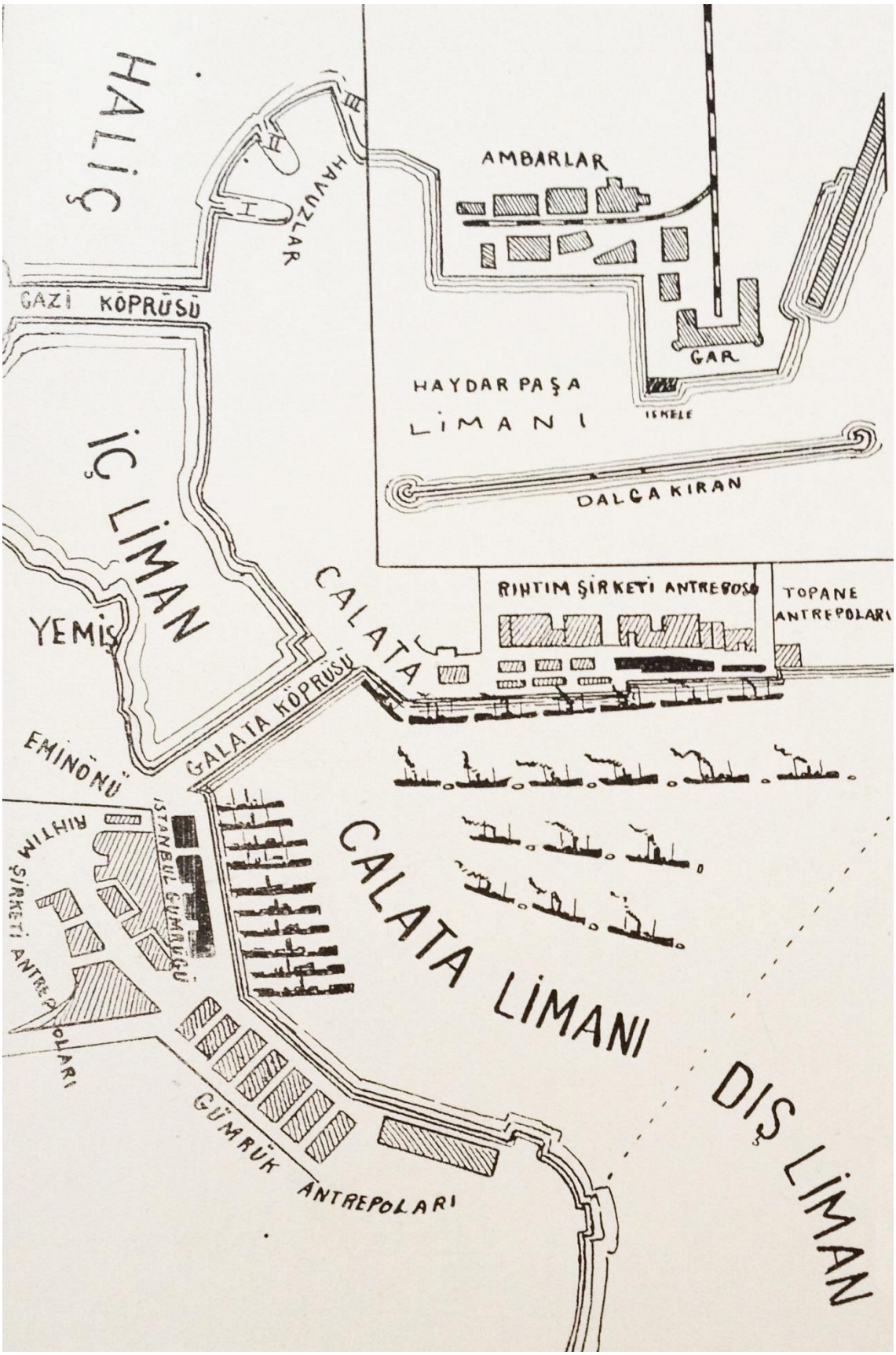
Bu şirket, 19 Eylül 1914 yılında proje onaylanmasına karşın hâlâ yapılamamış antrepo binalarının inşaatına, 1925'te alınan karar üzerine başlamıştır. 1927 yılında Eminönü kıyılarında bir antreponun yapımı tamamlanmış, iki antreponun da inşaatına başlanmıştır. Aynı yıl Tophane'de bulunan antrepolar da kapatılmıştır. Eminönü'ne her biri beş katlı olan altı adet antrepo binası inşa edilmiştir [46].



Şekil 4.6 Galata Rıhtımı, 1900'ler [48]



Şekil 4.7 Galata Rıhtımı, 1900'ler [48]



Şekil 4.8 İstanbul Limanı, 1929 [33]

Eminönü ve Galata Rıhtımı'ndaki durum böyleyken, 1929 yılında Liman İnhisarı Umum Müdürü Ahmet Hamdi Bey tarafından Tophane'den Dolmabahçe'ye kadar olan sahil yolunda yeni bir rıhtım yapılması düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bu alanın yeni yapılacak rıhtım ve tesisler için oldukça elverişli olduğunu beş maddeyle açıklamıştır;

1) Bu alan proje dahilinde yapılacak girinti ve çıkıntılarla 2000 metre uzunluğunda olabilir. Rıhtım yapmak için deniz doldurularak, bazı yerlerde de tramvayı iç taraflara taşıyarak 150 metre kadar genişliği sahip olunabilir. Böylece 300.000 m^2 'lik büyüklükle, ihtiyaç duyulan liman tesisleri için yeterli olabilir.

2) Bu alan iki, üç ya da dört katlı antrepo ve hangarlar yapılabilecek niteliktedir.

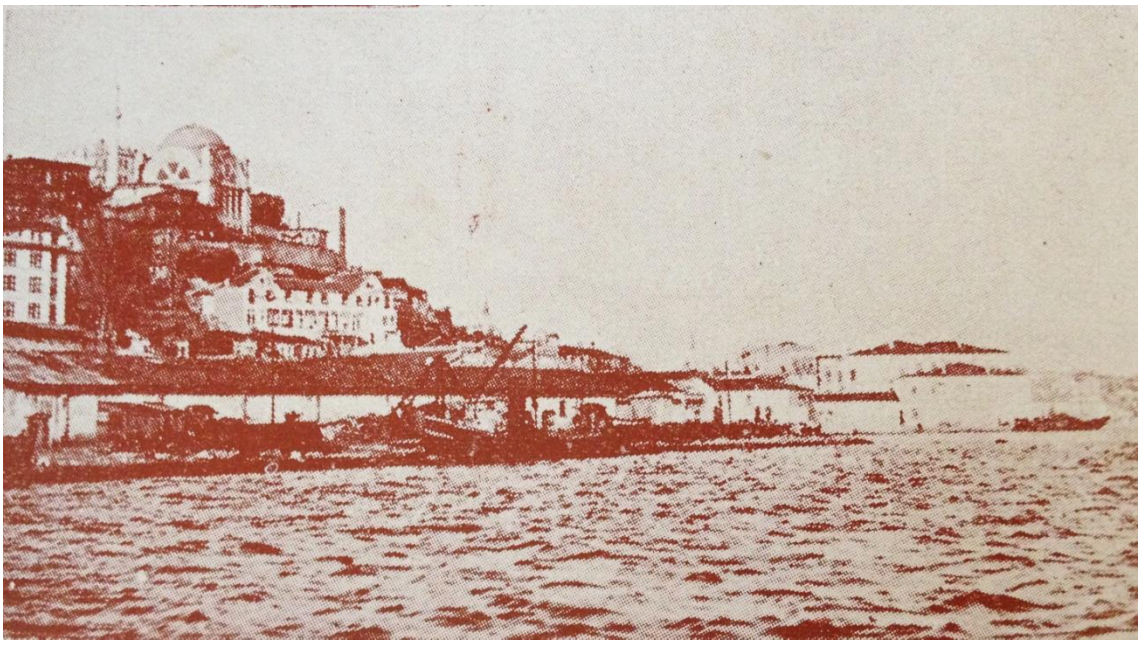
3) Bu alanda yer alan binaların çoğu, Seyrisefain binası, Tophane Meydanı, Tophane Mebanisi, Fındıklı Sarayı, Sanayii Nefise Mektebi, Tophane Cami, Fındıklı Cami, Dolmabahçe Cami, Dolmabahçe Meydanı hükümete ait binalardır. Bu nedenle istimlâk yapılması için büyük bütçelere ihtiyaç yoktur. Bunların dışındaki binalar da, odun ve kömür depoları gibi istimlâk masrafları da az olan binalardır.

4) Vapurların rıhtıma kolayca yanaşabileceği nitelikte, akıntısı azdır.

5) Olumsuz bir özelliği de bu alanın lodosa maruz kalabilmesidir. Yılda en fazla on gün olabilecek bu durum gemilerin yükleme boşaltma yapabilmesine diğer yerler kadar çok engel olmaz [33].



Şekil 4.9 Galata Rıhtımı, 1929 [33]



Şekil 4.10 Fındıklı sahili, 1929 [33]

Tophane ambarları ve Tophane rıhtımı ile Halk Bankası soğuk hava deposu arasında kalan, Salıpazarı adı verilen alan, İstanbul Liman İşletmesi'ne verilmiştir. Bu alana yapılması için rıhtım, ambar ve antrepo plan ve projeleri 1937-1938 yıllarında hazırlanmıştır. Deniz Bank bu projeyi bir müddet rafa kaldırmış, Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi yaşanan rıhtım ve antrepo sıkıntıları nedeniyle projeyi tekrar ele almıştır [EK-D].

Nafıa Vekâleti tarafından hazırlanan liman programına Salıpazarı Rıhtımı projesi de dahil edilerek 5676 sayılı kanunla bu iş için kredi alınmıştır. Haziran 1951 tarihinde Salıpazarı'nda inşası düşünülen rıhtım ve antrepolar için etüd çalışmalarına başlanmıştır. Projeyi KAMPSAX şirketi hazırlamıştır. 1952 yılının sonunda inşaat, 9.150.000 lirayla Cemal Okçuoğlu-Byrn International Ortaklığına ihale edilmiştir. İnşaat süresi, rıhtım yapılacak alanın tarama işlemi ve gerekli kamulaştırma işleri hariç 18 ay olarak belirlenmiştir [EK-D].

İhale dosyasında; önünde -10 metre su derinliği bulunan 310 metretül rıhtım, toplam alanı 16.000 m^2 olan iki katlı rıhtım ambarları, küçük bir taşıt limanı, rıhtım arkasında yollar ve müteferrik işlerin yapımı yer almıştır. Rıhtımların vinçleri Demağ Alman Firması'na ihale edilmiştir [EK-D].

Yapılacak rıhtımın tamamlandığında; iki adet 10.000 tonluk Viktori tipi şilep veya üç adet 5.000 tonluk orta tonajda gemi bordadan (Yan tarafından) yanaşabileceği, yıllık 200.000 tonluk malın yükleme ve boşaltımının yapılabileceği nitelikte olması hedeflenmiştir [EK-D].

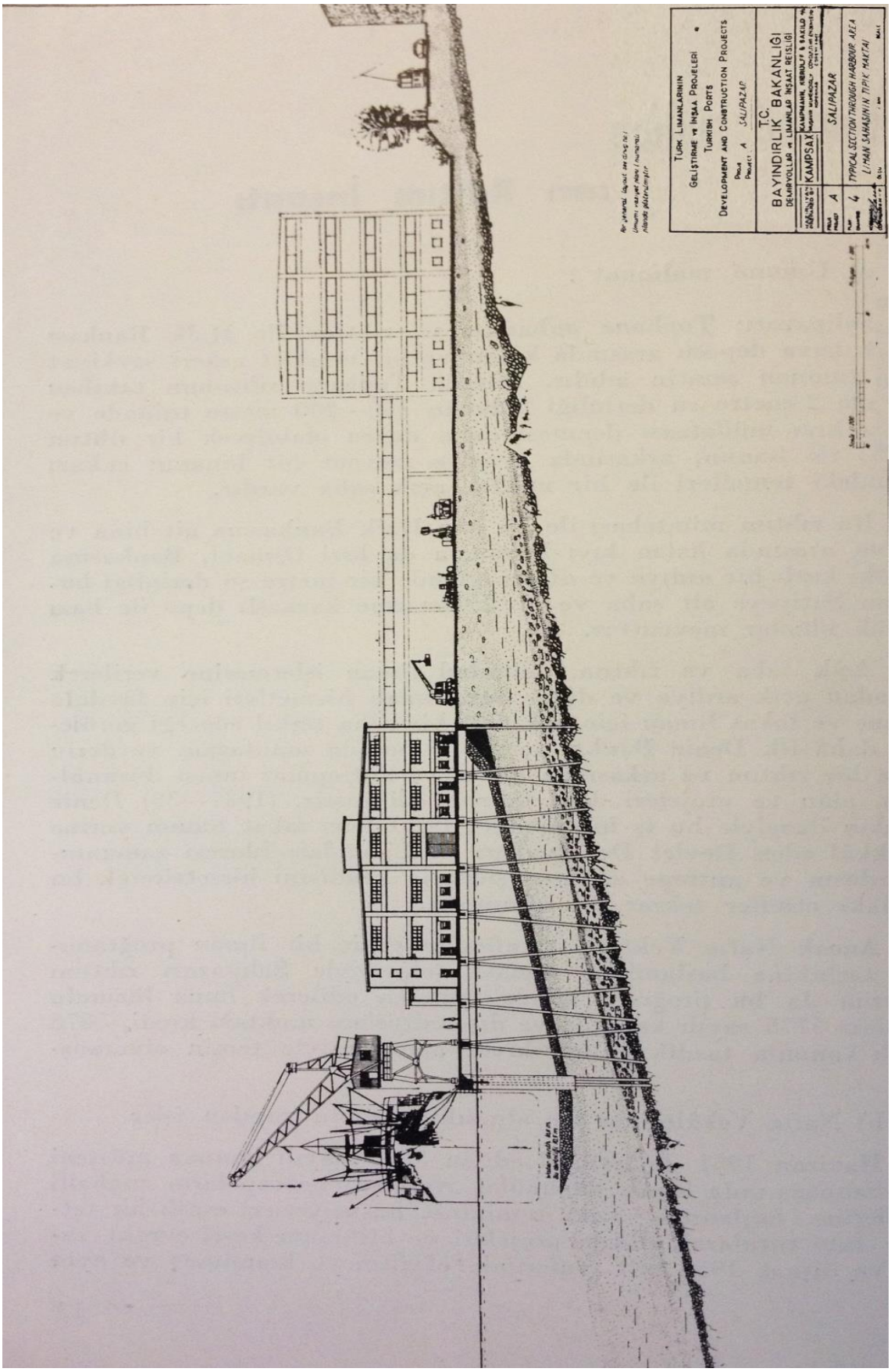
Ambarların yapılması için gerekli olan alan denizin doldurulmasıyla elde edilmiştir. Uygun derinliği elde etmek için deniz dibi taranmıştır. Bir noktadan sonra yeterli gelmediği için, bazı yerlerde 20 metre bazı yerlerde 30 metre boyundaki içleri demir örgülü beton kazıklar deniz tabanına çakılmıştır. Yapılması planlanan 310 metrelik rıhtım için 2300 adet beton kazık çakılmıştır. 310 metrelik bu rıhtım sonradan Tophane'ye doğru 610 metre olacak şekilde uzatılmıştır [EK-E] (Şekil 4.11) (Şekil 4.12).

Rıhtım tamamlandıktan sonra üzerine, 32.000 m^2 büyüklüğünde alan kaplayan deniz tarafında ilk etapta 2 katlı 4 adet ambar, daha sonra cadde taraflarında ise bir bölümü 5, bir bölümü 6 katlı olan 3 adet modern antrepo binası yapımına başlanmıştır. Binaların yapımında 12.000 ton demir ve 25.000 ton çelik kullanılmıştır [EK-E].

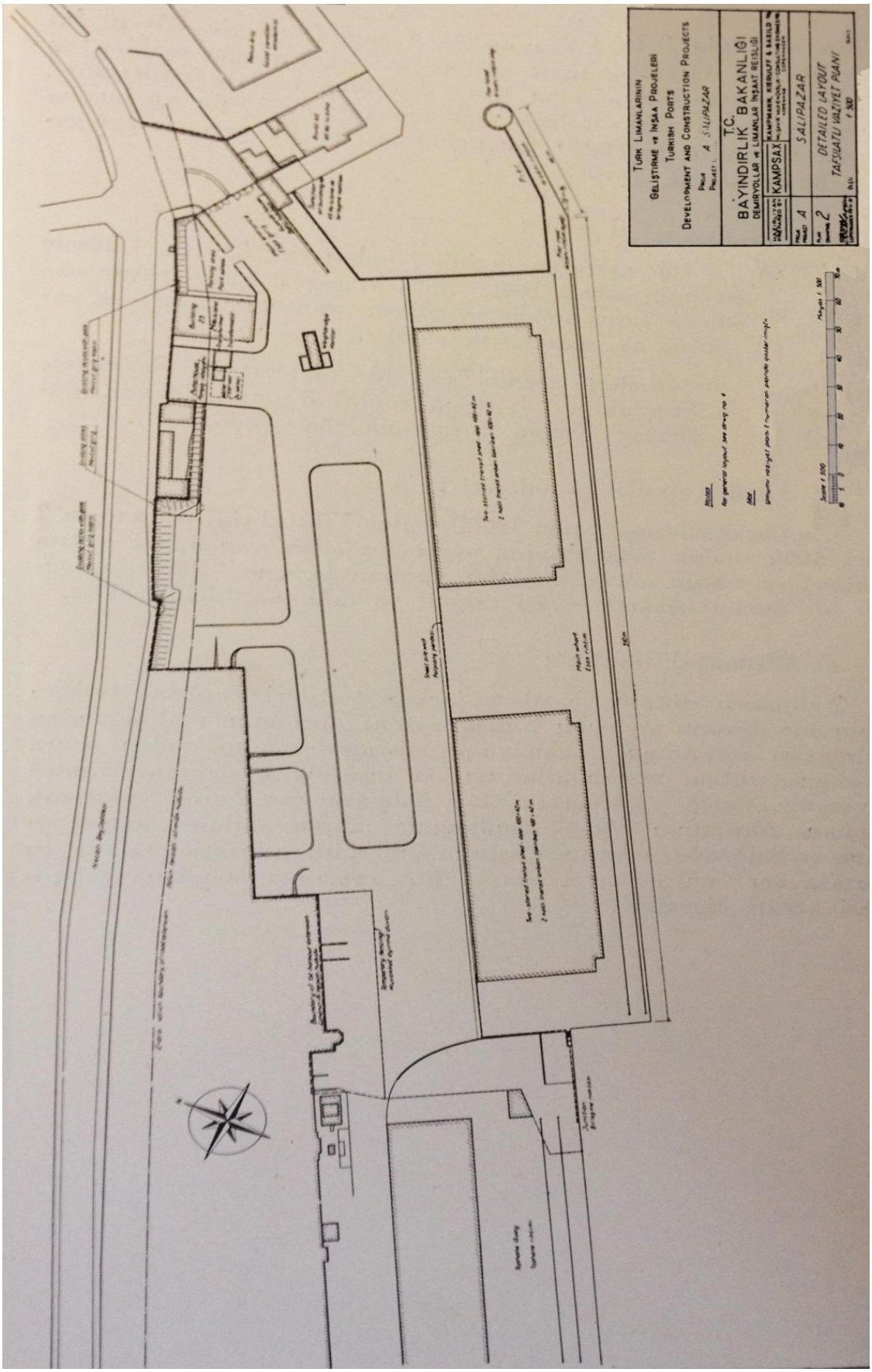
Zihni Bilge, ambarlar ve antrepoların işlevlerini ve aralarındaki farkı şu şekilde açıklamıştır: ''Gümrük ambarları, eşyanın tahliye edilir edilmez konacağı ilk yerdir. Eşya sahipleri buradan eşyasını süratle çekerler. Binaenaleyh (Bundan dolayı) limana boşaltılan eşya, sahipleri tarafından antrepo rejiminin tatbiki istenmemiş ise, gümrük ambarlarına konur. Burada ardiye tarifeleri yüksektir. Antrepolarda ise bilâkis eşya uzun zaman muhafaza edilir. Burada ardiye tarifeleri düşüktür'' [46].

Rıhtımdaki ambarlar ve arka taraflarında yapılması planlanan antrepolar arasındaki mal transferinin Şekil 4.13'te de görüldüğü gibi aralarında yer alacak köprülerle sağlanması planlanmıştır. Bu köprüler üzerindeki otomatik raylar sayesinde, insan gücüne gerek kalmadan malların diğer binaya taşınması düşünülmüştür [EK-E]. Daha sonra bu düşünce hayata geçirilmemiştir.

Ambarlar yapılırken, mekân, çelik kapılarla bölünmüştür. Herhangi bir yangın anında kapılar otomatik olarak kapatılarak, yangının bir bölümden diğerine geçmesinin engellenmesi düşünülmüştür [EK-E].



Şekil 4.11 Salıpazarı Rıhtımı Kesiti [EK-D]



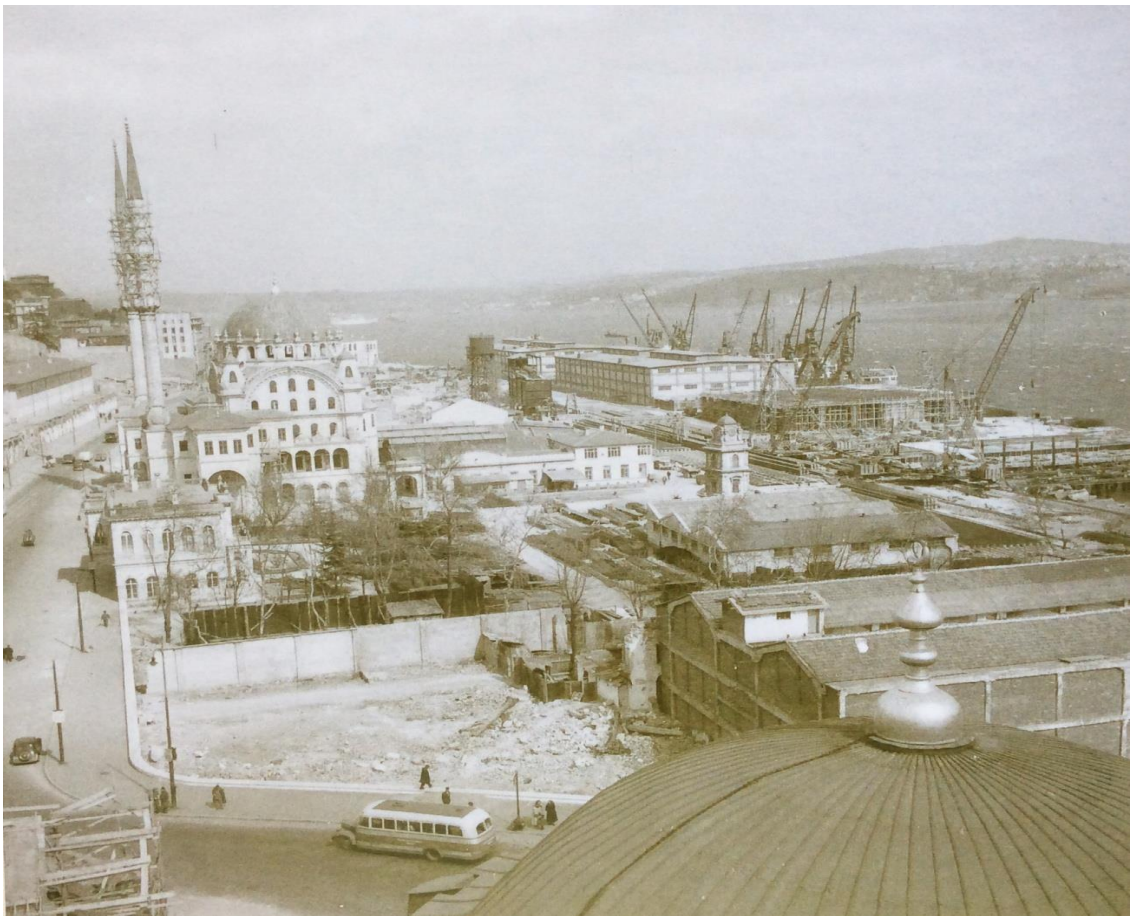
Şekil 4.12 Salıpazarı Rıhtımı Vaziyet Planı [EK-D]



Şekil 4.13 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı, 1950-1953 yılları arasında [49]



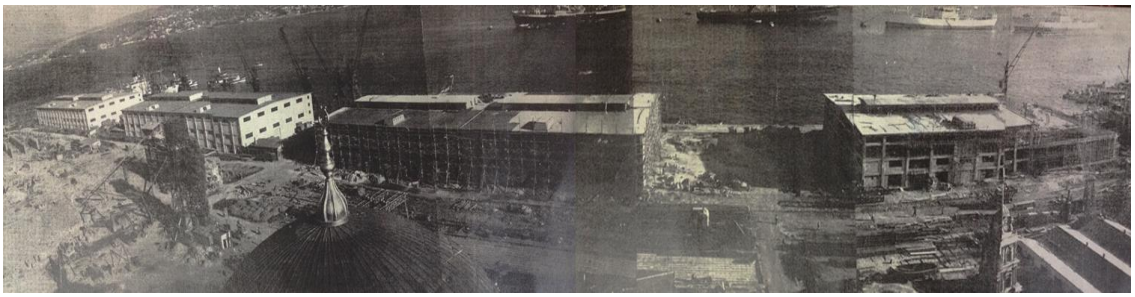
Şekil 4.14 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı, 1953-1954 yılları arasında [49]



Şekil 4.15 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı, 1954 [49]



Şekil 4.16 Salıpazarı rıhtım ve ambarların inşaatı, 1954 [49]



Şekil 4.17 Salıpazarı antrepoları inşaatı [EK-E]

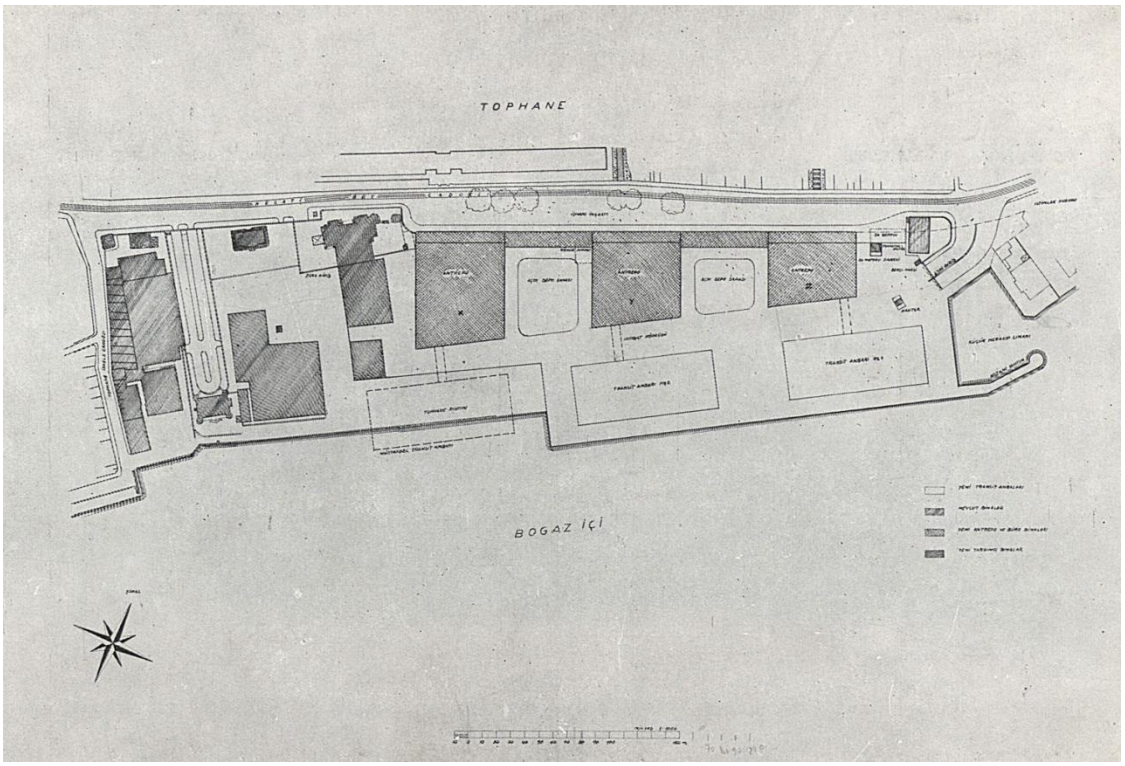
Yapılan detaylı araştırmalara rağmen, Salıpazarı rıhtımlarının ve ön tarafta yer alan dört adet transit ambarının inşaatının tam olarak başlama ve bitiş tarihine ulaşılamamıştır. Elde edilen bazı fotoğraflarda ve belgelerde geçen tarihlerden yola çıkılarak 1952-1960 yılları arasında gerçekleşmiş olabileceği düşünülmektedir.

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Salıpazarı'nda Nafia Vekâleti tarafından inşaatı devam eden rıhtım ve ambarların hemen arka tarafında yer alan sahada antrepo binaları ve iş hanı inşa edilmesine karar vermiştir. Bu projeyle ilgili Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın yayınladığı teknik, idari ve mali şartların olduğu dosya EK-F'de verilmiştir.

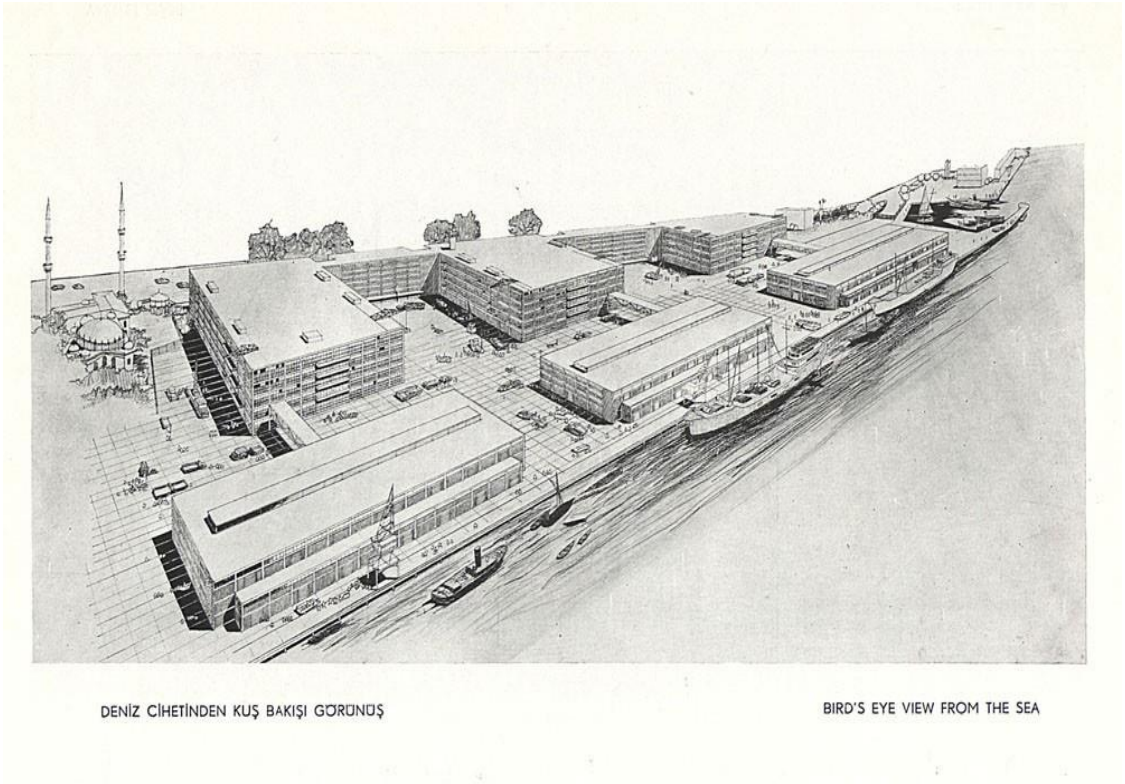
Yapılması istenen antrepo binalarının; caddeye paralel üç blok halinde, aralarında iki adet açık saha olcak şekilde, toplamda 52.900 m^2 büyüklüğündeki sahada planlanması istenmiştir. Antrepo binalarının ve aralarındaki açık sahanın, cadde tarafındaki cephesinin beş bloklu ve altı giriş kapılı iş hanı olarak tasarlanması ve bu iş hanının, antrepolardan ve antrepolar arasındaki açık sahalardan tamamen bağımsız çalışması istenmiştir. Antrepo blokları beş katlı, iş hanı bodrum kat hariç altı katlı olarak belirlenmiştir [EK-F] (Şekil 4.18) (Şekil 4.19).

Binaların yapım sistemi ile ilgili; temeller betonarme kazık, yapım sistemi betonarme karkas, iş hanında odalar arasındaki bölmeler yalıtımlı plaka, iş hanı döşemeleri linolyum ve terazzo, antrepo döşemeleri sert kaplama, tüm çatılar su geçirmez ve teras olmarak belirlenmiştir [EK-F]

Proje teklifinde bulunmak isteyenlerden ilk etapte avan projelerin hazırlanması ve detaylı projelerin de Nisan 1955 sonuna teslim edilecek şekilde planlama yapılması istenmiştir. İnşaata, Salıpazarı'nda rıhtım ve antrepoların inşaatı devam ederken izin alınarak bir an önce başlanması istenmiştir [EK-F]



Şekil 4.18 Salıpazarı antrepoları ve iş hanı vaziyet planı [EK-F]



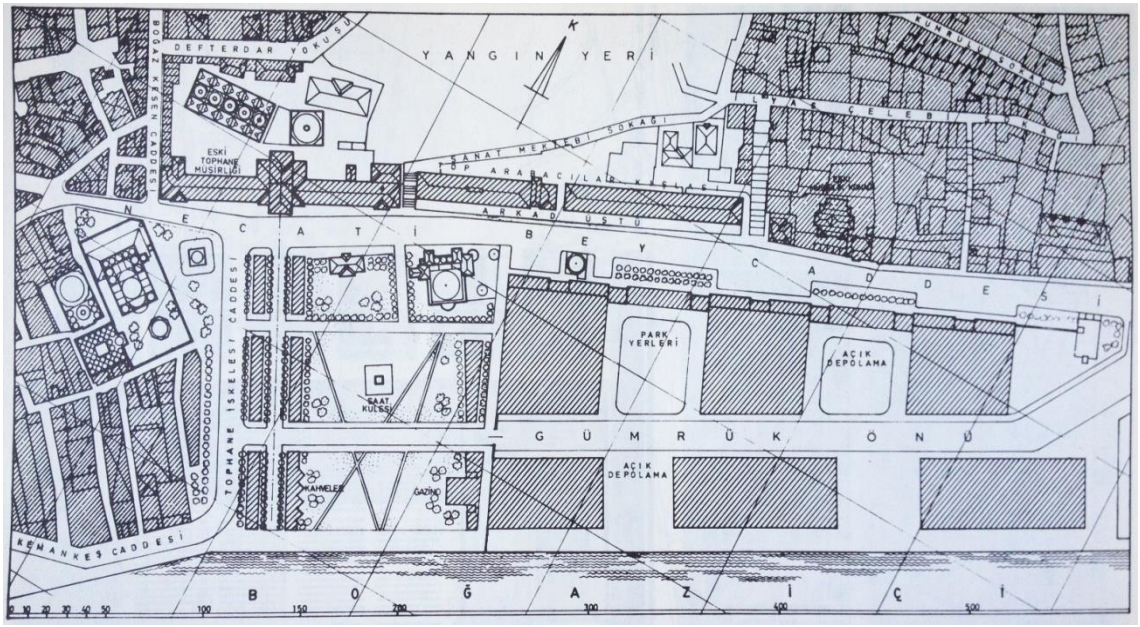
Şekil 4.19 Salıpazarı antrepo ve iş hanı projesi perspektif, Sedad Hakkı Eldem [EK-F]

İhale KAMPSAX Şirketine verilmiştir. Projenin mimari kısmı için de Sedad Hakkı Eldem ile ortak çalışılacağı taahhüt edilmiştir [EK-F]. Sedad Hakkı Eldem'in proje ile ilgili çalışmalarına EK-F'de yer verilmiştir.

1958 yılına kadar projeyle ilgili bir ilerleme olmamış, o yıl Sedad Hakkı Eldem tarafından hazırlanan Tophane Meydanı Düzenleme projesi kapsamında antrepo ve iş hanı projeleri tekrar ele alınmıştır. Yapılar Türk Denizcilik Bankası için KAMPSAX inşaat şirketi ile ortaklaşa tasarlanıp 1958-1960 yılları arasında nşa edilmiştir [50] [51] (Şekil 4.20).

Sedad Hakkı Eldem bu konuyla ilgili; ''Salı pazarından Tophane'ye kadar uzanan yeni gümrük ve ambar tesisleri (Kompsax ile birlikte 1958) ile ilgili olarak sonradan Karaköy Dolmabahçe yolu da genişletilerek ele alınmıştır. Ancak kopmpleksin Tophane tarafında ne şekilde tamamlanacağı münakaşa konusu olmuştur. Yapılan inşaat dolayısıyla Tophane meydanının eskisi gibi ihya edilerek iki cami arasının denize kadar açılması ve buranın önemli bir meydan haline getirilmesi ve o zamanki Reis Muavini Sedat Erk'in de şiddetle müdafaa ettiği fikir karşısında, liman tesislerinin üç değil, dört ambar ile yürütülebileceği yolundaki Bakanlığın iddiası vardı. Bilindiği gibi ikinci teori hakim oldu ve Tophane meydanı yapılmadı. Bu dördüncü ambarın İstanbul Limanı konularını ne dereceye kadar çözümlemiş olduğunu o zamanki Bakanlık mütehassısları belki izah edebilirler. Ön görülen planda, meydanın iki tarafında çarşılar, onların deniz tarafında da kahve, gazino gibi tesisler olacaktı. Saat kulesi de eskisi gibi ortada olacaktı. Bu arada lüzumsuz yere yıkılan eski Müşirlik Binası'yla Toparabacıları Kışlası ve önlerindeki sıra dükkânlar da korunacak ve yeni fonksiyonlara tahsis edilecekti. Teklifin şimdiki duruma göre trafik zaruretlerini çözmediği meydanda olmakla beraber esas hatlarıyla islaha imkân verecek niteliktedir'' açıklamasında bulunmuştur [51]. Proje dahilinde yapılması planlanan antrepo ve iş hanı ile ilgili Sedad Hakkı Eldem'in hazırladığı eskizlere EK-G'de yer verilmiştir.

Antrepoların inşası 1960 yılında tamamlanmıştır. 1988'de limanın faaliyetlerinin son bulmasıyla ambarlar gibi bu antrepolar da işlevlerini kaybetmişlerdir.



Şekil 4.20 Tophane Meydanı Düzenleme Projesi, Sedad Hakkı Eldem, 1958 [51]



Şekil 4.21 Antrepoların inşaatı [48]

Antrepolarla ilgili günümüzde bir tartışma konusu mevcuttur. Bu antrepolar ve kıyıda yer alan ambarlar tescilli değillerdir. Antrepoların tescilli olmama nedeni olarak aslında bu yapıların Sedad Hakkı Eldem'in projesine sadık kalınarak yapılmadığına dair bir görüş bulunmaktadır. Bu konuyla ilgili kesin bir bilgiye rastlanmamasa da Sedad Hakkı Eldem'in kitaplarında bu projenin yer alması, binaların ona ait olduğu düşüncesini kanıtlar niteliktedir.

Galata ve Tophane bölgeleri ile Salıpazarı ve Galata Rıhtımları'nı ve burada yaşanan dönüşümleri gösteren Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen nadir bulunan fotoğraflara EK-H'de yer verilmektedir.

4.2 Dönüşüm Süreci

Karaköy ve Salıpazarı rıhtımlarındaki liman faaliyetleri, 30 Nisan 1986 tarihine kadar devam etmiştir. Bu tarihte önce şileplere, 19 Eylül 1988'de de karadan kamyon trafiğine kapatılmıştır. Salıpazarı Rıhtımı'nın yük trafiği Haydarpaşa, Tekirdağ, Tuzla, Pendik, Ambarlı ve Derince limanlarına kaydırılmıştır [52].

Karaköy ve Salıpazarı Limanları'nın işlevlerine devam edememelerinin en önemli nedeni kent merkezinde yer alan konumları olmuştur. Artan ticaret hacmini karşılayacak, yeni teknolojik araçların yer bulabileceği, yeterli büyüklükteki alana sahip değillerdir. Kent içindeki konumlarından dolayı çevrelerinde daha fazla büyüyebilecekleri alan da yoktur. Bir diğer etken de, limana hizmet eden taşıtların, liman bölgesinin arkasında yer alan, şehrin ana arterlerinden birinde trafiğe sebebiyet vermesidir. Yoğun trafik nedeniyle liman faaliyetlerinde aksaklıklar yaşanmaya başlamıştır.

Liman işlevinin son bulmasıyla, o bölgede yer alan limana hizmet eden sanayi tesisleri de birer birer taşınmaya başlamıştır. Bölge, sanayi bölgesi olma özelliğini kaybetmiştir. Genellikle Karaköy civarında yoğunlaşmış, bankaların genel merkezleri ve büyük şirketler de Zincirlikuyu ve Maslak bölgelerine taşınmıştır. Böylece bölge ticari özelliğini de kaybetmiştir. Gittikçe köhneleşmiş, ekonomik, sosyal ve mekânsal olarak çöküntü alanı haline gelmiştir.

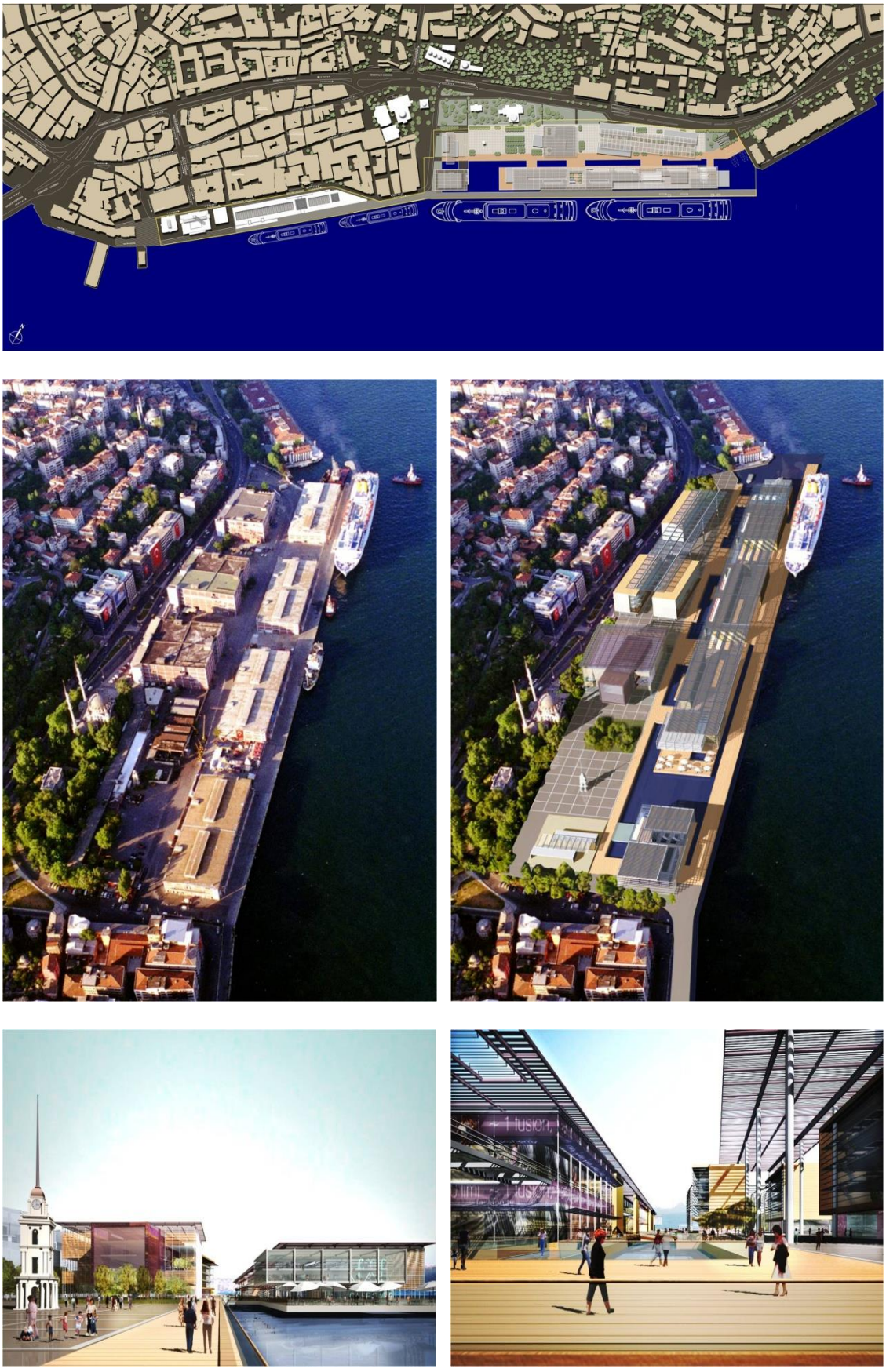
Özellikle Salıpazarı liman bölgesi, konumundan, sahip olduğu ambar ve antrepo yapılarından dolayı yüksek potansiyele sahip, nitelikli bir alandır. Taksim, Karaköy, Eminönü ve Beşiktaş gibi önemli merkezlere yakın, kentin farklı ulaşım araçlarıyla rahatça erişilebilecek bir noktasındadır. Denizin hemen kenarında, güzel bir tarihi yarımada manzarasına sahiptir. Tarihi merkezlere ve kruvaziyer limanına yakın olması nedeniyle turizm potansiyeli de yüksektir.

Salıpazarı liman bölgesi sahip olduğu bu özelliklerden dolayı bir çok farklı kesimin ilgi odağı haline gelmiş ve bu bölgenin dönüşümü için çeşitli projeler üretilmeye başlanmıştır. İlk olarak 1994 yılında Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi bölümü üyelerinden Prof. Dr. Muammer Onat yönetimindeki ekip eskiz çalışması hazırlamıştır.

Prof. Dr. Muammer Onat yönetimindeki ekip bölge için iki öneride bulunmuştur. Bu önerilerde, mevcut binaların yeniden işlevlendirilerek korunması ön görülmüştür. Binalar için ticari fonksiyonlar (otel, dükkân, kafe, bar vb.) düşünülmüştür. Bölgede ayrıca sergi ve konferans salonları, rekreasyon alanları ve ofis binaları da tasarlanmıştır. Nusretiye Cami ve Tophane Meydanı yeşil alan olarak bırakılmıştır [53]. Bu proje uygulanmamıştır. Proje ile ilgili detaylar EK-I'da yer almaktadır.

15.12.1994 tarih 94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul–Beyoğlu–Tophane-Salıpazarı bölgesi ''Turizm Bölgesi'' ilan edilmiştir. Bu kararla birlikte, sit alanında yapılması planlanan her yapı için kurul onayı gerekliliği getirilmiştir.

2001 yılında, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından Karaköy ve Salıpazarı liman bölgeleri için ''Karaköy ve Salıpazarı İstanbul Limanı Projesi–Galataport'' canlandırma projesi yarışması düzenlenmiştir. Bu yarışmayı Tabanlıoglu Architects kazanmıştır. Proje 2002 yılında halka sunulmuştur. Halkın görüşlerini almak için mimarların, akademisyenlerin ve semt sakinlerinin katıldığı toplantılar düzenlenmiştir. 16 Eylül 2005 tarihinde proje, Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından ihaleye açılmıştır. Başta Mimarlar Odası olmak üzere bir çok farklı kesimden projeye itirazlarda bulunulmuştur (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 Galataport Projesi [54]

Tabanlıoglu Architects'in hazırladığı projede; yük limanı fonksiyonunun tamamen kaldırılması, kruvaziyer turizmine hizmet edecek liman alanı ve komplekslerinin yapılması, Karaköy bölgesinde yer alan 2. derece tarihi eserlerin yeniden fonksiyonlandırılması yer almıştır. Bölgeye kazandırılacak yeni fonksiyonlar; oteller, fuar, sergi ve seminer salonları, akvaryum, turistik dükkânlar, sanat ve kültür merkezi, kongre merkezi, alışveriş merkezleri, terminal, gümrüklü alanlar ve marina'dır. Tüm bu fonksiyonların yer aldığı arsa alanı 100.000m^2, binaların taban alanı 34.742 m^2 ve toplam inşaat alanı 135.305 m^2' dir [54].

Galataport ve İstanbul Modern Sanat Müzesi projelerini hazırlayan ekipten mimar Hande Pusat, ''Onaylanan Galataport projesinde İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin yıkılıp yerine yeni bir yapı yapılacağı ön görülüyordu. Daha sonra bu karar değişti ve İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin korunduğu haliyle Galataport Projesi revize edildi. Sonraki süreçte bu konuyla ilgili kararsızlıklar devam etti ve mimari ofiste müzenin korunduğu ve korunmadığı iki proje önerisi aynı anda çalışılmaya devam etti. Proje daha sonra iki haliyle de uygulanmadı'' [EK-P].

Mimar Ersen Gürsel'in sahip olduğu EPA Mimarlık Galataport Projesi'nin bölgede yeni duvarlar oluşturacağı düşüncesiyle bölge ile ilgili bir fikir çalışması yapmıştır. Bu çalışmadaki ana fikir, bölgedeki liman faaliyetlerinin tamamen sonlandırılması üzerine kurulmuştur. Liman faaliyetlerinden dolayı trafik yoğunluğu olması ve limana yanaşan gemilerin silüete olumsuz etkileri nedeniyle liman alanının bu bölgede olmaması fikri üzerinde durulmuştur. Kentlilerin denize arada bir engel teşkil eden binalar olmadan ulaşabilmesi de bir diğer önemli düşüncedir. Tophane Meydanı' nda yer alan antrepoların yıkılarak denize kadar olan alanın yeşil alan olması planlanmıştır. Proje ile ilgili detaylar EK-F'de yer almaktadır [55].

TBMM tarafından 21.07.2005 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanmış 5398 sayılı kanunun 13. Maddesinde, ''Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri ile konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar planı ile belirlenir" açıklaması yer almıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 24.09.2012 tarih ve 6334 sayılı kararı uyarınca Salıpazarı Kruvaziyer Liman Alanına yönelik "Kruvaziyer Liman Alanı", "Rekreasyon Alanı", "Sosyo-Kültürel Tesis Alanı", "Yol" kararları getirilmesine ilişkin Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanan 1/1.000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planı ve 1/5.000 ölçekli koruma amaçlı nazım imar planını onaylanmıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.10.2013 tarih ve 2013/157 sayılı kararı uyarınca İstanbul Salıpazarı Liman Sahası'nın işletme hakkı 30 yıl süreyle 702.000.000 ABD Doları ile en yüksek teklifi veren Doğuş Holding A.Ş.'ye verilmiştir. Salıpazarı bölgesi ile yukarıda bahsedilen kanun ve ÖYK Kararları detaylı olarak EK-G'de yer almaktadır.

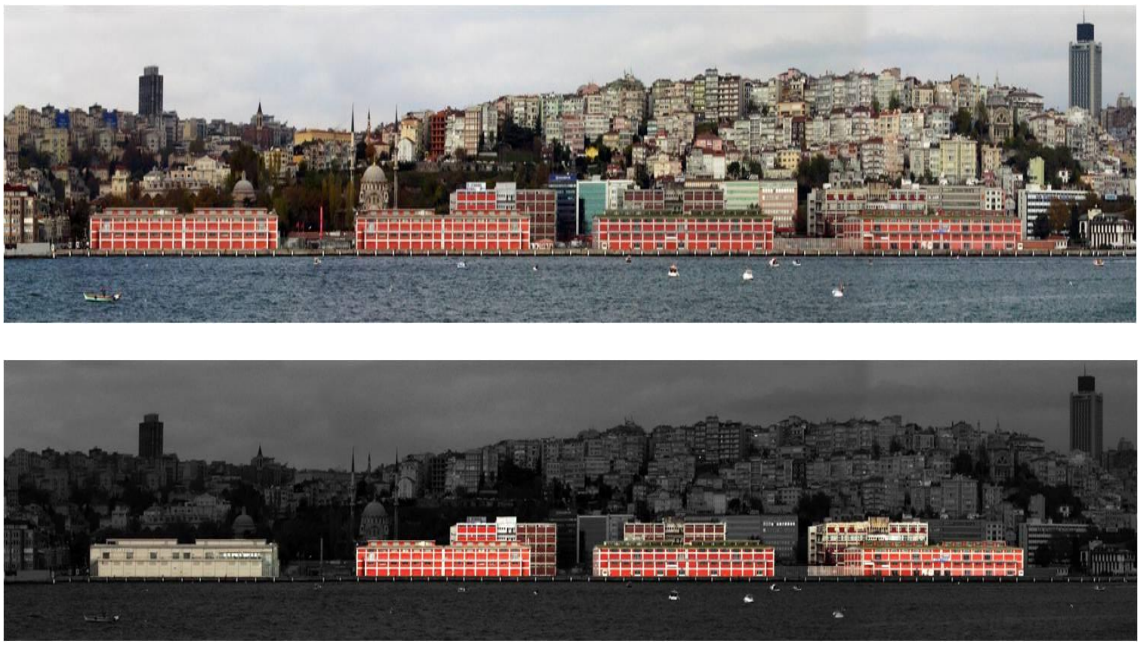
Doğuş Holding A.Ş.'nin bölge ile ilgili hazırladığı proje çalışmaları günümüzde hâlâ devam etmektedir. Proje ile ilgili kamuoyuyla bilgi paylaşımında bulunulmadığı için tüm çabalara rağmen detaylı bilgi edinilememiştir. İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin yeni hazırlanan projede korunup korunmayacağı ise en merak edilen konulardan biridir. Eczacıbaşı Holding'in Gayrimenkul Geliştirme ve Yatırım Proje Müdürü Kaan Karasoy bu konuyla ilgili ''Galataport projesi ile ilgili, proje gerçekleşse bile İstanbul Modern'in yıkılmayacağı sözünü aldık ama garantisini alamadık. Hâlâ da bununla ilgili savaşımız devam ediyor. İstanbul Modern yıkılacak da diyemiyoruz, kalacak da. Malesef hiç bir şeyin garantisi yok. İstanbul Modern'in artık İstanbul'da bir marka olmuş olması, ziyaretçi sayısının oldukça fazla olması, turistler tarafından da yoğun ilgi görmesinden dolayı yıkılmayacağına dair umudumuzu koruyoruz'' görüşünde bulunmuştur [EK-N].

4.3 Alandaki Değişimler

Salıpazarı Limanı'nın yer aldığı Tophane bölgesinin geçmişten günümüze dokusu haritalar, gravürler ve fotoğraflardan incelendiğinde, işlevler değişse de her zaman deniz kıyısında büyük ölçekli yapıların, arkada ise daha küçük ölçekli yapıların olduğu görülür. Kıyıda sanayi ve ticaret yapıları ile askeri yapılar, iç bölgelerde konutlar yoğunluk gösterir (Şekil 4.23) (Şekil 4.24).



Şekil 4.23 Tophane bölgesi dokusu, Özge Öztürk



Şekil 4.24 Tophane bölgesi silüeti [56]

4.3.1 Mekânsal Değişimler

Salıpazarı liman bölgesi, günümüzde Tophane bölgesinde yer alır. Tophane bölgesi adını İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmed'in bu bölgede yaptırdığı top döküm binalarından almıştır. Tophane'nin yamaçlarına kurulmuş bu top dökümhaneleri nedeniyle bu bölge sanayi ve topçuların bulunduğu askeri bölge özelliğine sahip olmuştur [49].

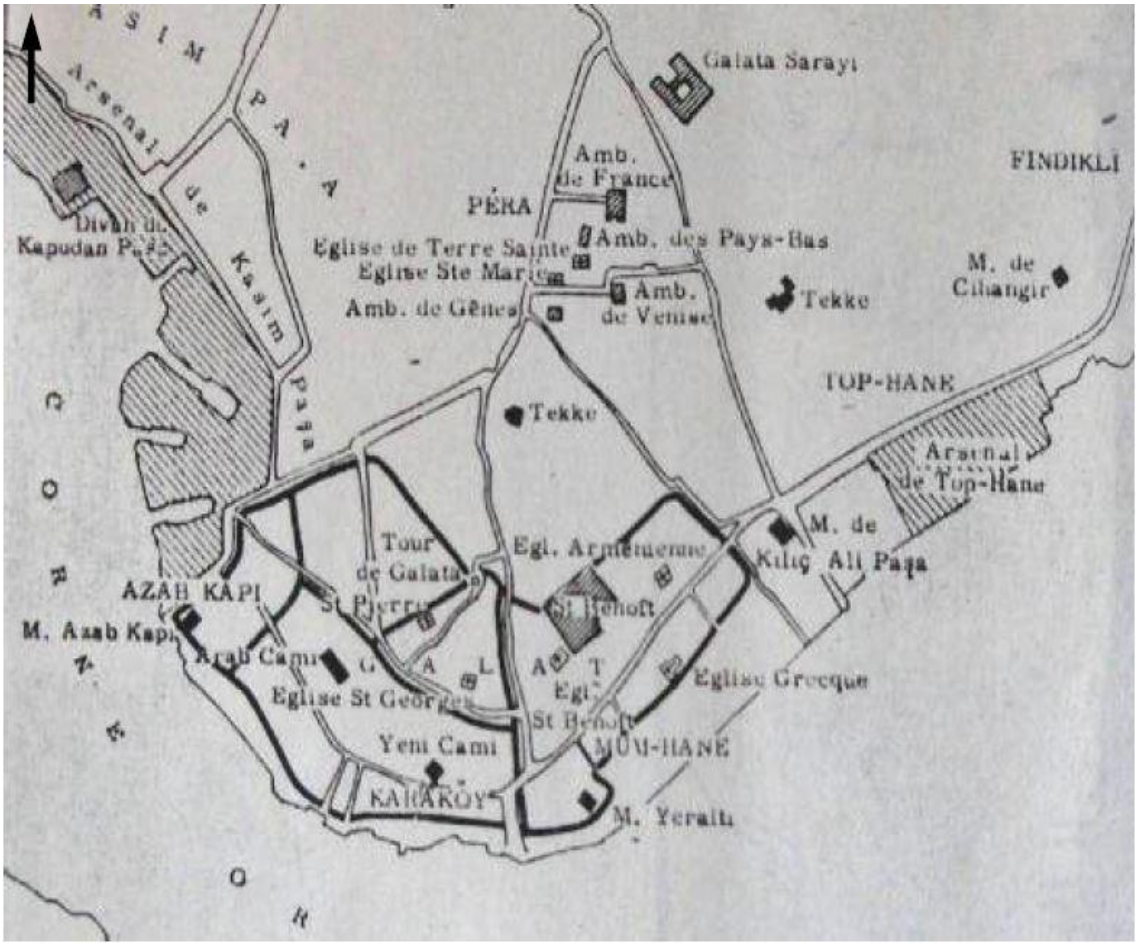
II. Beyazıd döneminde (1481-1512) sahilde bir topçu ocağı kışlası yapılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde de (1520-1566) yeni tesisler eklenmiştir. 1719'da çıkan yangında tüm bu yapılar yanmıştır. III.Selim döneminde (1789-1807) talim alanına ihtiyaç duyulduğu için kıyıda askerler için bir meydan oluşturulmuştur. Topçu ve top arabaları için 1791-1792 yılları arasında, kara tarafındaki topçu kışlalarının haricinde deniz kenarında da Top Arabacıları Kışlası'nı yaptırmıştır. Kışla, kat sayıları kademeli olarak artan birbirine paralel üç binadan oluşmaktadır. Deniz kenarında en önde yer alan yapı üç katlıdır. Yan yana dizilmiş dikdörtgen pencereleri vardır. Ortalarında bir cami mevcuttur [49] [57].

1 Mart 1823'de çıkan Firuzağa Yangını'nda Topçu Kışlası, Top Arabacıları Kışlası ile dökümhanenin bir kısmı, Arabacılar Kışlası Camisi'nin de tamamı yanmıştır. II.Mahmud döneminde (1808-1839) kışlaların ortasında yer alan caminin yerine Nusretiye Cami yapılmış, Top Arabacıları Kışlası ve dökümhaneler yeniden yapılmıştır [58].

1850 tarihinde Meclis-i Mebusan Caddesi üzerine İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi inşa edilmiştir. Osmanlı'ya top ustaları yetiştirmek için kurulmuş bir uygulama merkezidir. Yapıların alt kısmında cadde boyunca arkadlar bulunmaktadır. Bu bina, Cumhuriyet döneminde Makine Kimya Enstitüsü olarak kullanılmıştır [49].

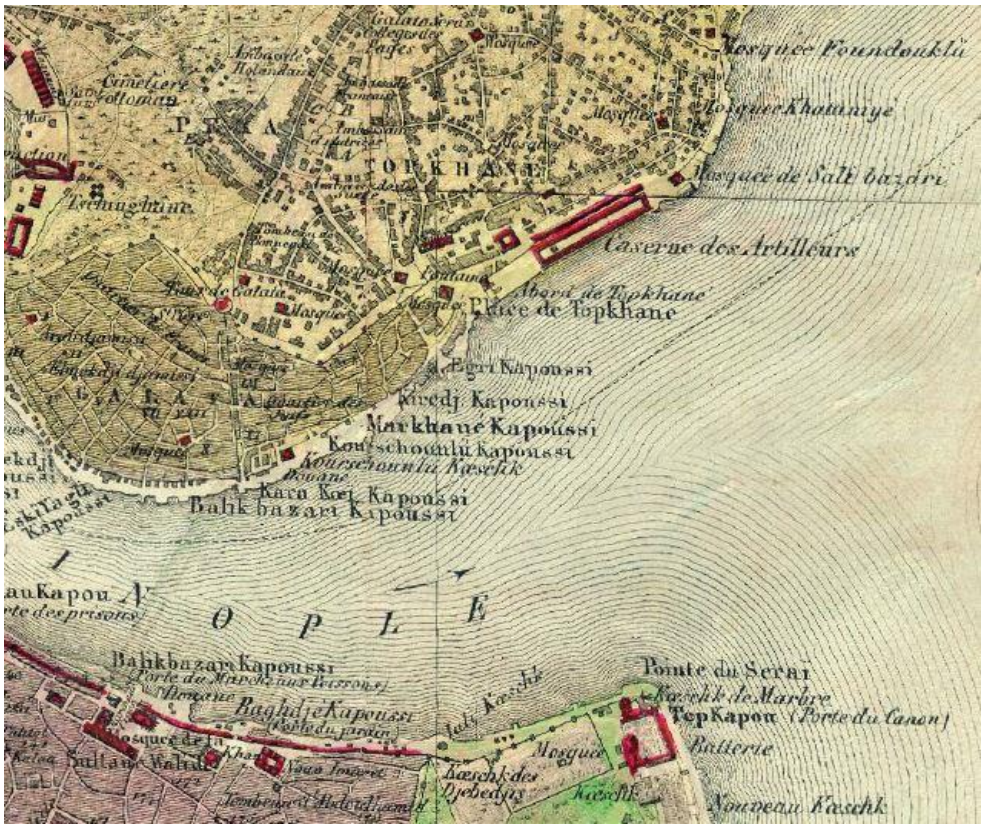
1863'teki yangından sonra, sahilde tek katlı top, top arabası gibi askeri donanımların üretilmesi için imalathaneler yapılmıştır. Bu imalathanelerin 10.500 $m^{2'}$lik bölümü 1927 yılında antrepo haline getirilmiştir. 1929 yılında bu antrepoların tamamı boşaltılarak Ford Motor Company Exports Inc.'e teslim edilmiştir. Ford bu antrepoları montaj fabrikası olacak şekilde yeniden düzenlemiştir. 1930 yılında fabrika araba montajına başlamıştır [59].

1950-1960 yılları arasında Adnan Menderes hükümeti döneminde, tüm şehirde imari faaliyetler hızlandırılmış, istimlâk ve yıkım operasyonları gerçekleştirilmiştir. Tophane, Karaköy[1], Şişhane ve Taksim bölgelerinde ulaşım düzenleme ve inşaat çalışmaları yapılmıştır. Karaköy meydanından Fındıklı'ya kadar olan alandaki yol genişletme çalışmaları kapsamında bir çok tarihi yapı yıkılmıştır. Top Arabacıları Kışlası, İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi ve Ford Fabrikası da yıkılan önemli yapılardan bazılarıdır. Yine bu dönemde Salıpazarı'na rıhtım, transit ambarları ve antrepolar inşa edilmiştir.



Şekil 4.25 Galata, 17.yüzyıl sonunda [60]

[1] Galata'nın adı Karaköy olarak değiştirilmiştir.



Şekil 4.26 İstanbul için hazırlanan ilk ölçekli harita, François Kauffer, 1786 [58]



Şekil 4.27 İstanbul haritası, General Van Moltke, 1836 [61]



Şekil 4.28 İstanbul haritası, 1909 [61]



Şekil 4.29 Alman Mavileri, 1911-1913 [62]



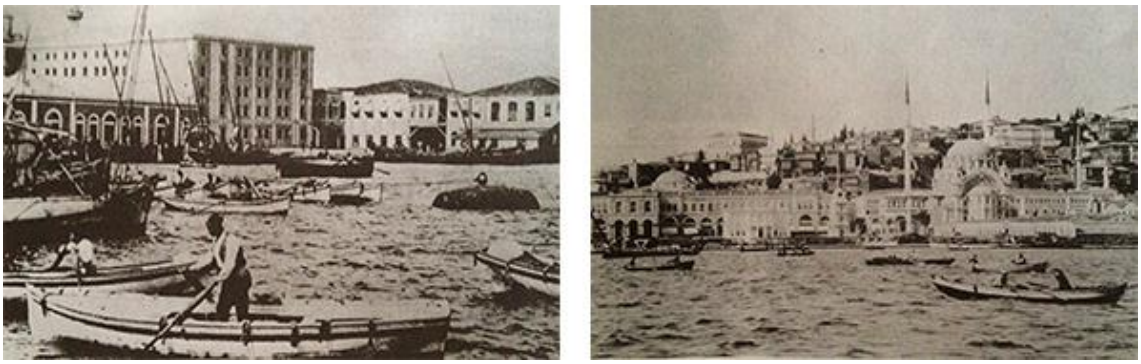
Şekil 4.30 Sigorta haritaları, Jacques Pervititch, 1922-1945 [63]



Şekil 4.31 Tophane ambarları, 1930 [48]



Şekil 4.32 Tophane ambarları [37]



Şekil 4.33 Karaköy ile Tophane arasındaki sahil [44]



Şekil 4.34 İstanbul Limanı, Çelik Gülersoy, 1920'ler [64]

Günümüzde bölgede yer alan önemli tarihi binalar, Karaköy Rıhtımı ve Salıpazarı Rıhtımı binaları olmak üzere iki ayrı grupta incelenebilir. Salıpazarı Rıhtımı'ndaki önemli tarihi binalar; transit ambarları (Bir, iki, üç ve dört numaralı), antrepolar (Beş, altı, ve yedi numaralı), Nusretiye Cami, Nusretiye Saat Kulesi, Tophane Kasrı, Tophane Çeşmesi, Tophane-i Âmire, Kılıç Ali Paşa Külliyesi'dir. Karaköy Rıhtımı' ndaki önemli tarihi binalar ise Paket Postanesi, Yirmi Numaralı Antrepo, Çinili Han, TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmleri A.Ş.) Yolcu Salonu ve Merkez Han'dır (Şekil 4.35).



Şekil 4.35 Salıpazarı bölgesindeki önemli yapılar, Özge Öztürk

Aşağıda bahsedilecek tüm binalara ait metrekare bilgileri [65] kaynağından alınmıştır.

Bir, İki, Üç ve Dört Numaralı Transit Ambarları: İnşaata başlama ve bitirme tarihleri kesin olarak bilinmese de, 1952-1960 yılları arasında yapıldıkları kesindir. Transit ambarı olarak kullanılmışlardır. Toplam kapalı alanı 7.952 m^2, taban alanı 4.102 m^2 ve bina yüksekliği 11.65 metre olan dört transit ambarı binası birbirinin aynıdır. İki katlı betonarme yapılardır. Günümüzdeki kullanımları birbirlerinden farklıdır. Bir ve İki Numaralı Transit Ambarları, rıhtıma yanaşan kruvaziyer gemilerin yolcu salonu olarak kullanılmaktadır. Bir Numaralı Transit Ambarı binası 2014 yılında revizyon geçirmiştir. Üç Numaralı Transit Ambarının zemin katında küçük dükkânlar vardır. Birinci katı çeşitli etkinlikler için kiralanmaktadır. Geçmişte İstanbul Bienali ve İstanbul Moda Haftası için kullanılmıştır. Dört Numaralı Transit Ambarı 3 Temmuz 2007 tarihli ÖYK ile İstanbul Modern Müzesi Vakfının kullanımı için 28 yıllığına kiralanmıştır. Antreponun batı kanadındaki bir bölümü de Gümrük Muhafaza Müdürlüğü Salı Pazarı Gümrük Muhafaza Kısım Amirliği olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.36) (Şekil 4.37) (Şekil 4.38) (Şekil 4.39) (Şekil 4.40).



Şekil 4.36 Bir, İki, Üç ve Dört Numaralı Transit Ambarları, Özge Öztürk, 19.11.2013





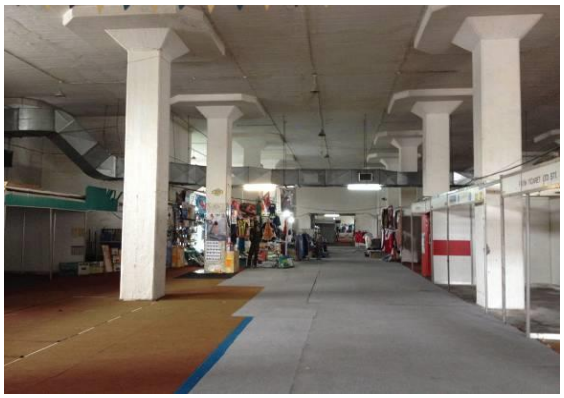
Şekil 4.37 Bir Numaralı Transit Ambarı, Özge Öztürk, 19.11.2013 (sol), 06.06.2014 (sağ)




Şekil 4.38 İki Numaralı Transit Ambarı, Özge Öztürk, 19.11.2013 (sol), 06.06.2014 (sağ)







Şekil 4.39 Üç Numaralı Transit Ambarı, 19.11.2013 (sol üst), 07.10.2013 (sağ üst), 13.03.2014 (sol alt), 06.06.2014 (sağ alt)




Şekil 4.40 Dört Numaralı Transit Ambarı, Özge Öztürk, 19.11.2013 (sol), 05.09.2013 (sağ)

Beş Numaralı Antrepo: 1958-1960 yılları arasında inşa edilmiştir. Deniz tarafındaki bölümü antrepo işleviyle, cadde tarafındaki bölümü iş hanı işleviyle kullanılmıştır. Toplam kapalı alanı 21.177 m^2, taban alanı 4.023 m^2, bina yüksekliği 23.1 metredir. Betonarme bir yapıdır. Rıhtım tarafında yer alan antrepo bölümü beş katlı, Meclis-i Mebusan Caddesi tarafındaki iş hanı bölümü altı katlıdır. 11 Mayıs 2012 tarihli ÖYK ile Mimar Sinan Üniversitesi kullanımı için 28 yıllığına kiralanmıştır. Günümüzde dönüşüm çalışmaları devam eden proje tamamlandığında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi olarak hizmet verecektir (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 Beş Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 05.09.2013

Altı Numaralı Antrepo: 1958-1960 yılları arasında inşa edilmiştir. Deniz tarafındaki bölümü antrepo işleviyle, cadde tarafındaki bölümü iş hanı işleviyle kullanılmıştır. Toplam kapalı alanı 20.895 m^2, taban alanı 3.968 m^2, bina yüksekliği depo kısmında 23.1 metredir. Betonarme bir yapıdır. Rıhtım tarafında yer alan antrepo bölümü beş katlı, Meclis-i Mebusan Caddesi tarafındaki iş hanı bölümü altı katlıdır. İş hanı bölümünün zemin katının tamamı ve birinci katının bir bölümü Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü Gemi Sürvey Kurulu Başkanlığı ve Gemi Adamları Sınav Merkezi olarak kullanılmaktadır. Binanın bir bölümünde TDİ arşivi yer almaktadır. Diğer bölümler depo olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.42).



Şekil 4.42 Altı Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 13.03.2014

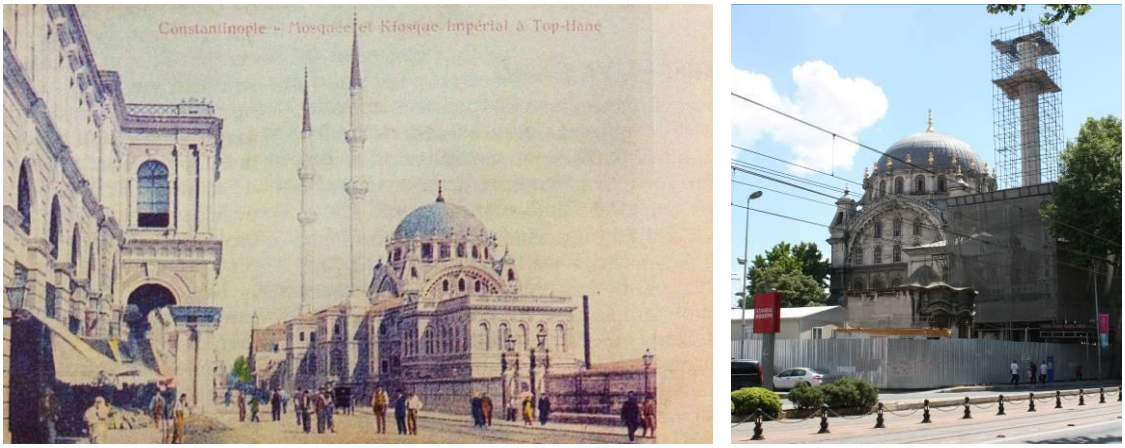
Yedi Numaralı Antrepo: 1958-1960 yılları arasında inşa edilmiştir. Deniz tarafındaki bölümü antrepo işleviyle, cadde tarafındaki bölümü iş hanı işleviyle kullanılmıştır. Toplam kapalı alanı 16.272 m^2, taban alanı 3.043 m^2, bina yüksekliği depo kısmında 23.1 metredir. Rıhtım tarafında yer alan antrepo bölümü beş katlı, Meclis-i Mebusan Caddesi tarafındaki iş hanı bölümü altı katlıdır. İş hanı bölümünün tamamı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır. Depo bölümü, TDİ Malzeme Ambarı olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.43).



Şekil 4.43 Yedi Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 12.06.2014 (sol), 06.06.2014 (sağ)

Nusretiye Cami: Meclisi Mebusan Caddesi üzerinde yer alan, 19. yüzyıla ait büyük selatin camilerinden biri olan Nusretiye Cami, halk arasında Tophane Cami olarak bilinir. Caminin bulunduğu yerde önceden Tophane-i Âmire Arabacılar Kışlası Cami bulunmaktadır. Bu cami 1823'teki Firuzağa yangınında kırk sekiz yapı ile birlikte yanmış, yerine II. Mahmud (hd 1808-1839) tarafından Nusretiye Cami 1823-1826 yılları

arasında Mimar Krikor Balyan'a yaptırılmıştır. Kesme taş malzemesi kullanılmıştır. 7.5 metre çapında tek bir kubbesi ve iki minaresi vardır. Dekoratif bir çok eleman kullanılan cami barok üslubunda yapılmıştır [66]. Günümüzde hâlâ cami olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.44).



Şekil 4.44 Nusretiye Cami, [66] (sol), Özge Öztürk, 12.06.2014 (sağ)

Nusretiye Saat Kulesi: Deniz doldurulmadan önce Tophane Rıhtımı'nda yer alan saat kulesi, 1848-1849 yıllarında inşa edilmiştir. Mimari projesi Balyan ailesi tarafından yapılmıştır. Tophane Saat Kulesi olarak da bilinir. İstanbul'da ayakta kalmış en eski saat kulesidir. Dört katlıdır. En üst katında saat bulunur. Saat kulesinin üzerinde bulunan sancak direğine törenler sırasında bayrak çekilir. 1913 yılında çıkan yangınla zarar görmüştür. 2010 yılında yenilenen saat kulesi, günümüzde İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin heykel bahçesinde yer alır [49] (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 Nusretiye Saat Kulesi, [48] (sol), Özge Öztürk, 12.06.2014 (sağ)

Tophane Kasrı: Tophane'de Necati Bey Caddesi üzerinde, Nusretiye Cami'nin yanında yer alır. Tophane Kasrı, İngiliz mimar William James Smith tarafından inşa edilmiştir. Dikdörtgen planlı ve iki katlıdır. Cephesindeki süslemeleri, ikinci katında konsollara oturtulan barok üsluptaki çıkması, kalem işi tavanları ve mermer şömineleri ile özel bir yapıdır. Tophane Kasrı'nın önünde denize açılan Tophane Rıhtımı alanı, 19. yüzyılda, deniz yoluyla gelen önemli yabancı konukların karşılandığı, diplomatik ve askeri törenlerin yapıldığı, önemli bir meydandır [67]. Günümüzde Mimar Sinan Güzel Saatlar Üniversitesi Taşınabilir Kültür Varlıklarını Koruma ve Onarım Yüksek Okulu Müdürlüğü ve Geleneksel Türk Sanatları Restorasyon Atölyesi olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 Tophane Kasrı, Ayşe Yetişkin Kubilay Koleksiyonu, [67] (sol), Özge Öztürk, 14.02.2014 (sağ)

Tophane Çeşmesi: Necati Bey ve Tophane İskelesi caddeleri arasındaki üçgen alanda bulunur. 1700-1740 yılları arasında meydanların ortasında geniş saçaklı, anıtsal meydan çeşmeleri yapılmıştır. I. Mahmud tarafından 1732'de yaptırılan çeşme, Klasik Osmanlı üslübundan Batı üslübuna geçilen bu dönemdeki eserlerdendir. İstanbul'daki üçüncü büyük ve en yüksek duvarlı çeşmedir. Kare planlı, birbirinin aynısı dört yüze sahiptir. Bitki motifleriyle bezelidir. Taş süslemelerde saksı içinde meyve ağaçları, vazoda çiçek desenleri yer alır. Tophane çeşmesi 1837 ve 1956-1957 yılları arasında olmak üzere iki defa büyük onarım görmüştür [49]. Günümüzde Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne aittir (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 Tophane Çeşmesi, 19. Yüzyıl, Barlett [68] (sol), Özge Öztürk, 12.06.2014 (sağ)

Tophane-i Âmire: İstanbul'un fethinden sonra II. Mehmed döneminde 1453-1470 yılları arasında top dökümhanesi olarak kurulmuştur. II. Beyazıd döneminde (1481-1512) bir topçu ocağı kışlası eklenmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde de (1520-1566) yeni tesisler eklenmiş, ancak bu döneme ait yapılar 1719'da yanmıştır. Günümüze ulaşan dökümhane yapısı 1730-1740 yılları arasında yapılmıştır [57]. I. Dünya Savaşı'ndan sonra Tophane önemini yitirip yapılar terk edilmiştir. 1955'teki yol genişletme ve çevre düzenleme çalışmaları sırasında tophaneye ait yapıların bir kısmı yıkılmıştır. Tophane'den günümüze iki adet dökümhane binası ve kalıphane olarak kullanıldığı düşünülen yapı ulaşmıştır. 1955'ten sonra Askeri Müze olarak değerlendirilmesine karar verilmiş, ancak bu karar uygulanmamıştır. Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından 1993'de Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne devredilmiştir. Yapı; sergi alanı, kültür ve sanat merkezine dönüştürülmüştür [69]. Günümüzde Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi olarak kullanılmakta, yurt içinden ve yurt dışından çeşitli sergilere ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 4.48).



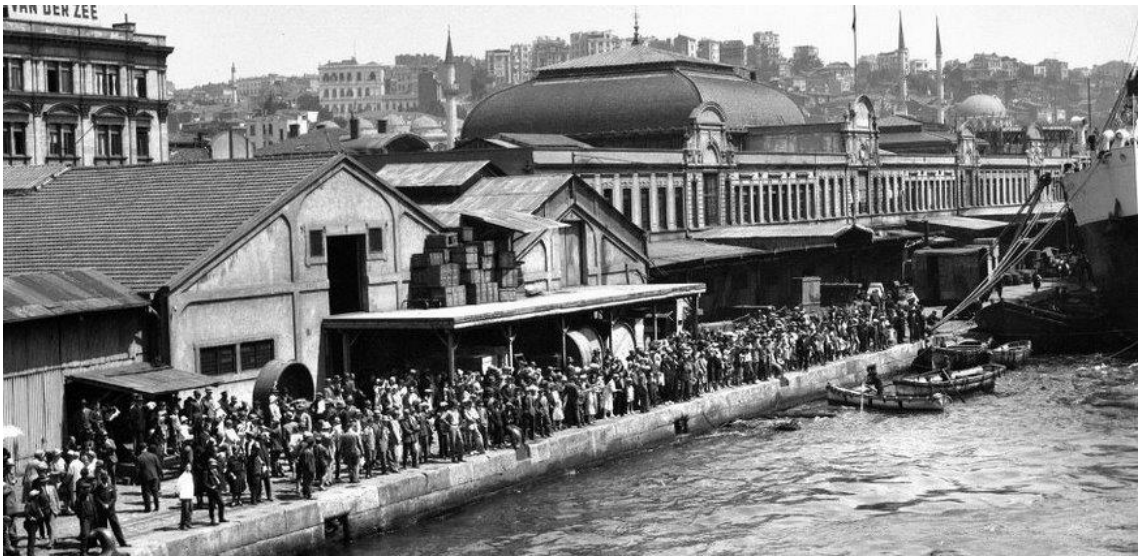
Şekil 4.48 Tophane-i Âmire [37] (sol), Özge Öztürk, 12.06.2014 (sağ)

Kılıç Ali Paşa Külliyesi: Kaptanıderyâ Kılıç Ali Paşa tarafından kurulan külliye; cami, medrese ve hamamdan oluşur. Cami, Mimar Sinan tarafından inşa edilmiş, cümle kapısında yer alan kitabeye göre 1580'de yapımı tamamlanmıştır. Sinan bu eserinde, daha küçük ölçekte Ayasofya'nın planını ve Osmanlı dönemi Türk mimarisi unsurlarını uygular. Caminin kıble tarafında kesme taştan duvarları olan sekizgen biçimli türbe yer alır. Üstünü iç içe çift kubbe örtmektedir. Caminin çaprazında medrese yer alır. Mimar Sinan'ın sadece tasarımını mı yaptığı yoksa inşaatını da mı yaptığı hakkında kesin bilgi yoktur. Kare planlıdır. Revaklı avlusu etrafında, sekiz kubbeyle örtülü on yedi hücreye sahiptir. Caminin yanında 1583'te yapımı tamamlanan hamam yer alır. Duvarları taş ve tuğladan yapılmıştır. Hamamda değişik bir sistem uygulanmıştır. Ilıklık bölümleri camekânın arkasında yer almayıp yanda çok küçük mekânlar şeklindedir. Hamamın sıcaklık bölümü daha çok kaplıca mimarisinde kullanılan yuvarlak merkezi kısma yıldız şeklli kemerlerle açılan şekildedir. Cami tarih boyunca aynı işlevle hizmet vermiştir. 2012 yılında geçirdiği renovasyonla, günümüzde de cami olarak kullanılmaktadır. Medrese uzun bir süre Çocuk Esirgeme Kurumu'na devredilerek dispanser olarak kullanılmıştır. Günümüzde restorasyon çalışmaları devam etmektedir. Hamam 2012'de geçirdiği renovasyonla günümüzde hamam işlevine devam etmektedir [70] (Şekil 4.49).



Şekil 4.49 Kılıç Ali Paşa Külliyesi, Özge Öztürk, 12.06.2014

Paket Postanesi: 1900 yılında inşa edilen bina, yolcu salonu olarak kullanıma açılmıştır. Daha sonra Deniz Yolları Hastanesi ve Paket Postanesi olarak kullanılmış ve 1980'lere kadar hizmet vermiştir. 2 katlı binanın ortasında kubbe bulunur. Toplam kapalı alanı 10.000 m^2 civarındadır [71]. Günümüzde bina kullanılmamaktadır. Bir bölümünde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Kurum Tabipliği yer almaktadır (Şekil 4.50) (Şekil 4.51).

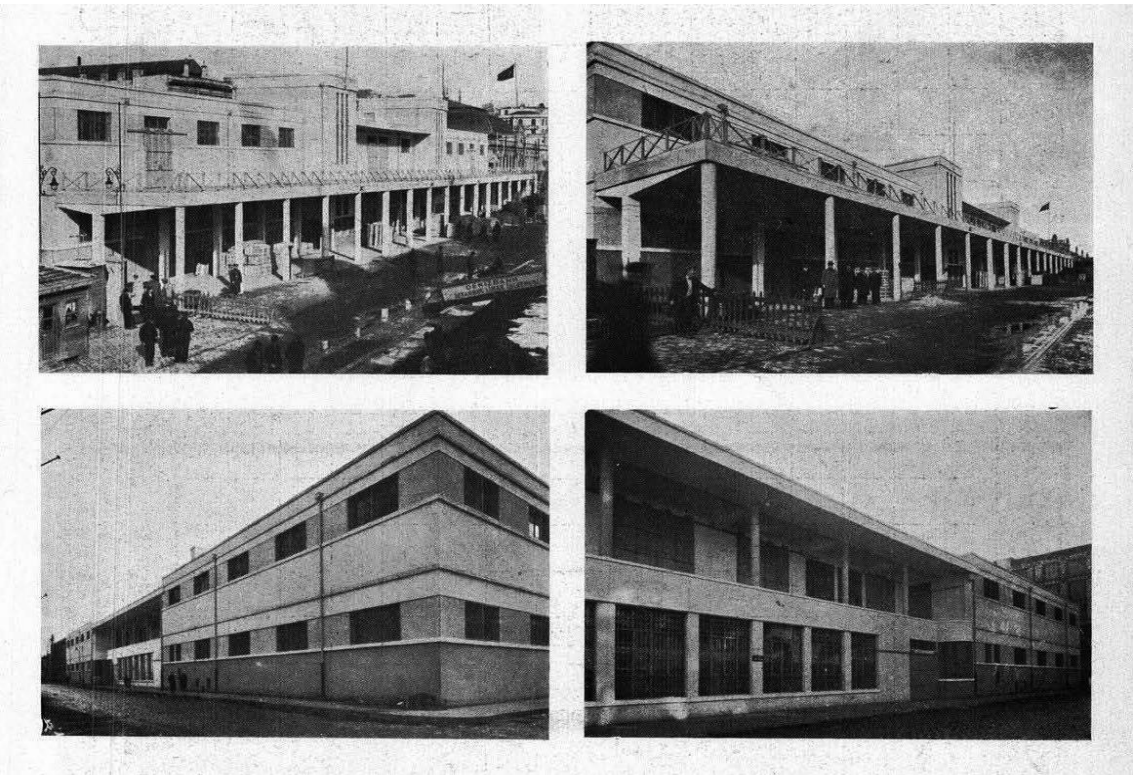


Şekil 4.50 Paket Postanesi [48]




Şekil 4.51 Paket Postanesi, Özge Öztürk, 06.06.2014

Yirmi Numaralı Antrepo (Denizbank Antreposu): Toplam kapalı alanı 6.412 m^2, taban alanı 3.065 m^2, bina yüksekliği 10.5 metre olan iki katlı yapıdır. Galata Rıhtımı'nın yapımı sırasında Denizbank tarafından, inşa edilmiştir bu nedenle ''Denizbank antreposu'' adını almıştır. İstanbul'daki ilk antrepo binasıdır, mimarı Naci Meltem'dir. Betonarme bir binadır. Temeli radyejeneraldir. Zemin katında gümrük işlerinin yürütüldüğü birimler, birinci katta depo alanları mevcuttur [72]. Günümüzde binanın büyük bir kısmı kullanılmamaktadır. Bir bölümünde T.C. Beyoğlu İlçe Seçim Kurulu Başkanlığı yer almaktadır (Şekil 4.52) (Şekil 4.53) (Şekil 4.54).



Şekil 4.52 Yirmi Numaralı Antrepo [72]



Şekil 4.53 Yirmi Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.54 Paket Postanesi ve Yirmi Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 19.11.2013

Çinili Han: 1911 yılında yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde İstanbul Gümrükler Başmüdürlüğü olarak kullanılmıştır. Beş katlı olarak yapılmıştır daha sonra bir kat daha eklenmiştir. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 18.05.2004 tarih ve 4613 sayılı yazısına istinaden Gümrük Müsteşarlığı'na ait yapı özelleştirme kapsamında Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye devredilmiştir. Günümüzde İstanbul Gümrük ve Ticaret Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.55).



Şekil 4.55 Çinili Han, Özge Öztürk, 06.06.2014 (sol), 19.11.2013 (sağ)

TDİ Yolcu Salonu: 07.11.1936 yılında yolcu terminali binası için yarışma düzenleneceği duyurulmuştur. 17'si Türk, 4'ü yabancı mimarların hazırladığı 21 proje başvuruda bulunmuştur. Mimar Refik Gorbon'un projesi yarışmayı kazanmıştır. 1937 yılında inşaat başlamıştır. Yolcu Salonu, Galata Çinili Rıhtım Han ile Merkez Rıhtım Han arasında bulunan; Küçük Rıhtım Han, Panorama Han, Orta Han ve Maritime Han'ın yıkılması ile elde edilen arsa üzerine yapılmıştır. 01 Temmuz 1940 yılında hizmete açılmıştır. Yolcu salonunun kulesinde bulunan saat, II Abdülhamit'in saatçisi olan Mustafa Şem'i tarafından yapılmış özel bir saattir. Yapının inşasında Refik Gorbon'un projesinde bazı değişiklikler yapılmış, bugünkü yapı projeden daha farklı şekilde uygulanmıştır. Günümüzde hala yolcu terminali olarak hizmet vermektedir. Bir bölümünde de restoran bulunmaktadır [73] (Şekil 4.56).




Şekil 4.56 TDİ Yolcu Salonu [48] (sol), Özge Öztürk, 19.11.2013 (sağ)

Merkez Rıhtım Han: 1912-1914 yılları arasında yapılmıştır. Bir süre Denizcilik Bankası olarak kullanılmıştır. Altı katlıdır toplam kapalı alanı 6.500 m^2 civarındadır. 1936'dan bugüne kadar TDİ Genel Müdürlük binası olarak kullanılan bina, bölgenin Doğuş Holding A.Ş.'ye kiralanması nedeniyle 20 Şubat 2014 tarihinde binayı boşaltılmıştır (Şekil 4.57).




Şekil 4.57 Merkez Rıhtım Han [48] (sol), Özge Öztürk, 07.10.2013 (sağ)



Şekil 4.58 Merkez Rıhtım Han, TDİ Yolcu Salonu ve Çinili Han [48]



Şekil 4.59 Merkez Rıhtım Han, TDİ Yolcu Salonu ve Çinili Han, Özge Öztürk, 19.11.2013

4.3.2 Açık Alan Düzenlemeleri

Bölgede yoğun bir yapılaşma mevcuttur. Ana arter niteliğindeki caddeler rıhtımların hemen arkasında yer alır. Bölge genelinde günümüze kadar uygulanmış açık alan düzenleme projesi yoktur. Bölgedeki tek yeşil alan Tophane Çeşmesi'nin, Nusretiye Cami ve Tophane Kasrı'nın bulunduğu Tophane Meydanı'dır. Tophane Meydanı düzenlemesi ile ilgili geçmişte farklı çalışmalar yapılmasına rağmen hiç biri uygulanmamıştır. Günümüzde düzensiz haliyle, kafelerin istilasıyla karşı karşıyadır (Şekil 4.60).



Şekil 4.60 Tophane Meydanı, Özge Öztürk, 12.06.2014

Karaköy Rıhtımı'nda Merkez Rıhtım Han yanındaki alanda peyzaj düzenlemesi yapılmıştır. Salıpazarı Rıhtımı'ndaki transit ambarları ve antrepolar arasındaki alanın zemini tamamen beton kaplıdır, yeşil alan ve ağaç yoktur. İstanbul Sanat Müzesi'nin girişinin de yer aldığı bu alanın büyük bir kısmı otopark olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.61).



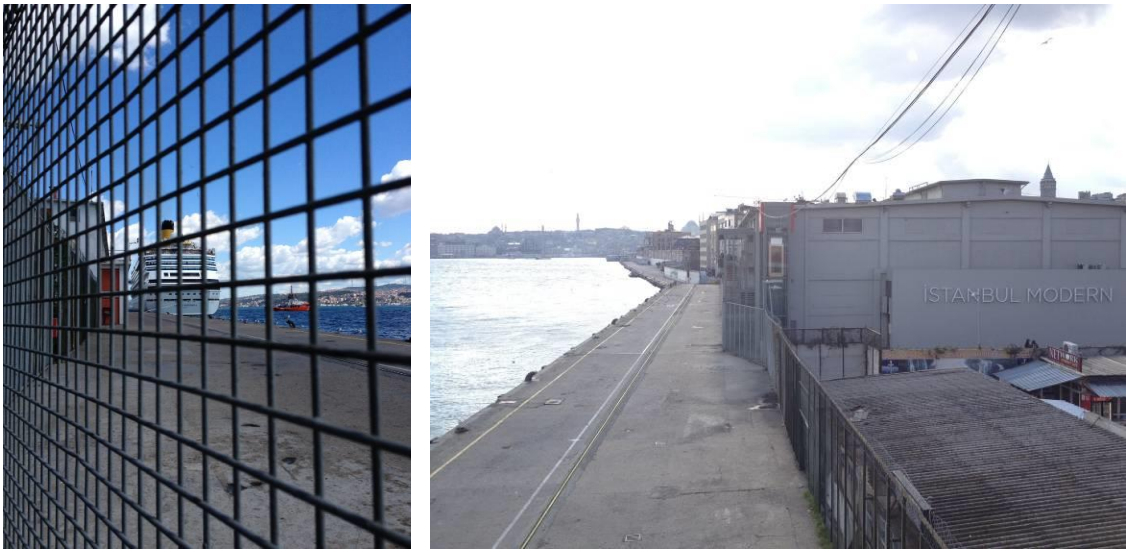
Şekil 4.61 Antrepolar sert zemin, Özge Öztürk, 12.06.2014 (sol), 05.09.2013 (sağ)

İstanbul Modern Sanat Müzesi'ndeki açık alan düzenlemelerini incelediğimizde, binanın arka tarafında heykel bahçesi yer alır. Nusretiye Saat Kulesi'nin de bulunduğu bu alanda az sayıda ağaç vardır. Heykel bahçesinin hemen ön tarafında, binanın doğusunda zemini çakıl olan bir etkinlik alanı yapılmıştır. Binanın bahçesinin etrafında yer alan duvarlarda sarmaşık formundaki bitkiler kullanılmıştır (Şekil 4.62).



Şekil 4.62 İstanbul Modern Sanat Müzesi heykel bahçesi ve etkinlik alanı, Özge Öztürk, 13.03.2014 (sol), 05.09.2013 (sağ)

Transit ambarlarının hemen önünde yer alan Salıpazarı Rıhtımı'na giriş engellenmiştir. Bu alan kruvaziyer limanı gümrük alanı olarak yalnızca görevlilerin ve yolcuların kullanımına açıktır. İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin bahçesinden rıhtıma geçiş, yüksekliği dört metreyi bulan demir tel ile engellenmektedir (Şekil 4.63).



Şekil 4.63 Salıpazarı rıhtımı tel uygulaması, Özge Öztürk, 05.09.2013 (sol), 13.03.2014 (sağ)

4.3.3 Alana Giriş

Bölgenin kuzeyinde yer alan Meclis-i Mebusan Caddesi Eminönü–Beşiktaş arasındaki ana ulaşım aksıdır. Özel araçla alana gelmek isteyenlerin çift yönlü bu yolu kullanması gerekmektedir. Toplu ulaşım araçlarını kullanmak isteyenler için bölgeye yakın noktalarda metro ve otobüs durakları mevcuttur. Kadıköy, Üsküdar ve Adalar'dan, Karaköy, Eminönü ve Kabataş iskelelerine vapurla ulaşım sağlanmaktadır (Şekil 4.64) (Şekil 4.65) (Şekil 4.66).



Şekil 4.64 Salıpazarı bölgesi ulaşım haritası, Özge Öztürk

Salıpazarı bölgesi liman alanı ana girişi Nusretiye Cami ile Beş Numaralı Antrepo arasından sağlanmaktadır. İstanbul Modern Sanat Müzesi girişi de bu noktadan sağlanmaktadır. Liman bölgesinin halka açık olan tek girişidir. Bu giriş, bir arabanın geçebileceği genişliktedir. Alanın hemen girişinde bir danışma birimi ve danışma biriminin arkasında alanın tamamını kaplayan açık bir otopark alanı yer alır. Bölgenin iki ucunda birer giriş daha mevcuttur ama bu girişlerden yalnızca kruvaziyer gemi yolcuları ve görevliler yararlanabilmektedir (Şekil 4.67) (Şekil 4.68).

İstanbul Modern Sanat Müzesi dönüşüm projesini hazırlayan Tabanlıoglu Architects ekibinden Mimar Hande Pusat, müzenin farkedilebilirliği ile ilgili ‘’Müzenin yerinin tariflenmesi oldukça zor olmuştur. Uzun bir süre kimse burada bir müze olduğunu farketmez. Bu nedenle açılıştan kısa bir süre önce hem denizden hem de caddeden görülebilecek şekilde müzenin girişine bir totem yapılmıştır’’ açıklamasında bulunmuştur [EK-P] (Şekil 4.69) ve (Şekil 4.70).



Şekil 4.65 Meclis-i Mebusan Caddesi, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.66 Meclis-i Mebusan Caddesi, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.67 İstanbul Modern Sanat Müzesi girişi, Özge Öztürk, 07.10.2013



Şekil 4.68 Açık otopark alanı, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.69 Müze giriş tabelaları, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.70 Totem, Özge Öztürk, 05.09.2013

4.4 İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde (Dört Numaralı Transit Ambarı) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler

KONUM	Tophane / İstanbul
BÜYÜKLÜK (m2)	7.952 m2
ÖZGÜN ADI	Dört Numaralı Transit Ambarı
ÖZGÜN İŞLEVİ	Transit Ambarı
ÖZGÜN YAPIM YILI	1952-1960 yılları arasında tam inşa tarihi bilinmiyor
İLK MİMAR	Bilinmiyor
İLK İNŞAAT FİRMASI	Kampsax
GÜNÜMÜZDEKİ İŞLEVİ	İstanbul Modern Sanat Müzesi
YENİDEN İŞLEVLENDİRME YILI	2004
PROJE MİMARI	Tabanlıoğlu Architects
İNŞAAT FİRMASI	Eczacıbaşı
MÜLKİYET	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.



ÖZGÜN



YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ

*Binanın özgün ve yeniden işlevlendirilmiş halinin fotoğrafları [54] kaynağından elde edilmiştir.

Bu alanda yer alan Dört Numaralı Transit Ambarının İstanbul Modern Sanat Müzesi'ne dönüşüm hikayesi 1987 yılında başlamıştır. 1987 yılında İstanbul'da Uluslararası Çağdaş Sanat Sergileri (Bugünkü adıyla Uluslararası İstanbul Bienali) etkinliği yapılmıştır. Bu sergiler büyük bir etki yaratmış, İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı'nın (İKSV) kurucusu Dr. Nejat F. Eczacıbaşı'nda İstanbul'da sürekli bir modern sanat müzesi kurma fikrinin ortaya çıkmasına neden olmuştur [74].

Bu düşünceyle ilk önce Haliç'teki Feshane binası, Çağdaş Sanat Müzesi'ne dönüştürülerek, 1991 yılındaki 3. İstanbul Bienali'ne ev sahipliği yapmışsa da müzenin devamlılığı sağlanamamıştır. Modern Sanat Müzesi oluşturma düşüncesi farklı projelerle hayata geçirilmeye çalışılmış, uygun bir mekân bulunamadığı ya da koleksiyon oluşturulamadığı için daimi bir sonuca ulaşılamamıştır. 2003 yılında 8. İstanbul Bienali'nin gerçekleşeceği mekân için Dört Numaralı Transit Ambarı binası seçilmiştir. Bienal başarılı bir şekilde sona erdikten sonra bu yapının yapılması düşünülen Modern Sanat Müzesi için uygun olduğuna karar verilmiş ve ambarın dönüşümü için gereken izin süreçlerine başlanmıştır [74].

Modern Sanat Müzesi'nin hayata geçme aşamasında, özellikle ambarın satın alınması ile ilgili devletle ve ilgili kurumlarla yoğun ve zorlu bir anlaşma süreci yaşanmıştır. Bu sürecin zor geçmesinde iki önemli nedeninin etkisi olmuştur. Birincisi Salıpazarı'ndaki bu ambar yapılarının tescilli olmaması nedeniyle yaşanan problemlerdir. İkincisi de daha önce Türkiye'de, Modern Sanat Müzesi özelliğini taşıyan, bu süreçte örnek teşkil edebilecek bir uygulama olmaması nedeniyle yaşanan problemlerdir [EK-O]

Bu sürecin sonunda transit ambarının satılmasından ziyade, kiralanması daha uygun görülmüştür. Denizcilik Bakanlığı'na bağlı olan ambar, müze projesi için beş yıllık bir süreyle tamamen kendi imkânlarıyla Eczacıbaşı tarafından kiralanmıştır [EK-O].

Müzenin projesi, İKSV yönetim kurulu üyesi Oya Eczacıbaşı'yla olan yakın arkadaşlıkları nedeniyle Melkan Tabanlıoğlu'na ve ortağı olduğu Tabanlıogu Architects'e verilmiştir [EK-P].

Bu proje beş yıllık bir süreyi kapsadığı için küçük bir bütçeyle hayata geçmiştir. Tasarım ve uygulama süreci boyunca beş yıllık bir yapı en ucuza nasıl yapılır sürekli bunun hesabı yapılmıştır. Sponsorluklarla proje hayata geçmiştir. Bir çok kurum, kuruluş ve

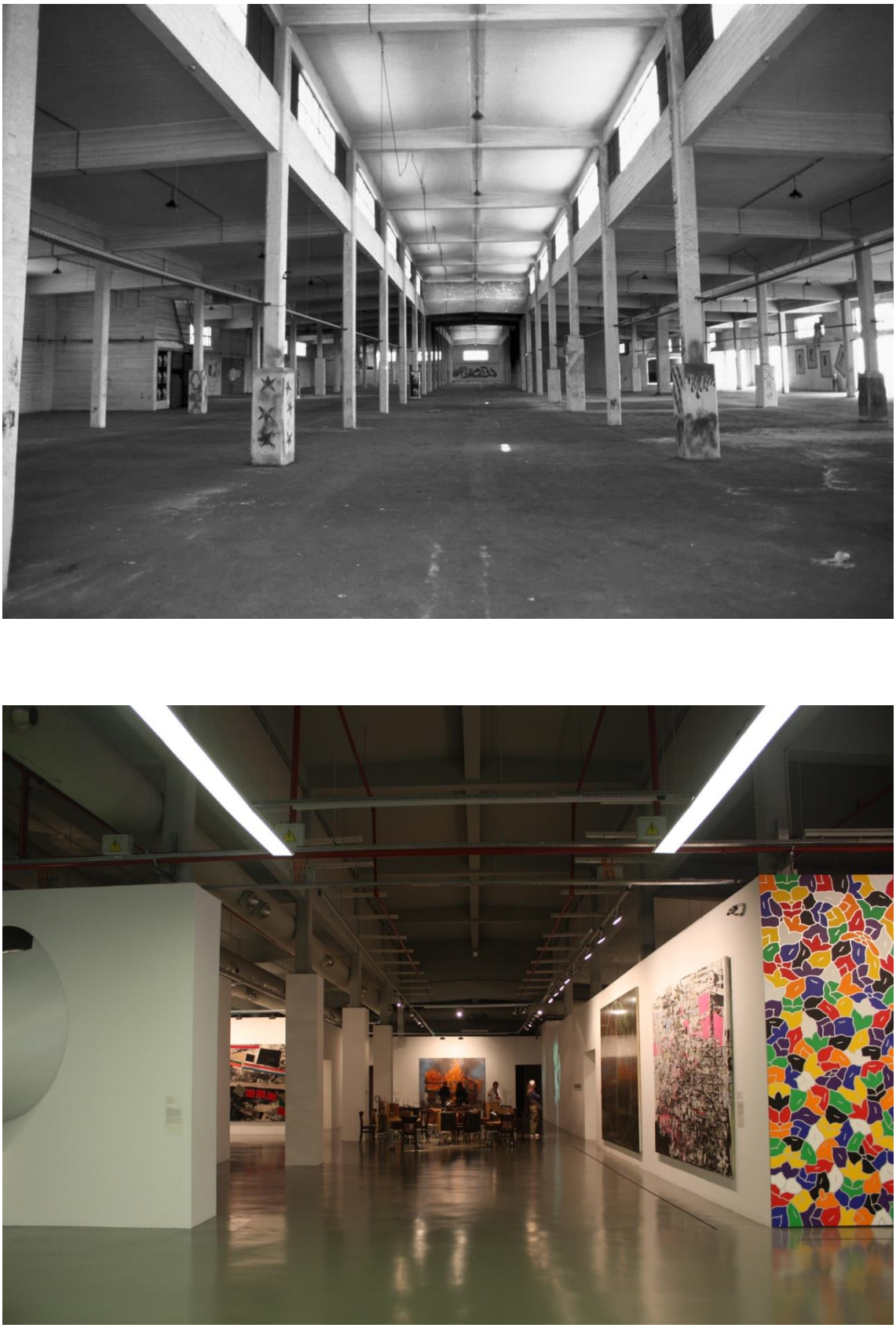
firma bedelsiz olarak ya da düşük kârlarla proje ve uygulama aşamasında destek olmuştur. Kurucu Eczacıbaşı, iletişim ve teknoloji sponsoru Turkcell, eğitim sponsoru Garanti Bankası olmuştur. Kuruluşunda katkıda bulunan diğer isimler de Egemen Bağış, R. Paul Mcmillen, Cahit Paksoy, Melkan Gürsel Tabanlıoğlu, Arzuhan Yalçındağ ve İstanbul Kültür Sanat Vakfı olmuştur. Mimari proje Tabanlıoğlu Architects ve inşaat da Eczacıbaşı sponsorluğunda gerçekleşmiştir. Müzenin ilk koleksiyonu Eczacıbaşı topluluğu tarafından sağlanmıştır (Şekil 4.71).

Sponsorluklarla hayata geçen bu proje günümüzde; restoranı, müze mağazası, sineması ve atölyelerinden sağlanan gelirlerle kendi kendini finanse ediyor duruma gelmiştir [EK-O].

Proje, planlanandan çok daha kısa sürede, toplamda iki ay on gün gibi bir sürede tamamlanmıştır. Hızlı bitirilme isteği tasarımda herhangi bir değişikliğe gidilmesine neden olmamış, sadece vardiya sayılarını arttırarak maliyetleri arttırmıştır. 11 Aralık 2004 tarihinde de dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açılışı yapılmıştır [EK-O].



Şekil 4.71 Kurucu ve sponsorlar, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.72 Müzenin dönüşümden önceki ve sonraki hali, Muammer Yanmaz, 2002 [54] (üst), Özge Öztürk, 06.06.2014 (alt)

Ön taraftaki gümrüklü alanın da projeye dahil edilmesi, T.C. Denizcilik İşletmeleri'yle bir çok kez görüşülmesine rağmen mümkün olmamıştır. İlk kiralanan alana sonradan heykel bahçesi dahil edilmiş ve bu alanda Genç İstanbul Modern konteyner yapısı yapılmıştır [EK-P].

Müzede, eğitim faaliyetlerine oldukça önem verilir. Özellikle çocuklar ve gençleri çağdaş sanatla tanıştırıp ve onlara sanatı sevdirmek için çeşitli eğitimler ve programlar düzenlenir. Hafta içinde öğretmenleri eşliğinde müze gezisine gelen anaokulu, ilk öğretim ve orta öğretim öğrencileri sergileri gezdikten sonra müze içerisinde çeşitli atölyelere katılırlar. Haftasonunda ise çocuk atölyeleri düzenlenir. Ailelerin çocuklarıyla birlikte katılabileceği sanat etkinleri mevcuttur. Yetişkinler içinse her ayın perşembe günü sanatçılarla atölyeler ve söyleşiler düzenlenir. Bedensel ve zihinsel engelli çocuk, genç ve yetişkinlere yönelik farklı kurumlarla yapılan işbirlikleri ile özel eğitim programları da hazırlanır. Ücretsiz olan bu etkinliklerin haricinde alanında uzman kişiler tarafından ücretli olarak uzun dönem faaliyet gösteren seminer ve atölyeler de düzenlenir.



Şekil 4.73 Eğitim etkinlikleri, Özge Öztürk, 06.06.2014

İstanbul Modern'in bulunduğu transit ambarı, iki katlı betonarme bir yapıdır ve her katta brüt olarak yaklaşık 4000 m^2 kapalı alana sahiptir. Tavan yüksekliği zemin katında ortalama 6-7 metre, birinci katta ise ortalama 5-6 metredir.

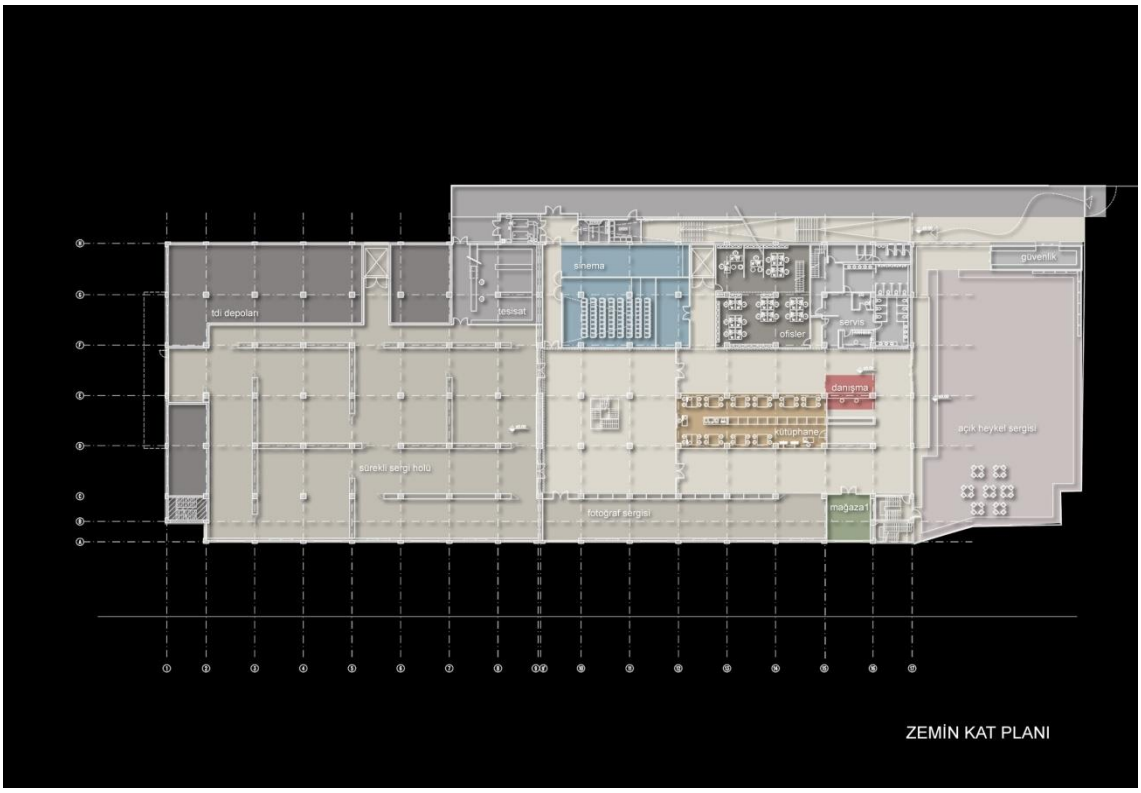
Müze ilk açıldığında, zemin katta geçici sergi salonu, fotoğraf sergisi, kütüphane, sinema, ofisler, medya alanı, mağaza, danışma, çalışan ve ziyaretçiler için ıslak hacimler tasarlanmıştır. Birinci katta; sürekli sergi salonları, kafe, mağaza, eğitim odası, toplantı odaları, danışma, vestiyer ve ıslak hacimler tasarlanmıştır. Zemin katta günümüzde zemini çakıl kaplı etkinlik alanı açık heykel sergisi olarak düşünülmüştür (Şekil 4.74) (Şekil 4.75).

Müze açıldıktan sonra tahmin edilenden daha fazla ilgi görmüştür. Ziyaretçi sayısındaki beklenmeyen bu durum nedeniyle müzedeki bazı teknik sistemler yetersiz kalmıştır. Müze kullanılmaya başladıktan sonra deneyimleyerek görülen işlevsel bazı değişikliklere de ihtiyaç duyulmuştur.

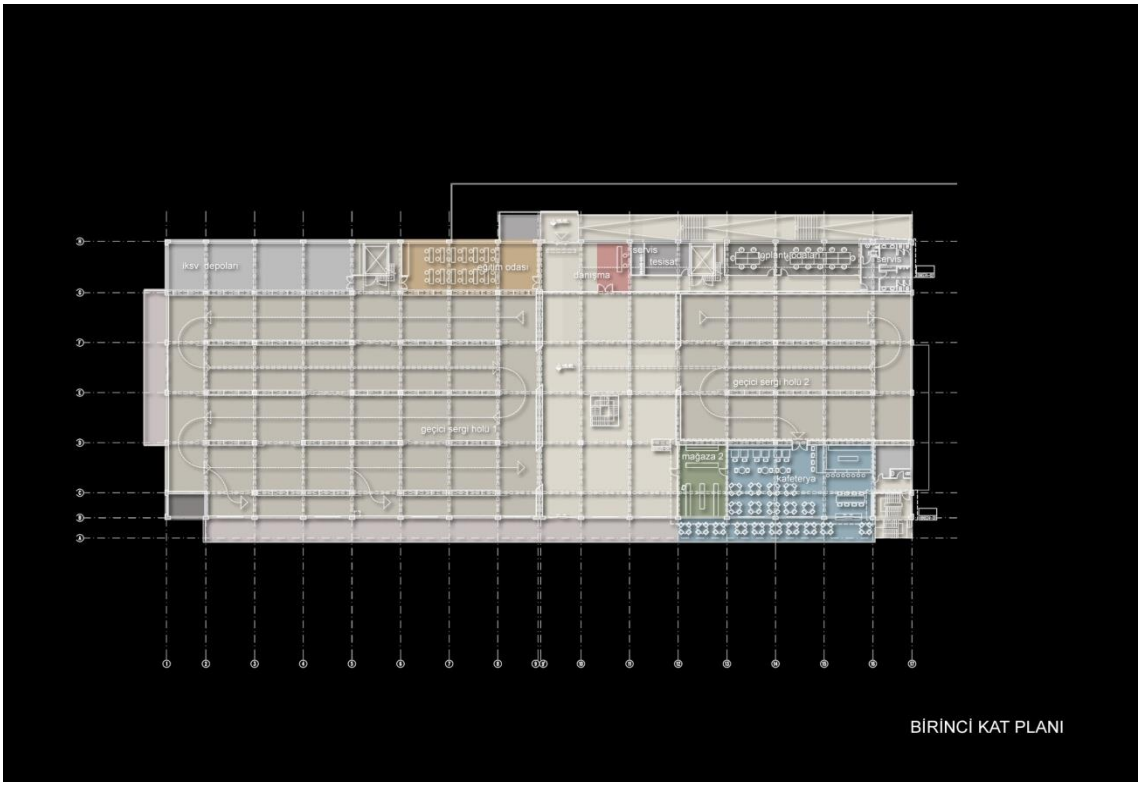
Bunun dışında uluslarası bazı sergilerin de kabul edilebilmesi için teknik bazı gerekliliklerin sağlanması gerekmiştir (Bütün yangın sisteminin otomasyona bağlanıp panolardan izlenmesi, pompaların çok sayıda yedeklenmesi, jeneratörün desteklenmesi, kabloların uluslararası normlara uygun olması gibi) [EK-R].

Müze 3 Temuz 2007'de 28 yıllığına kiralandıktan sonra, ciddi bir bütçe ayrılarak, özellikle teknik sistemlerde önemli değişiklikler yapılmıştır [EK-R]. Yapılan bazı değişikliklerden sonra müze planının günümüzdeki son halinin planları Şekil 4.76 ve Şekil 4.77'deki gibi, kesitleri Şekil 4.78 ve Şekil 4.79'daki gibidir.

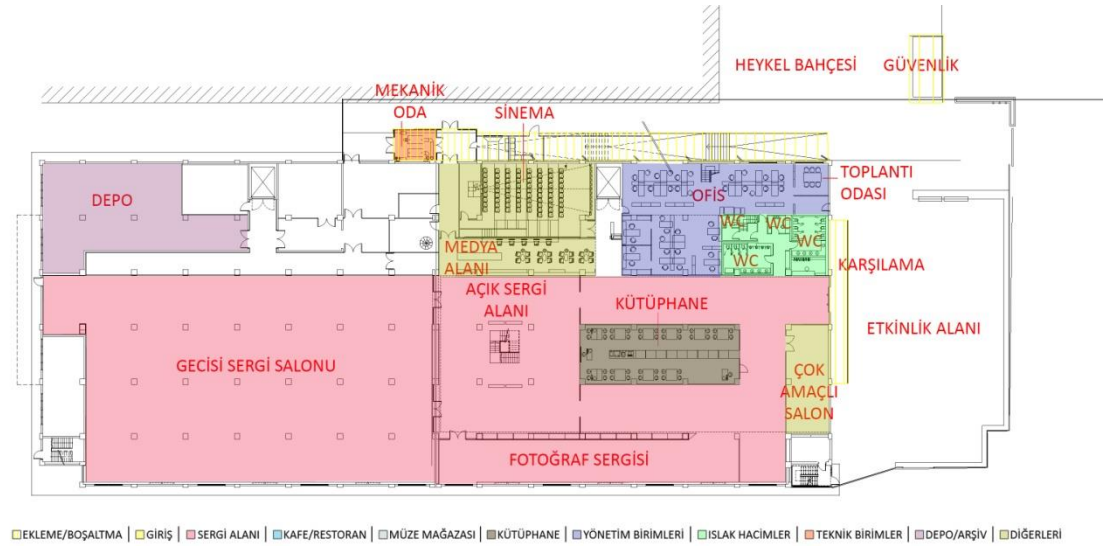
İstanbul Modern Müzesi'nin dönüşüm öncesi, dönüşüm süreci ve açılışına ait Tabanlıoglu Architects arşivinden elde edilmiş fotoğraflara EK-L'de yer verilmektedir.



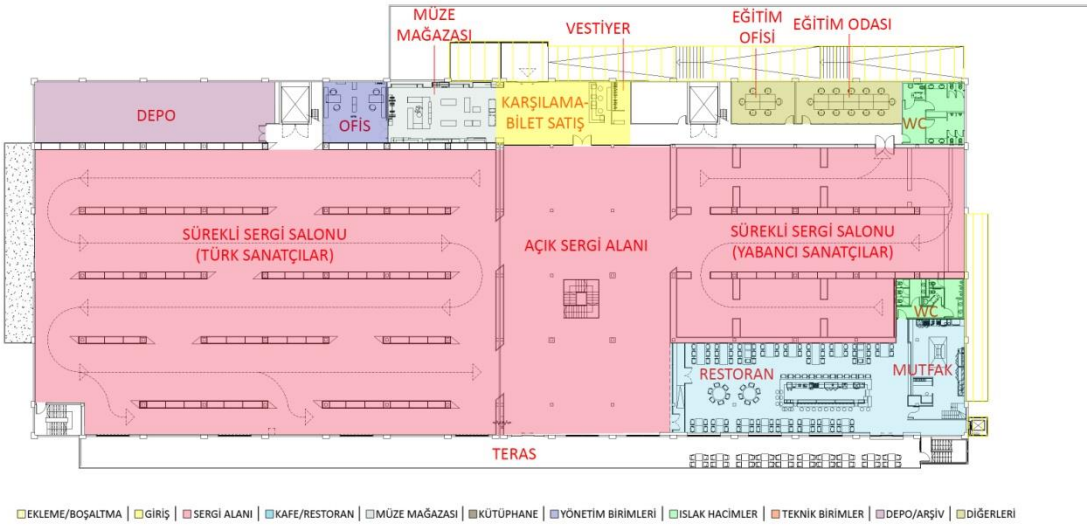
Şekil 4.74 İstanbul Modern Sanat Müzesi açılışta uygulanmış olan zemin kat planı, 11 Aralık 2004 [54]



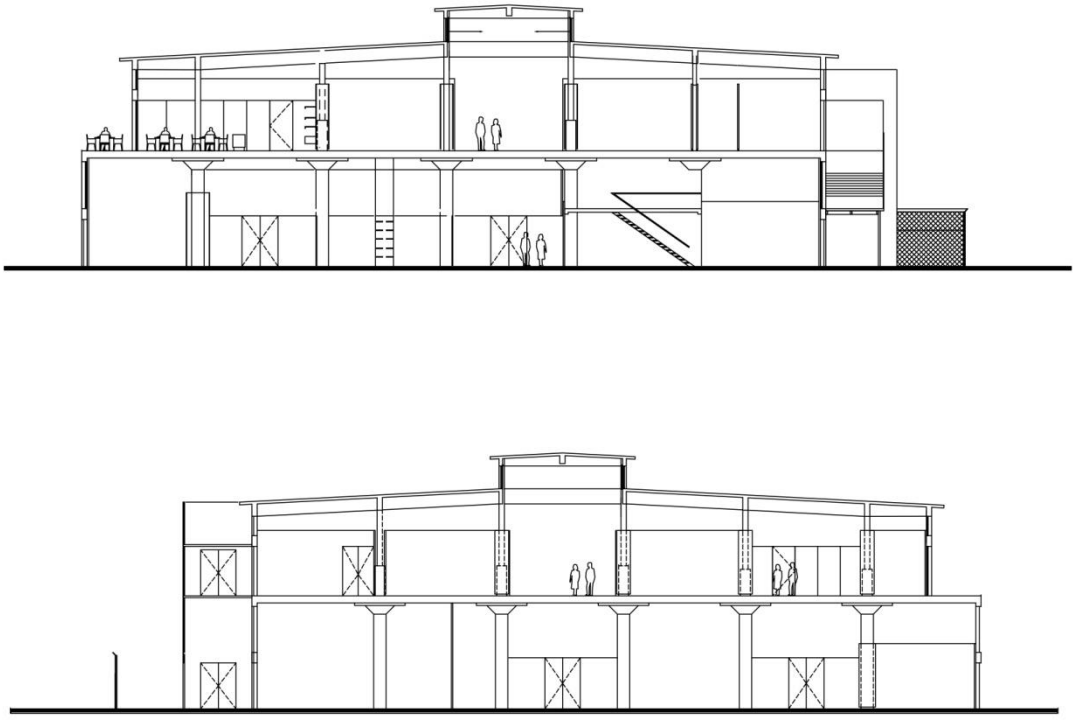
Şekil 4.75 İstanbul Modern Sanat Müzesi açılışta uygulanmış olan birinci kat planı, 11 Aralık 2004 [54]



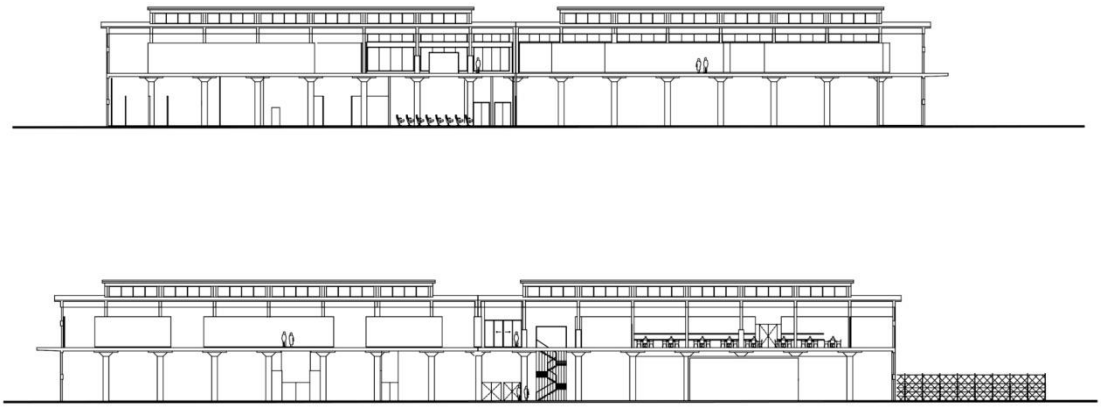
Şekil 4.76 İstanbul Modern Sanat Müzesi Zemin Kat Planı, 2014 [54] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



Şekil 4.77 İstanbul Modern Sanat Müzesi Birinci Kat Planı, 2014 [54] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



Şekil 4.78 İstanbul Modern Sanat Müzesi Kesitler,2014 [54]



Şekil 4.79 İstanbul Modern Sanat Müzesi Kesitler, 2014 [54]

Dört Numaralı Transit Ambarı binasının, İstanbul Modern Sanat Müzesi'ne dönüşümü sırasında geçirdiği fiziksel ve mekânsal değişimler on iki başlık halinde incelenmiştir.

4.4.1 Ekleme/Boşaltma

Transit ambarının müzeye dönüşümü sırasında, binada ve çevresinde yeni işlevin gerektirdiği bazı ekler uygulanmıştır. Birinci kattan giriş için binanın arka cephesine rampa merdiven inşa edilmiştir. Zemin kat girişi için binanın doğu cephesine ek giriş bölümü yapılmıştır. Girişle ilgili eklerden daha detaylı olarak 4.4.4 Giriş bölümünde bahsedilecektir.

Dönüşümden önce binada bazı düşey sirkülasyon elemanları mevcuttur. Müze dönüşümü sırasında bunların bir kısmı korunmuştur. Binanın arka tarafında mevcut iki yük asansörünün yerleri korunup, gerekli güçlendirmeler yapılmış ve kabinleri değiştirilmiştir. Günümüzde bu asansörler ziyaretçi asansörü olarak kullanılmaktadır [EK-O] (Şekil 4.80) (Şekil 4.81).

Ön cephenin iki tarafındaki mevcut merdivenlerden batı cephede yer alan korunup onarılmıştır. Doğu cephede yer alan merdiven de korunup onarılmış, etrafı cam doğramayla kapatılmıştır. Bu merdivenle zemin kattan birinci kattaki restoranın terasına ulaşım sağlanmıştır. Müze açıldıktan sonra uygulanan revizyonlarla, doğu cephedeki merdivenin yanında yer alan yangın merdiveni iptal edilmiş, bu merdivenin olduğu yere, cepheye asansör eklenmiştir. Bu asansör bir holle restoran bölümüne bağlanmaktadır. Engelli erişimine uygundur (Şekil 4.82).

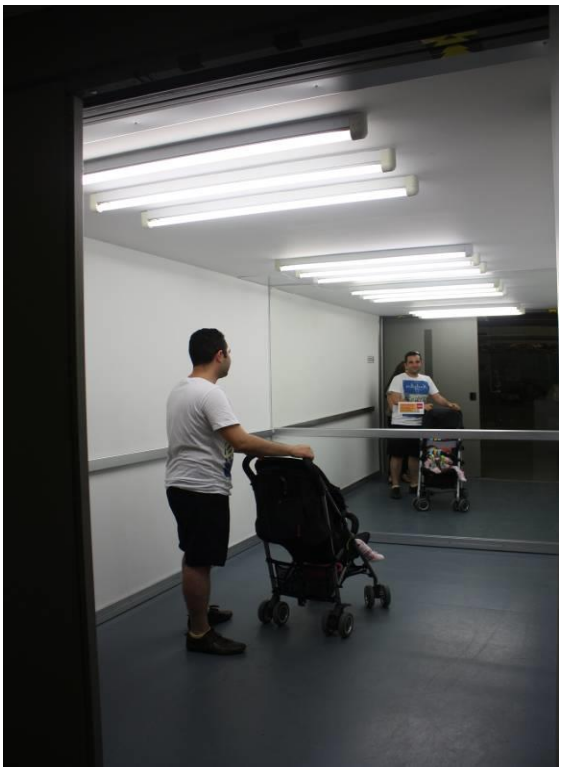
Müzenin orta bölümüne, 2003 yılında gerçekleşen 8. İstanbul Bienali için Monica Bonvicini tarafından tasarlanan ''Cehenneme Merdiven'' isimli merdiven yerleştirilmiştir. Günümüzde hâlâ bu merdiven kullanılmaktadır. Merdivenin birinci katta çevresi güvenlik camı ile çevrelenmiştir. Bazı noktalarda çekiç darbesiyle silahla ateş edilmiş hissi veren çatlaklar mevcuttur. Zemin katta ise, tavandan zemine gergin bir şekilde monte edilmiş zincirler, merdivenin çevresinde ve orta boşluğunda yan yana dizilmiştir (Şekil 4.83) (Şekil 4.84).

Cephenin bazı noktalarına müzenin isminin yer aldığı tabela ve harfler monte edilmiştir. Müze alanının girişinde, güvenlik biriminin olduğu yere de uzun bir totem koyulmuştur (Şekil 4.85).



Şekil 4.80 Zemin kat asansör, Özge Öztürk, 06.06.2014





Şekil 4.81 Birinci kat asansörü ve asansör kabini Özge Öztürk, 06.06.2014




Şekil 4.82 Cephe merdiveni ve asansörü, Özge Öztürk, 12.06.2014 (sol), 06.06.2014 (sağ)



Şekil 4.83 Cehenneme Merdiven, Özge Öztürk, 06.06.2014




Şekil 4.84 Cehenneme Merdiven, Özge Öztürk, 06.06.2014





Şekil 4.85 Giriş totemi ve cephe asansörü, Özge Öztürk, 12.06.2014

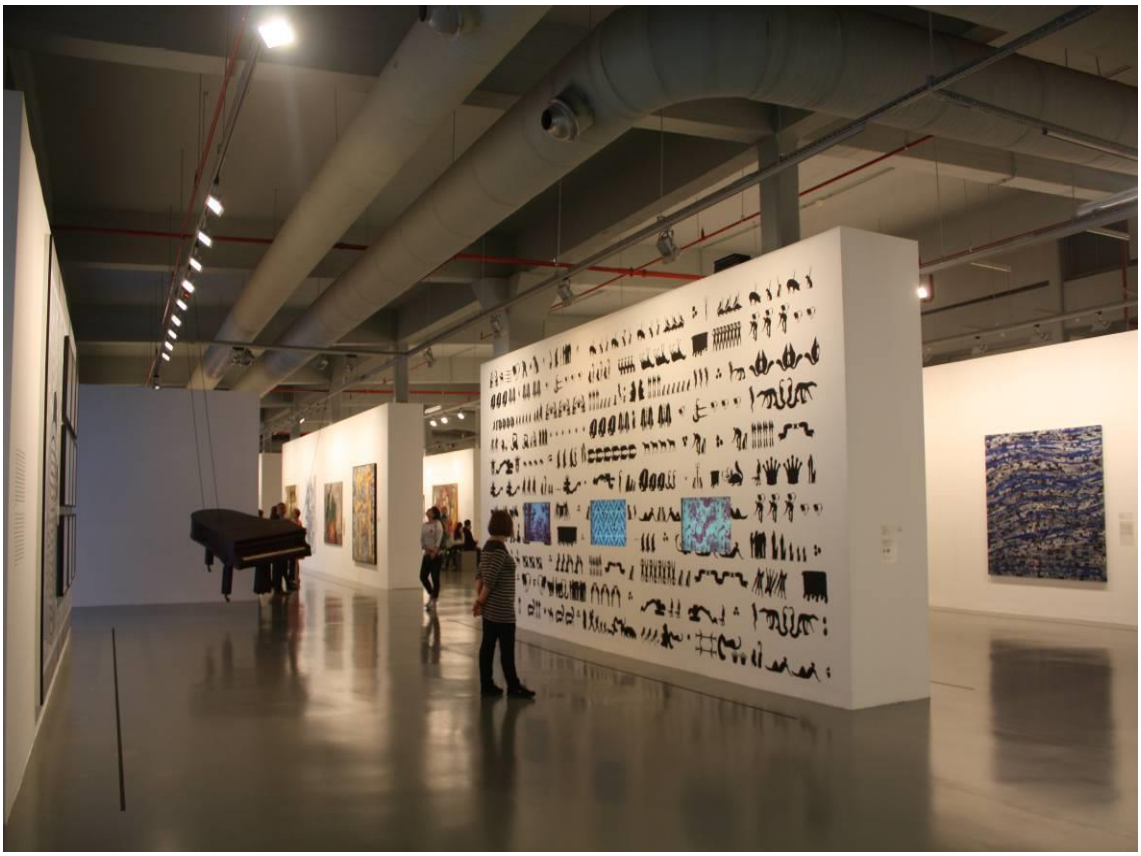
Bu bölümde söz edilen eklerin dışında, işlevsel bazı ekler de yapılmıştır. Diğer bölümlerde daha detaylı anlatılacağı için bu bölümde anlatılmamıştır.

4.4.2 Strüktür

Bina, ambar işlevi için inşa edildiği için, özensiz yapılmış bir binadır. Dönüşüme başlamadan önce ilk olarak, temelde, kolonlarda ve döşemelerde güçlendirme çalışmaları yapılmıştır. Özellikle birinci katta mevcut olan narin kolon boyutları büyütülerek sağlamlaştırılmıştır. Taşıyıcı olmayan duvarların tamamı yıkılmıştır. Tüm taşıyıcı sistem müdahalelerinde, deprem ve yangınla ilgili yönetmeliklerin gerekliliklerine uyum sağlanmıştır [EK-O] [EK-P].

Aslına uygun biçimde, binanın strüktürel özellikleri korunmuştur. Kirişler ve kolonlar önceki halinde olduğu gibi açıkta bırakılmış, gri renge boyanmıştır.

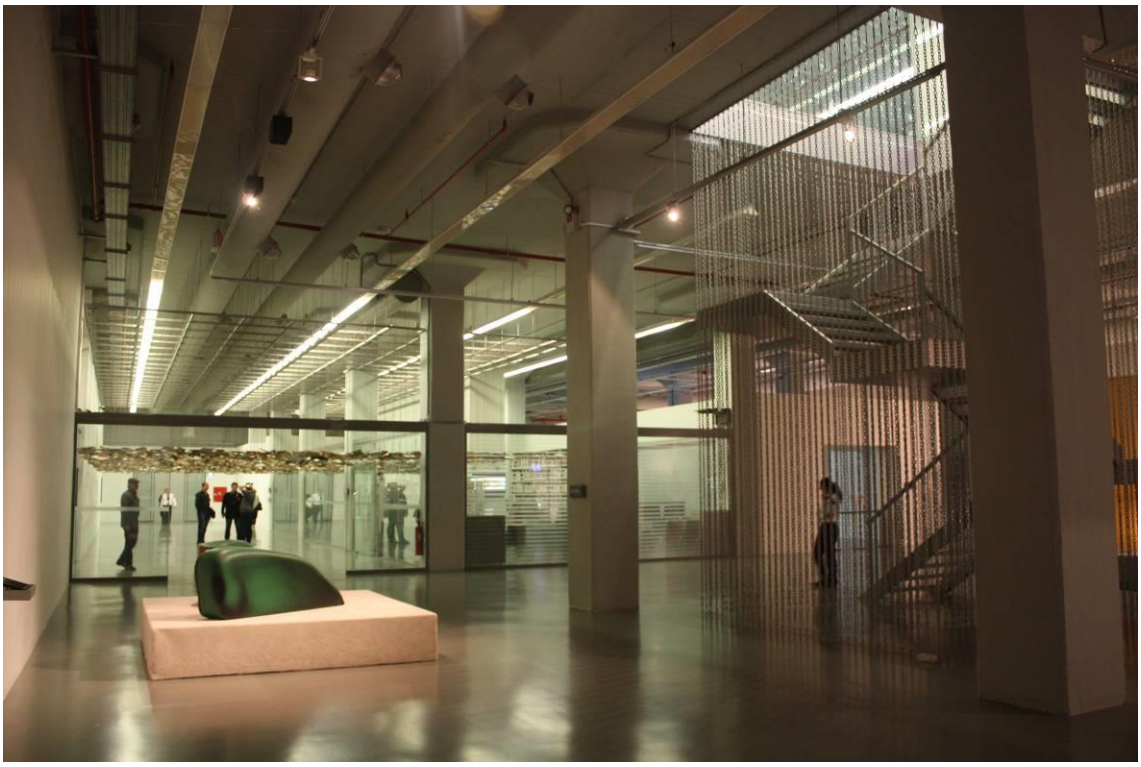
Bina betonarme sistemle yapılmıştır. Zemin katta ölçüleri 70x70 cm'yi bulan kolonlar, birinci katta 30x30 cm boyutlarında devam etmektedir. Kolonlar yatayda 650 cm, düşeyde 690 cm eşit aralıklarla dizilmiştir. Binanın orta galerisi ile sürekli sergi holü arasında dilatasyon bulunmaktadır.



Şekil 4.86 Birinci kat strüktür, Özge Öztürk, 06.06.2014



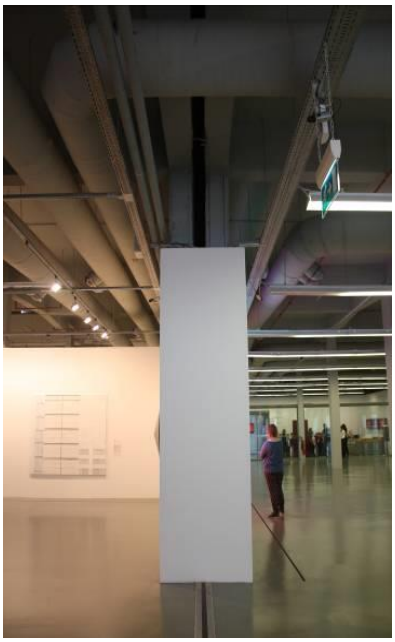
Şekil 4.87 Birinci kat tavanı, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.88 Zemin kat strüktür, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.89 Zemin kat tavanı, Özge Öztürk, 06.06.2014





Şekil 4.90 Birinci kat ve zemin kat dilatasyon, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.3 Cephe

''Kentsel Sit Alanı'' ilan edilen Salıpazarı ve Galata Rıhtımı'nda yer alan yapıların cephelerine silüeti bozacak müdahalelerin yapılması yasaklanmıştır. Binanın içinde olduğu gibi cephesinde ön görülen tüm değişiklikler için de kurul onayı alınmıştır. Binanın cephelerindeki tüm doğramalar yenilenmiştir. Birinci katın ortasında yer alan, yüksekliği kat yüksekliğinden iki metre fazla olan çatı ışıklıkları yenilenmiştir. Müze açıldıktan sonra gerçekleştirilen revizyonlarda arka cephede ofisler için doğramalar açılmış, personel için ayrı bir giriş verilmiştir [EK-P] (Şekil 4.91) (Şekil 4.92).

Birinci katta yer alan teras alanı onarılmış, korkuluk ilave edilmiş ve zemini ahşap kaplanmıştır. Zemin katta binanın doğu cephesine ek giriş birimi yapılmıştır. Binanın ön cephesinin doğusunda yer alan merdiven onarılıp etrafı camla kapatılmıştır. Müze açıldıktan sonra gerçekleştirilen revizyonlarda, bu merdivenin yanında bulunan diğer merdiven iptal edilerek, yerine asansör eklenmiştir. Binanın çatısında bakteri varlığı tespit edildiği için dönüşüm sırasında çatı tamamen yenilenmiştir (Şekil 4.93) (Şekil 4.94).

Binanın denize bakan güney cephesine, birinci kat hizasına, uzak mesafeden de görülebilecek şekilde müzenin isminin harfleri asılmıştır. Bu harfler müze ilk açıldığında kafenin üst kısmında çatıda konumlandırılmıştır. Yapılan revizyonlarda, günümüzdeki yerine alınmıştır. Ayrıca binanın doğu cephesinde eklenen giriş birimininin üzerine de, müzenin isminin harfleri eklenmiştir. Önce renkli olması düşünülmüştür, sonradan nötr kalmasının daha iyi olacağına karar verilmiştir. Cephedeki tüm harfler arkalarından demir çubuklarla cepheye eklenen strüktüre monte edilmiştir [EK-P] (Şekil 4.95).

Müze işlevli bu ambar binasının diğerlerinden farklılaşması için cephe tamamen sade ve nötr bir renge, griye renge boyanmıştır [EK-O].



Şekil 4.91 Ön cephe, Özge Öztürk, 19.11.2013



Şekil 4.92 Arka cephe, Özge Öztürk, 15.09.2013



Şekil 4.93 Teras, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.94 Ek giriş bölümü, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.95 Cephe harf montaj detayı, Özge Öztürk, 12.06.2014

4.4.4 Giriş

Müze alanı girişinde güvenlik birimi mevcuttur. Müzenin uygulanan ilk projesinde bu birim, çakıl zeminli etkinlik alanında yer almıştır. Heykel bahçesinin alana dahil edilmesiyle, Genç İstanbul Modern konteyner binasının yanına taşınmıştır (Şekil 4.96).

Müzenin uygulanan ilk projesinde binaya giriş hem zemin kattan hem de birinci kattan olmak üzere iki ayrı yerden düzenlenmiştir. İki ayrı girişin düzenlenme nedeni, ziyaretçilerin farklı katlarda yer alan sürekli ya da geçici sergilerden birini ziyaret etmek istemeleri durumunda doğrudan o kata ulaşmalarını sağlama düşüncesidir.

Daha sonra, müze açıldıktan sonra gerçekleştirilen revizyonlarda, ana giriş olarak birinci kat girişi düzenlenmiştir. Günümüzde zemin kattaki girişi, engelli ziyaretçiler, personel ve etkinliklerde kapalı alandan açık alana geçmek isteyenler kullanmaktadır.

Birinci kat girişine eğimli sahanlıkları olan rampa ile ulaşılır. Giriş kapısı çift yöne sürme kapıdır. Bu kapıdan geçtikten sonra rüzgârlık alanına ulaşılır, ikinci çift yöne sürme kapı ile binaya giriş yapılır (Şekil 4.97).

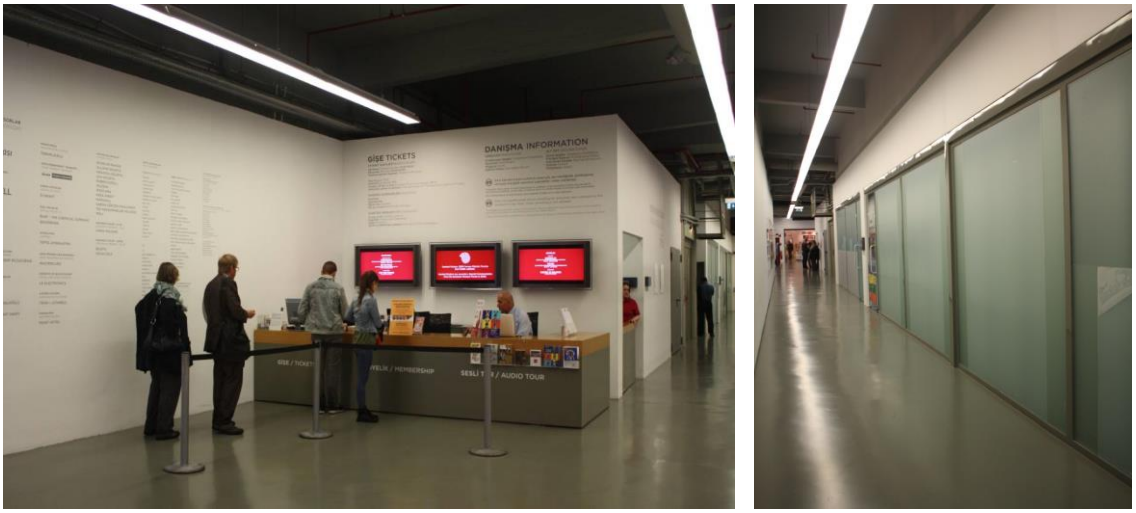
Girişin sol tarafında danışma (karşılama-bilet satış) yer alır. Danışmanın arkasında yer alan holden girişleri sağlanan sırasıyla vestiyer, asansör, eğitim ofisi, eğitim odası ve ıslak hacim birimleri yer alır (Şekil 4.98). Girişin sağ tarafında ise müze mağazası mevcuttur (Şekil 4.99). Danışma ile müze mağazası arasında yaklaşık üç metre yüksekliğindeki cam doğrama içinde yer alan kapıyla sergi alanına giriş yapılır (Şekil 4.100).



Şekil 4.96 Güvenlik birimi, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.97 Giriş rampası ve kapısı, Özge Öztürk, 05.09.2013, 12.06.2014



Şekil 4.98 Danışma ve diğer birimlerin yer aldığı hol,Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.99 Müze mağazası, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.100 Sergi alanı giriş, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.5 Sergi Alanı

Müzenin birinci katta yer alan koleksiyonunda Türkiye'den önemli modern ve çağdaş sanat eserleri yer alır. Bu eserler, Dr. Nejat Eczacıbaşı Vakfı, İstanbul Modern Sanat Müzesi Koleksiyonu, Oya-Bülent Eczacıbaşı Koleksiyonu, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İstanbul Resim Heykel Müzesi ve Türkiye İş Bankası'nın koleksiyonlarına ait eserlerdir. Geçmişten günümüze kronolojik düzende sergilenir. Eserlerin yanında yer alan metinlerde, eserin üretimi sırasında içinde bulunulan sosyal, politik, kültürel ve ekonomik durumdan bahsedilen bilgilendirici küçük levhalar asılıdır. Aynı katta yer alan küçük salonda Türkiye haricinde farklı ülkelerin sanatçılarına ait resim, heykel, video gibi çeşitli sanat eserleri sergilenir. Zemin katta farklı sanatçıların eserlerinin sergilendiği geçici sergi salonu ve fotoğraf sergisi yer alır. Sergi salonlarında videoların da gösterildiği küçük odalar tasarlanmıştır (Şekil 4.101) (Şekil 4.102) (Şekil 4.103) (Şekil 4.104).

Müzenin ana birimleri olan sergi alanlarının tasarımına başlamadan önce İKSV'nin ihtiyaçları ve beklentileri öğrenilmiştir. İKSV daha önceden müzede sergilenecek koleksiyona karar vermiştir. Sergilenecek eserlerin envanteri çıkarılmış ve bu eserlerin en iyi şekilde nasıl sergilenecği tartışılmıştır. Sergi hollerinin sayılarının yanı sıra, ziyaretçilerin bu kolon tarlası içinde nasıl gezdirileceği, sergi duvarlarının niteliği, sergi hollerinin büyüklükleriyle ilgili İKSV ile fikir alışverişinde bulunulmuştur [EK-P].

Bu fikir alışverişinden ardından ilk önce rota çizilmiştir. Mekânda çok fazla kolon olduğu için en uygun dolaşımı sağlayacak plan çözümü ile ilgili uzun süre çalışma yapılmıştır. Plan oluşumu sırasında süprizli mekânlar yaratılmaya çalışılmıştır. Belirlenen rotaya uygun kolonların üzeri kaplanıp, sergi duvarları oluşturulmaya başlanmıştır [EK-P].

Antrepo büyük tek bir mekândan ve bu mekânda yer alan çok sayıda kolondan oluşmuştur. Sergi duvarları oluşturulurken, mevcut kolonların bir kısmı serbest bırakılmış, bir kısmının da etrafı mdf ya da kontraplakla kapatılmıştır [EK-P].

Bu sergi duvarları zeminden ve tavandan kopuk olarak tasarlanıp, uygulanmıştır. Sergi duvarlarını tavana kadar devam ettirmeyerek, özgün haline fazla müdahalede bulunulmamış antrepo binasının içinde olunduğu hissini kuvvetlendiren bir etki

yaratılması istenmiştir. Müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda tavandaki boşluk korunmuş, ama zeminle arasında bırakılan boşluk iptal edilip, hem yüz birleştirilmiştir.

Müzenin beş yıllık bir süre için kullanılacağı planlandığından dolayı, pratik ve tahribat durumunda kolay boyanabilme özellikleri nedeniyle bölücü duvarlar mdf ve kontraplaktan yapılmıştır. Kısıtlı bütçeye sahip projede, mimari firmanın elindeki daha önceden kullanılmış mdflerin olması da, o malzemelerle projeye başlanması da malzeme seçiminde etkili olmuştur [EK-P].

Duvarlar, ‘’Sanki hazır bir tuval gibi, istendiğinde üzerine bir şeyler yapılabilsin’’ düşüncesiyle hem yerden hem de tavandan kopuk olarak tasarlanmış ve beyaz renge boyanmıştır. Beyaz renge boyanmasının bir nedeni de müzenin ferah bir mekân olmasının sağlanmasıdır. Müze genelinde eserlerin ön planda, geri kalan her şeyin arka planda olması istenmiştir. Bu nedenle sergi duvarları haricindeki her yer nötr bir renge, griye boyanmıştır. Kullanılan tüm renkler beyaz ve grinin tonlarında RAL kataloğundan seçilmiştir. Zemin gri renk, duvarlar beyaz renk ve mobilyalar meşe olacak şekilde belirlenmiştir. Müze genelinde bu renk ve malzemelerin dışına çıkılmamıştır. Yalnızca müze mağazasında, İstanbul Modern’in diğer renklerinden biri olan kırmızı renk kullanılmıştır [EK-P].

Zeminin homojen gözükmesi istenmiştir. Akustik açıdan ve konfor açısından insanları yormayacak, bir yandan da izolasyon sağlayabilecek, yanmayacak bir malzeme araştırması yapılmıştır. Sergi alanlarının tamamında, alt katmanda poliüretan köpük, onun üzerinde epoksi boya olacak şekilde poliüretan bazlı epoksi uygulanmıştır [EK-P].

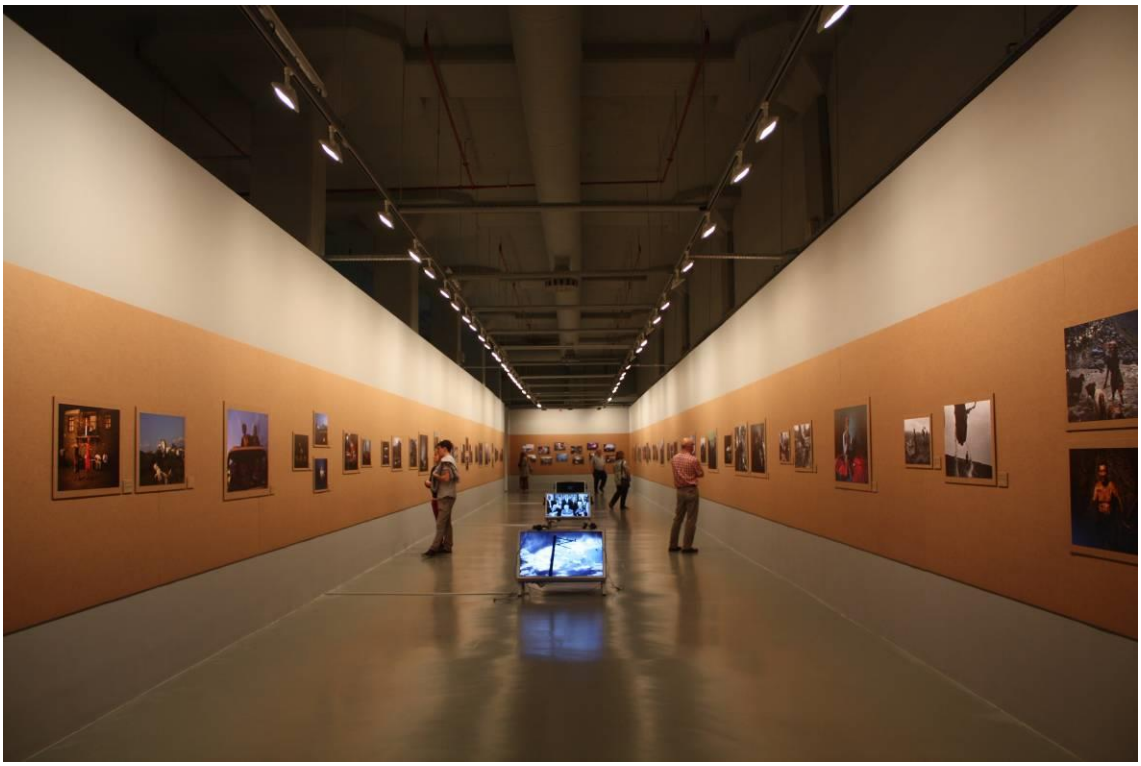
İlk aşamada hep içe dönük bir tasarım anlayışı hakim olmuştur. Sergilenecek eserler doğrultusunda, cephenin açılıp açılmaması tartışılmıştır. Açlıp kapanabilen, böylece istenildiğinde boğaz manzarasının içeriye alınabileceği, istenildiğinde de gün ışığını tamamen kesecek kepenkler yapılmıştır. İçeride de gri stor perdeler kullanılmıştır [EK-P] (Şekil 4.109) (Şekil 4.110).



Şekil 4.101 Birinci kat sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.102 Birinci kat yabancı eserler sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.103 Fotoğraf sergisi, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.104 Video odası, Özge Öztürk, 06.06.2014



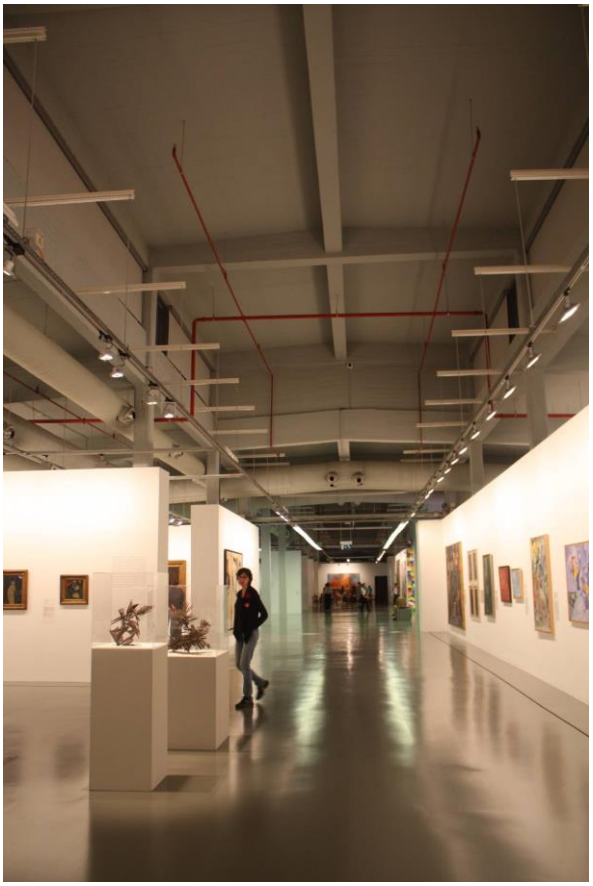
Şekil 4.105 Birinci kat sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.106 Birinci kat sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.107 Birinci kat sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.108 Birinci kat sürekli sergi salonu, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.109 Cephe kepenk, Özge Öztürk, 12.06.2014



Şekil 4.110 Stor perde, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.6 Kafe/Restoran

Müzenin dönüşüm projesi çizilirken, deniz ve tarihi yarımada manzarasına hakim güney doğu köşesnde kafe yapılması kararlaştırılmış ve uygulaması yapılmıştır.

Kafenin köşesinde küçük bir hazırlama bölümü yer almıştır. Bu bölümün etrafı bar şeklinde oturma düzenine sahiptir. Kapalı alanda ve terasta masa oturma düzeni bulunur. Kafenin hemen yanında müze mağazası yer alır. Kafenin bir girişi sergi holünden müze mağazasının içinden geçerek, diğer girişi de arkasında yer alan geçici sergi holünden bir kapıyla sağlanır. Müzeye girmeden, kafeye doğrudan ulaşmak isteyenler, binanın doğu cephesindeki cam doğramalı merdivenle ulaşabilir.

Kafenin arka tarafındaki duvar tamamen ayna ile kaplanmıştır. Nedeni de tarihi yarımada manzarasının içeride tekrar yansımasını sağlama düşüncesidir. Aynadan yansıyan manzara, cama tekrar yansıma yapar. Tekrar tekrar yansıyan manzara mekânda sonsuz bir etki oluşturur. Balık pazarını ve kandilleri çağrıştırdığı için kullanılan çıplak ampullerin görüntüsü camda ve aynada bu yansımalarla çakıştırılır. Daha sonra bu yansımaların müşterilerin gözünü aldığı gerekçesiyle aynalar kaldırılmıştır [EK-P].

Müzenin açılışından sonra kafeye ilginin yoğun olduğu görülmüş ve yapılan revizyonla hem oturma alanı hem de mutfağı daha da genişletilerek restorana dönüştürülmüştür. Binanın doğu cephesindeki cam merdivenin yanında yer alan merdiven iptal edilerek kazanılan alanda mutfak tasarlanmıştır. Mevcut tek kabinli ıslak hacim, iptal edilerek arka tarafta büyük bir ıslak hacim bölümü yaratılmıştır. Restoranın ortasında bir bar ve çevresinde oturma alanı oluşturulmuştur.



Şekil 4.111 Restoran, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.112 Restoran teras alanı, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.7 Müze Mağazası

Müze mağazası, ilk projede restoranın yanında konumlandırılmıştır. Satış bankosu arka tarafta yer alıp, denize bakan cephesi açıkta bırakılmıştır. Müze açıldıktan sonra uygulanan revizyonlar sonrasında müze mağazası girişin sağ tarafına taşınmıştır.

Mağazada, geçmiş ve güncel sergilerle ilgili eserler satışa sunulmaktadır. Bunun haricinde, çeşitli sanatçılara ait tasarım objeleri, kitaplar, İstanbul'la ilgili hatıra eşyalar ve takılar satılmaktadır.



Şekil 4.113 Müze mağazası, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.114 Müze mağazası, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.8 Kütüphane

Zemin katta kütüphane tasarlanırken, önce tek katlı olması daha sonra kat yüksekliğinden yararlanılarak, alt katta kitapların, üst katta da okuma bölümünün yer alacağı şekilde iki katlı olarak revize edilmesi düşünülmüştür. Fakat müze açıldıktıktan sonra, kütüphaneye beklenenden daha az talep olmasından dolayı bu revizyon uygulanmamıştır [EK-P]. Günümüzde tek katlı olarak hizmet veren kütüphanede; kitaplık bölümü, okuma bölümleri, bilgisayarlar ve kütüphane müdürünün odası yer alır. Üstü açıktır, sergi alanından cam doğramalarla ayrılır (Şekil 4.115) (Şekil 4.116).

9000 kitap, 29 yerli ve yabancı dergi aboneliği mevcuttur. Kütüphanedeki kaynaklar; Türk sanat tarihi ve Türk sanatçıları, müze galeri ve özel sanat koleksiyonları katalogları, sanatla ilgili kuramsal yayınlar, sanat akımları, fotoğraf sanatı ve fotoğraf sanatçıları, müzecilik bilimi alanlarıyla ilgilidir [75].

Kütüphanenin yanındaki holde, tavana asılı duran çelik tel kafese, paralel kitapların asıldığı ‘’Sahte Tavan’’ (False Ceiling) adındaki çalışma yer alır. Bu çalışma 1995 yılındaki 4. Uluslararası İstanbul Bienali’nde sergilenmiş bir çalışmanın Richard Wentworth tarafından tekrar uyarlanmış halidir (Şekil 4.117).



Şekil 4.115 Kütüphane, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.116 Kütüphane, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.117 Sahte tavan çalışması, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.9 Yönetim Birimleri

Müzede, yönetim birimlerinin tamamı zemin katta tasarlanmıştır. Birinci katta danışmanın arkasına iki adet toplantı odası yapılmıştır. Müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda, ofis çalışanlarının sayısı arttığı için ofis alanı genişletilmiştir. Zemin kattaki çalışanlara ait ıslak hacim alanı iptal edilip, ziyaretçilerin kullandığı ıslak hacim alanlarının küçültülmesiyle kazanılan yeni alan ofis alanına dahil edilmiştir.

Ofis alanı yenilenirken arka cephede de bir takım revizyonlar yapılmıştır. Ofiste gün ışığından yararlanabilmek için arka cephede yer alan doğramaların boyutları büyütülerek, yenilenmiştir. Rampadan ofis alanına personel girişi verilmiştir [EK-P].

4.4.10 Islak Hacimler

Antrepo binasının birinci katında, kuzey doğu köşesinde önceki bienalden kalma ıslak hacim alanları bulunmaktadır. Antreponun müzeye dönüşümü sırasında birinci kattaki ıslak hacimler yine bu köşede planlanmıştır. Islak hacim alanlarına danışmanın yan tarafındaki holden ulaşım sağlanmıştır. Erkek ve kadınlar için ikişer kabin mevcuttur. Girişi erkek ve kadın WC'lerden farklı bir adet Engelli WC'si bulunur. Islak hacimlerin duvar ve zemininde iki ton gri renk seramik kullanılmıştır. Kabinler de gri renkte seçilmiştir (Şekil 4.118) (Şekil 4.119).

Zemin katta ıslak hacimler binanın yine aynı köşesinde yer alır. Danışma biriminin yanındaki holden ulaşılır. Erkek, kadın ve engelli birimlerinin haricinde müze çalışanlarının kullanımı için ayrı girişi olan ıslak hacim birimleri de yer alır. Müzede yapılan revizyonlardan sonra ofis çalışanlarının sayısının artmasıyla ofis alanı yetersiz kalmaya başlamıştır. Ofis alanına yer kazanmak için hemen yan tarafında bulunan ıslak hacimler küçültülmüştür. Çalışanların kullandığı birimler iptal edilmiştir. Erkek, kadın ve engelli birimleri tekrar düzenlenmiştir. Kadın bölümünde altı, erkek bölümünde üç kabin mevcuttur. Engelli WC girişi, yine bu holden sağlanır. Bu kattaki ıslak hacimlerde kullanılan malzemeler de gri renk ağırlıktadır. Tavan her iki kattaki ıslak hacimlerde de alçıpan kaplıdır (Şekil 4.120) (Şekil 4.121).

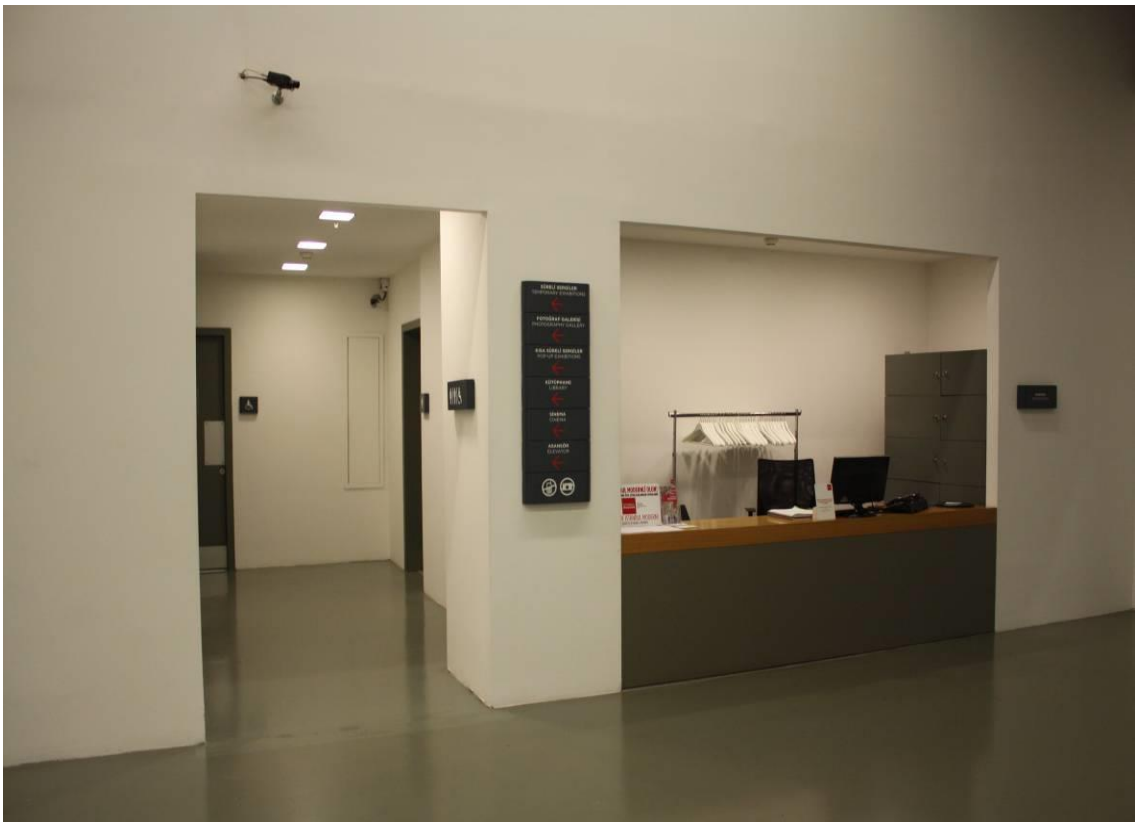
Müzede, bir de restorana ait ıslak hacim birimleri yer alır. Kafe olarak kullanımı sırasında, tek birimli ıslak hacim mevcutken, restorana dönüşümü sırasında arka bölümde erkek, kadınn ve engelliler için ıslak hacim birimleri oluşturulmuştur. Kadın bölümü üç kabinli, erkek bölümü ise iki kabinli olacak şekilde tasarlanmıştır. Engelli WC'nin girişi ayrıdır. Buradaki ıslak hacimlerde kullanılan malzemelerle, zemin kattaki ıslak hacimlerde kullanılan malzemlerin aynıdır. Bunun nedeni aynı dönemde revizyon yapılarak değiştirilmiş olmalarından kaynaklanmaştır. Birinci kattaki ıslak hacimler müzenin açılışından itibaren kullanıldığı için farklı malzemeler kullanılmıştır (Şekil 4.122).



Şekil 4.118 Birinci kat kadın WC, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.119 Birinci kat engelli WC, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.120 Zemin kat WC giriş, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.121 Zemin kat kadın WC, Özge Öztürk, 06.06.2014





Şekil 4.122 Restoran kadın WC, Özge Öztürk, 06.06.2014

4.4.11 Teknik Birimler

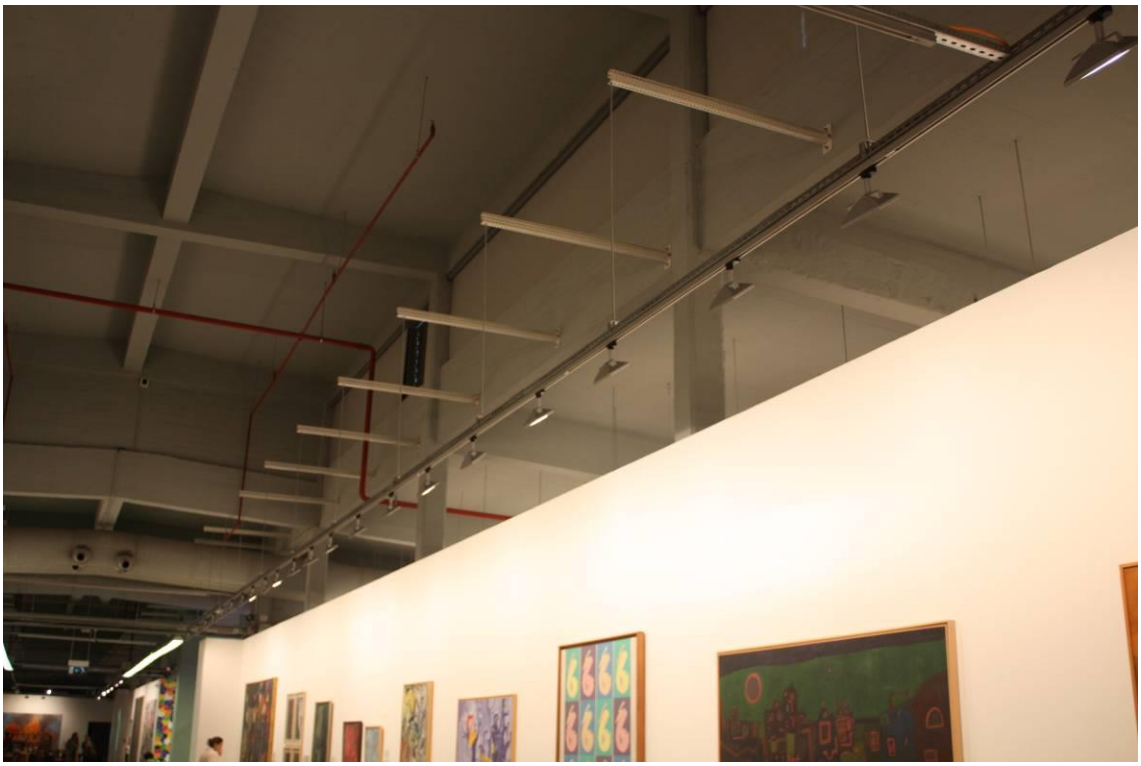
Müzenin uzun süreliğine kiralanması kesinleştikten sonra, 2007 yılından itibaren yapılan revizyonlarla müzenin teknik sistemlerinde bir çok değişiklik uygulanmıştır. Büyük bir bütçe ayrılarak, mekanik, elektrik, yangın ve diğer otomasyon sistemleri yenilenmiştir.

Müzenin aydınlatma projesi için uzman bir ekiple çalışılmıştır. Proje hazırlandıktan sonra antreponun bir köşesine aslına uygun şekilde sergi duvarları oluşturulmuştur. Burada farklı aydınlatma numuneleri denenerek ve ölçümler yapılırak kullanılacak elemanların seçimi ve dizilimlerine karar verilmiştir. Müzede, doğal ve yapay aydınlatmanın her ikisinden de yararlanılmıştır. Hareketli spot aydınlatma elemanları, tavana monte edilmiş sürme raylar üzerinde, sergilenen ürünleri aydınlatır. Tavana monte edilmiş floresan aydınlatmalar mekâna hem yaygın aydınlatma sağlar, hem de çizgisel dizilimleriyle mekânda yönlendirici etkide bulunur. Müze açıldıktan bir süre sonra aydınlatma projesi revize olmuştur [EK-P] (Şekil 4.123) (Şekil 4.124).

Binadaki tüm mekanik sistem açık bırakılmıştır. Mekanik kanallar ve elektrik sistemleri gri, yangın sistemi kırmızı renkte boyanmıştır (Şekil 4.125).

Müzelerde , eserler için belli bir nem ayarı olması gerekmektedir. Bu yapıda, özellikle birinci katta bölümler arasındaki kot yüksekliği farkından dolayı nem sabitlemesi aylar süren uzun çalışmalar sonucu yapılabilmiştir [EK-R].

Yangınla ilgili yönetmeliklere uygun bir şekilde müze açılmıştır. Sistem daha sonra yapılan revizyonlarda tamamen değiştirilmiştir. Eserlerin yangın halinde zarar görmemesi için suyla değil gazla söndürmeleri gerektiğinden dolayı, depo alanları dahil her yerde bu sistem uygulanmıştır [EK-R].



Şekil 4.123 Aydınlatma detayı, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.124 Sergi salonu aydınlatma detayı, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.125 Tavan sistemi, Özge Öztürk, 06.06.2014

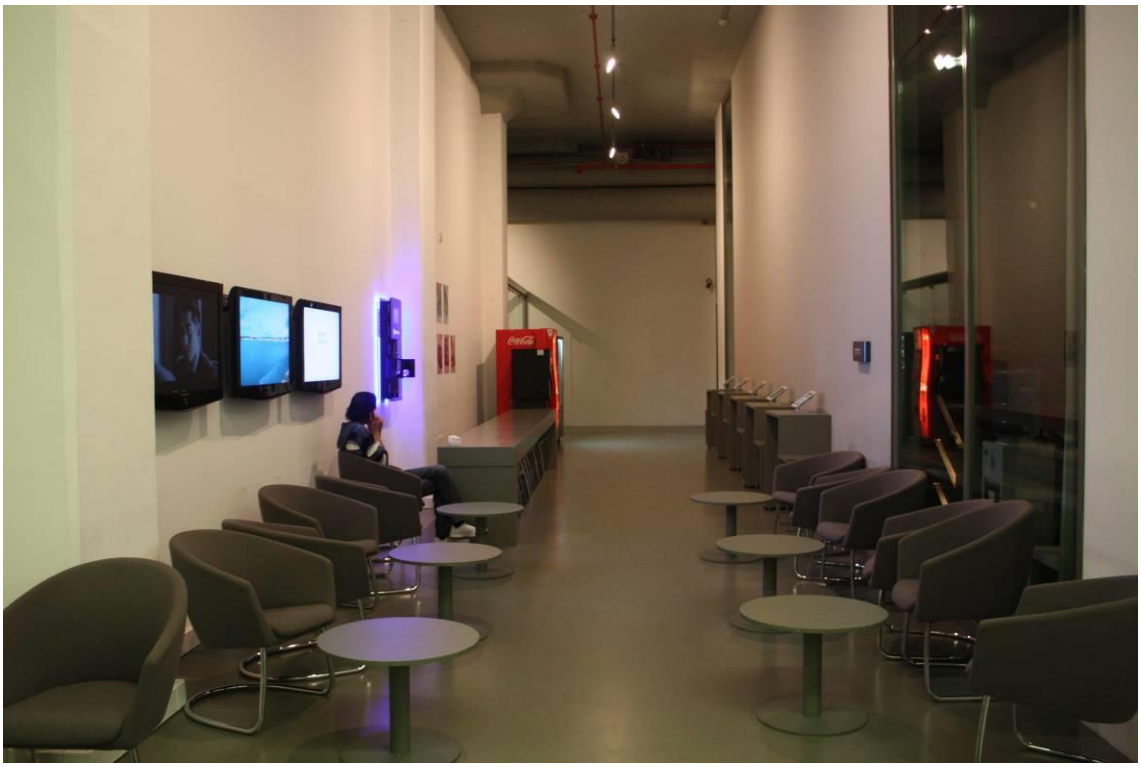
4.4.12 Depo/Arşiv

Müze ilk açıldığında depo alanları zemin katta geçici sergi salonunun arka tarafında, birinci katta ise sürekli sergi salonun arka tarafında olmak üzere iki ayrı yerde konumlandırılmıştır. Müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda depo alanlarının tamamı zemin katta, geçici sergi salonunun arkasında düzenlenmiştir. Müzede herhangi bir arşiv odası bulunmamaktadır.

Müzede yukarıda bahsedilen birimler haricinde, zemin katta; sinema, toplantı, lansman ve ödül töreni gibi amaçlar için kullanılabilen tiyatro düzenine sahip, 117 kişi kapasiteli sinema yer alır. Sinemanın yanında hem fuaye hem de medya olanı olarak kullanılan oturma alanlarının da olduğu bir alan mevcuttur. Bu katta ayrıca girişe yakın, tiyatro düzeni ile 50 kişi, masa düzeni ile 30 kişi kapasiteli çok amaçlı salon yer alır. Birinci katta ise danışmanın arka tarafında eğitim odası ve eğitim birimi yer alır. Binanın arka tarafında içinde Nusretiye Saat Kulesi'nin de bulunduğu, heykel bahçesi, müze açıldıktan sonra atölye çalışmaları ve sergi yapılabilmesi için kiralanmıştır [EK-O]. Heykel bahçesinin hemen yanında Genç İstanbul Modern konteyner yapısı, karşısında ise etkinliklerin düzenlendiği çakıl zeminli etkinlik alanı yer alır.



Şekil 4.126 Sinema, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.127 Medya alanı, Özge Öztürk, 06.06.2014



Şekil 4.128 Heykel bahçesi, Özge Öztürk, 05.09.2013





Şekil 4.129 Etkinlik alanı, Özge Öztürk, 05.09.2013





Şekil 4.130 Genç İstanbul Modern konteyner yapısı, Özge Öztürk, 13.03.2014 (sol), 12.06.2014 (sağ)

4.5 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi'nde (Beş Numaralı Antrepo) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler

KONUM	Tophane / İstanbul
BÜYÜKLÜK (m2)	21.177 m2
ÖZGÜN ADI	Beş Numaralı Antrepo
ÖZGÜN İŞLEVİ	Antrepo + İş Hanı
ÖZGÜN YAPIM YILI	1958-1960
İLK MİMAR	Sedat Hakkı Eldem
İLK İNŞAAT FİRMASI	Kampsax
GÜNÜMÜZDEKİ İŞLEVİ	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi
YENİDEN İŞLEVLENDİRME YILI	2014 yılının başından itibaren inşaat çalışmaları devam ediyor
PROJE MİMARI	Emre Arolat Architects
İNŞAAT FİRMASI	Yenigün İnş. San. Ve Tic. A.Ş
MÜLKİYET	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.



ÖZGÜN



YENİDEN İŞLEVLENDİRME PROJESİ

*Binanın özgün halinin fotoğrafı 14.02.2014 tarihine ait olup kişisel arşivimdendir.
Yeniden işlevlendirme projesine ait görsel [56] kaynağından elde edilmiştir.

2010 yılında Cumhurbaşkanı Abdullah Gül tarafından verilen talimat ile MSGSÜ, Beş Numaralı Antrepo binasını devletten müze kullanımı için istemiş ve kabul edilmişir. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 11.05.2012 tarihinde aldığı 2012/63 sayılı kararla, Beş Numaralı Antrepo binası, MSGSÜ'ye 28 yıllığına kiralanmıştır. Bina kiralandıktan sonra müze projesinin hazırlanması için MSGSÜ mezunu Mimar Emre Arolat'la irtibata geçilmiştir. Proje maaliyetleri Başbakanlık tarafından karşılanacak projeyi, Emre Arolat, kabul etmiştir [EK-S]. Günümüzde proje inşaat aşamasındadır (Şekil 4.131) (Şekil 4.132) (Şekil 4.133).

Mimari ekip, tasarıma başlamadan önce proje alanı ile ilgili çalışmalar yapmıştır. Proje alanını topografik olarak incelediklerinde, tepeyle suyun birleştiği noktada adeta bir sahne gibi olduğunu tespit etmişlerdir. Tepeden de bu alan algılanabildiği için yapının dört cephesi haricinde üstten de nasıl göründüğü ile ilgili de çalışılmaya karar vermişlerdir [EK-S].

Antreponun olduğu bölgenin dokusu incelendiğinde, bölgenin tamamındaki parçacıl küçük kütlelere karşılık, deniz kıyısında geçmişten günümüze işlevleri nedeniyle hep büyük kütlelerin mevcut olduğu görülmüştür [EK-S].

Bölgenin gümrük alanı olması sebebiyle insanların denizle ilişki kuramaması, denizin kamuya ait alanlar olmasına rağmen halkın kullanamıyor olması oldukça problemli bulunmuştur. Bu yapı da bu bölgedeki denize çok yakın bir yapı olduğu için bu bariyer nasıl kırılır ya da nasıl daha iyi hale getirilir tartışılmıştır [EK-S].

Bu binalar tescilli olmayıp, anıtlar tarafından yıkılabilir kabul edilmesine karşılık, Sedad Hakkı Eldem'in hep önemsediği grid, çatkı düşüncesi ile kurgulandığından, kent için önemli bir hafıza oluşturdukları düşünülmüştür. Bu nedenle, yeni bir bina tasarlamak yerine, bu yapıyı koruyup kent hafızasının sürekliliğinin sağlanması amaçlanmıştır [EK-S].

Projeye başlamadan önce müze kavramı üzerinde de durulmuştur. Müzenin sadece içinde değil, çevresinde de bir çekim merkezi oluşturduğu yurt dışında incelenen diğer örneklerde de görülmüştür [EK-S].



Şekil 4.131 Beş Numaralı Antrepo, Özge Öztürk, 05.09.2013



Şekil 4.132 Beş Numaralı Antrepo inşaat aşaması, Özge Öztürk, 12.06.2014



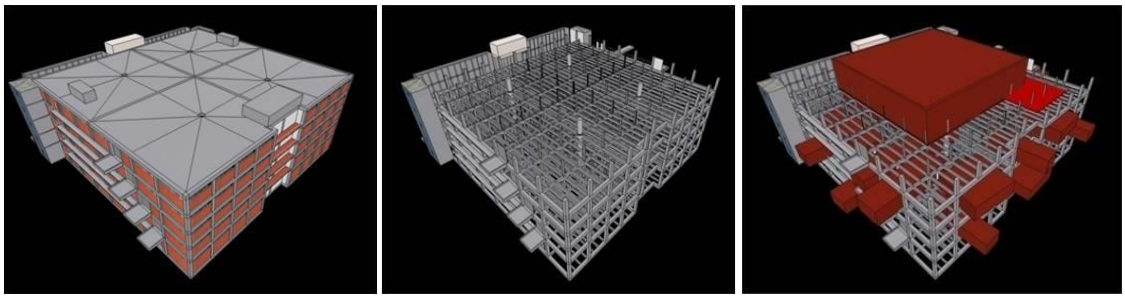


Şekil 4.133 Taşıyıcı sistem güçlendirme işlemleri, Özge Öztürk, 14.02.2014 (sol), 06.06.2014 (sağ)

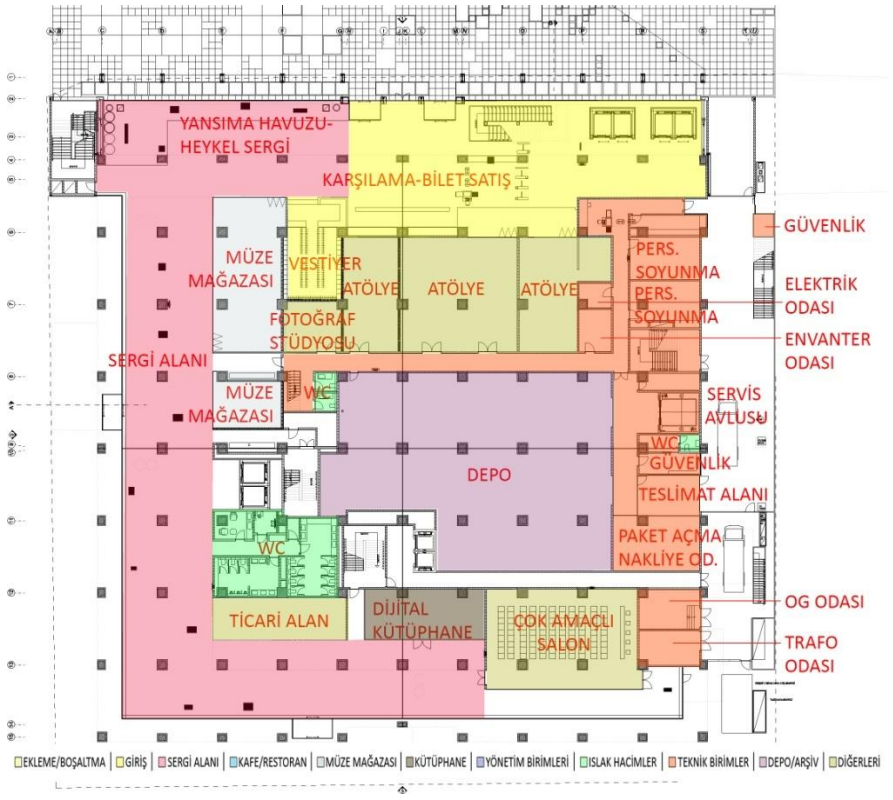
Binanın tasarımında; taşıyıcı olmayan duvarlarının kaldırılmasına, binanın hafızasının devamlılığını sağlayacak olan strüktürün korunmasına karar verilmiştir. Binanın ilk yapıldığındaki antrepo işlevine atıfta bulunmak için, konteynerlardan sergi salonları tasarlanarak bu strüktürün içine yerleştirilmiştir. Mevcut betonarme sistemin okunabildiği, grid doku içinde kimi zaman boşlukların kimi zaman da konteynerlerin olduğu üç boyutlu bir dünya yaratılmak istenmiştir (Şekil 4.134).

Binada kullanılacak malzemelerin seçimi, binanın özgün depo işlevine atıfta bulunacak şekilde yapılmıştır. Genellikle koyu renklerin kullanıldığı, zeminin doğal taş, sergi alanları haricindeki mekânların tavanlarının metal asma tavan, korkuluk ve merdivenlerin metal olduğu bir tasarım yapılmıştır.

Müzenin zemin kat projesinde; karşılama-bilet satış, açık sergi alanı, heykel sergi alanı, müze mağazaları, vestiyer, atölyeler, kafe, kütüphane, çok amaçlı salon, fotoğraf stüdyosu, depo, envanter odası, ıslak hacimler, personel soyunma odaları, güvenlik, paket açma/nakliye odası ve bazı teknik odalar planlanmıştır. Zemin katta ofislerin yer aldığı asma kat yapılmıştır. Birinci kat projesinde; sergi salonları, teras, ıslak hacimler ve teknik odalar planlanmıştır. İkinci kat projesinde; sergi salonları, açık sergi alanları, teras, ıslak hacimler ve teknik odalar planlanmıştır. Üçüncü kat projesinde; sergi salonları, geçici sergi alanı, açık sergi alanları, teras, ıslak hacimler ve teknik odalar planlanmıştır. Dördüncü kat projesinde; sergi salonları, geçici sergi alanı, restoran, açık sergi alanları, teraslar, ıslak hacimler ve teknik odalar planlanmıştır. Çatı katı projesinde; yürünebilir teras alanı ve binanın merkezinde mekanik ekipmanların yer alacağı kütle yapılmazı planlanmıştır. İki bodrum katı projesinde; teknik odalar ve personel odaları planlanmıştır (Şekil 4.135) (Şekil 4.136) (Şekil 4.137) (Şekil 4.138) (Şekil 4.139) (Şekil 4.140) (Şekil 4.141) (Şekil 4.142) (Şekil 4.143) (Şekil 4.144) (Şekil 4.145).



Şekil 4.134 Bina tasarım konsepti [49]



Şekil 4.135 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Zemin Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



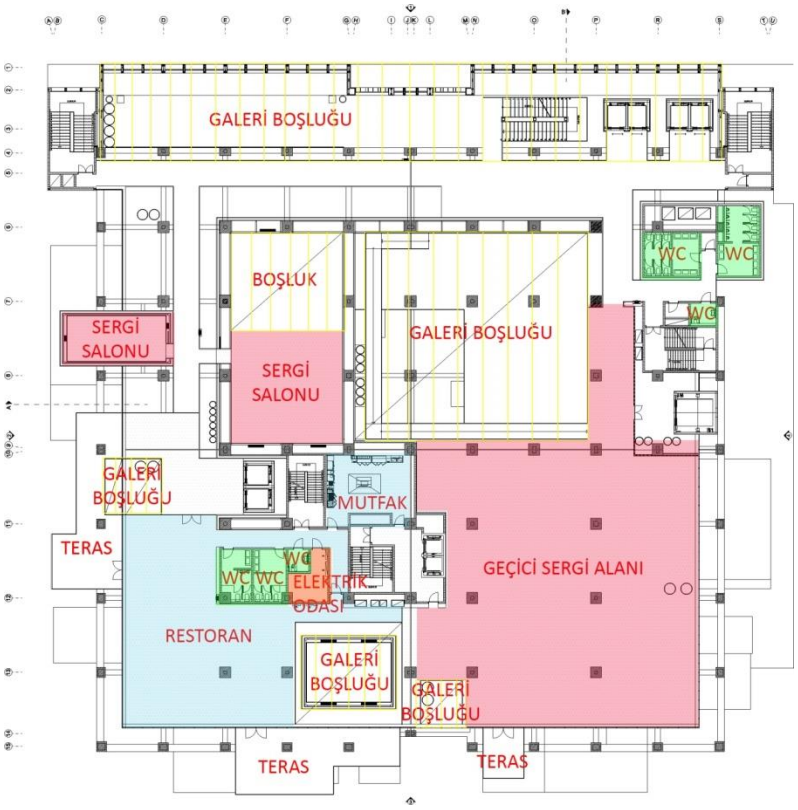
Şekil 4.136 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Birinci Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



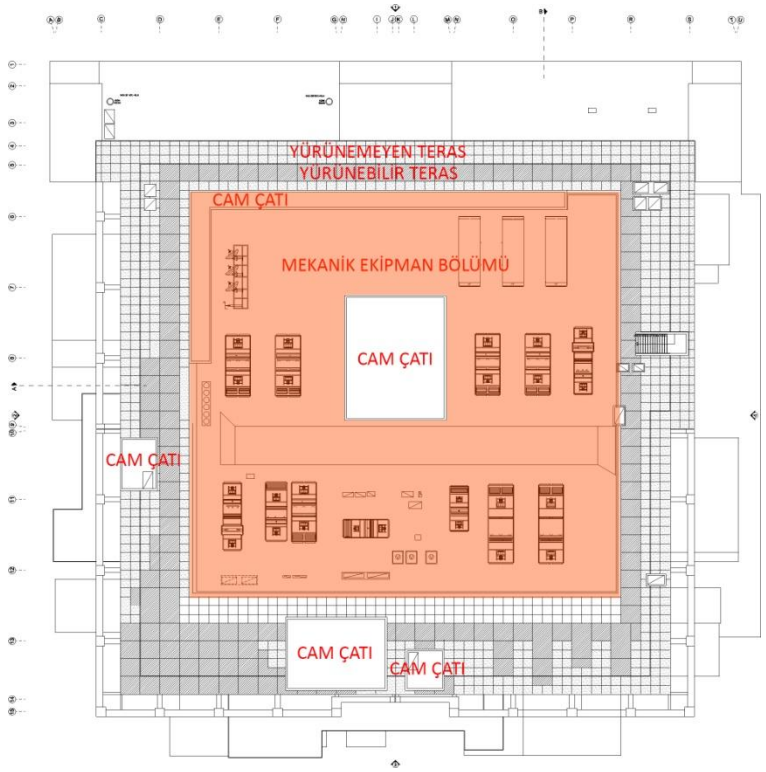
Şekil 4.137 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi İkinci Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



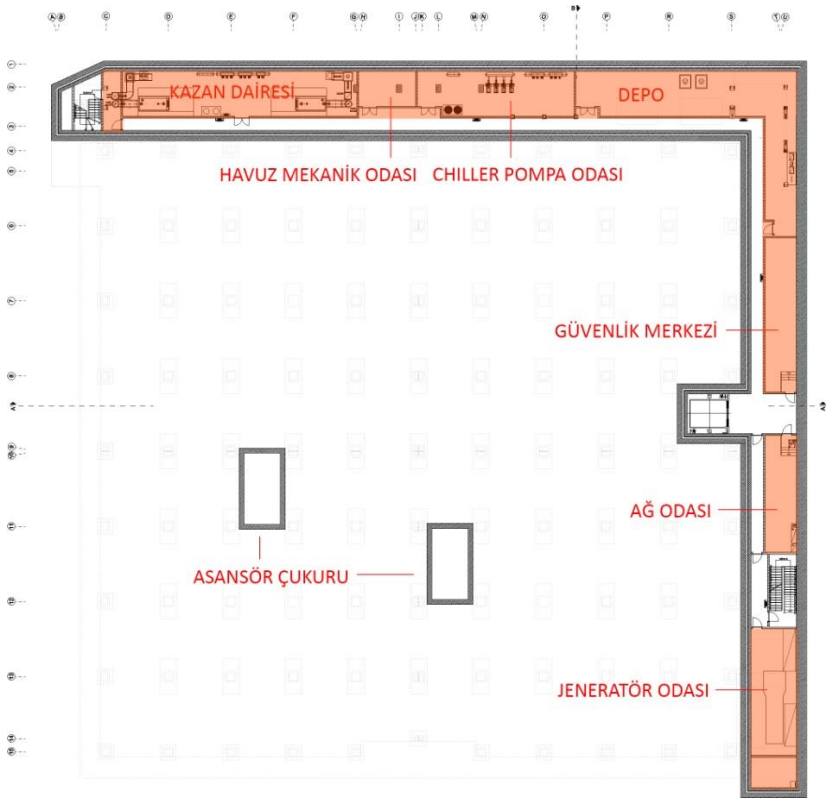
Şekil 4.138 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Üçüncü Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



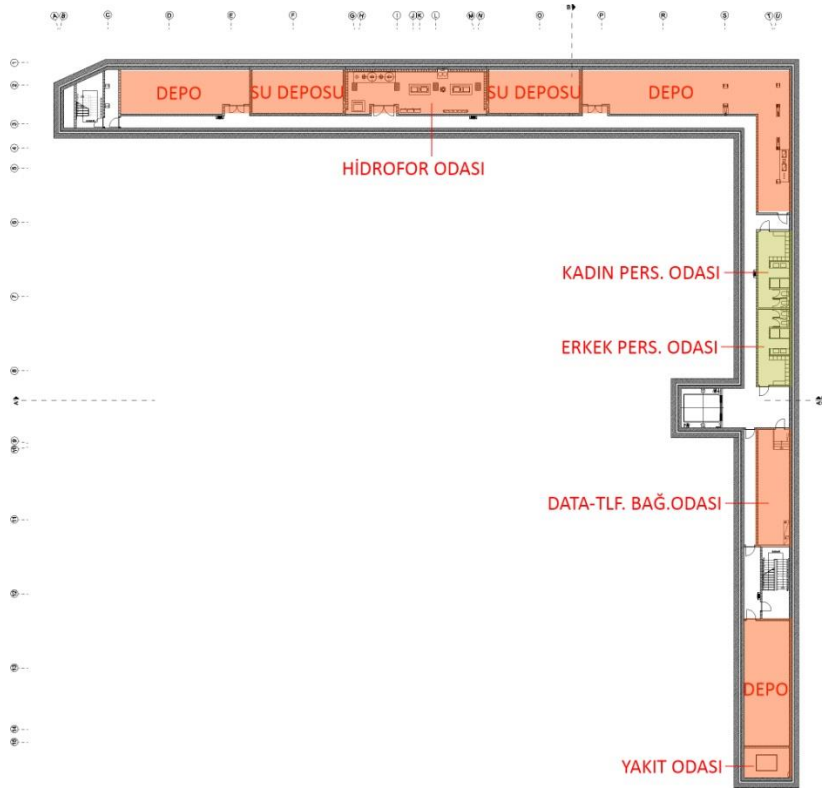
Şekil 4.139 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Dördüncü Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



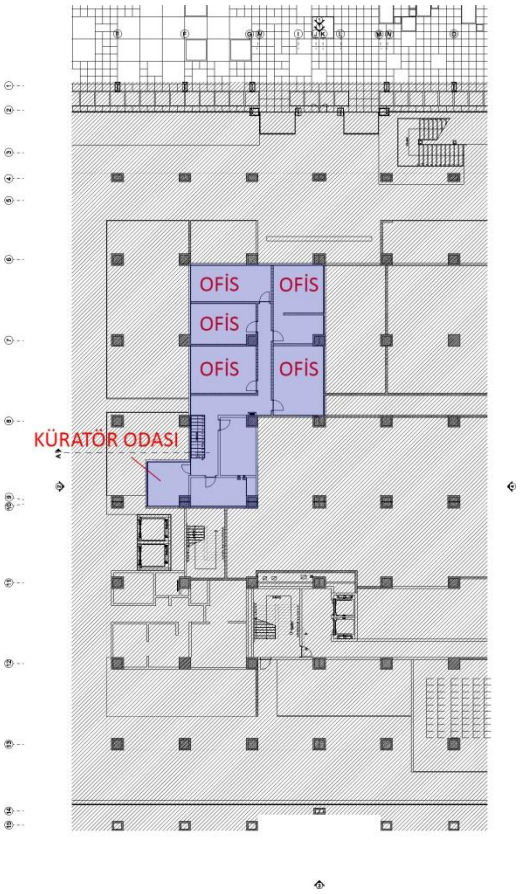
Şekil 4.140 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Çatı Katı Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



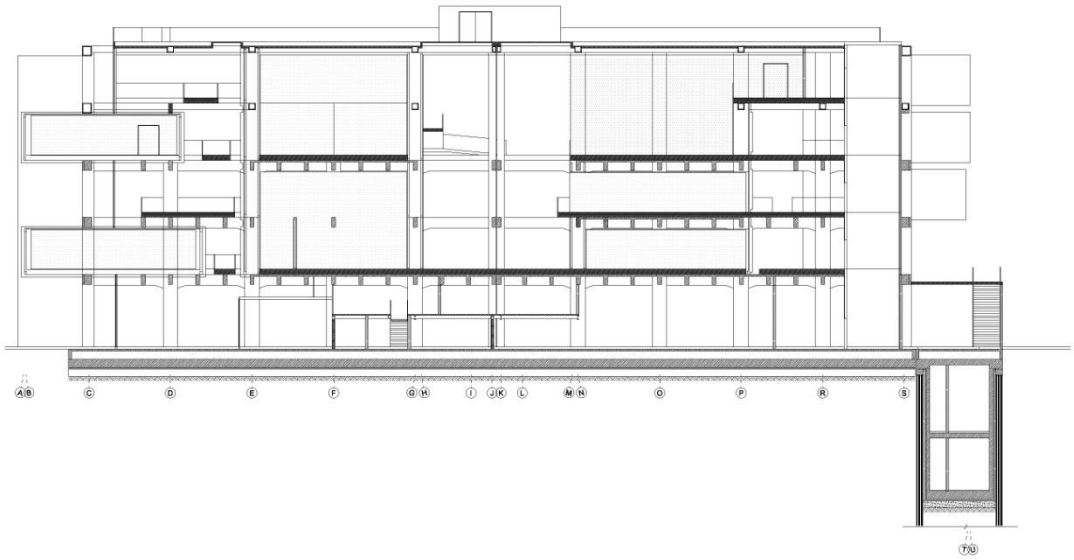
Şekil 4.141 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Birinci Bodrum Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



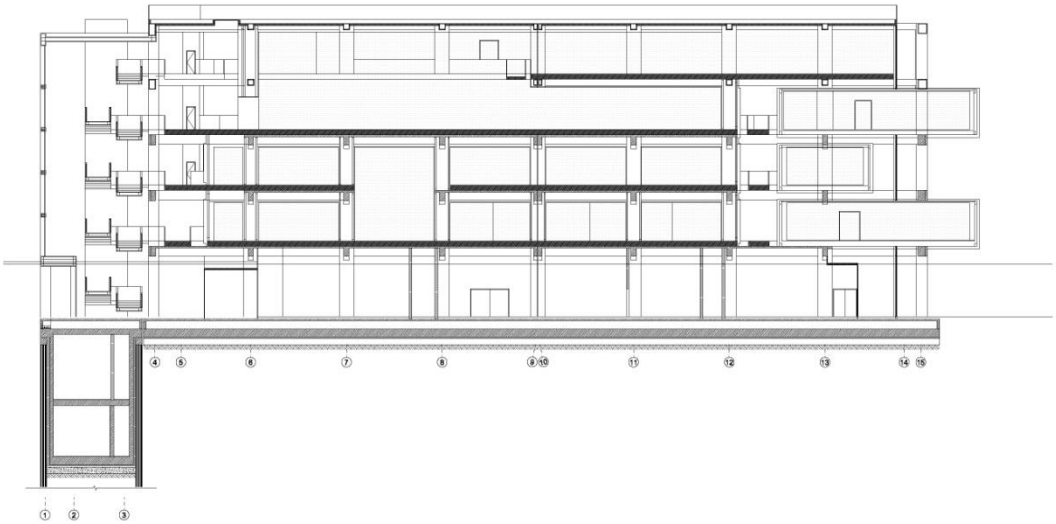
Şekil 4.142 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi İkinci Bodrum Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



Şekil 4.143 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Zemin Asma Kat Planı [56] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



Şekil 4.144 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Kesiti [56]



Şekil 4.145 MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi Kesiti [56]

Beş Numaralı Antrepo binasının, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi'ne dönüşümü sırasında geçirdiği fiziksel ve mekânsal değişimler on iki başlık halinde incelenmiştir.

4.5.1 Ekleme/Boşaltma

Binanın cadde tarafındaki ofis bölümünün tamamının yıkılarak yeniden yapılması, antrepo bölümününün ise yalnızca strüktürünün korunarak diğer tüm elemanların yıkılması, yeni tasarlanan müze yapısının hayata geçmesi için gereken tüm birimlerin eklenmesi planlanmıştır [EK-S].

Tüm sergi alanları konteynerlerin içinde tasarlanıp binaya eklenmiştir. Sirkülasyon sistemi yeniden kurgulanmıştır. Antreponun cephesi için cam doğramalar ve bazı bölümlerde balkon çıkmaları yapılmıştır. Ofis bölümünün, cephesiyle birlikte yeniden inşa edilmesine karar verilmiştir. Çatı katında, mekanik ekipmanların olduğu bir kütle tasarlanmıştır [EK-S] (Şekil 4.146).

Konsept proje aşamasında Üç Numaralı Transit Ambarının da MSGSÜ'ye verilmesi gündeme gelmiş, ikinci katta yapılacak köprüyle bu iki yapı arasında bağlantı sağlanması düşünülmüştür. Daha sonra ambarın verilmeyeceği kesinleşince bu bağlantı da iptal edilmiştir [EK-S] (Şekil 4.147).

Binadaki tüm sirkülasyon sisteminin yeniden düzenlenmesi, ziyaretçi, restoran, ve iki tip servis olmak üzere dört farklı kullanım için asansörlerin yapılması, caddeye bakan ofis bloğunun olduğu kısımda içeriden merdiven yapılması planlanmıştır [EK-S].

Antrepo bölümündeki sergi katlarının bazı döşemelerinin boşaltılarak bir kaç kat boyunca devam eden galeri boşlukları oluşturulması planlanmıştır. Bu boşluklara kimi zaman sanat eserlerinin de asılabilmesi ön görülmüştür.



Şekil 4.146 Üç Numaralı Transit Ambarı bağlantısı [56]



Şekil 4.147 Üç Numaralı Transit Ambarı bağlantısı [56]

4.5.2 Strüktür

Projeye başlamadan önce binanın strüktüründe geniş çaplı analizler yapılmıştır. Denize yakın olması nedeniyle betonda korozyonlar oluşmuştur. Analizler sonucunda binada güçlendirme çalışmalarına başlanmıştır. Öncelikle temelde güçlendirme yapılmıştır. Temele dört yüz adet kazık çakılmıştır. Tüm katlarda kolonlar ve kirişlerde güçlendirme yapılmasına karar verilmiştir [EK-S].

Yapılan analizler sonucunda, ofis bölümünün statik açıdan iyi durumda olmadığına ve yeniden inşa edilmesi gerektiğine karar verilmiştir. Bu bölümün kat yükseklikleri antrepo bölümüne kıyasla daha az olduğu için sergi işlevi için uygun görülmemiştir. Müze girişinde oluşturulması planlanan altı kat yüksekliğindeki atrium için yeterli güce sahip olmaması da bu bölümün yeniden yapılmasında bir diğer etkendir. Antrepo bölümünde ise bu analizler sonucunda son iki kat strüktürünün yeterli güçte olmadığı ve hasarlı olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle binanın antrepo bölümünün son iki katının strüktürünün özgün haline sadık kalınarak yeniden inşa edilmesi planlanmıştır [EK-S].

Konteynerlerin altındaki döşemeler haricindeki diğer tüm döşemelerin kaldırılması planlanmıştır. Binanın özgün strüktürünün açıkta bırakılarak, konteynerlerin ve bağlantı yollarının yapının üzerine sonradan getirilip koyulmuş hissi vermesi istenmiştir [EK-S].



Şekil 4.148 Bina strüktür detayı [56]

4.5.3 Cephe

Cephe tasarımında, binanın taşıyıcı sisteminin korunarak önceki işlevinin hissedilmesi ve tasarlanan konteynerlerle antrepo işlevine atıfta bulunulması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusnda tüm cephede taşıyıcı sistem korunarak ön plana çıkarılmıştır. Belli noktalardan dışarı taşan konteyner kütleleriyle cepheye hareket kazandırılmıştır [EK-S].

Binanın ofis bölümünün, ana hatları korunarak yeniden yapılması planlanmıştır. Eski cephedeki metal eklerin, aynı boyutta modernize edilmiş şekilde yeni malzemelerle tekrar üretilmesi kararlaştırılmıştır [EK-S].

Binanın antrepo bölümünün cephesinde, strüktürün önde kalıp, okunabilmesi amacıyla bir arkadaki aksta cam doğramalar kurgulanmıştır. Cam doğramalar da bu aksın 2- 2.5 m gerisine yerleştirilmiştir. Taşıyıcısı mümkün olduğunca az olan sadece alttan ve üstten taşınan cam cama birleşimli şeffaf bir cephe tasarlanmıştır [EK-S].

Cephede bazı noktalardan dışarıya çıkan konteynerlerin ışıklı olması düşünülmüştür. Müzenin karanlıkta bir fenere dönüşmesi, yapılan organizasyonlarla sadece gündüz değil akşamları da ilgi çekici bir mekân olması amaçlanmıştır [EK-S].



Şekil 4.149 Cephe görünüşü [56]

4.5.4 Giriş

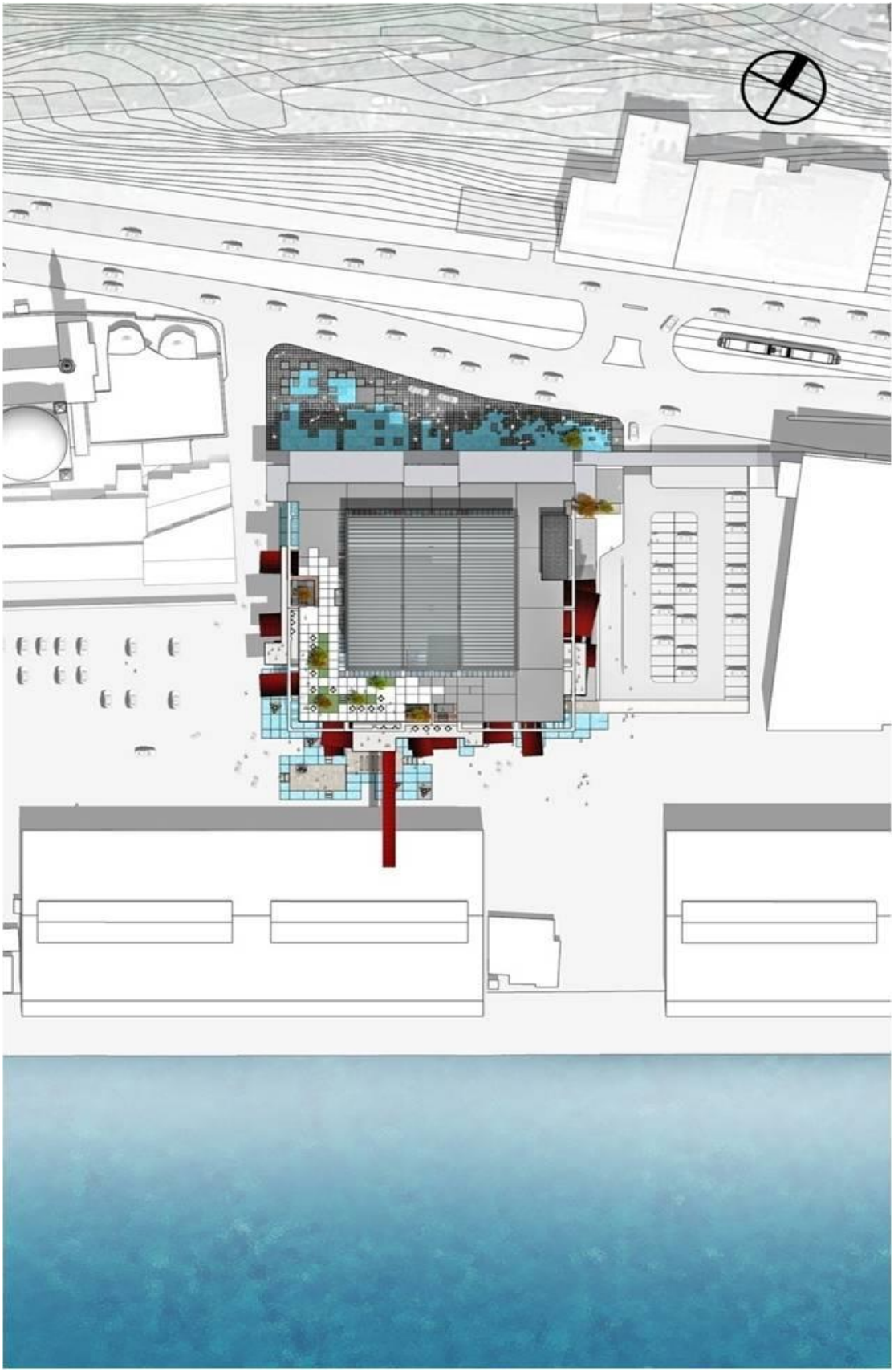
Günümüzde, müzenin girişinde bir otopark alanı mevcuttur. Bu alanın müzenin önünde, yoğun trafik ile müze arasında tampon mekân olarak, etkinliklerin düzenleneceği bir alan olması düşünülmüştür.

Bu alanda; oturma alanlarının, su ve yeşil peyzaj ögelerinin yapılması, müzenin bu alana bakan ofis bölümünün cephesine de bir ekran yerleştirilmesi planlanmıştır. Müzeyle ilgili bazı görsellerin ve videoların bu ekranda yansıtılmasıyla, müzeye gelenlerin ya da sadece bu alandan geçenlerin müzeyle ilişki kurmasının sağlanması düşünülmüştür.

Giriş bölümü ofis cephesinden verilmiş, altı kat yüksekliğinde galeri boşluğu tasarlanmıştır. Projenin ilk halinde giriş kapısının sol tarafına rampa yapılması planlanmıştır ama sonradan rampa iptal edilerek merdiven yapılması düşünülmüştür. Merdivenin hemen yanına ziyaretçilerin kullandığı tüm katlar boyunca devam eden dört adet asansör yapılmıştır. Girişin hemen karşısında danışma bölümü ve vestiyere yer verilmiştir. Giriş kapısının sağ tarafında ise su ögesi kullanılarak heykel sergi alanı tasarlanmıştır.



Şekil 4.150 Müze giriş bölümü [56]



Şekil 4.151 Vaziyet Planı [56]

4.5.5 Sergi Alanı

Müzede sergilenmesi planlanan 12.000 adet eser vardır. Öncelikle tüm eserlerin envanteri çıkarılmıştır. Eserlerin nasıl sergilenmesi gerektiği ile ilgili Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi öğretim üyeleri ile birlikte ortak bir çalışma yapılmıştır. Eserler türlerine, dönemlerine ve sanatçılarına göre gruplandırılmıştır. Her bir grup için gerekli alan hesaplanmıştır. Bu alanlar, birlikte sergilenmesi gereken eserlerin yer alacağı konteynerlerin sayısını ve büyüklüğünü belirlemede etkili olmuştur. Konteynerler bazı gruplarda tek birim olurken, bazılarında birden fazla, bazılarında ise iki katlı ya da galeri boşluklu olarak tasarlanmıştır [EK-S] (Şekil 4.152).

Eserlerin sergilenme şekillerine göre konteynerlerin büyüklüğü ve yerleşimi belirlenmiş, bu yerleşime en uygun şekilde rota çizilmiştir. Tam bir gezme rotası oluşturulmamıştır. Bir sergiden çıkıp, sırada görülmesi gereken sergiye geçişi sağlamak için, sergilerin giriş çıkış kapılarının karşılıklı konumlandırılmasıyla bir yönlendirme yapılmaya çalışılmıştır [EK-S].

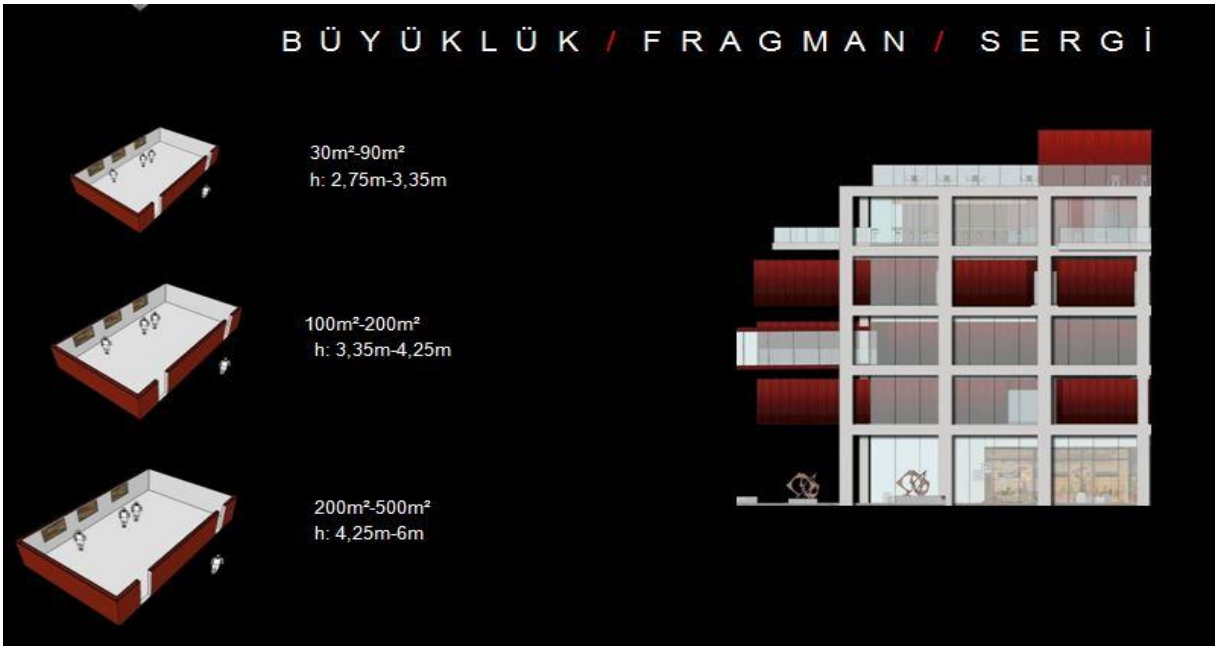
Birinci kattan, dördüncü kata kadar olan katlar konteyner sergi alanları olarak planlanmıştır. İlk tasarımda, konteyner sergi alanları ve sirkülasyonlar daha dağınık, birbirinden daha bağımsız ve açılı olarak yerleştirilmiştir. Daha sonra ortogonal bir yerleşim yapılmıştır, konteynerlerin büyüklükleri arttırılarak, konteynerler arasındaki boşluklar azaltılmıştır [EK-S].

Birinci ve ikinci katta benzer şekilde, sürekli sergi salonları oluşturulmuştur. Üçüncü ve dördünci katta ise sürekli sergi salonları dışında iki kat yüksekliğinde içinde rampa bulunan, galeri boşluklu geçici sergi salonu planlanmıştır. Bu salon konteyner sisteminden daha farklı olarak kurgulanmıştır. Sergilenecek farklı eserlere kolay uyum sağlayacak biçimde tasarlanmıştır. Bir bölümünün galeri boşluklu, iki kat yüksekliğinde (770 cm) olmasının nedeni yüksek boyuttaki eserlerin de sergilenmesine olanak sağlayabilme düşüncesidir. Bu sergi salonunun zemininde farklı güçlendirme önlemleri alınması ön görülmüştür [EK-S].

Sergi salonları dışında tüm katlarda sirkülasyon alanları bazı bölümlerde genişletilerek açık sergi alanları oluşturulmuştur. Katlar arasında oluşturulan düşey boşluklara da

eserlerin asılabileceği ön görülmüştür. Zemin katın çeperleri, heykel sergi alanı olarak planlanmıştır.

Konteynerlerın dış yüzeyine, gerçeğine benzemesi için ondüle perfore delikli bir malzeme uygulaması yapılmasına karar verilmiştir. Arkalarında aydınlatma olması planlanmıştır. İçleri ise daha nötr, eserleri ön plana çıkaracak şekilde, duvarlar tek renk, zemin ahşap, tavanlar da koyu renk alçıpan olarak düşünülmüştür [EK-S].



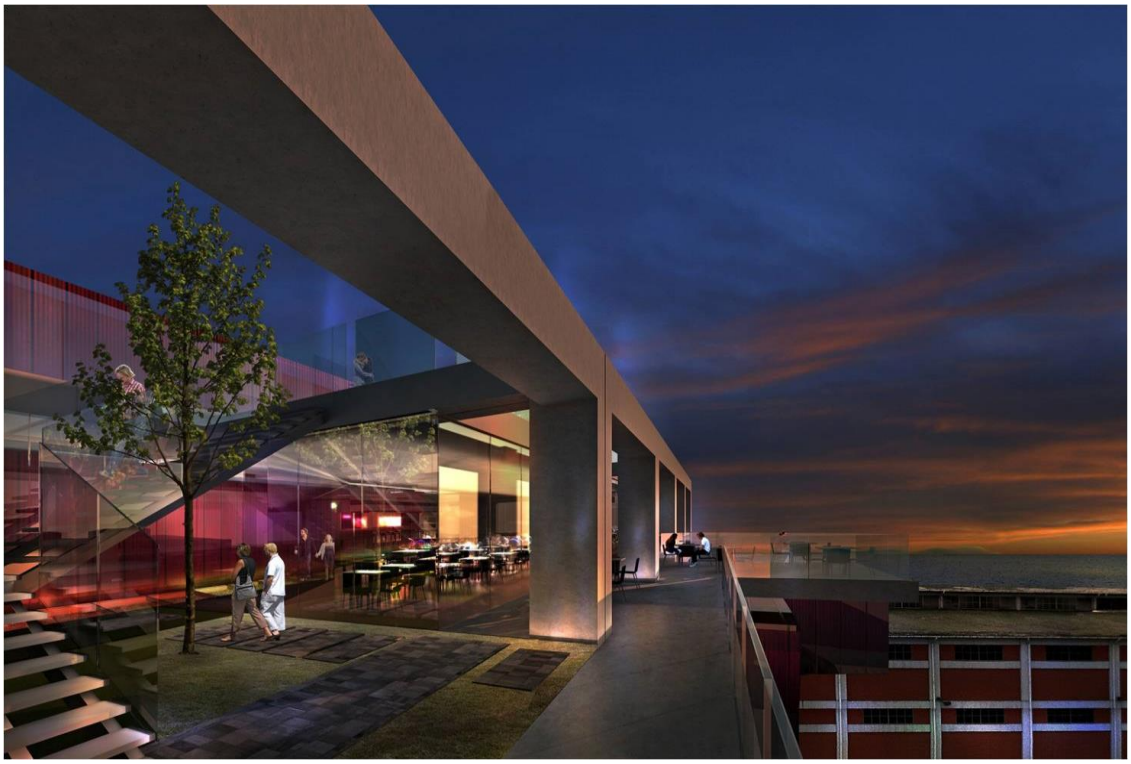
Şekil 4.152 Konteyner sergi alanı birim büyüklükleri [56]



Şekil 4.153 Kesitte sergi alanlarının görünüşleri [56]

4.5.6 Kafe/Restoran

Binanın dördüncü katının tam köşesinde yer alan restoran, tarihi yarımada manzarasına bakacak şekilde konumlandırılmıştır. Kapalı alan haricinde iki adet de teras yapılmıştır. Mutfak bölümü iç bölüme, ıslak hacimler de restoran girişine yakın yerleştirilmiştir. Zemin kattan doğrudan restorana ulaşımı sağlayan müzeden bağımsız iki adet asansörün olması planlanmıştır. Restoranın haricinde zemin katın bir bölümünde kafe için yer ayrılmıştır. Restoranın işletmesinin devredilmesi söz konusu olduğundan dolayı mekânla ilgili detaylı bir tasarım çalışması yapılmamıştır.



Şekil 4.154 Restoran [56]

4.5.7 Müze Mağazası

Zemin katta girişin sağ tarafında, iki adet müze mağazası konumlandırılmıştır. Kayar katlanır cam panellerle açık sergi alanından ayrılmıştır. Müze mağazalarının işletmesinin Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne devredilmesi söz konusu olduğundan dolayı mekânla ilgili detaylı bir tasarım çalışması yapılmamıştır.

4.5.8 Kütüphane

Müzede büyük bir kütüphane olması istenmemiş, zemin katın bir bölümünde dijital bir kütüphane tasarlanmıştır. Müzede sergilenen ya da depolanan eserlerle ilgili hızlı ve kolay bir şekilde bilgi alınabilecek bilgisayarların yer aldığı masa düzenli bir plan tasarımı yapılmıştır [EK-S].

4.5.9 Yönetim Birimleri

Müzenin yönetim birimleri zemin katta tasarlanan asma katta planlanmıştır. Müzeye personel girişi ön cephenin sol tarafından verilmiştir. Bu girişten ulaşılan bir koridorla asma kattaki ofis alanlarına ulaşım sağlanmıştır. Beş adet ofis ve bir adet de küratör odası planlanmıştır. Müzedeki diğer personel için zemin katta soyunma odaları, ikinci bodrum katta ise personel odaları tasarlanmıştır.

4.5.10 Islak Hacimler

Binanın önceki kullanımındaki ıslak hacim alanları ve tesisatı iptal edilerek, tasarlanan yeni plana göre yerleşim yapılmıştır. Zemin katta girişin sağ tarafındaki heykel sergi salonunun köşesinde, birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü katta ise aynı aksta, asansörlerin karşılarında yer almıştır.

Zemin katta birer adet erkek, kadın, ve bebek bakım birimi yapılmıştır. Erkek bölümünde üç, kadın bölümünde sekiz kabin koyulmuştur. Birinci kat ve ikinci kat ıslak hacim yerleşimleri birbirinin aynıdır. Yalnızca, birinci katta altı kabinli kadın bölümünün olduğu yerde ikinci katta dört kabinli erkek bölümü yer almıştır. Üçüncü ve dördüncü kat birimleri birbirinin aynıdır. Dört kabinli erkek birimi, altı kabinli kadın birimi yer almıştır. Bu dört kattaki ıslak hacim alanlarında birer adet de engelli birimi yapılmıştır.

Müzede ayrıca, zemin katta iki adet personel birimi ve dördüncü katta restoranın içinde birer adet erkek, kadın ve engelli birimi yer almıştır. Restorandaki erkek bölümünde iki, kadın bölümünde üç kabin koyulmuştur. Islak hacimlerde kullanılacak malzemelerle ilgili henüz çalışma yapılmamıştır.

4.5.11 Teknik Birimler

Binadaki mekanik ve elektrik cihazların bir kısmı sonradan yapılan iki bodrum katına, bir kısmı da teras çatının orta bölümünde tasarlanan kütlenin içine yerleştirilecek şekilde planlanmıştır.

Binadaki mekanik sistem elemanlarının, binanın tüm birimlerinde açıkta bırakılması düşünülmüştür.

Yangın sistemi için uzman bir ekiple anlaşılmıştır. Binanın farklı köşelerinde dört adet yangın merdiveni konumlandırılmıştır.

Müzenin aydınlatma projesi için uzman bir ekiple çalışılması planlanmıştır. Müzenin genelinde doğal ve yapay aydınlatmadan yararlanılması, strüktürü ön plana çıkaracak şekilde kolon ve kiriş diplerinden aydınlatma elemanlarının geçirilmesi düşünülmüştür. Konteynerlerin dış yüzeyleri ışıklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Hava kararıktan sonra binada yalnızca strüktürün ve konteynerlerin ışıklandırılması düşünülmüştür. Konteynerlerın içinde yer alan sergi alanlarında tavana monte edilmiş ray sistemin üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile mekânların aydınlatılması, diğer birimlerde ise antrepo kullanımından kalma sarkıt lambaların orijinallerinin ya da orijinale benzer kopyalarının kullanılması planlanmıştır.

Tavanda yer alan mekanik kanalların ve elektrik sistemi elemanlarının tavanla aynı renkte olacak şekilde boyanması düşünülmüştür.

4.5.12 Depo/Arşiv

Zemin katta çekirdekte büyük bir depo bölümü yapılmıştır. Eserin binanın sol yanındaki servis alanına gelip, teslimat alanından geçtikten sonra depoya koyulması ya da bu alanda yer alan yük asansörleriyle doğrudan sergi salonlarına ulaştırılması düşünülerek depo alan yeri belirlenmiştir. Müzede arşiv yapılmamıştır. Zemin katta sergilenen eserlerlere ait bilgilerin muhafaza edildiği envanter odası yapılmıştır.

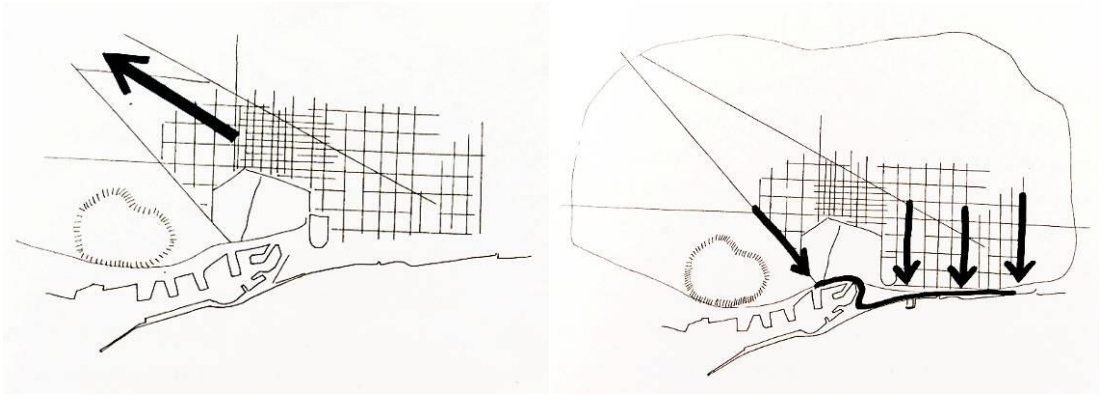
Müzede yukarıda bahsedilen birimler haricinde, zemin katta; deponun çevresinde restorasyon ve konservasyon atölyeleri ve çok amaçlı salon yapılmıştır.

BÖLÜM 5

BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ; KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCIO)

Barselona, 41^{o} 22’ K - 2^{o} 10’ D coğrafi konumunda, İspanya’nın kuzey-doğusunda Akdeniz kıyısında yer alır. Şehrin konumlanmasında, sahip olduğu coğrafyanın etkisi büyüktür. Güneye ve batıya doğru uzanan, hava koşullarının etkilerine ve iç bölgeden gelecek olası düşman saldırılarına karşı koruma sağlayan Montjuich ve Tibibado dağları ile çevrili, deniz kenarında düz bir arazidedir.

Kentin büyümesi kıyıdan iç bölgelere doğru, kuzeye ve kuzey batı yönünde gerçekleşir. 19. yüzyıldan itibaren yapılan kent planlama çalışmalarında, bu durumu destekler nitelikte iç bölgelere yönlenmeler yapılır. 20. yüzyıldan itibaren bu yaklaşım değişir ve gerçekleştirilen kıyı düzenleme çalışmalarıyla kentin yönelimi kıyılara doğru olacak şekilde yön değiştirir (Şekil 5.1).



Şekil 5.1 Kentsel gelişimdeki 1980 öncesi ve sonrasındaki yönelimler [76]

5.1 Tarihsel Gelişim

Kartacalılar tarafından M.Ö. 1. yüzyılda bulunup uzun süre Katalan İmparatorluğu'nun merkezi olan, daha sonra Romalılar tarafından işgal edilen Barselona, ilk dönemlerinden itibaren akdeniz liman kenti özelliği göstermiştir [76].

Romalılar zamanında liman; dalga, rüzgâr ve akıntı gibi doğa olaylarından küçük koyu sayesinde korunmaya çalışmış ama bu koruma yeterli olmadığı için 15. yüzyılda Katalan donanmasının başarılarından sonra dalgakıran yapılmıştır. Liman bu dönemlerde küçük ölçekli gemicilik faaliyetlerini sürdürmüştür [77].

15. yüzyılda nüfusun artışıyla şehirde bazı değişimler olmuştur. Güney Barselona'da şehrin kuzeyinden başlayan ve limanın önünde yer alan eski tersanede (Drassanes) son bulan Ramblas Caddesi, uzun bir bulvara dönüştürülmüştür. Bu bulvar, şehirle kıyı arasındaki ana aks haline gelmiş, limanın ana giriş i buradan sağlanmıştır [76] (Şekil 5.2).

16. yüzyılın sonunda liman, 180 metre uzunluğunda 12 metre genişliğinde bir rıhtıma sahip olmuştur. 1632'de, gemilerin güvenle demirleyebileceği bir dok görünümüne ulaşmıştır [77].



Şekil 5.2 Ramblas Bulvarı, 1995 [76] (sol), Özge Öztürk, 03.05.2014 (sağ)



Şekil 5.3 Barselona, G.Braun –F.Hogenberg, 1572 [78]



Şekil 5.4 Barselona, 16. yüzyıl gravür [79]



Şekil 5.5 Barselona Limanı, Joseph Friderich Leopold, 1700 [76]



Şekil 5.6 Barselona, Alman gravürü, 1706 [77]

18. yüzyılda yaşanan veraset savaşlarından zaferle çıkan V. Philip, şehrin kuzeyinde şehri ve limanı kontrol altında tutmak amacıyla bir hisar inşa ettirmiştir. Artan nüfusa rağmen bir buçuk yüzyıl bu hisar yıkılmamış, insanlar bu bölge içinde yaşamaya zorunlu tutulmuştur. Liman alanının hemen arkasında yer alan La Barcelonata bölgesi ve kale Prosper Verboom tarafından konut bölgesi olarak tasarlanmıştır. Yapı parselleri, cepheler, pencereler dahil bir çok eleman birbirinin benzeri şekilde tasarlanmıştır. La Barceloneta kale ile birlikte, 18. ve 19. yüzyıllarda koloni şehir yapısının en büyük göstergesi olmuştur [76] (Şekil 5.7).

30 Mart 1818 tarihinde krallık, İspanya'daki tüm liman alanlarında, uygun nitelikte ve sayıda ticari depoların yapılmasını kararlaştırmıştır. Barselona'da bu karar sonrasında herhangi bir çalışma yapılmamış, 28 Kasım 1827 tarihinde sadece Barselona'yı kapsayan yeni bir kararla depoların yapımlarına başlanmıştır.

Barselona, 19. yüzyılda endüstrileşmenin yükselişiyle, su kenarındaki konumuyla Avrupa'daki diğer ülkelere karşı stratejik bir önem taşımaya başlamıştır. 1848'de kalenin ve surların yıkılmasıyla Barselona askeri önemini kaybetmiştir, liman alanı faaliyetleri gelişerek ticaret şehri özelliği göstermeye başlamıştır [76]. Liman alanı ve yapılan ticaretle ile ilgili 17. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar yapılmış gravür ve rölyeflere EK-M'de yer verilmiştir.

1859 yılında Barselona Belediyesi geniş çaplı bir kentsel tasarım yarışması düzenlemiştir. Antoni Rovira i Trias'ın projesinin kazanmasına rağmen, İspanyol hükümetin devreye girmesiyle Ildefonso Cerdà'nın hazırladığı planın uygulanması kararlaştırılmıştır [76]. Böylece Barselona'nın meşhur grid planı uygulanmıştır (Şekil 5.9) (Şekil 5.10).

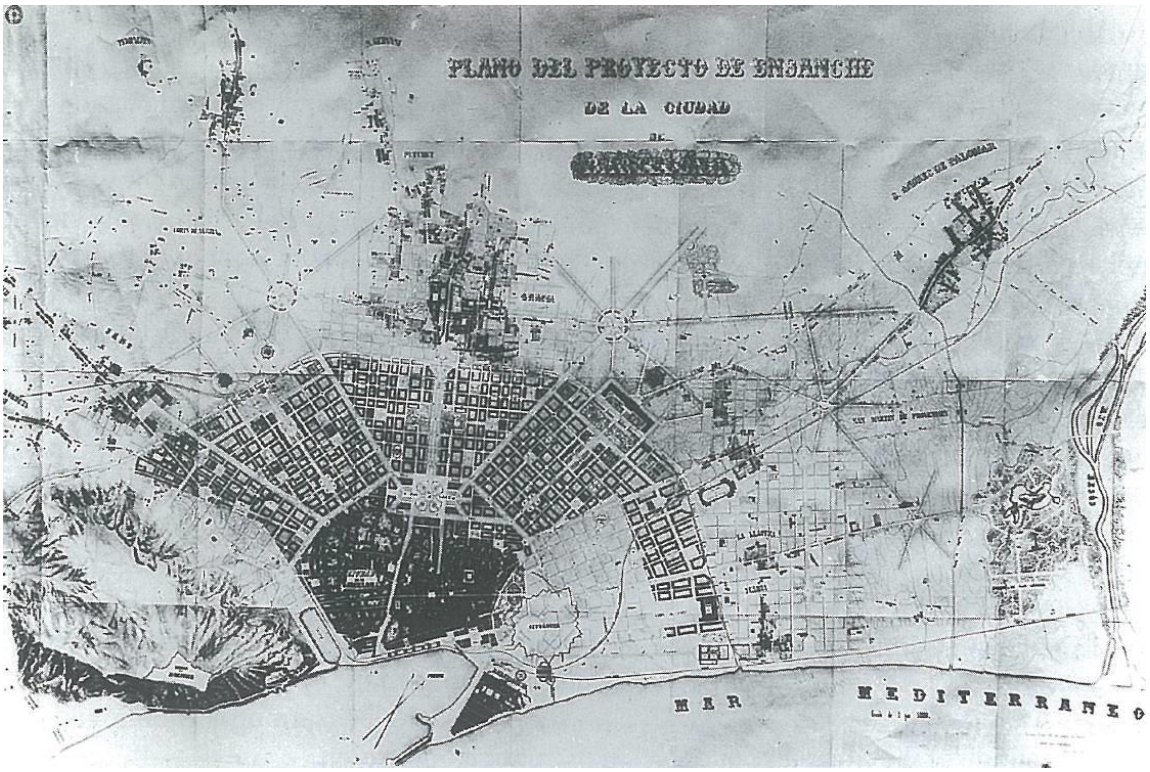
Cerdà, şehrin kuzeye doğru genişleyeceğini ön görerek planlama yapmıştır. Farklı maddi olanaktaki insanlara eşit olanaklar sağlayan bir şehir kurgulama düşüncesinden yola çıkarak planı doğu-batı doğrultusunda eşdeğer gridlerin farklı oryantasyonlarıyla oluşturmuştur [76]. Cerdà'nın planında, eski kent alanı ve liman alanı ile ilgili özel bir çalışma yapılmamıştır. Bu alanlar, şehrin planlanan diğer alanından tamamen ayrılmış, kopuk ve nötr hale getirilmiştir.



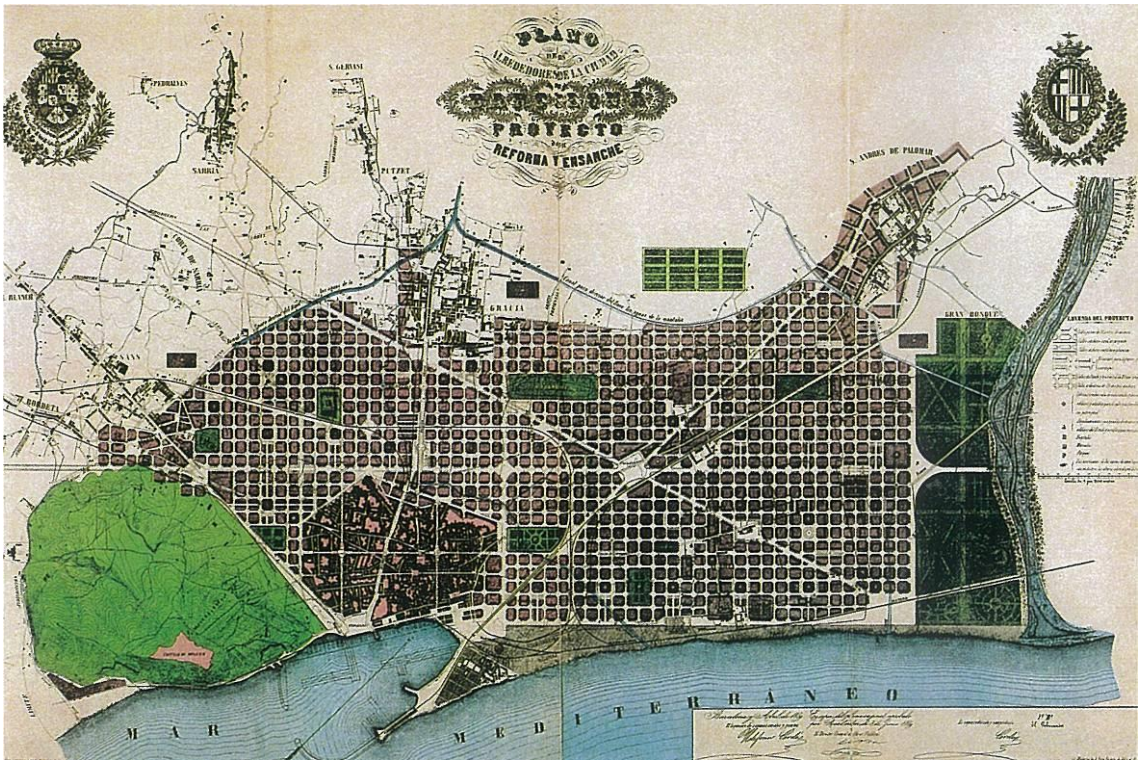
Şekil 5.7 La Barceloneta, 1825 planı ve günümüz sokak görüntüsü [76] (sol), Özge Öztürk, 02.05.2014 (sağ)



Şekil 5.8 Barselona'daki sur içindeki ve sur dışındaki ilk endüstrileşme, 19. yüzyılın ortaları, A. Guesdon [77]



Şekil 5.9 Antoni Rovira i Trias'ın Planı, 1859 [76]



Şekil 5.10 Ildefonso Cerdà'nın Planı, 1859 [77]

Barselona'ya 1862 yılında Josep Oriol Mestres tarafından bir depo binası yapılmıştır. Liman alanının biraz dışında yer alan deponun talebi karşılayacak yeterli kapasitesi yoktur. Yeni büyük bir depoya ihtiyaç duyulmuştur **.** Mimar Elies Rogent'e genel büyük bir deponun yapılması sorumluluğu verilmiştir. 1879'da projeyi tamamlamasına rağmen, inşaat başlamamıştır. Yıllar sonra genel büyük depo yapılmıştır ama kim tarafından yapıldığı ancak 1986 yılında Barselona Limanı'nın tarihi ile ilgili yapılan derin araştırmalar sonucunda öğrenilmiştir. Depo binasının projesi, şef mühendis Maurici Garrán tarafından yapılmıştır [80] (Şekil 5.11).

1882'de Garrán'ın projesi kraliyet karanamesi ile onaylanmış, çeşitli revizyonlar geçirerek Mart 1894'te son haliyle kabul edilmiştir. Binanın inşaatı için 17 aralık 1894 tarihinde kamu ihalesi yapılmıştır. Material para Ferrocarriles y Construcciones firması 1,767,363 pesetasla (sonradan 1,869,512,12 pesetasa yükseltilmiştir) ihaleyi kazanmıştır. Binanın 3,5 yılda tamamlanacağı üzerine anlaşılsa da 31 Mayıs 1900'de tamamlanıp, 24 Ağustos 1900'de teslim edilebilmiştir. 1901 yılında halk arasında ''Depósito Comercial'' olarak bilinen deponun adı ''Almacenes Generales de Comercio de la Junta del Puerto de Barcelona'' olarak kararlaştırılmıştır. 1 Temmuz 1902 tarihinde de depo kullanıma açılmıştır [80] (Şekil 5.12).

Bina, o zaman için çok yüksek olan 3,111,762,99 pesetas'a mal olmuştur. Maurici Garrán, gelecekte liman faaliyetlerindeki artışla birlikte doğacak ihtiyacı da düşenerek, o zamanki koşullarda istenenden daha büyük bir depo binası tasarlamıştır [80].

Garrán'ın projesinde en önem verdiği konulardan biri binanın işlevsel karakteridir. Binanın asıl işlevi, malların gemilerden boşaltılarak depolanması ve depolanan malların da aynı şekilde gemiye yüklenmesinin sağlanmasıdır. Binadaki bu kullanımla ilgili Garrán bir takım güvenlik önlemleri almıştır. Mallara zarar gelmeden güvenli bir şekilde gemilerden boşaltılmaları ya da gemilere yüklenmelerinin sağlanması harcinde, olası hırsızlık olaylarına karşı da bazı önlemler almıştır. Binanın denize bakan ana cephesi mümkün olduğunca rıhtıma, böylelikle yanaşacak gemilere de yakın konumlandırılmıştır. Amaç, malların mümkün olduğunca küçük bir alanda hareketinin sağlanması ve bu işlemler sırasında kontrolü en yüksek düzeyde tutulabilmesidir [80].

Garrán binanın estetiği ile ilgili ‘’Binanın cephe karakteri gereksiz süslemelerden uzak keskin ve basit olmalıdır. Çünkü binaya bakıldığında, ticari amaçlı olduğu ve yapımındaki etken faktörlerin basitiği, sağlamlılığı ve stabilitesi ile uyumlu bir bütçeye sahip olduğu anlaşılmalıdır’’ açıklamasında bulunmuştur [80].

Yapılan depo binası o döneme göre oldukça modern tarzda ve son teknolojiye uygun yapılmıştır. Binanın planlaması kullanım işlevine uygun (malın yüklenmesi, indirilmesi ve depolanması) olarak tasarlanmıştır. Depo alanları, sirkülasyonlar ve rampalar bu kullanıma uygun düzenlenmiştir [80].

Binanın strüktürü yüke dayanıklı taşıyıcı duvarlar ve putrellerden oluşmuştur. Bu çift strüktür, kesintisiz büyük alanlar yaratılmasını sağlamıştır. Binada yanıcı malzemelerden kaçınılmış, taş, tuğla ve demir kullanılmıştır [80].

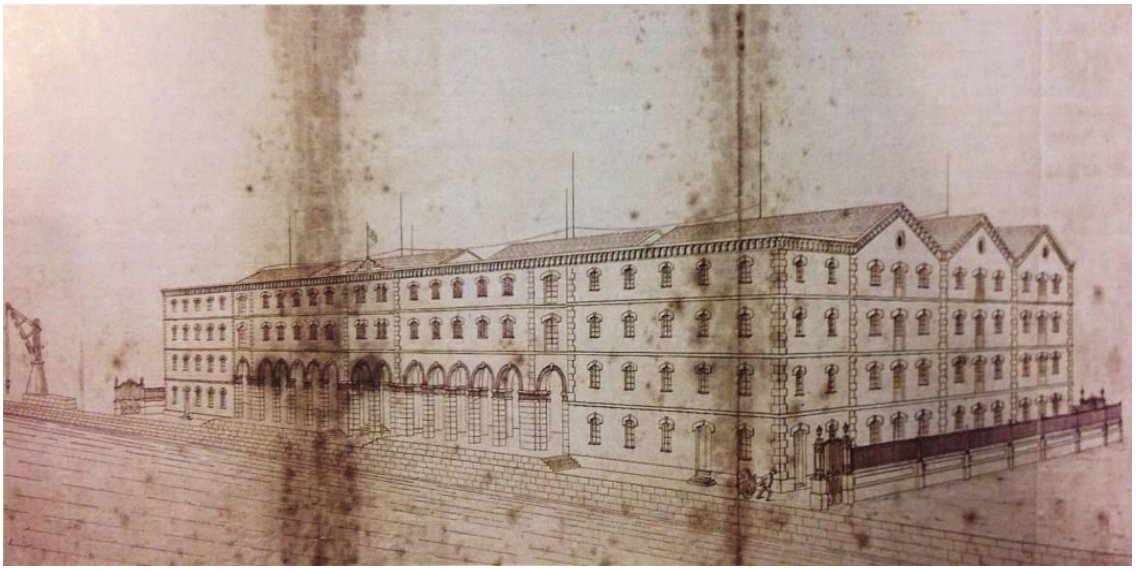
Binanın temeli denize oldukça yakındır. Binanın temelinin yapılabilmesi için deniz tabanı sekiz metre kadar taranmıştır. Temele, deniz altındaki basıncı dengelemek ve strüktürü bir arada tutmak için bir metre kalınlığında tek parça beton katman yapılmıştır [80].

Zemin kattaki revakları oluşturan taş sütunlar cepheye çapraz destek görevi görür. İç ve dış taraftaki sütunlar arasında dört metre uzaklık vardır. Garrán, bu sütunlu bölümle ilgili, malların gemilerden boşaltılması sırasında kayıt altına alınan yerin tam olarak burası olduğunu ve bu alanın malların kontrolünü mümkün kılacak şekilde tasarlandığını söylemiştir [80].

O dönemde Barselona’nın neredeyse tüm çatıları eğimli kiremit çatıdır. Depo yapılarında da bu çatı tipi kullanılır. Binanın çatısını tasarlarken Garrán, yeni bir yöntem denemiştir. Çatının, depoların üstüne gelen bölümünü yağmur suyundan kesin olarak korumak için kalkan duvarlı, yönetim bölümünün üst kısmı da teras çatı olarak tasarlamış ve uygulamıştır [80].

Bu tür binalarda gemilerden inen mallar boşaltıldıktan sonra kent içinde dağıtımının da sağlanması gerekebildiği için şehir içindeki konumları önemli olmuştur. Yapılan depo binası yeri nedeniyle, hem şehir merkezinde olması açısından hem de demir yoluna yakın olması açısından oldukça avantajlıdır.

Depoda ilk yıllarda; pamuk, deri, post, zeytin, fındık, fıstık, badem, nohut, fasulye ve şarap depolanmıştır. Yaklaşık yüz yıl boyunca depo farklı kullanımlar için kullanılmıştır. İşlevine ticari depo olarak devam edemeyip, bu işlevi kaybetmesinin nedeni, zamanla liman girişine uzak kalması ve büyük bir bina olduğu için bakım maliyetlerinin fazla olmasıdır [80] [81].



Şekil 5.11 Antrepo projesi, 1881 [82]



Şekil 5.12 Antrepo binası inşaatı sırasında [82]



Şekil 5.13 Antrepo binası arka cephesi, 1908 [82]



Şekil 5.14 Liman alanı, 1935 [82]



Şekil 5.15 Antrepo binası [83]

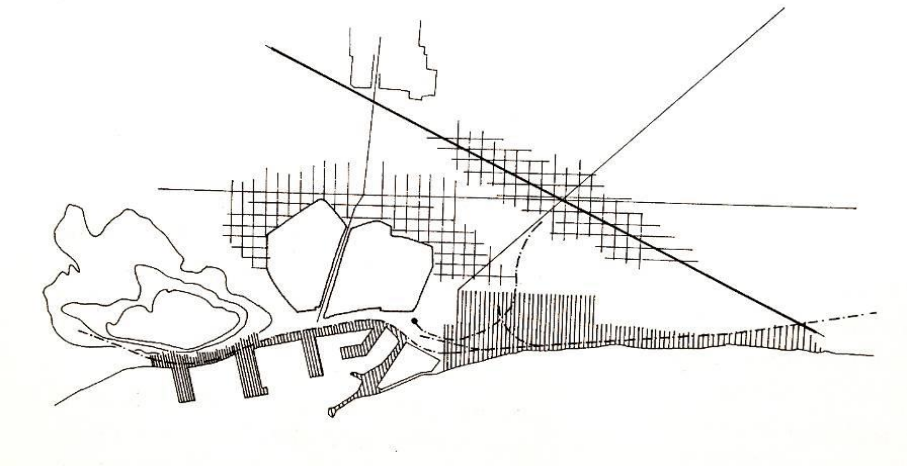


Şekil 5.16 Antrepo binası, 1979 [78]

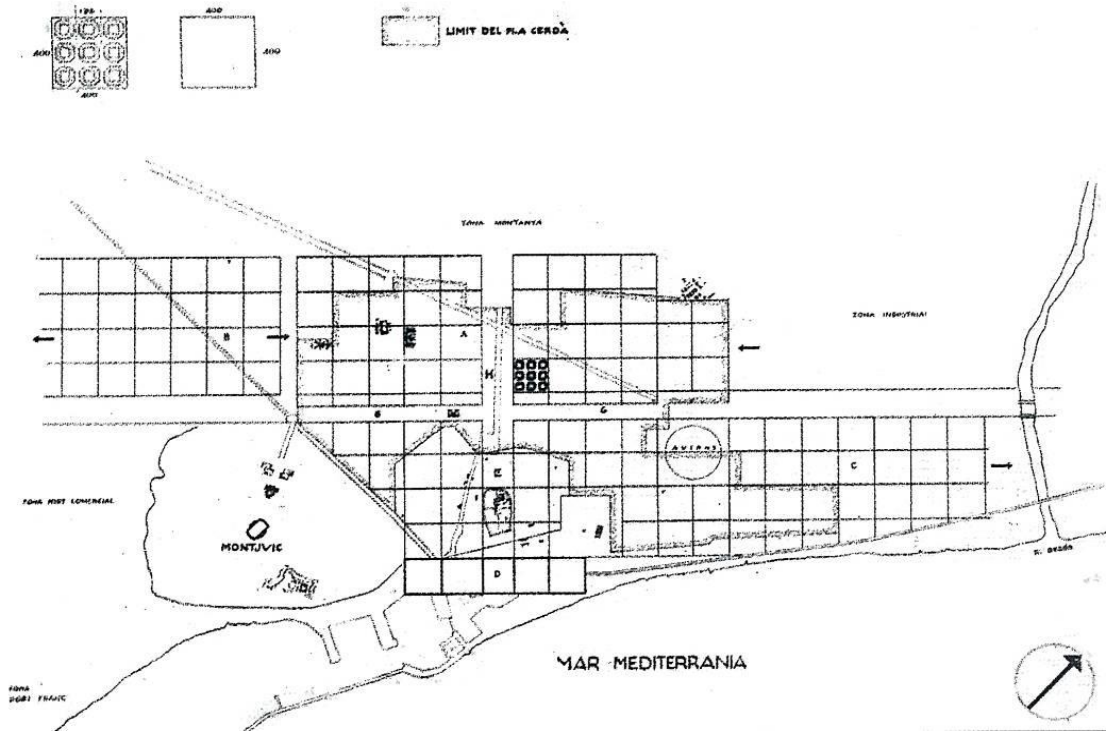
1888 yılında, Montjuich'da 1929 yılında yapılacak uluslararası fuar için şehirde bazı mekânsal değişikliklerin gerektiğine karar verilmiştir. Kıyılarda yer alan limana bağlı sanayi alanlarının kıyı ile ilişki kurulmasına engel olduğu tespit edilmiştir. Bu duruma bazı noktalarda müdahale edilmek istenmiştir. Askeri alanlar, liman ve endüstriyel aktivitelerle çalışan kamusal alanlara dönüştürülmüştür. La Barcelonata ve şehir arasında teleferik sistemi kurulmuş, plajlar genişletilerek ziyaretçilerin daha rahat yararlanması sağlanmıştır. Bu proje Barselona'daki ilk kıyı düzenleme projesi olmuştur [76] (Şekil 5.17).

1934 ylında GATCPAC (Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) tarafından şehir için yeni bir plan oluşturulmuştur. Eski liman alanının önüne, 400 metre genişliğinde yeni bir grid doku eklenip doldurularak yeniden canlandırılması düşünülmüştür. Bu eklenen alanda geniş tesis olanakları olan büyük apartmanların olması ön görülmüştür. 1936'daki İspanya'daki iç savaş sonrasında hem finansal hem de politik nedenlerden dolayı proje hayata geçememiştir [76] [77] (Şekil 5.18).

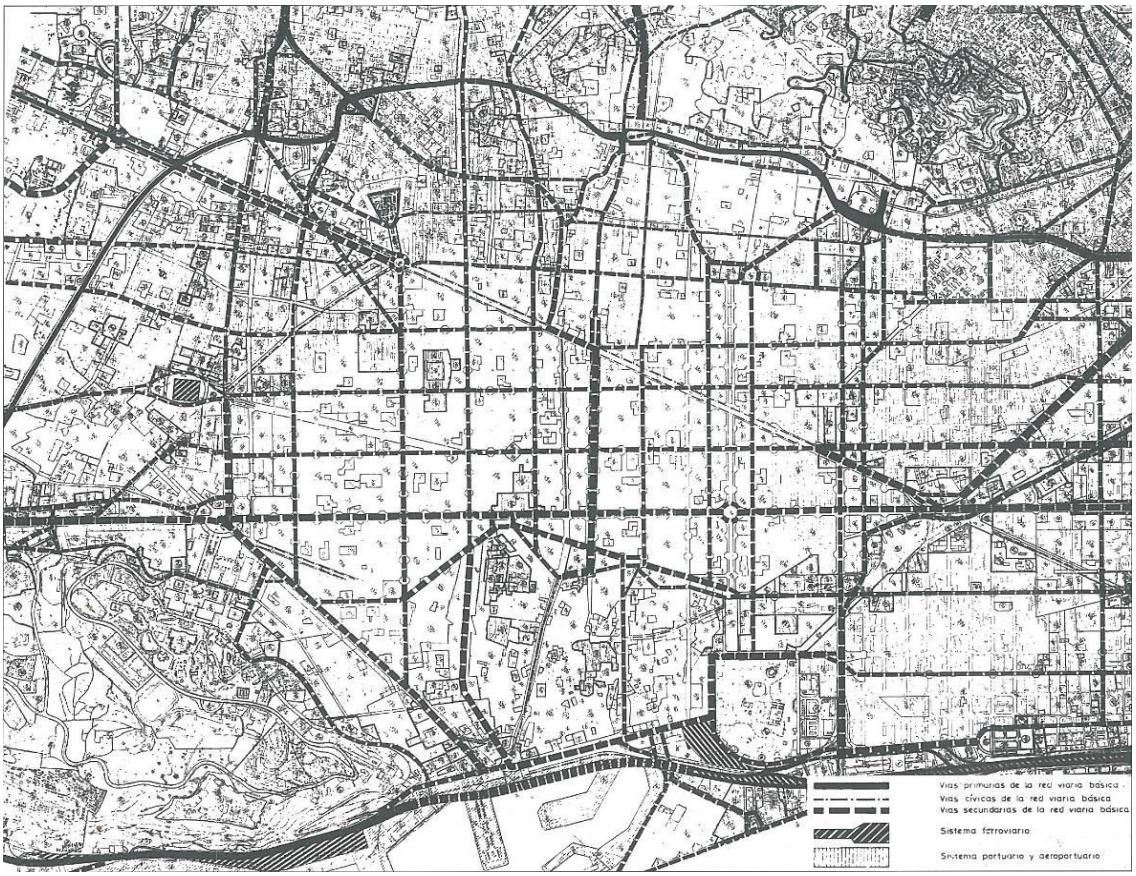
1969'da belediye komitesi, şehir planlama departmanı kurularak kent için büyük ölçekli bir kentsel planlama çalışmasının yapılmasını kararlaştırmıştır. 1976'da yeni metropolitan planlama departmanı (PGM) kurulmuştur. Şehirle ilgili çok sayıda proje üretilmiştir [76] (Şekil 5.19).



Şekil 5.17 20. yüzyılın başlangıcı, kıyıdaki endüstriyel alanlar [76].



Şekil 5.18 GATCPAC planı, 1933 [77]



Şekil 5.19 Metropolitan Planı, PGM, 1976 [76]

5.2 Dönüşüm Süreci

1970'lerin sonunda liman aktiviteleri eski liman alanından yeni alana taşınmıştır [76]. 1980'lerden itibaren Barselona şehrinin Olimpiyatlara aday olmasından sonra tüm kent, özellikle liman bölgesi için dönüşüm projeleri hazırlanmaya başlanmıştır.

1980'lerin başından itibaren, üç önemli kıyı dönüşüm projesi gerçekleştirilmiştir. Birincisi ''Moll de la Fusta'' ve ''Moll de la Barceloneta'' projelerinin yer aldığı ''Port Vell'' projesi, ikincisi ''Moll de la Barceloneta'' projesi ve üçüncüsü ''Poble Nou'' projesidir [76].

Port Vell Eski Liman Alanı Dönüşüm Projesi

Liman İşletmeleri ve belediye, kullanılmayan eski liman bölgesinin dönüşümü için çalışma yapılmasını istemiştir. Moll de la Fusta ve Moll de la Barceloneta adında iki proje hazırlanmıştır.

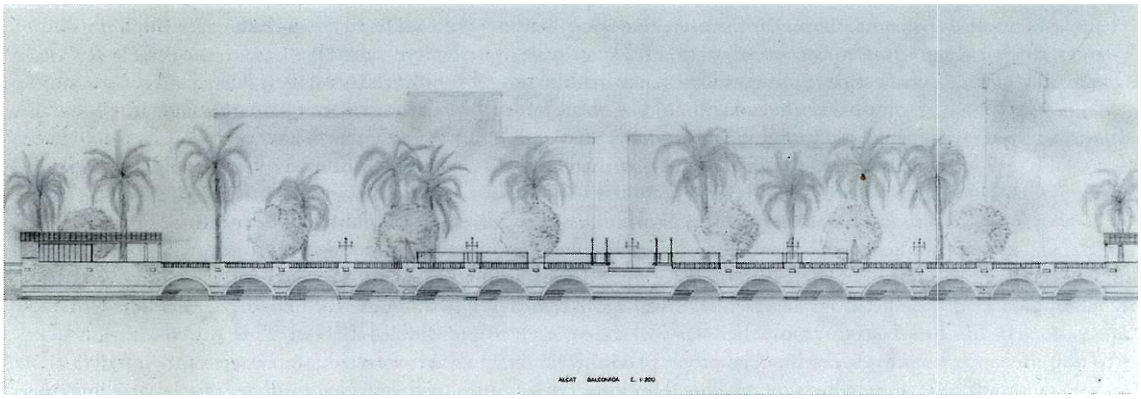
Moll de la Fusta projesinin hazırlanması için, 1980 yılında Manuel de Sola-Morales görevlendirilmiştir. Bu projenin öncelikli amacı kullanılmayan liman bölgesinin ve kıyı alanlarının kullanıma açılmasıdır. İkinci olarak bu bölgede yer alan Kuzey İspanya ve Fransa arasındaki temel bağlantı yolu olan Passeig de Colom'un günde 80.000 aracı barındıracak büyüklükte olması istenmiştir [76].

De Sola-Morales'in tasarımında iki önemli müdahale planlanmıştır. Birinci müdahaleyle Passeig de Colom Caddesi'ndeki yaya ve taşıt yolu tekrar düzenlenmiştir. Üst kısmı şehir kotunda yayalaştırılmış, alt kısmı liman kotunda, limana hizmet eden ana arter taşıt yolu olarak düzenlenmiştir. Bu uygulamaya ''kentsel balkon'' adı verilmiştir. Proje dahilinde otoparklar, yaya yolları, küçük dükkânlar, kafe ve restoranlar da yapılmıştır (Şekil 5.20) (Şekil 5.21). De Sola-Morales'in ikinci müdahalesi Moll d'Espanya bölgesi için olmuştur. Bu bölge için emlak geliştiricisi Enterprise Development Corporation şirketi tarafından ''Eğlence şehri'' yaratma fikri ortaya çıkmıştır. Liman İşletmeleri bu fikri beğenmiştir. Belediye bu fikre sıcak bakmamış olsa da Liman İşletmeleri'ne verilen yetkiler nedeniyle söz sahibi olamamıştır. Bu projeyle Moll d'Espanya bölgesine dükkânlar, restoranlar, yeni bir deniz akvaryumu ve birkaç sinemayı içinde barındıran bir kompleks inşa edilmiştir [76] [84] (Şekil 5.22).

Bu müdahalenin, Port Vell projesinin ana fikrini zayıflattığı yönünde görüşler olmuştur. Uygulanmak istenen, eski kentin limana yakın noktasında yer alan Pla de Palau Meydanı'nı merkez alacak şekilde limanın tamamında bütüncül bir tasarım yaklaşımına uygun olmadığı ve bu bölgede başka bir odak noktası yaratılarak asıl odak noktası olması istenen Pla de Palau Meydanı'nın gücünü zayıflattığı söylenmiştir. Bunun haricinde, bu alanda yer alan yüksek yoğunluğa sahip binaların da Moll de la Fusta ve La Barceloneta arasındaki görüşe engel olduğu eleştirisinde bulunulmuştur (Şekil 5.23).

Şekil 5.23'deki çizimlerden birincisi Port Vell projesinin orijinal ana fikridir. Liman, eski kent merkezi ve La Barceloneta arasında görüşün sağlanabildiği merkezi bir alandır. İkinci çizim Moll d'Espanya projesinden sonraki durumdur. İskele Moll d'Espanya'nın merkezi haline gelmiştir. Etrafındaki tüm bölgelerin birbirleri arasındaki görüş kesilmiş ve ilgi bu noktaya kaymıştır [76].

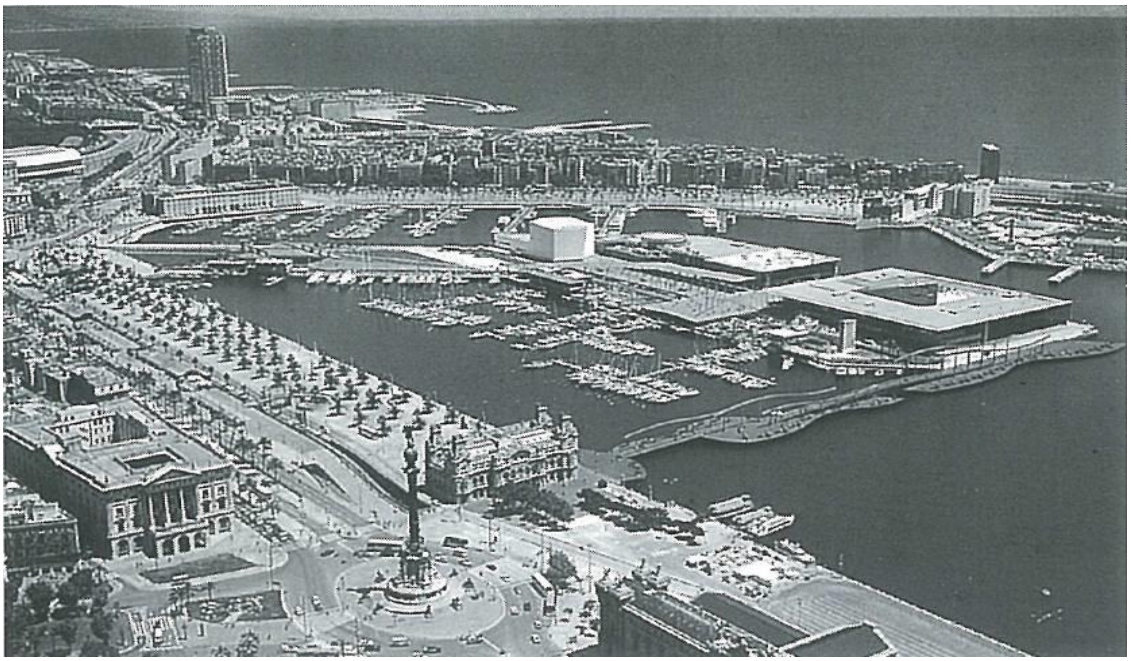
Port Vell dönüşüm projesindeki diğer bir proje Moll de la Barceloneta'dır. De Sola-Morales'nin bu bölgedeki çalışmalarında önem verdiği konu, şehirden soyutlanmış La Barceloneta' nın şehirle tekrar bağlantısının kurulması olmuştur. Bu bölgedeki su kenarındaki korunması gereken yapılar korunmuştur. Bu yapılara, kütüphane gibi kamusal işlevler verilmiş, dağınık haldeki balık restoranları bir yerde toplanmıştır. Proje kapsamında, bu tezde daha detaylı olarak incelenecek olan Almacenes Generales De Comercio binası Barselona Belediyesi Sosyal Hizmetler Birimi'nin kullanımı için tahsis edilip onarılmıştır. Port Vell, eski liman alanının dönüştürülmesi projesi 1994 yılında tamamlanmıştır [76] [77].



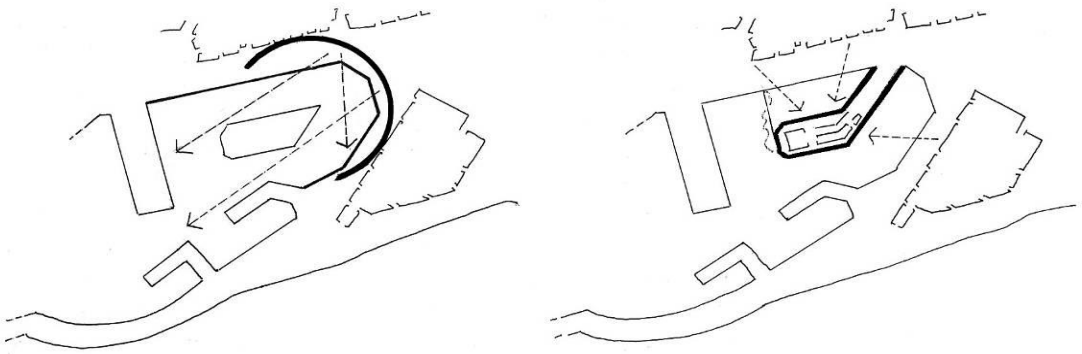
Şekil 5.20 Passeig de Colom, Moll de la Fusta Görünüşü, Manuel de Solà-Morales [76]



Şekil 5.21 Passeig de Colom, Özge Öztürk, 02.05.2014



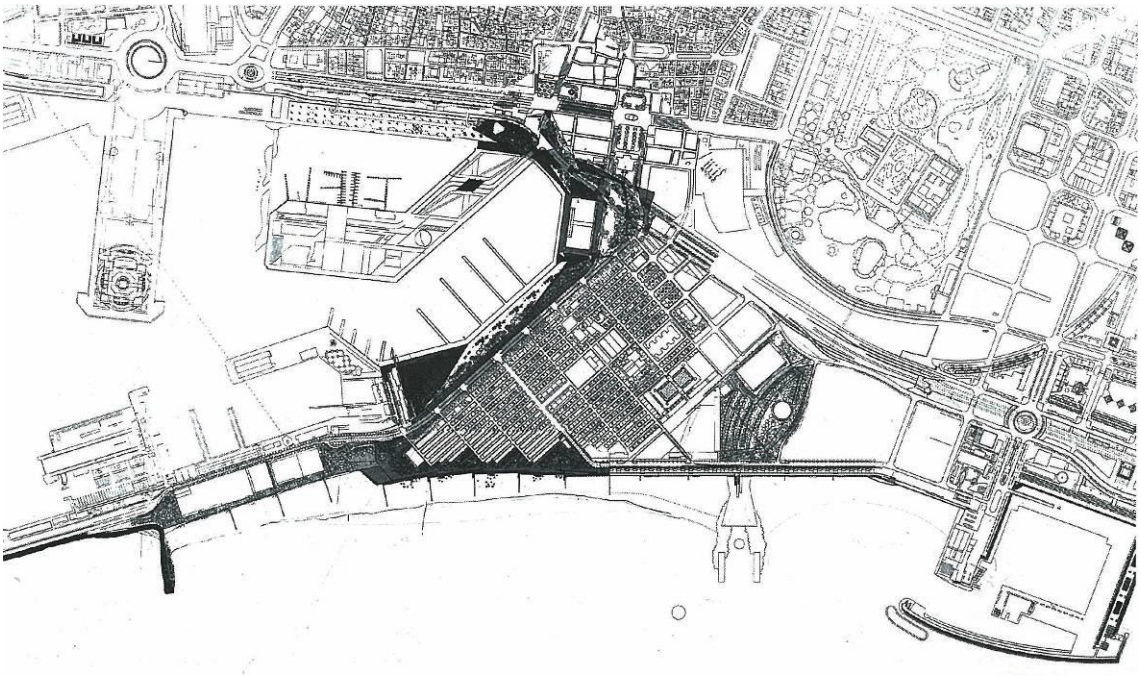
Şekil 5.22 Moll d'Espanya, 1994 [76]



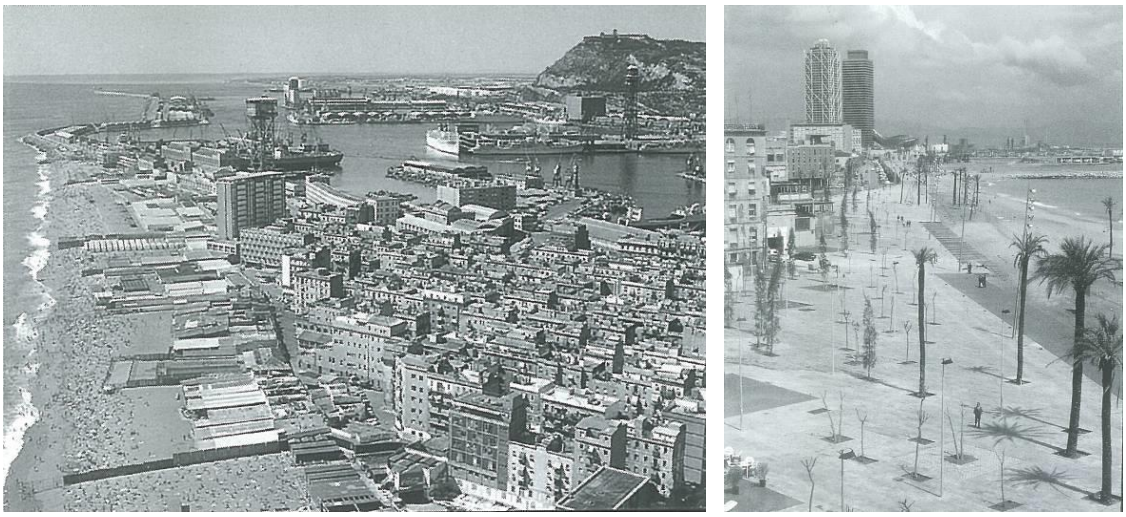
Şekil 5.23 Port Vell projesi öncesi ve sonrası [76]

La Barceloneta Kıyı Düzenleme Projesi

Kıyı alanlarındaki bir diğer proje, Olga Tarasso ve Jordi Heinrich'in ''La Barceloneta Kıyı Düzenleme Projesi''dir (La Berceloneta'nın Kamusal Plajları). De Sola-Morales'in projesiyle düzenlenmiş La Barceloneta bölgesini bir adım daha öne taşıyarak düzenlemişlerdir. Plaja ulaşımın gerçekleştirildiği alan doğal taşlarla, sahil kenarı da ahşapla kaplanmıştır. Plajın çeşitli yerlerinde ağaçlandırmalar yapılmıştır [76] (Şekil 5.24) (Şekil 5.25).



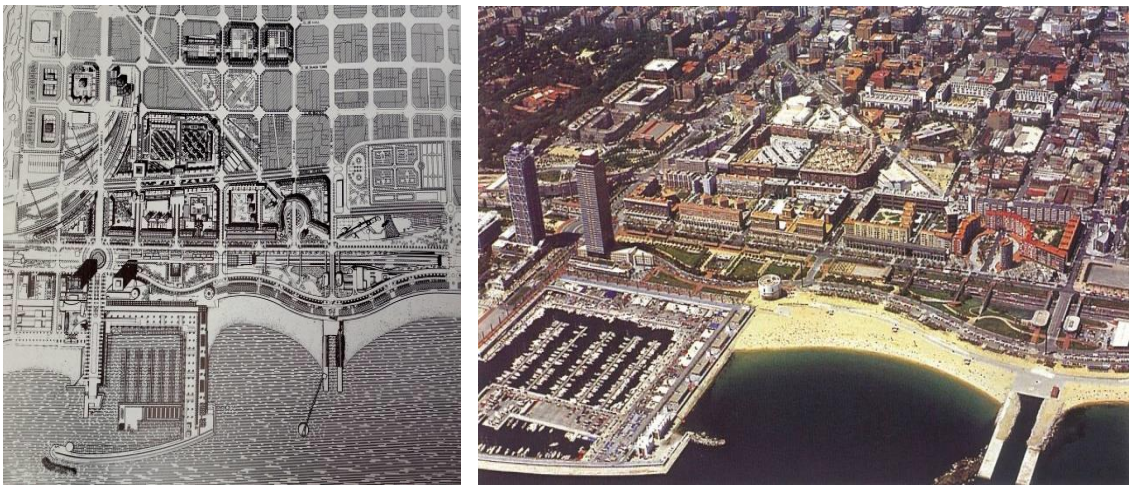
Şekil 5.24 La Barceloneta Projesi, Olga Tarasso ve Jordi Heinrich [76]



Şekil 5.25 La Barceloneta 1980, proje sonrası 1995 [76]

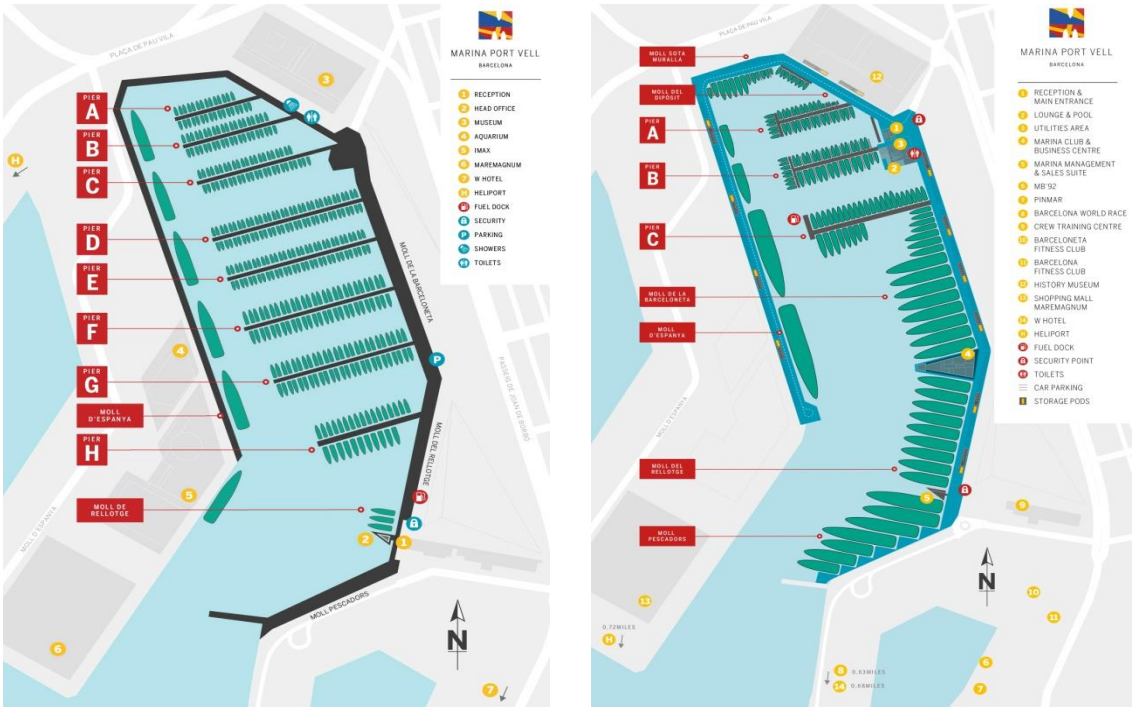
Poble Nou Projesi

1992'deki Olimpiyatların Barselona'da olacağı kesinleşince kentte büyük çaplı dönüşümler başlamıştır. Poble Nou bölgesi kıyı kesimi, olimpiyat köyünün inşa edileceği yer olarak seçilmiştir. Olimpiyat köyü projesinin yapımına başlandığında olimpiyatların alınıp alınmayacağı henüz kesinleşmemiştir. Bu projenin başlamasının olimpiyat oyunlarını almak için bir fırsat olabileceği düşünülerek projeye başlanmıştır. 2.500 konut, 60.000 metrekare ofis alanı ve 185.000 metrekare tesis alanını içeren projeyi, MBM ofisi (Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdoménech) tasarlamıştır. Bu projede altyapı, kıyı, şehir dokusu ve konut tipolojisi başlıkları altında dört farklı konuya önem verilmiştir. Altyapı ile ilgili, alana ulaşımı sağlayan yeni çevre yolu (Cinturon) ve demir yolunun bağlantıları düzenlenmiştir. Kıyıdaki düzenlemelerde; parklar, kumsalda bir bulvar ve marinanın arkasında iki yüksek kule yapılmıştır. Şehrin grid doku prensibinin bu alanda da devam etmesi önemsenmiştir. Bu alanda inşa edilecek konut tipolojilerinde de, bölgenin ard kısmında yer alan bölgenin dokusu ve ölçüleri korunup yorumlanmıştır [76] [84] (Şekil 5.26).



Şekil 5.26 Olimpiyat köyü projesi ve 1992 yılına ait fotoğrafı [77] [85]

Port Vell bölgesi liman alanında günümüzde bir dönüşüm çalışması devam etmektedir. 2010 yılında hazırlanan projeyle, bölgede yer alan marinanın ve marinaya bağlı tesisler ile kıyı alanalarının düzenlenmesini içeren bu çalışma kapsamında; yeni marina alanlarının, depo alanlarının, yat personel tesislerinin, kafelerin, terasların, yüzme havuzunun ve otoparkın yapılması planlanmaktadır (Şekil 5.27) (Şekil 5.28).

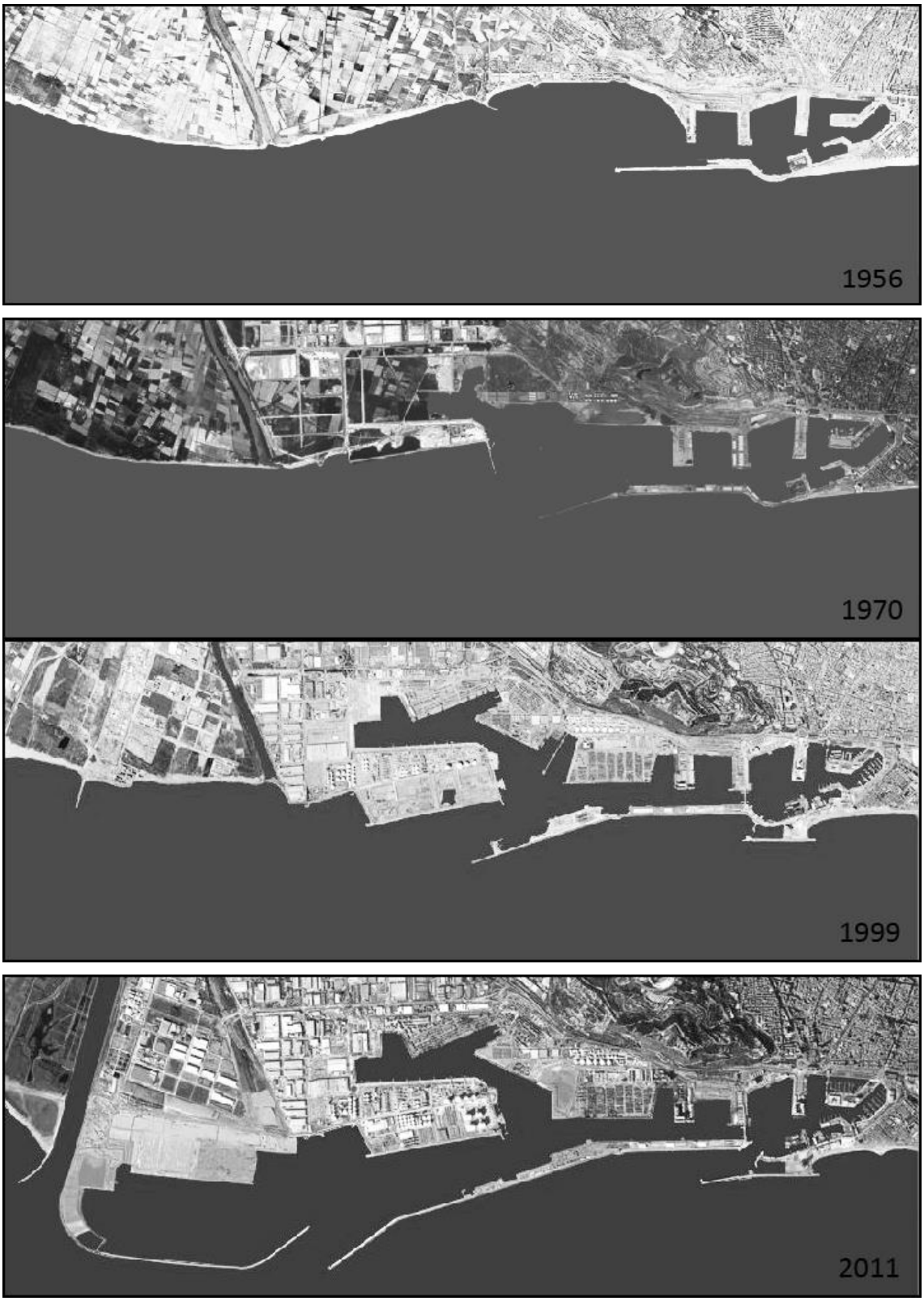


Şekil 5.27 Port Vell günümüz vaziyet planı (sol), uygulama aşamasındaki proje (sağ) [86]



Şekil 5.28 Uygulama aşamasındaki proje [86]

5.3 Alandaki Değişimler



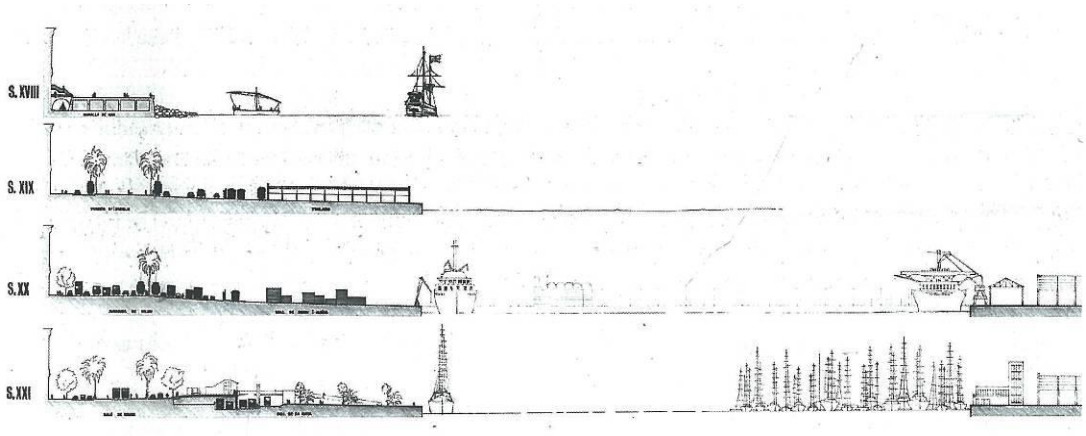
Şekil 5.29 1956-2011 yılları arasındaki Barselona liman alanı dönüşümü [87]

5.3.1 Mekânsal Değişimler

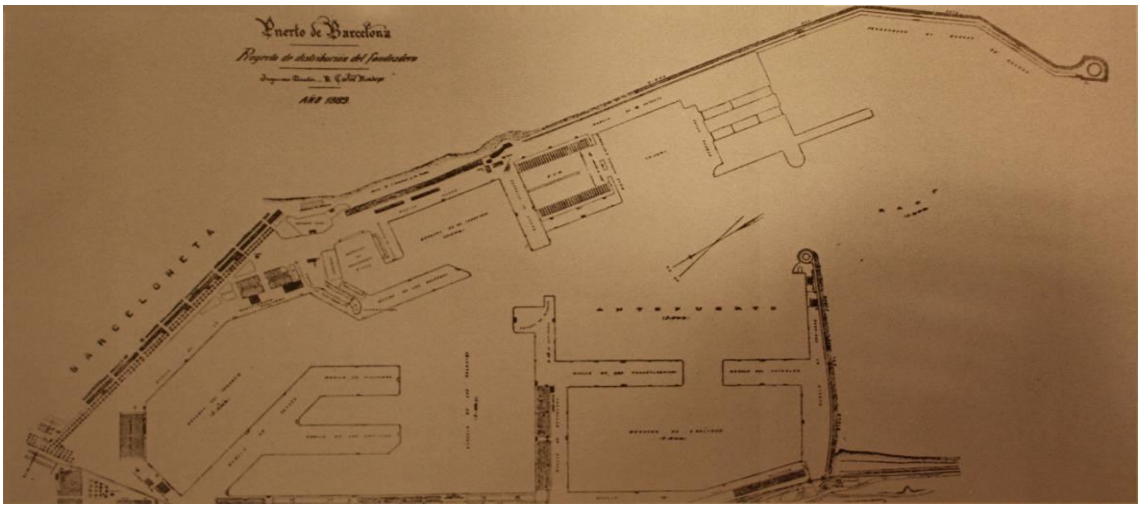
Liman alanında yaşanan mekânsal değişimler 18. yüzyılın sonundan günümüze kadar incelenmiştir (Şekil 5.30). Artan denizcilik faaliyetlerinin etkisiyle 19. yüzyılın sonlarında liman alanının genişlemesine ihtiyaç duyulmuştur ve 1889 yılında Carlos Mondejar'dan, 1900 yılında Carlos de Angulo'dan bu alan için genişleme ve yerleşim planı çalışmaları yapmaları istenmiştir. Carlos de Angulo'nun projesi üzerinde küçük değişiklikler yapılmış son haliyle 1911 yılında uygulanmıştır (Şekil 5.31) (Şekil 5.32) (Şekil 5.33).

1970 yılında liman işlevinin başka bir bölgeye taşınmasıyla, eski liman bölgesi kullanılmamaya ve köhneleşmeye başlamıştır. Bu bölge, 1980'lerdeki dönüşüm projeleri başlayana kadar, kullanılmayan, kentlilerle deniz arasında bariyer oluşturan kapalı bir alan olarak kalmıştır. Bölgede yer alan ve kullanılmayan çok sayıda depo ve antrepolar zamanla yıpranmaya ve yıkılmaya başlamıştır. Eski liman bölgesinde hâlâ ayakta kalabilmiş tek antrepo binası, bir bölümü müzeye dönüştürülen, orijinal adı ''Almacenes Generales De Comercio'' olan antrepo yapısıdır. Bunun nedeni bir dönem, bu bina ile ilgili dönüşüm projesi üretilmesi istendiği için bazı onarım ve bakım çalışmalarının yapılmasıdır [EK-T]. Bu projeyle ilgili detaylar EK-N'de yer almaktadır.

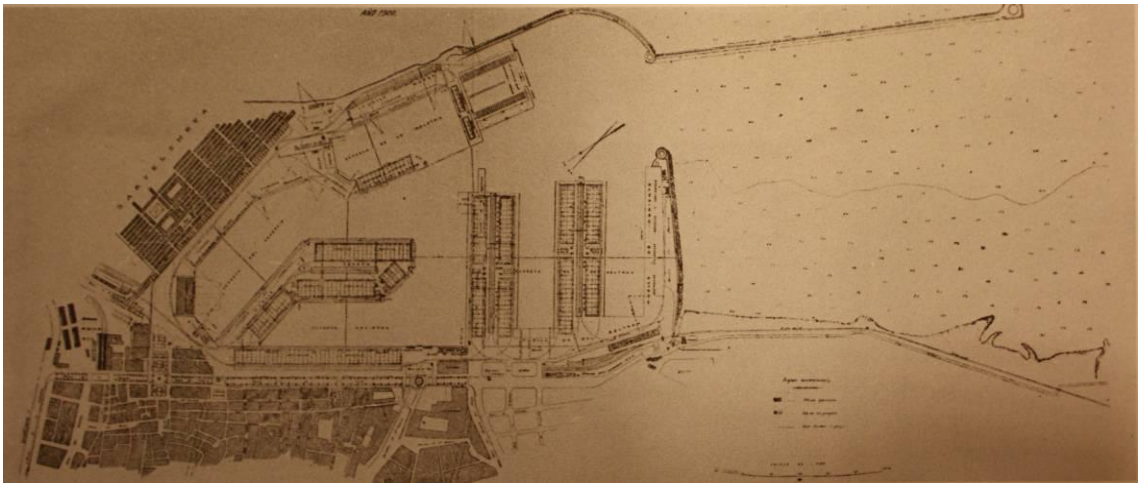
Port Vell, eski liman alanı dönüştürme projesiyle, bu alan girilemeyen kapalı bir alan olmaktan çıkartılarak, erişilebilir hale dönüştürülmüş ve kentlinin kıyıyla ilişkisini kuvvetlendirecek farklı fonksiyonlara sahip yapılar tasarlanmıştır. Günümüzde de mevcut olan bölgedeki önemli yapılar Şekil 5.34'te gösterilmiştir.



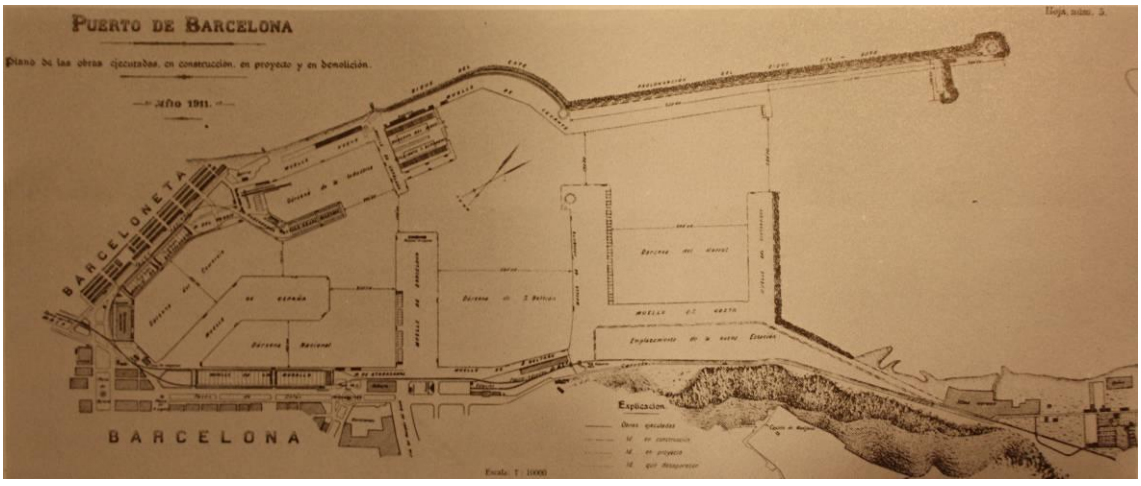
Şekil 5.30 Liman ön görünümünün 18. yüzyıldan 21. yüzyıla dönüşümü [76]



Şekil 5.31 Genişleme ve liman yerleşimi projesi, Carlos Mondejar, 1889 [88]



Şekil 5.32 Genişleme ve liman yerleşimi projesi, Carlos de Angulo, 1900 [88]



Şekil 5.33 Uygulanmış liman projesi, 1911 [88]



Şekil 5.34 Port Vell bölgesindeki önemli yapılar, Özge Öztürk

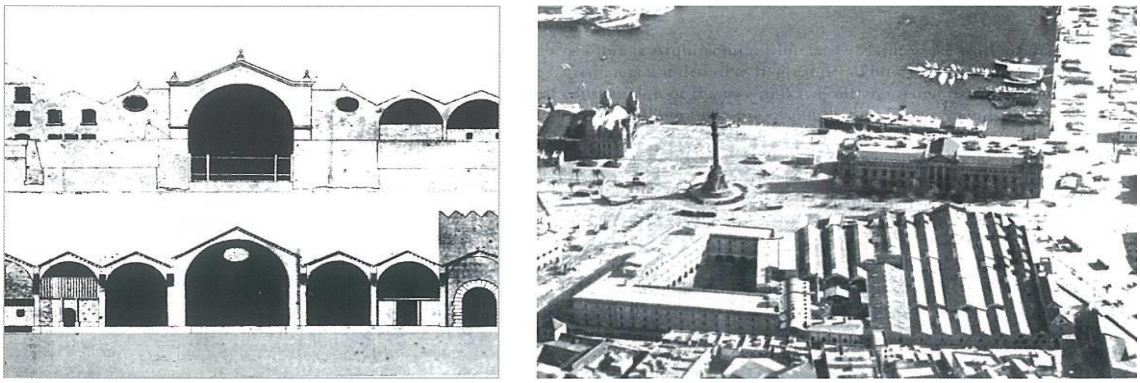
Antrepo (Almacenes Generales de Comercio): 1900 yılında inşaatı tamamlanan bina, antrepo işlevine sahiptir, liman alanın merkez noktasında yer alır. Yapıldığı günün imkânlarına göre yeni teknikler kullanılarak inşa edilmiştir. Liman alanının taşınmasıyla işlevini kaybetmiştir. Bir bölümü onarımdan geçirilerek, Barselona Sosyal Hizmetler Birimi bürosu olarak kullanılmıştır. Diğer bölümü ise Mimar Josep Benedito ve Mimar Agustí Mateos tarafından 1903-1906 tarihleri arasında Museu d'història de Catalunya'ya (Katalunya Tarih Müzesi) dönüştürülmüştür. Günümüzde hâlâ bu işlevine devam eder (Şekil 5.35).



Şekil 5.35 Antrepo, Özge Öztürk, 03.05.2014

Kraliyet Tersanesi (Drassanes): Kraliyet tersane binası, deniz kıyısında, Montjuic tepesinin eteğinde yer alır. Pedro III el Grande tarafından büyük bir bölümü 1381 yılında tamamlanarak, donanma gemilerinin inşa, tamir ve bakımının yapılması amacıyla inşa edilmiştir. Gotik tarzda yapılan yapı, maksimum 12x120 metre olan birbirinden farklı genişlikte ve uzunlukta paralel neflere sahiptir. Bazı kaynaklar bugüne kadar en iyi şekilde korunmuş ortaçağ tersane örneklerinden biri olarak gösterse de 2012'de yapılan bir araştırma sonucunda, zarar görmüş binanın büyük bir kısmının aslına uygun şekilde 16. yüzyılda tekrar yapıldığı bilgisine ulaşılmıştır. 17. yüzyılda ordunun yetki alanına girmiştir [77].

1935 yılında ordu tarafından bu bina, farklı faaliyetlerde kullanılmak üzere kente bırakılmıştır. 1936'dan bu yana çeşitli restorasyon çalışmaları geçirmiştir. 1941 yılında restorasyon çalışmaları devam ederken, bir bölümü de müze olarak faaliyete geçmiştir. 1993 yılından bu yana Barselona Deniz Müzesi olarak faaliyetini sürdürmektedir. 1000 m^{2}'lik sergi alanında Barselona denizcilik faaliyetleri ile ilgili model gemiler, çizimler, figürler, replikalar, belgeler, haritalar, görseller yer almaktadır [89] (Şekil 5.36) (Şekil 5.37).



Şekil 5.36 Tersane 17. yüzyıldaki görünüş çizimleri ve 1920'deki görünüşü [77]



Şekil 5.37 Barselona Deniz Müzesi, Özge Öztürk, 04.05.2014

Gümrük Binası (Aduana): 1896-1902 yılları arasında Enric Sagnier ve Pere García Faria tarafından inşa edilen gümrük binası, tersanenin önünde, deniz kenarında yer alır. Eklektik tarzda ve H plan tipine uygun yapılmıştır. Deniz tarafındaki bölümü daha alçak ve klasik bir depo, arka tarafta kalan ana bina ise görkemli bir şato görünümündedir. Ana binanın cepheleri dönemin önemli heykeltraşlarından Eusebi Arnau'nun da eserlerinin yer aldığı anıtsal cephelerdir. Günümüzde İspanyol Hükümeti'nin Maliye ve Kamu Yönetimi Bakanlığı binası olarak kullanılmaktadır [89] (Şekil 5.38).



Şekil 5.38 Gümrük binası, Özge Öztürk, 04.05.2014

Liman İşletmeleri Binası (Port Authority): 1903-1907 tarihleri arasında yapılmış, Liman İşletmeleri (Port Authority) binasıdır. 1978-1992 yılları arasında Özerk Liman İşletmesi binası, 1992'den günümüze kadar da Barselona Liman İşletmeleri binası olarak kullanılmaktadır. Kamu kurumu olan Barselona Liman İşletmeleri; genel liman hizmetlerini sağlamak, tasarım planı oluşturmak, deniz ve liman ticaretini geliştirmek ve tanıtmak gibi görevlerin yerine getirildiği kurumdur [90] (Şekil 5.39).



Şekil 5.39 Liman İşletmeleri binası, Özge Öztürk, 04.05.2014

Genel Kaptanlık Binası (Capitanía General de Cataluña): Genel kaptanlık binasının yapımı 1605'te başlamış, bazı teknik ve finansal sorunlar nedeniyle 1653'te tamamlanmıştır. 1846'da ordu kullanımına geçmiştir. Önce kışlaya daha sonra IV. Askeri Bölge Genel Kaptanlık Merkezi'ne dönüştürülmüştür. 1926-1929 yılları arasında ön cephe tamamen yenilenmiştir. 2002 yılından den itibaren Ordu Genel Müfettişlik Karargâhı olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.40).



Şekil 5.40 Genel Kaptanlık binası, Özge Öztürk, 03.05.2014

Maremagnum: Port Vell projesi kapsamında Albert Viaplana and Helio Piñón tarafından yapılmış alışveriş merkezidir. Moll d'Espanya'da (Espanya Rıhtımı) yer alır. Mağazalar, restoranlar, kafeler, barlar, sinema salonları, tiyatro salonları ve 850 araç kapasitelik bir otoparka sahiptir (Şekil 5.41).



Şekil 5.41 Maremagnum, Özge Öztürk, 06.05.2014

Akvaryum (L'aquarium): Port Vell projesi kapsamında inşa edilmiş akvaryum, akdeniz temalı dünyadaki en büyük akvaryumdur. 35 su tankı, 450 farklı tür ve toplamda 11.000 deniz canlısına sahiptir. Yetişkinler ve özellikle çocuklar için çeşitli faaliyetler mevcuttur (Şekil 5.42).



Şekil 5.42 Akvaryum, Özge Öztürk, 06.05.2014

IMAX Port Vell: Enric Sòria ve Jordi Garcés tarafından 1995 yılında açılmış sinema merkezidir. Geniş ekranda yüksek kalitede ve üç boyutlu film izleme deneyimi sunan merkezdir. Bu sinema daha önceki yıllarda uluslararası IMAX Sinema Festivallerine de ev sahipliği yapmıştır (Şekil 5.43).



Şekil 5.43 IMAX Port Vell, Özge Öztürk, 06.05.2014

Rambla del Mar: Sahildeki ana cadde La Rambla ile alışveriş merkezi, akvaryum, sinema ve yelkencilikle ilgili tesislerin yer aldığı Moll d'Espanya'yı birbirine bağlayan köprüdür. Maremagnum'un da mimarları olan Albert Viaplana and Helio Piñón tarafından, teknelerin geçebilmesi için açılır kapanır olarak 1994 yılında tasarlanmıştır. Yürüyüş yolu ahşap döşeme kaplıdır. Dekoratif eğimli pergolalar aynı zamanda aydınlatma elemanı görevi de görmektedir (Şekil 5.44).



Şekil 5.44 Rambla del Mar, Özge Öztürk, 06.05.2014

Reial Club Maritim de Barcelona: Moll d'Espanya'da bulunan su sporları klübüdür. 1881'den itibaren faaliyet gösteren İspanya'daki en eski yat klüplerinden biridir. İki yüz elli bir şamadıraya sahiptir. Ulusal ve uluslararası yarışmalarda bir çok ödül kazanılmıştır. Kürek ve yelken faaliyetleri haricinde jet-ski, tekne ve balıkçılıkla ilgili bölümler ile yüzme havuzu, spor salonu, kütüphane ve restoran vardır (Şekil 5.45).



Şekil 5.45 Reial Club Maritim de Barcelona, Özge Öztürk, 06.05.2014

Real Club Nautico: 1876 yılında kurulan İspanya'daki en eski yat klüplerindendir. Yirmisi kiralanmak üzere yüz yetmiş beş şamadıraya sahiptir. Çeşitli eğitimler ve yarışmalar düzenlenir. Tesiste, yatçılıkla ilgili çeşitli kursların verildiği alanlar, konferans salonu, spor salonu, kütüphane ve restoran bulunur (Şekil 5.46).



Şekil 5.46 Real Club Nautico, Özge Öztürk, 06.05.2014

Dünya Ticaret Merkezi (World Trade Center): Moll Barcelona'da deniz kıyısında bulunan 40.000 m^{2}'lik kiralanabilir ofis alanına, kongre ve toplantı alanlarına sahip toplamda 130.000 m^2 büyüklüğündeki iş merkezidir. Henry N. Cobb, binayı tasarlarken gemi formundan etkilenilmiştir. Binada 2.500 m^2 büyüklükte çeşitli restoranların yer aldığı bir orta bahçe vardır. Moll Barcelona'nın iki kenarında iki adet cruise gemi terminali bulunmaktadır. Ayrıca 750 araçlık otoparka sahiptir (Şekil 5.47).



Şekil 5.47 Dünya Ticaret Merkezi, Özge Öztürk, 06.05.2014

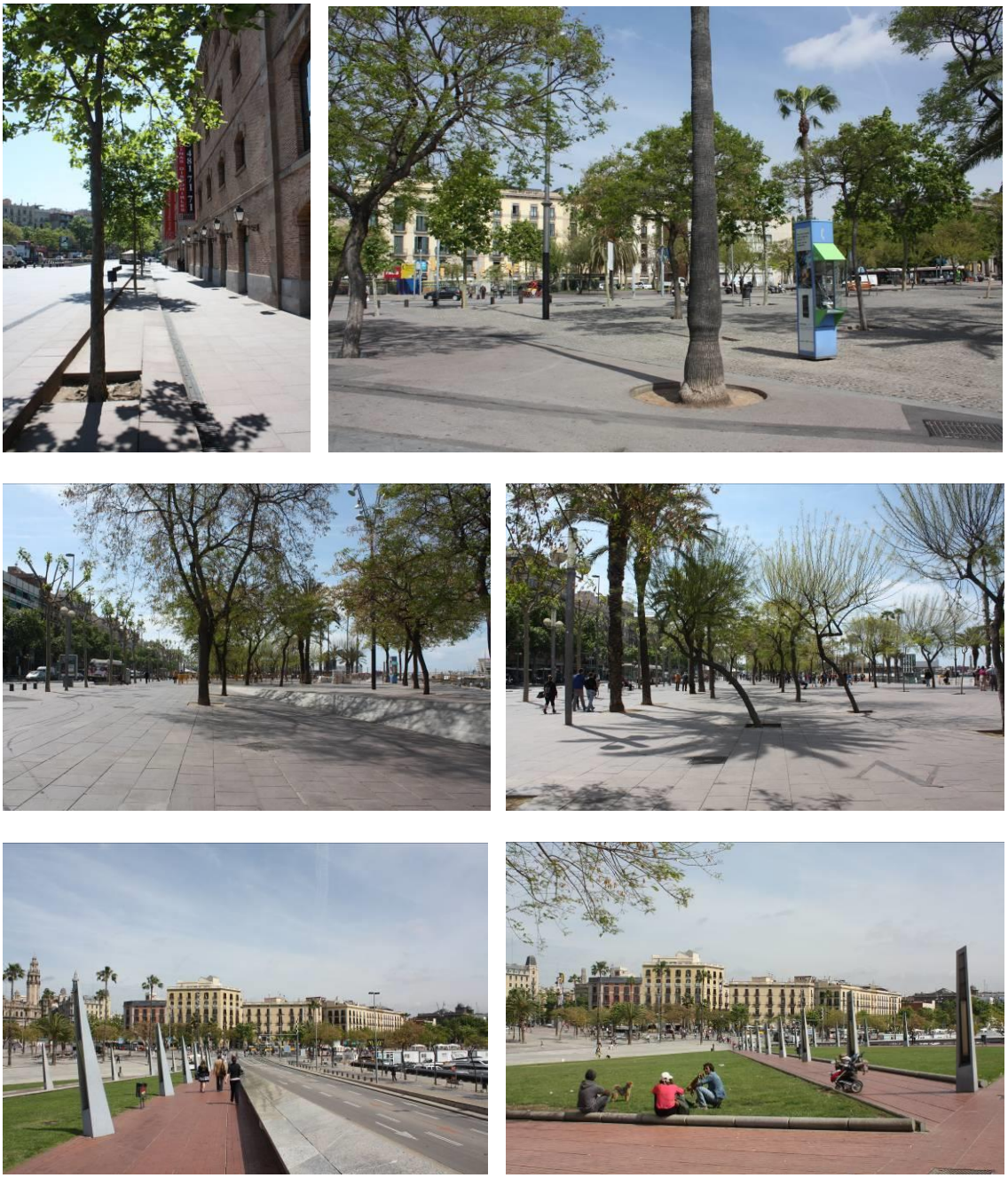
Marina 92: Büyük yatların bakım ve tamirinin yapıldığı 76.000 m^2'lik alana sahip tesistir. 210 metrelik kuru dok alanına, 125 metre uzunluğa kadar olan yatları boyama kapasitesine sahiptir. Tesiste ayrıca ofisler ve eğitim alanları da bulunur (Şekil 5.48).



Şekil 5.48 Marina 92 [91]

5.3.2 Açık Alan Düzenlemleri

Liman alanı ve çevresi, gerçekleştirilen kıyı projeleriyle büyük oranda erişilebilir hale gelmiş va yayalaştırılmıştır. Yeşil alanlar, sert zemin alanlar, yürüyüş ve bisiklet yollarının yer aldığı peyzaj düzenlemeleri yaratılmıştır. Bir çok noktaya oturma alanları yapılmıştır. Özellikle antrepo binasının çevresinde ve Passeig de Colom Caddesi'nde ağaçlandırmalar yapılmıştır (Şekil 5.49).



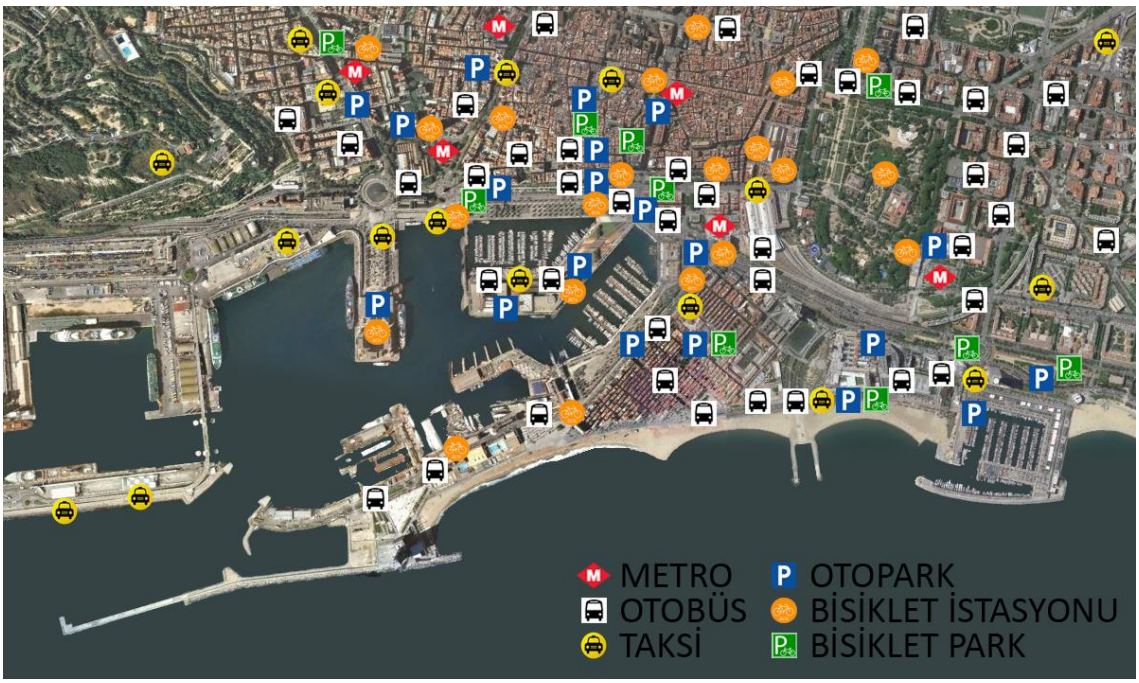
Şekil 5.49 Açık alan düzenlemeleri, Özge Öztürk, 06.05.2014

5.3.3 Alana Giriş

Liman alanı, tarihi kentin hemen kıyısında, yerel halkın olduğu gibi turistlerin de yoğun olduğu kent merkezinde yer alır. Gerçekleştirilen dönüşümler sonrasında bu alan, insanların suyla buluştukları bir yer haline gelmiştir. Bölgeye kazandırılan yeni fonksiyonlar da bu durumu destekler niteliktedir.

Alan merkezi bir noktada olduğu için araçla ulaşım oldukça rahattır. Liman alanına paralel uzanan Passeig de Colom, Ronda Literal ve Passeig de Joan de Borbó caddeleri ana arterlerdir. Alana yakın bir çok noktada büyük kapasiteli otoparklar yer alır. Toplu ulaşımı tercih edenler için çok metro istasyonları ve otobüs durakları alana yakın noktalardadır. Bisiklet tercih edenler için, bisiklet yolları ve park alanları mevcuttur. Bazı noktalarda kiralanabilir bisikletlerin olduğu istasyonlar da mevcuttur (Şekil 5.50).

Her saatte yararlanılabilecek farklı fonksiyonlara sahip binalar mevcut olduğundan dolayı, yaya yoğunluğu gün boyunca fazladır. Alana yaya girişinde herhangi bir sınır ya da engel bulunmaz. Teknelerin yer aldığı iskelelere özel üyeliklerle giriş yapılabilir. Alanın büyük bir bölüm yayalaştırılmıştır. Yalnızca Maremagnum'un yer aldığı Moll d'Espanya'ya özel araçlarla da giriş mümkündür.



Şekil 5.50 Port Vell bölgesi ulaşım haritası, Özge Öztürk




Şekil 5.51 Araç ve yaya ulaşımı, Özge Öztürk, 06.05.2014




Şekil 5.52 Yaya ve bisiklet yolları, Özge Öztürk, 02.05.2014




Şekil 5.53 Antrepo çevresi gündüz ve gece, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4 Katalunya Tarihi Müzesi'nde (Almacenes Generales de Comercio) Fiziksel ve Mekânsal Değişimler

KONUM	Port Vell / Barselona
BÜYÜKLÜK (m2)	12.336 m2
ÖZGÜN ADI	Almacenes Generales de Comercio
ÖZGÜN İŞLEVİ	Antrepo
ÖZGÜN YAPIM YILI	1894-1900
İLK MİMAR	Maurici Garrán
İLK İNŞAAT FİRMASI	Material Para Ferrocarriles y Construcciones
GÜNÜMÜZDEKİ İŞLEVİ	Katalunya Tarihi Müzesi+Restoranlar
YENİDEN İŞLEVLENDİRME YILI	1994-1995
PROJE MİMARI	Josep Benedito i Rovira& Agustí Mateos
İNŞAAT FİRMASI	Contratas y Obras sa
MÜLKİYET	Liman İşletmeleri (Port Authority)



ÖZGÜN



YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ

*Binanın özgün halinin fotoğrafı [80] kaynağından elde edilmiştir. Yeniden işlevlendirilmiş halinin fotoğrafı 03.05.2014 tarihine ait olup kişisel arşivimdendir.

28 Haziran 1993 tarihinde Katalunya Hükümeti, Barselona'da Katalan Tarihi Müzesi Projesini hayata geçirme kararı almıştır. Öncelikle müzenin konsepti, sergilencek materyaller ve verilecek eğitimlerle ilgili çalışmalar yapılmıştır. Mimari projenin hazırlanması için Mimar Josep Benedito ve Mimar Agustí Mateos ile anlaşılmıştır [92].

Müzenin yapılmasına karar verilmiş ama nerede yapılacağına karar verilmemiştir. Süre kısıtlıdır. Projenin dört yılda tamamlanması istenmiştir. Bu sürede yeni bir yapı inşa edecek kadar zaman ve yeterli bütçe olmadığına karar verilmiş ve müze fonksiyonuna adapte olabilecek yapıların araştırmasına başlanmıştır.Belediye, iki bina önerisinde bulunmuştur ama bu binalar hem şehir merkezine uzak hem de müze fonksiyonuna uygun olmadıkları için mimarlar tarafından kabul edilmemiştir. Mimar Josep Benedito liman bölgesindeki gümrük binasını (Aduana) önermiştir. Daha sonra yapılan münazaralar sonucunda Almacenes Generales de Comercio antrepo binasının dönüştürülmesine karar verilmiştir [EK-T].

Antrepo binasının mülkiyeti Barselona Liman İşletmesi'ne (Port Authority) aittir. Ortada galerinin yer aldığı aynı plana sahip iki birimden oluşmuştur. Dönüşümün olduğu dönemde, binanın sağ kanadında Barselona Belediyesi Sosyal Hizmetler birimi vardır. Binanın tamamında zemin katta deniz cephesinde restoranlar mevcuttur. Müzeye dönüştürülmek istenen sol kanat ise İsviçreli Portico de Mar firması tarafından 1989 yılında 30 yıllığına kiralanmıştır. İsviçreli şirket bu binayı ofis binası olarak kiralamayı düşünmüş ve ofis fonksiyonu için binada bir takım değişiklikler yapmaya başlamış ama alıcı bulunamadığı için dönüşüm çalışmaları yarım kalmıştır. Binanın ortasında, zeminden çatıya kadar devam eden büyük bir hol açılmış, bu holün açılması için düşeydeki çelik kolonlar ve bazı kirişler kesilmiştir. Binaya merdivenler eklenmiştir [EK-T].

1989 yılında dönüşüm çalışmaları başladığında Portico de Mar firması binaya, ''Deniz Sarayı'' anlamına gelen Palau de Mar ya da Palacio de Mar şeklinde ifade edilebilen adı vermiştir.

Müzenin projesine başlamadan önce ilk iş olarak, sonradan eklenen merdivenler yıkılmıştır. Farklı doğrultularda yer alan zemin kattaki restoran bacalarının bir kısmı iptal edilip ve yerleri tekrar düzenlenmiştir. 1994-1995 yılları arasında gerçekleştirilen dönüşümde Contratas y Obras sa. inşaat firması görev almıştır [EK-T] (Şekil 5.54) (Şekil 5.55) (Şekil 5.56).

Müze koleksiyonun oluşturulmasında mimari projeyle eş zamanlı Francesc-Xavier Hernández liderliğinde tarihçiler ve eğitimciler çalışmıştır. Üç yıllık bir çalışmanın ardından 29 Şubat 1996 tarihinde, Katalunya Cumhurbaşkanı Jordi Pujol i Soley tarafından müzenin açılışı gerçekleştirilmiştir [80].

Günümüzde binanın tamamı Barselona Liman İşletmeleri'ne aittir. Binanın sol kanadı Katalunya Tarihi Müzesi olarak kullanılır. Sağ kanadı bir yıl öncesine kadar ofis olarak kullanılmıştır, günümüzde kiralıktır ama yüksek kira talebinden dolayı (Günlük 6.000 Euro) uzun süredir boştur. Binanın deniz cephesindeki zemin katında restoranlar bulunur (Şekil 5.57) (Şekil 5.58) (Şekil 5.59).

Müzede; çeşitli gruplara, ailelere, özellikle çocuklara ve gençlere eğitimler verilir. Tarih müzesi olduğu okullar öğrencilerle sık sık özel ziyaretler düzenler. Kendi gözlemlerim doğrultusunda da, müzeyi ziyaret ettiğim haftasonu günlerinde turist ziyaretçilerle, hafta içi günlerinde ise çok sayıda ilk öğretim ve lise öğrencileri ile engelli gruplarla karşılaştım. İdari yetkilelerle görüşmelerimde, müzenin ziyaretçilerinin büyük bir kısmının öğrenciler olduğunu ve onlara farklı etkinliklerle yeni bilgiler sunabilmek için sürekli yeni çalışmalar yaptıklarından bahsettiler.

Çizelge 5.1 Katalunya Tarihi Müzesi Ziyaretçi Sayıları

	2008	2009	2010	2011	2012
ZİYARETÇİ SAYILARI	221.998	287.663	254.285	255.199	221.322



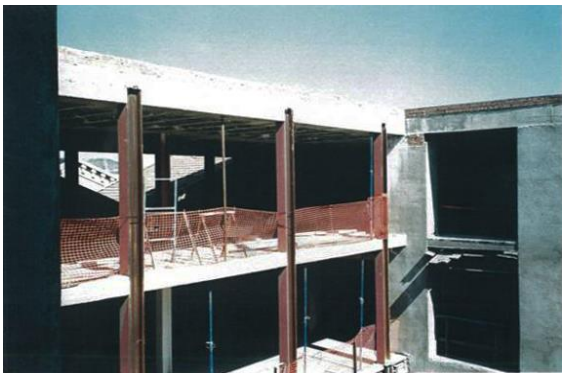
Şekil 5.54 Şantiye aşaması [83]





Şekil 5.55 Şantiye aşaması [83]





Şekil 5.56 Şantiye aşaması [83]



Şekil 5.57 Antrepo binası, Özge Öztürk, 06.05.2014



Şekil 5.58 Binanın kiralık ofis bölümü, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.59 Antrepo ön cephesi, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.60 Antrepo cephe detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014

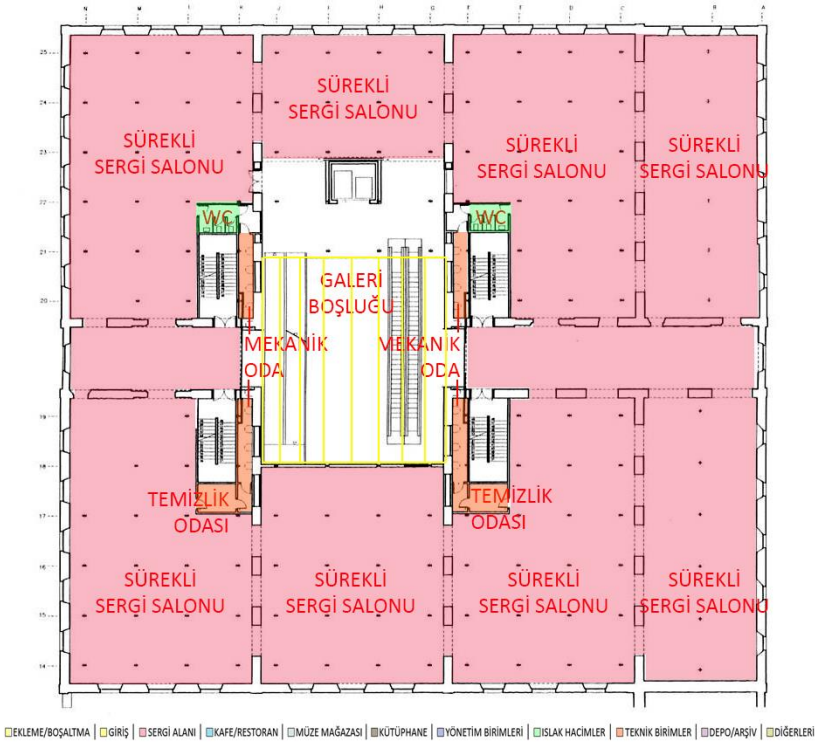
Binanın tamamı dört normal kat ve bir çatı katından oluşmuştur. Müzede, zemin katında danışma (karşılama), geçici sergiler için düzenlenmiş alanlar, müze mağazası bulunur. Birinci kat tamamen geçici sergiye , ikinci ve üçüncü katlar ise sürekli sergiye ayrılmıştır. Çatı katında ise kütüphane, oditoryum, ofisler ve restoran ve gezilebilir teras alanı yer alır. Ayrıca zemin katta ve birinci katta müze harici girişlere sahip farklı kullanımlar da yer alır.



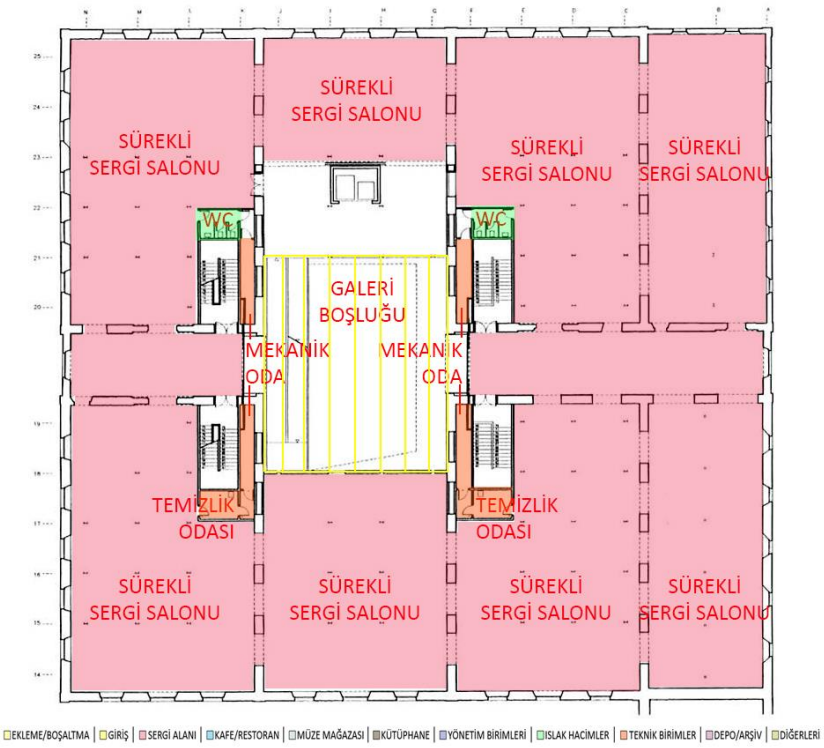
Şekil 6 Katalunya Tarihi Müzesi Zemin Kat Planı [83] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



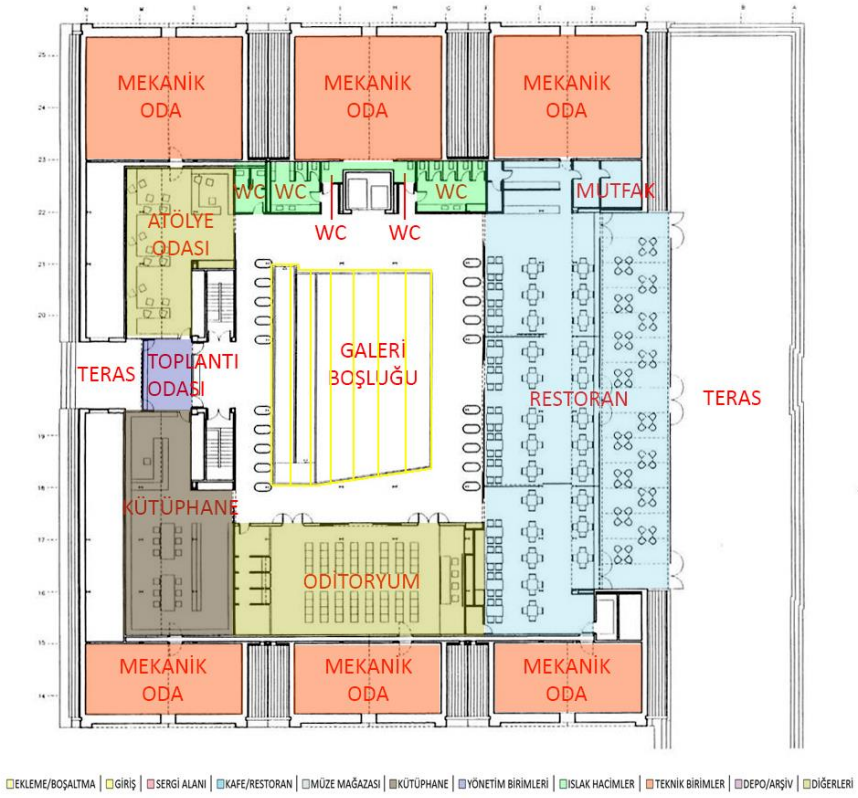
Şekil 5.62 Katalunya Tarihi Müzesi Birinci Kat Planı [83] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



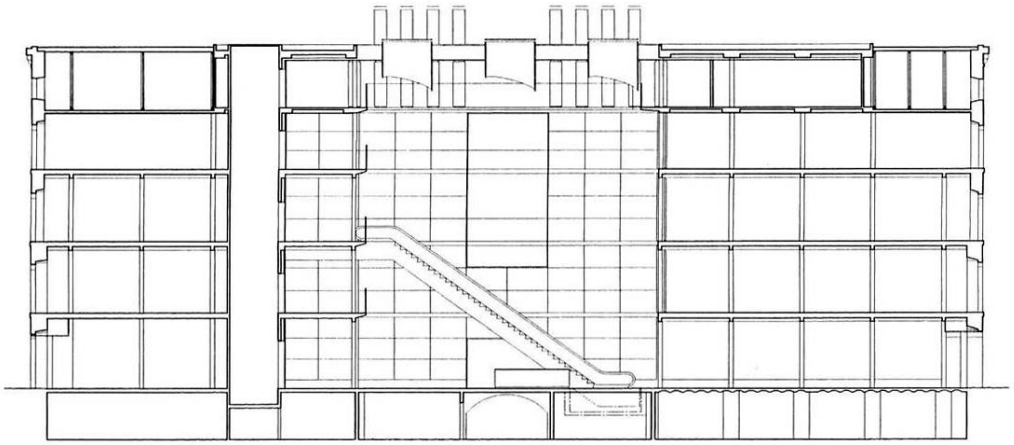
Şekil 5.63 Katalunya Tarihi Müzesi İkinci Kat Planı [83] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



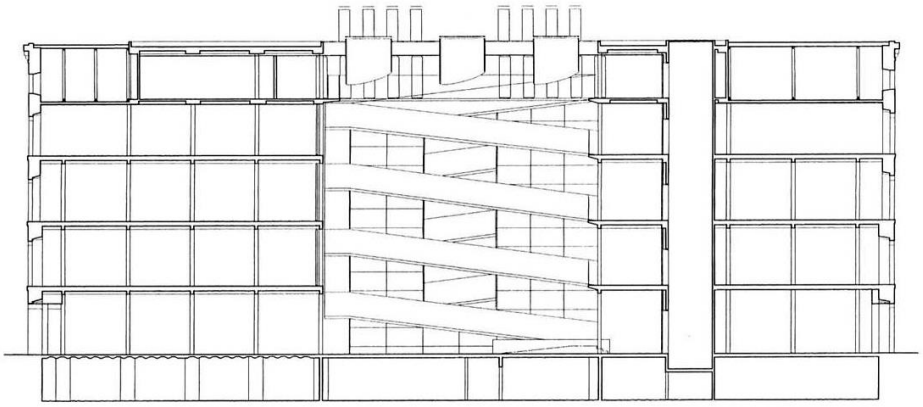
Şekil 5.64 Katalunya Tarihi Müzesi Üçüncü Kat Planı [83] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



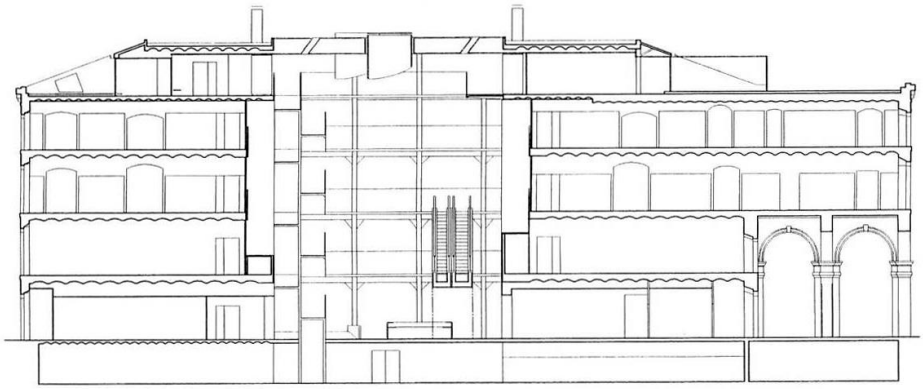
Şekil 5.65 Katalunya Tarihi Müzesi Çatı Katı Planı [83] kaynağından yararlanılarak hazırlanmıştır



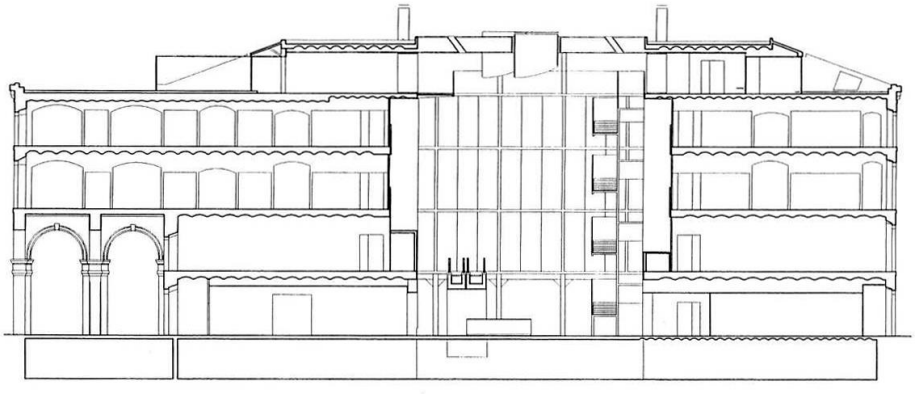
Şekil 5.66 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti [83]



Şekil 5.67 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti [83]



Şekil 5.68 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti [83]



Şekil 5.69 Katalunya Tarihi Müzesi Kesiti [83]

Almacanes Generales de Comercio binasının, Museu d'història de Catalunya'ya (Katalunya Tarihi Müzesi) dönüşümü sırasında geçirdiği fiziksel ve mekânsal değişimler on iki başlık halinde incelenmiştir.

5.4.1 Ekleme/Boşaltma

Binayı depo işlevinden, müze işlevi için dönüştürürken bazı ekler yapılmıştır. Bunlar çatı ışıklıkları, teras katı, yangın merdivenleri, rampa, yürüyen merdiven, asansör, sergi-galeri boşluğu arasındaki doğramalar ve ıslak hacimlerdir. Bunun haricinde binanın müze bölümünün ortasında galeri boşluğu dönüşümden hemen önceki müdahalelerle oluşturulmuştur.

Binanın orijinal projesinde çatı eğimlidir. Müze dönüşümünden önce, bu binayı ofis işlevine uygun dönüştüren İsviçreli firma zemin kattan itibaren tüm katlarda devam eden geniş bir boşluk açmıştır. Bu boşluk teras katında da devam etmiştir.

Müze dönüşümü sırasında mevcut boşluk korunmuştur. Çatının üstü kapatılmıştır. Gün ışığının içeriye alınması ve bu mekânın müzenin merkezi olduğuna ziyaretçilerin dikkatinin çekilmesi amacıyla parlatılmış çelik (polished steel) malzemeden silindirik üç adet çatı ışıklığı yapılmıştır [EK-T].

Kalıcı sergilerin olduğu ikinci ve üçüncü katlarda galeri boşluğuna açılan ışıklıklar yapılmıştır. Bu ışıklıkların yapılma amacı sergi alanlarına aydınlatma sağlanmasının yanı sıra sergi alanları ile galeri boşluğu ilişkisini kurmaktır.

Terasın bulunduğu çatı katı başlangıçta projeye dahil değildir. Yapılan görüşmelerde, farklı fonksiyonların bu alana eklenmesinin iyi olabileceği düşünülüp sonradan projeye dahil edilmiştir [EK-T].

Eklenen çatı katında; restoran, kütüphane, oditoryum, ofis, ıslak hacimler ve gezilebilir teras alanları tasarlanmıştır. Restoran ve terasın tasarımı yapılırken, dışarıdan bakıldığında yapılan müdahalelerin algılanmaması için binanın özgün çatısına mümkün olduğunca az müdahale edilmeye dikkat edilmiştir [EK-T].

Bina müzeye dönüştürülürken, mevcut tüm merdivenler iptal edilmiştir. Yeni yapılan planlama ile dört adet yangın merdiveni tasarlanmıştır. Işık gereksinimi olmadığından

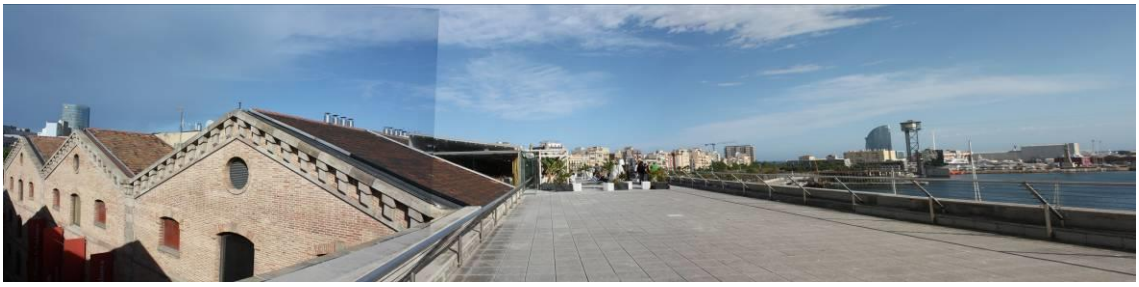
dolayı bu merdivenler binanın iç kısımlarında, karanlık yerlerde konumlandırılarak, sergi mekânları için kesintisiz alanlar yaratılmıştır [EK-T].

Galeri boşluğunda, engelliler için tüm katlara ulaşımı sağlayan hafif eğimli bir rampa tasarlanmıştır. Bu rampa ahşap zeminli ve cam korkulukludur. Rampanın iç ve dış taraftaki kolları arasında da cam kullanılmıştır. Şeffaf tasarımından dolayı, rampada yürürken mekân algısı oldukça kuvvetlidir.

Galeri boğluğuna tüm katlar boyunca devam eden iki adet asansör koyulmuştur. Zemin kattan doğrudan sürekli sergi katına (Birinci kat) ulaşımı sağlayan iki adet yürüyen merdiven yapılmıştır. Yürüyen merdivenin zemin katla birinci katın bağlantısını sağlayacak şekilde yerleştirilmesinin nedeni, gelen ziyaretçilerin geçici sergiyi ziyaret istememeleri durumunda hızlıca ve doğrudan sürekli sergi katına ulaşmalarını sağlamaktır.



Şekil 5.70 Teras, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.71 Çatı ve teras, Özge Öztürk, 02.05.2014



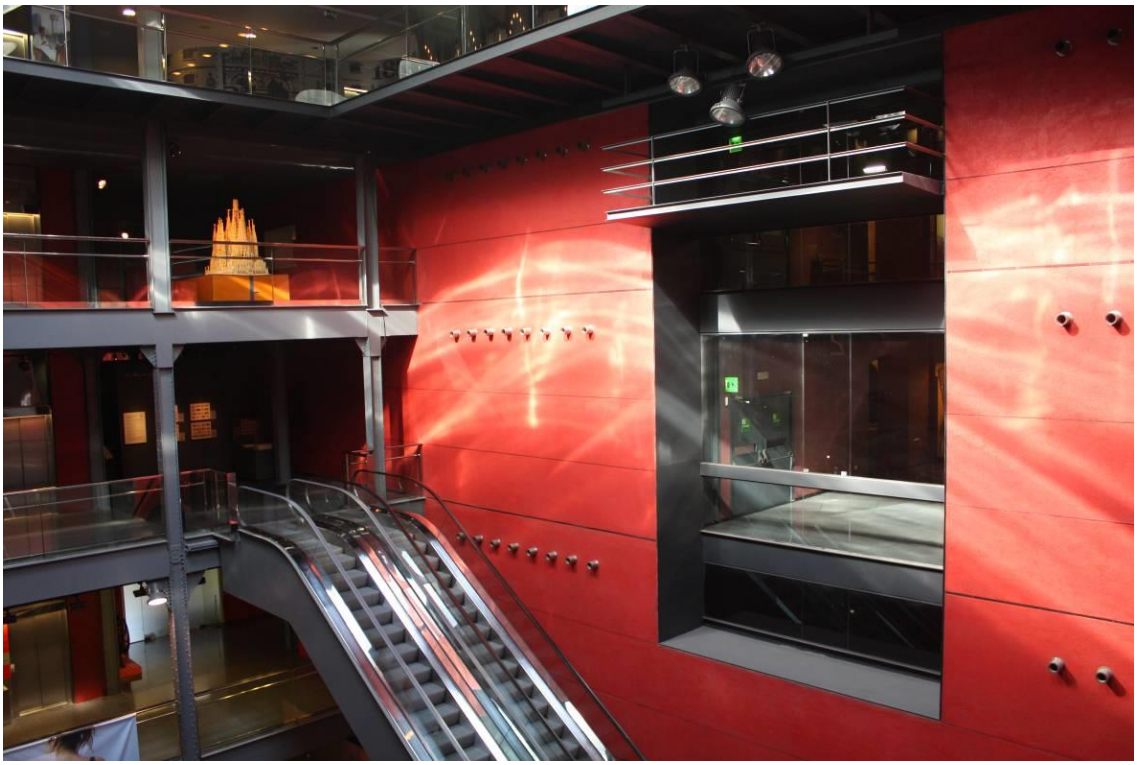
Şekil 5.72 Galeri boşluğu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.73 Galeri boşluğu, Özge Öztürk, 02.05.2014



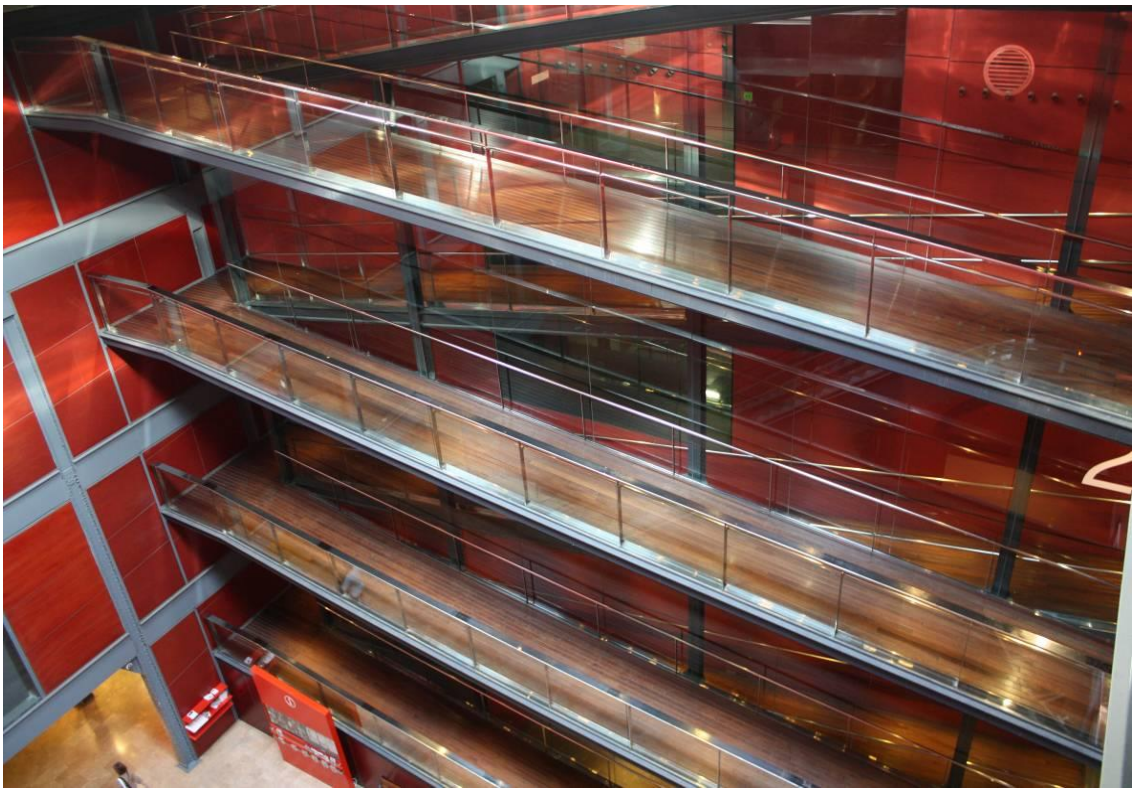
Şekil 5.74 Çatı ışıklıkları, Özge Öztürk, 02.05.2014



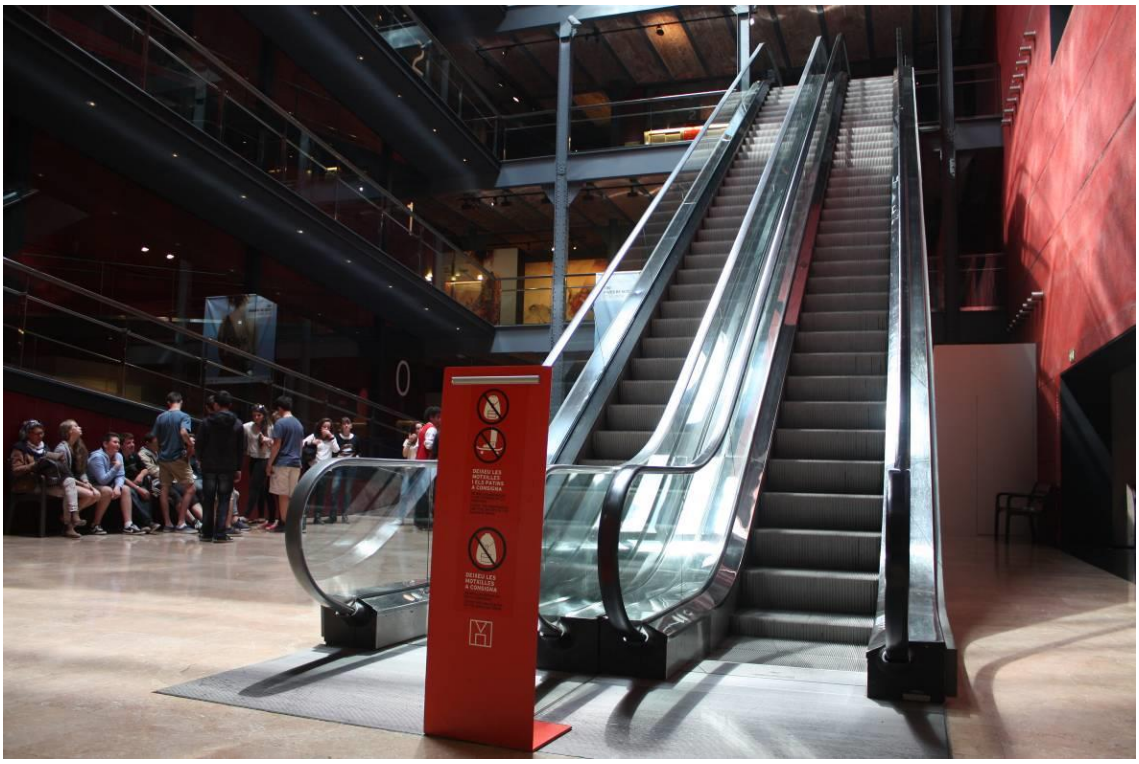
Şekil 5.75 Sürekli sergi salonları ışıklık, Özge Öztürk, 02.05.2014



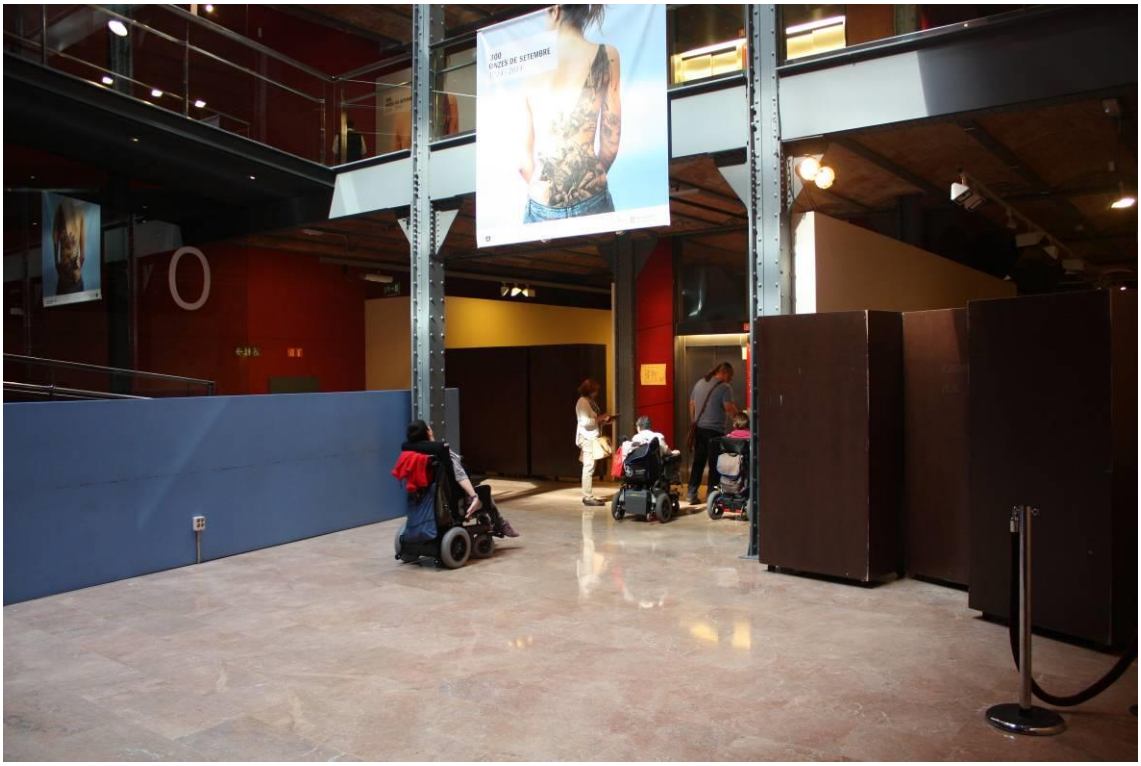
Şekil 5.76 Çatı katından galeri boşluğuna bakış, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.77 Rampa, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.78 Yürüyen merdiven, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.79 Zemin kat asansör, Özge Öztürk, 02.05.2014

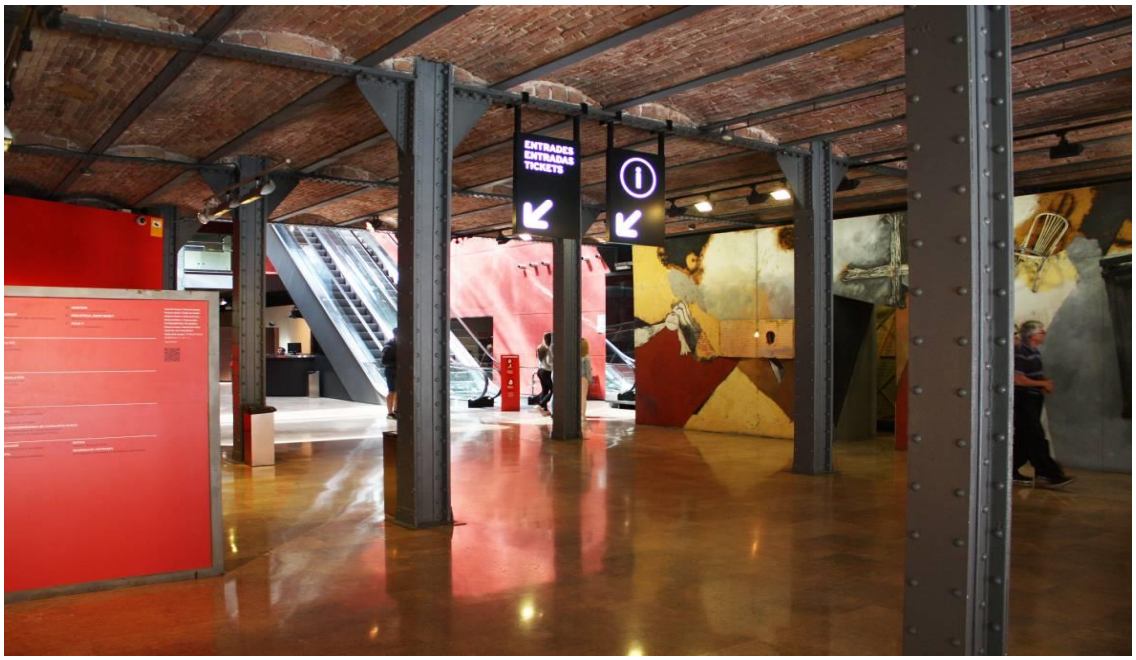
5.4.2 Strüktür

Bina çift strüktüre sahiptir; tuğla taşıyıcı duvarlar ile çelik kolon ve kirişler. Dönüşüm aşamasında taşıyıcı elamanlarda bakım çalışmaları yapılmıştır. Duvarlar ve çelik strüktür genellikle serbest bırakılmıştır ya da belli bölgelerde alçıpanla tavandan kopuk olacak şekilde kapatılmıştır. Binada ritmik devam eden iki çelik kolon arası her yerde dört metredir. Tavanlar sergi mekânlarının büyük bir kısmında açık bırakılmıştır. Tavanda yer alan çelik strüktürlere genellikle aydınlatma elemanları ve bilgilendirici tabelalar asılmıştır (Şekil 5.80).

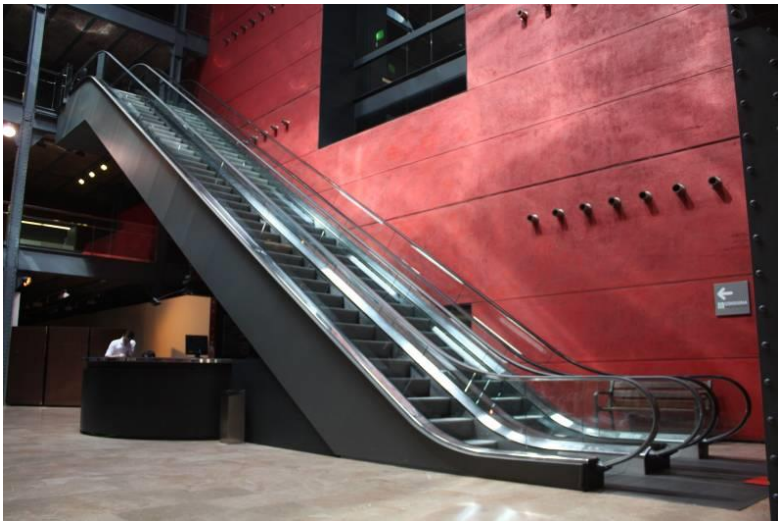
Galeri boşluğunun giriş doğrultusunun iki tarafındaki beton kolonların arası birleştirilerek, tek bir duvar yüzeyi oluşturulmuştur.Sergi hollerinde de beton kolonların aralarından geçişler verilmiştir. Bu duvarların kalınlığı 70 cm olmakla birlikte her yerde aynı şekilde kırmızı renkli granüllü boya ile boyanmıştır (Şekil 5.81).

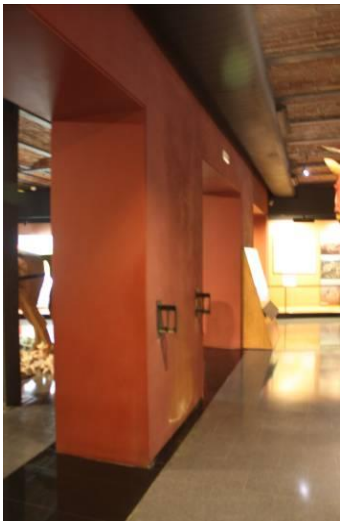
Çatı katında restoranın ve kütüphanenin önüne denk gelen beton kolonların arası birleştirilmeyerek, kolonların çevresine metal giydirme yapılıp mümkün olduğunca restoranın önünün kesilmeyerek görüş açısının sağlanması amaçlanmıştır [EK-T] (Şekil 5.82).

Müze kullanımı öncesinde ofis kullanımı için yapılan değişikliklerde, orta galeri boşluğunun oluşturulması için düşeydeki kolonlar ve yataydaki çelik kirişler kesilmiştir. Müze fonksiyonu için yapılan dönüşümde strüktürel elemanlara tek müdahale oditoryumda yapılmıştır. Çatı katında yer alan oditoryumda kesintisiz bir alan elde edebilmek için mekânın ortasına denk gelen dört adet çelik kolon kesilmiştir [EK-T].



Şekil 5.80 Giriş bölümü strüktür detayı, Özge Öztürk, 02.05.2014





Şekil 5.81 Beton kolon ve yüzey detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014





Şekil 5.82 Çatı katı kolonlar, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.3 Cephe

Binanın cephesi tuğla ve kesme taşlardan oluşmuştur. Dönüşüm sırasında cepheye büyük bir müdahale yapılmamıştır. Yalnızca pencere ve giriş kapı doğramaları yenilenmiştir (Şekil 5.83) (Şekil 5.84).

Dönüşüm yapılmadan önce deponun tüm pencereleri ahşap panjurlarla kapalıdır. Binadaki fonksiyonlar doğrultusunda kapatılmak istenen pencerelerde aynı malzemeden ahşap plakalar kullanılarak, önceki haline atıfta bulunulmuştur [EK-T].

Müzenin denize bakan ön cephesine, cepheden kopuk yatay çelik bir kirişin taşıdığı müzenin adının yer aldığı büyük bir tabela yapılmıştır. Müzenin girişine de, cepheden kopuk ve şeffaf bir malzemeden müzenin adının yer aldığı tabela asılmıştır (Şekil 5.87) (Şekil 5.88).



Şekil 5.83 Cephe doğrama detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.84 Cephe malzeme detayı, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.85 Bina yan cephesi, Özge Öztürk, 06.05.2014



Şekil 5.86 Ön cephe tabela detayı, Özge Öztürk, 06.05.2014



Şekil 5.87 Ön cephe tabela detayı, Özge Öztürk, 06.05.2014





Şekil 5.88 Giriş cephesi tabela detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.4 Giriş

Müze girişi, antrepo binasının iki birimi arasında kalan galeri bölümünden sağlanır. Müzeye giriş için iki cepheden de sağlanabilir. Birincisi, genellikle yürüyüş yolu olarak kullanılan deniz kenarındaki ön cepheden, ikincisi toplu taşıma ile gelecekler için durakların olduğu arka cepheden. Giriş kapısının hemen üstüne, iki yönden de gelenlerin görebileceği şekilde müzenin ve terastaki restoranın adınının yer aldığı kırmızı tabelaler asılmıştır (Şekil 5.89) (Şekil 5.90).

Giriş kapısı otomatik çift yöne sürme kapıdır. Kapının kenarlarına binanın özgün karakterini bozmadan müzeyle ilgili bilgilerin yer aldığı cam tabelalar asılmıştır. Ana giriş kapısının iki tarafında yer alan kapılar da sürme kapıdır ama günümüzde kullanılmaz (Şekil 5.91).

Mimar tarafından, insanların binanın ortasından geçip gidebilmesi ve şeffaf bir koridor yaratma düşüncesi ile girişin orta aksı iki cepheden de boş bırakılmak istenmiştir. Fakat müze müdürünün sergi için daha fazla alan istemesi üzerine girişin karşısındaki alan, kapalı olarak tasarlanmıştır [EK-T] (Şekil 5.92).

Müzeye girdikten sonra iki tarafta yer alan kalan çelik kolonlar galeri boşluğunun yer aldığı alana yönlendirir. Sağ tarafta küçük sergiler için değiştirilebilir yüzeyler, sol tarafta müze mağazası ve danışma yer alır. Giriş kapısının olduğu duvar yüzeyi içeride gri boyalı, mağaza ve danışmanın olduğu duvarlar kırmızı renkte boyanmıştır. Tavan mevcut haliyle korunmuştur. Döşemede seramik kullanılmıştır (Şekil 5.93) (Şekil 5.94) (Şekil 5.95).

Girişteki aydınlatmalar ve yönlendirme tabelaları tavandaki çelik konstrüksüyona monte edilmiştir. Giriş kapısının üstünde doğramaların tam üstünden havalandırma kanalı açıktan devam etmiştir. Duvarla aynı renkte boyanmıştır.

Müze giriş kapısının yakınında bulunan cam kütle projeden önce de mevcuttur ve yer altındaki otoparktan gelen yangın kaçış merdivenine aittir. Bu kütleyi iptal etmek için mimari ekip çok uğraşmıştır ama belediye kabul etmemiştir [EK-T] (Şekil 5.96).



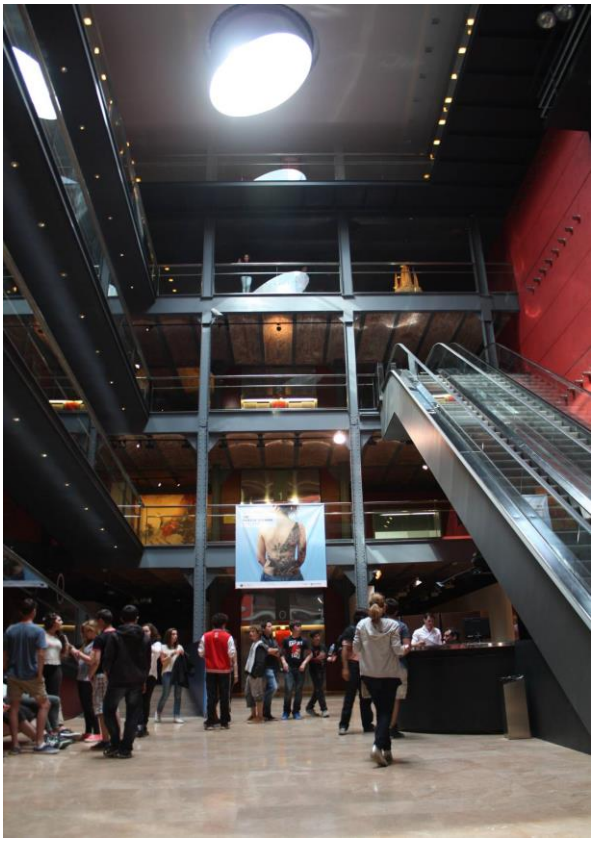
Şekil 5.89 Müze arka cephe girişi, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.90 Müze ön cephe girişi, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.91 Müze girişi, Özge Öztürk, 02.05.2014



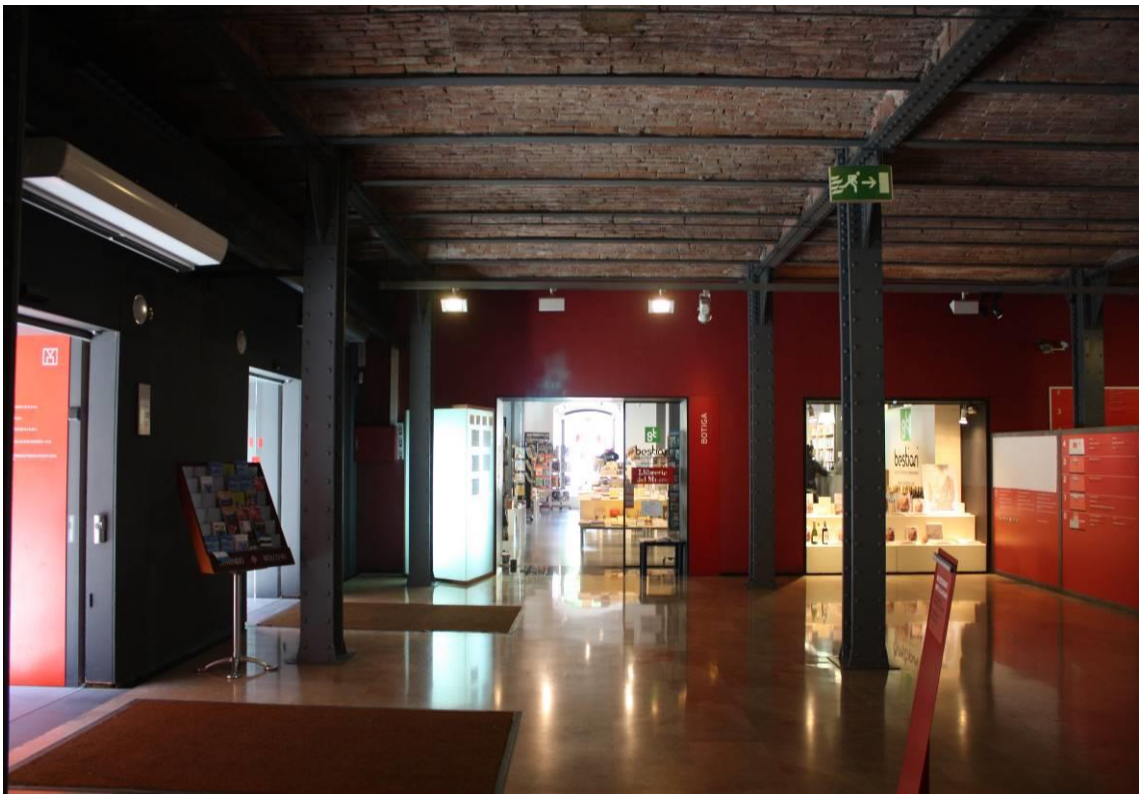
Şekil 5.92 Galeri boşluğu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.93 Danışma, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.94 Giriş sergi alanı, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.95 Müze mağazası, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.96 Müze girişindeki cam kütle, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.5 Sergi Alanı

Müze, Katalan tarihi ile ilgili olayları üç şekilde sınıflandırmıştır; tematik, coğrafik ve kronolojik. Tematik olarak Katalunya Tarihi'ne odaklanır. Tarihsel gerçekler, önemli toplumsal figürler hakkında bilgi verir. Coğrafik olarak, Katalunya sınırlarını, Katalan dilini ve kültürünü benimsemiş bölgeleri ve Katalan tarihiyle bağlantısı olan önemli toplulukları kapsar. Kronolojik olarak da Katalan topraklarında yaşamış ilk insanlardan günümüze kadar olan zaman dilimini kapsar [80].

Sürekli sergiler Katalan tarihini farkı dönemlerde anlatırken, geçici sergiler de yine bu konu ile ilgili temalarda seçilip oluşturulur. Geçici sergilerle ziyaretçilerin müzeye ilgisini devamlı tutabilmek amaçlanır. Katalunya tarihini, tarih öncesi çağlardan günümüze kadar geçen süreyi geniş bir bakış açısıyla anlatan dünyadaki tek müzedir [92].

Birinci katta geçici sergi, ikinci ve üçüncü katlarda ise sürekli sergi yer alır. İlk katta geçici serginin yer almasının nedeni, müzeye girip sadece o sergiyi ziyaret etmek isteyenler için ulaşım kolaylığı sağlanması, ve sergi gezildikten sonra diğer sergilere uğramadan kolayca çıkılabilmesinin sağlanması içindir. Sürekli sergileri ziyeret etmek isteyenlerin doğrudan o kata ulaşmaları için yürüyen merdivenler yapılmıştır [EK-T].

Sergi alanlarının rotası; birinci katta saat yönünün tersinde, ikinci ve üçüncü katta ise saat yönünde, holün etrafında dolaşılarak başlanılan noktaya farklı bir çıkışla geri dönecek şekilde kırgulanmıştır [EK-T].

Birinci kattaki geçici sergi alanının döşemesi bazı bölümlerde siyah ve kırmızı renkte halı ve bazı bölümlerde ise siyah ve gri renkte granit ile kaplanmıştır. Tavan strüktürüne dokunulmamış, çoğu yerde açık bırakılmış bazı bölümlerde sergi içeriği gereğince daha alçakta ahşap plakalarla boşluklar bırakılarak kapatılmıştır. Çelik kolonların etafı alçıpanlarla çevrilerek sergi elemanları için yüzeyler oluşturulmuştur. Alçıpanlar, tavandan kopuk olacak şekilde yerleştirilmiştir. Böylece çelik kolonlar da rahatça algılanabilmektedir. Aydınlatma elemanları farklı modellerde seçilmiştir. Tamamı ana taşıyıcısı çelik strüktüre bağlı profiller tarafından taşıtılmıştır (Şekil 5.97) (Şekil 5.98) (Şekil 5.99).

İkinci kattaki sürekli sergi alanı döşemesinde siyah ve gri granit kullanılmıştır. Tavan tüm sergi alanında açık bırıkılmıştır. Sergi elemanları için alçıpan duvarlar birinci kattaki

gibi tavandan kopuk şekilde oluşturulmuştur. Aydınlatma elemenları da birinci katla aynı şekildedir. Birinci ve ikinci kat sergi salonlarında kullanılan mimari dil benzerdir (Şekil 5.100) (Şekil 5.101).

Üçüncü katta, sergi salonunun tamamında tavan alçıpanla kapatılıp siyaha boyanmıştır. Döşemelerde siyah granit kullanılmıştır. Bazı bölümlerde sergi duvarları için kullanılan alçıpan duvarlar stürktürü tamamen kapatmıştır. Bu kattaki çelik kolonların yapısı bazı yerlerde farklılaşmıştır (Şekil 5.102) (Şekil 5.103).

Müze yönetimi, ilk önce sergi elemanlarının sunumunda ihtiyaç olduğu için tüm pencereleri kapatmak istemiştir. Fakat sonradan bazı bölümlerde iç-dış ilişkisinin sağlanmasının iyi olabileceğine karar verilmiştir. Mevcutta, pencerelerin bazıları açık halde bırakılmıştır, ışığı alan ama içeriyi göstermeyen film uygulanmıştır, bazı yerlerde gri renkte ışık geçirmez storlarlar kullanılmıştır, bazı yerlerde ise pencere yine filmle kapatılıp serginin arkasında kalıyorsa arkasına ahşap paneller yerleştirilmiştir. Siyah boyayla boyanmış bir doğrama örneğine de rastlanmıştır (Şekil 5.104)

Sergi alanlarındaki bölücü elemanlar alçıpandan yapılmıştır. Sergilencek eserler için yüzey oluştururken çoğu zaman çelik kolonlar, oluşturulan bu yüzeylerin içinde kalmıştır. Alçıpanlar çelik kolonlarla temas etmezken, bir kaç farklı örneğe de rastlanmıştır. Tüm uygulamalarda alçıpan yüzeyler tavandan 40 cm koparılmıştır. Paneller döşemeye ise bazı yerlerde doğrudan temas etmiş, bazı yerlerde ise 10 cm yüksekliğinde süpürgelik kullanılmıştır (Şekil 5.105).



Şekil 5.97 Birinci kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.98 Birinci kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.99 Birinci kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



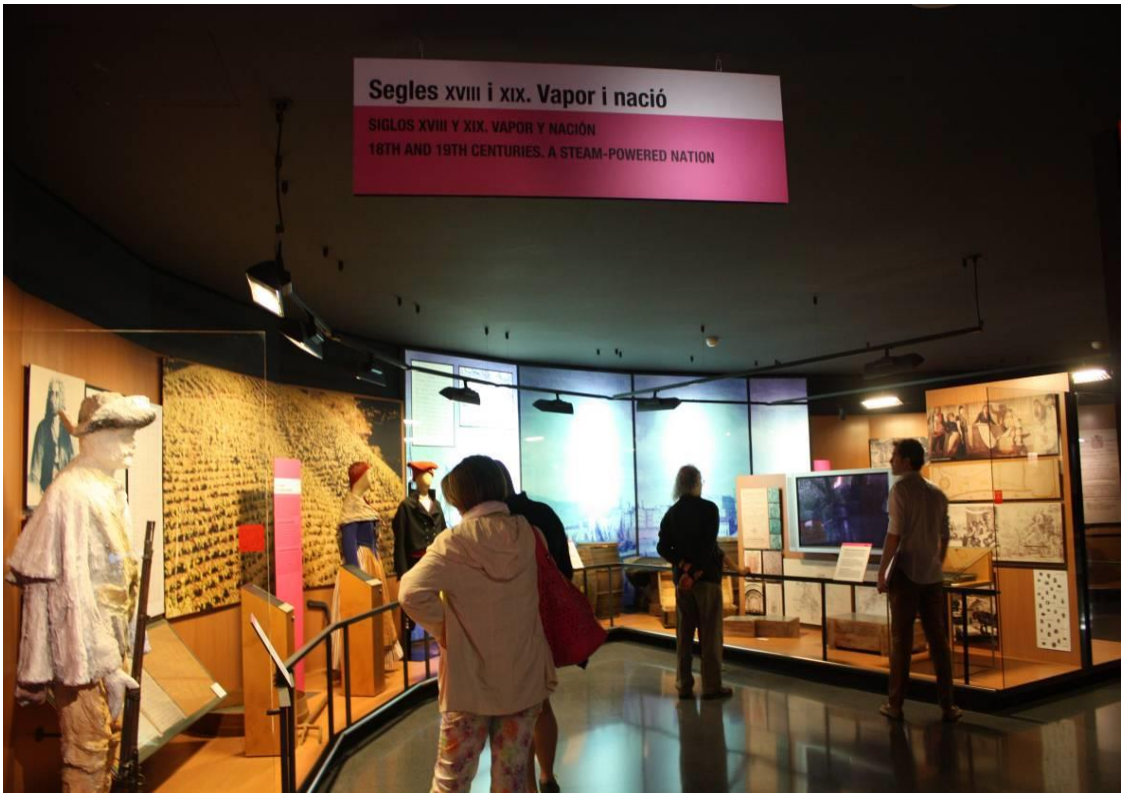
Şekil 5.100 İkinci kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



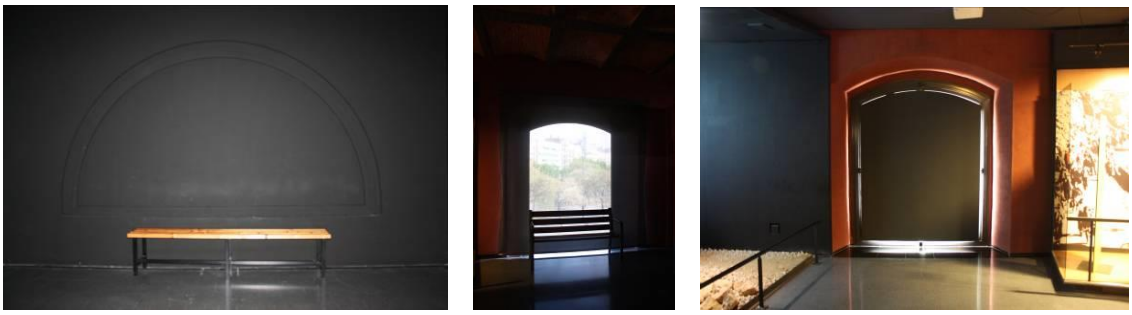
Şekil 5.101 İkinci kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.102 Üçüncü kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.103 Üçüncü kat sergi salonu, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.104 Doğrama detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014





Şekil 5.105 Bölücü eleman detayları, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.6 Kafe/Restoran

Binanın çatı katı dönüşüm sırasında kullanıma açılmıştır. Bu katta kapalı ve yarı açık oturma düzenine sahip bir akdeniz restoranı yer alır. Restoranın kapalı bölümünde küçük bir mutfakları ve bar bölümü vardır (Şekil 5.106).

Döşemeler ahşap kaplamadır. Çelik kolonların etrafı ahşap giydirilmiştir. Tavanda ahşap profillerle dekoratif bir yüzey elde edilmiştir. Kapalı alan haricinde terasın bir bölümünün üstü kapatılarak, restoran için ek alan elde edilmiştir. Bu alanda kullanılan katlanabilir cam doğramalarla kışın tamamen kapalı bir alan elde edilirken yazın yarı açık bir alan elde edilir (Şekil 5.107).

Projede teras boş olarak bırakılmıştır. Restoran sonradan buraya bar bölümü eklemiştir. Şu anda da terasta bu alana hizmet eden güzel bir şehir ve liman manzarasına sahip bir bar ve oturma alanları yer alır (Şekil 5.108).



Şekil 5.106 Restoran kapalı alanı, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.107 Restoran yarı açık alan-teras ilişkisi, Özge Öztürk, 02.05.2014





Şekil 5.108 Teras bar ve manzarası, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.7 Müze Mağazası

Müze mağazası zemin katta, girişin sol tarafında yer alır. Çoğunlukla kitapların, özellikle Katalan tarihi ile ilgili kitapların yer aldığı bir satış mağazasıdır. Kitapların haricinde çeşitli tasarım objeleri, Barselona ile ilgili hediyelik eşyalar, harita ve fotoğrafların satışı yapılır.

Zemini girişten farklı olarak gri granittir. Çelik kolonlar açıkta bırakılmıştır. Duvarlar beyaz renge boyanmıştır. Tavan özgün haliyle korunmuş ve açık bırakılmıştır. Aydınlatmalar tavandaki çelik strüktüre asılmıştır.



Şekil 5.109 Müze mağazası, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.110 Müze mağazası, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.8 Kütüphane

Çatı katında, Barselona ve özellikle Katalan tarihi ile ilgili kitapların yer aldığı kütüphane yer alır. Duvarlarda alçıpan kullanılarak beyaz renge boyanmıştır. Kitap rafları ve mobilyalar ağırlıklı olarak beyaz renklidir. Tavan alçıpan kaplanarak, beyaz renge boyanmıştır. Zeminde ahşap döşeme uygulanmıştır.





Şekil 5.111 Kütüphane, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.9 Yönetim Birimleri

Müzede, yönetim birimlerinin tamamı birinci katta tasarlanmıştır. Girişler müzenin içinden sağlanmıştır. Ofis alanının içinde üç adet kapalı çalışma odası yer almıştır. Teras katta da iki oda toplantı odası olarak yapılmıştır.

5.4.10 Islak Hacimler

Benedito, ıslak hacimlerle ilgili ‘’Binada mevcutta ıslak hacim yoktu. Projede ıslak hacimlerin yerini belirledik, tesisat çekildi. Projede ıslak hacimlerin yerlerini belirlerken mümkün olduğunca karanlık noktalarda olmalarına dikkat ettik’’ açıklamasında bulunmuştur.

Her katta; erke ve kadın için, zemin katta ve çatı katında ise engelliler için ıslak hacim alanları mevcuttur. Zemin katta, rampanın arka tarafında yer alır. İki taraftan kapı ile giriş sağlanabilecek şekilde tasarlanmıştır. Erkek ve kadınlar için ikişer adet kabinle birlikte birer adet engelli kabini mevcuttur. Bunların haricinde personelin kullandığı,

içinde lavabosu da olan ayrı bir kabin mevcuttur. Birinci katta asansörlerin sol tarafında yer alır, girişleri galeri boşluğunun olduğu alandan sağlanır. Erkek ve kadınlar için ikişer kabin mevcuttur. İkinci ve üçüncü katta yangın merdivenlerinin yanında yer alır. Girişleri sergi salonun içinden sağlanır. Erkek ve kadınlar için ikişer kabin mevcuttur (Şekil 5.112) . Çatı katında ise asansörlerin sağ tarafında yer alır. Erkekler için beş kabin, kadınlar için iki kabin engelliler için de iki kabin mevcuttur. Restoran müşterileri de buradan faydalanır. Bu kattaki ıslak hacimler diğer katlardan bu nedenle farklıdır (Şekil 5.113).

Sergi katlarındaki ıslak hacimlerin döşemeleri seramiktir. Duvarlar her katta farklı renkte olacak şekilde kare mozaiktir. Tavanlarda asma tavan kullanılmıştır. Teras kat ıslak hacimlerinde duvarlarda beyaz ve gri renkte seramikler yer alır, tuvaletler için de laminat kabinler yapılmıştır.



Şekil 5.112 Sergi katları ıslak hacimler, Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.113 Çatı katı ıslak hacimler, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.11 Teknik Birimler

Binadaki mekanik ve elektrik cihazları, çatı katında, eğimli çatı boşluğunda oluşturulan altı odaya yerleştirilmiştir.

Mekanik sistem elemanları, çatı katındaki birimler, üçüncü kat sergi salonları ve ıslak hacimler hariç tüm birimlerde açık bırakılmıştır. Yapay ve doğal iklimlendirmeden yararlanılmıştır. Denize uzanan mekanik borular sayesinde deniz sıcaklığından yararlanılarak iklimlendirme sağlanmıştır. Bu sistem tüm bina için yeterli olmadığından dolayı yapay sistemden de yararlanılmıştır [EK-T].

Binada dört adet yangın merdiveni tasarlanmıştır. Her katta yer alan sergi salonlarının girişlerinde yangın korunumlu kapılar kullanılmıştır.

Müzenin sergi alanlarında yapay aydınlatmadan, orta holde ise çatıda yapılan ışıklıklar sayesinde doğal aydınlatmadan yararlanılmıştır. Müzenin genelinde, tavandaki çelik strüktüre asılan ray sistemin üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile mekânlar aydınlatılmıştır. Bu sistemden farklı olarak üçüncü kat sergi salonu alçıpan tavana monte edilmiş ray sistem üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile, dördüncü kattaki tüm birimler ve ıslak hacimler ise, alçıpana yerleştirilmiş spotlar ile aydınlanmıştır.



Şekil 5.114 Yangın kaçış merdivenleri (sol), yangın kapısı (sağ), Özge Öztürk, 02.05.2014



Şekil 5.115 Havalandırma detayı, Özge Öztürk, 02.05.2014

5.4.12 Depo/Arşiv

Müzenin depo alanı binanın normal kat büyüklüğünden daha küçük olan bodrum katına yapılmıştır. Müzede depolanan eser sayısı çok az olduğu için yeterli olmuştur. Depoya ulaşım zemin katta yer alan yalnızca bodruma kata inen merdivenle sağlanmıştır

Müzede yukarıda bahsedilen birimler haricinde, binanın zemin katında ve birinci katında yer alan bazı birimler müzeden bağımsız olarak, müze mekânın dışında kalacak şekilde farklı kişi ya da şirketler tarafından kullanılmaktadır. Bu birimler, ön cephede iki adet restoran, arka cephede bir bardır, arka ve yan cephede, zemin kattan itibaren iki katlı ofistir.

Müzedeki diğer bölümler ise; çatı katta 80 kişi kapasiteye sahip bir oditoryum ve yine aynı katta yer alan atölye odasıdır.

BÖLÜM 6

SONUÇLAR

19. yüzyılda denizcilik faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler sonucunda liman hinterlandı büyümüş, buna bağlı olarak da yapılan ticaretin miktarı artmıştır. Deniz ticaretindeki bu gelişime uyum sağlayabilmek için, teknolojiye uygun araçlara ve daha fazla destek birimine sahip büyük liman alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bazı limanlar bu yeni duruma uyum sağlayıp işlevlerine devam ederken, bazıları da çeşitli nedenlerden dolayı uyum sağlayamamış ve işlevlerini kaybetmişlerdir.

6.1 Alan Ölçeğinde Değişimler

İşlevlerini kaybeden liman alanları genellikle, kent merkezinde kullanılmayan büyük çöküntü alanlar haline gelmiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, bu değerli alanların yeniden işlevlendirilip kente kazandırılması için çalışmalar yapılmaya başlamıştır. Bu alanların yeniden işlevlendirilme nedenleri;

- Kent merkezinde büyük alanlara sahip bu değerli alanların ve bu alanlarda yer alan limana ait idari ve depo birimlerinin, kente tekrar kazandırılması

- Liman alanlarında yer alan birimlerin yeni işlevlerle işlevlendirilerek faaliyet kazandırılmasının, bir çok açıdan yeni yapı inşa etmekten daha avantajlı olması

- Kullanılmayan kent alanlarının yeni işlevlerle değerlenirilerek ,ve bu işlevler sonucu yaratılan istihdamla kente ekonomik katkı sağlanması

- Kaybedilen kent-su ilişkisinin tekrar kurulması, sayılabilir

İstanbul Salıpazarı bölgesinde yer alan liman alanının yeniden işlevlendirilme sürecinde bir yöntem oluşturulması amacıyla, dünyadaki bu türdeki en başarılı uygulamalardan biri olan Barselona Port Vell bölgesi; tarihsel gelişim, dönüşüm süreci ve alandaki değişimler olmak üzere üç başlık halinde incelenmiştir. Aynı başlıklarla Salıpazarı bölgesi de incelenerek hazırlanan altı adet çizelgeyle, bu iki bölge karşılaştırılmıştır.

Bu çizelgelerde incelenen konular; birinci çizelgede, liman alanı ile ilgili genel özellikler başlığı altında, limanın türü, limanın konumu ve limanın büyüklüğü, ikinci çizelgede, liman faaliyetlerinin tarihsel gelişimi, üçüncü çizelgede limanın işlevini kaybetme nedenleri, dördüncü çizelgede liman alanı için hazırlanmış projeler başlığı altında projeler ve projelerdeki işlevler, beşinci çizelgede alan ölçeğinde değişimler-1 başlığı altında liman alanındaki mekânsal değişimler, altıncı çizelgede alan ölçeğinde değişimler-2 başlığı altında liman alanı açık alan düzenlemeleri ve liman alanına ulaşım ve giriş şeklindedir.

Çizelge 6.1 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Alanları ile İlgili Genel Özellikler

	LİMAN ALANI İLE İLGİLİ GENEL ÖZELLİKLER		
	LİMANIN TÜRÜ	LİMANIN KONUMU	LİMANIN BÜYÜKLÜĞÜ
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	Yapay limandır. Rıhtım inşa edilmesiyle liman özelliği kazanmıştır.	Haliç' in hemen güneyinde, İstanbul Boğazı'nın güney batısında yer alır. Tarihi kent merkezine yakın bir konumdadır.	11.2 ha (kara alanı)
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	Yapay limandır. Denizin yarımada şekilinde doldurulmasıyla dalgakıran görevi gören yarımadanın yapılmasıyla, liman alanı korunaklı hale getirilmiştir. İnşa edilen rıhtım alanlarıyla da liman özelliği kazanmıştır.	Şehrin deniz kıyısının tam merkezinde yer alır. Tarihi kent merkezine yakın bir konumdadır.	55.6 ha (kara alanı)

Çizelge 6.1, İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell bölgelerindeki liman alanlarının genel özellikleri hakkında bilgi verir. İkisi de, deniz kenarında yer alan yapay limanlardır. Salıpazarı bölgesindeki liman, deniz doldurularak kazanılan arazi üzerine rıhtım inşa edilmesi sonucunda liman özelliği kazanmıştır. Port Vell bölgesindeki liman, kentin kuruluşundan itibaren liman işleviyle kullanılsa da, dalgakıran yapılmasıyla korunaklı hale getirilerek gerçek anlamda liman özelliği kazanmıştır. İki liman da tarihi kent merkezinde, kentlilerin ve turistlerin yoğun olduğu bölgede yer alır. Port Vell bölgesinde yer alan limanın büyüklüğü (55,6 ha), Salıpazarı bölgesinde yer alan limanın büyüklüğü (11,2 ha) ile kıyaslığında Port Vell yaklaşık olarak beş kat daha büyüktür.

Çizelge 6.2 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Faaliyetlerinin Tarihsel Gelişimi

	LİMAN FAALİYETLERİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	İstanbul' daki liman faaliyetleri M.Ö. 1. yüzyılda başlamıştır. Bu dönemden, İstanbul' un fethine kadar (1453) liman faaliyetleri tarihi yarımada kıyılarında gerçekleşmiştir. İstanbul'un fethinden sonra Haliç, kentin ana limanı haline gelmiştir Salıpazarı bölgesinin hemen bitişiğinde yer alan genellikle uluslararası ticaret için kullanılan Galata bölgesindeki liman faaliyetleri 13. yüzyılda başlamıştır 15. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar İstanbul'da yer alan limanlar faaliyetleri bakımından Avrupa limanlarıyla eş değer büyüklükte olmuştur 19. yüzyılda Haliç' te ve Galata bölgesindeki limanlar; rıhtım uzunluğunun yetersiz olması, liman tesislerinin yapımının gecikmesi ve teknolojik olarak eski kalmalarından dolayı liman faaliyetleri açısından bir çok limanın gerisinde kalmıştır 1879 yılında Galata ve Eminönü kıyılarına yeni rıhtımların inşa edilmesi için ihale yapılmıştır. İnşaat 1892 yılında başlamıştır. 1900 yılında tamamlanan kısımlarda liman faaliyetleri başlamıştır. 1905-1927 yılları arasında rıhtımlarda çok sayıda depo ve antrepo binaları yapılmıştır 1952-1960 yılları arasında deniz doldurulması yöntemiyle Salıpazarı rıhtımı, rıhtımın üzerine de dört adet transit ambarı yapılmıştır 1958-1960 yılları arasında Salıpazarı'nda yapılan transit ambarlarının hemen arkasındaki alana üç adet antrepo ve iş hanı binası yapılmıştır Salıpazarı liman bölgesi, 1986 yılında önce şileplere, 1988 yılında da karadan kamyon trafiğine kapatılmıştır. Salıpazarı Liman bölgesi' nin yük trafiği Haydarpaşa, Tekirdağ, Tuzla, Pendik, Ambarlı ve Derince limanlarına kaydırılmıştır Liman tesislerinin işlevinin sonlandırılmasından itibaren Salıpazarı bölgesi, uluslararası kruvaziyer gemilerine hizmet vermeye başlamıştır. Bölge liman tesislerinin ve bir müzenin yer aldığı turizm ve kültürel fonksiyonların olduğu bir bölge haline gelmiştir
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	Barselona' daki liman faaliyetleri M.Ö. 1. yüzyılda başlamıştır. Bu dönemden 1970 yılına kadar kentteki liman faaliyetleri Port Vell alanında gerçekleşmiştir 1477 yılında deniz doldurularak limanın uç kısmına yarımada yapılmıştır. Dalgakıran görevi gören bu yarımada sayesinde, liman alanı korunaklı hale gelmiştir 16. yüzyılda yapılan rıhtımla liman faaliyetleri artmış, 18. yüzyıla kadar dünyadaki büyük limanlardan biri sayılmıştır 18. yüzyıldan 19. yüzyılın ortalarına kadar bölgede inşa edilen askeri işlevli binalar nedeniyle, askeri liman bölgesi görünümünde olmuştur .1848' de kalenin ve surların yıkımasıyla askeri önemini kaybetmiş, ticaret bölgesi özelliği göstermeye başlamıştır 1911 yılında liman alanında, yeni rıhtımların inşa edilmesini, liman alanının genişleyip düzenlenmesini kapsayan proje kabul edilip uygulanmıştır. Günümüzdeki liman alanındaki rıhtımlar bu projeyle hayata geçirilmiştir Barselona' da yapılacak fuar nedeniyle 1888 yılından itibaren kıyılarda yer alan limana bağlı sanayiler, kıyı ile ilişkiye engel oldukları gerekçesiyle kamusal alanlara dönüştürülmüştür 1970 yılında şehre yeni bir liman alanı yapılarak liman faaliyetleri bu limana kaydırılmıştır. Eski liman alanı daha az kullanılmaya başlamış ve zamanla işlevini kaybetmiştir 1992 olimpiyatlarına ev sahipliği yapacak adaylardan birinin Barselona olmasıyla, 1980 yılından itibaren tüm kentte, özellikle kıyı bölgelerde çok sayıda proje hazırlanmış ve uygulanmıştır Eski liman alanı (Port Vell), marinaların, alışveriş merkezi ve restoran gibi ticari alanların, akvaryum, sinema, yat klüpleri gibi aktivite alanlarının, ticaret merkezi ve müzelerin, rekreasyon alanlarının yer aldığı bir bölge haline gelmiştir

Çizelge 6.2 incelendiğinde, Salıpazarı ve Port Vell bölgesindeki liman faaliyetlerinin aynı dönemde başladığı görülür. İstanbul' da liman faaliyetlerinin en yüksek düzeyde olduğu zaman dilimi 15. yüzyıl-18. yüzyıl arasıyken, Barselona' da 16. yüzyıl-18. yüzyıl arasıdır. 18. yüzyıldan itibaren ihtiyacı karşılayamayarak, liman faaliyetlerinde gerileme sürecine girilen İstanbul'da, 1879 yılından itibaren Galata ve Eminönü kıyılarında yeni rıhtımlar yapılmaya başlanmıştır. 1952-1960 yılları arasında Salıpazarı bölgesine rıhtım inşa edildikten sonra, kentteki ticari liman falliyetleri bu rıhtıma ve Galata Rıhtımı'na kaydırılmıştır. Salıpazarı bölgesinde gerçekleşen liman faaliyetleri 1988 yılına kadar devam etmiş ve bu yıldan itibaren şehirdeki liman faaliyetleri Haydarpaşa, Tekirdağ, Tuzla, Pendik, Ambarlı ve Derince limanlarına kaydırılmıştır. Barselona Port Vell bölgesi limanında 16. yüzyılda ve 20 . yüzyılda iki defa rıhtım inşası gerçekleşmiştir. Port Vell bölgesindeki günümüzde yer alan rıhtımlar, 20. yüzyılın başlangıcında yapılan rıhtımlardır. Bu bölgedeki liman faaliyetleri 1970 yılında sona ermiş, kentteki liman faaliyetleri yeni yapılan ''Barselona Limanı'' adı verilen liman kaydırılmıştır.

Çizelge 6.3 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman İşlevlerini Kaybetme Nedenleri

	LİMANIN İŞLEVİNİ KAYBETME NEDENLERİ
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	Artan liman faaliyetlerini karşılamak için ihtiyaç duyulan tesislere, kent merkezindeki konumu nedeniyle büyüyebileceği alanın olmamasından dolayı sahip olamaması Teknolojik olarak eski kalması Limanın kara ulaşımında yaşanan trafik yoğunluğu nedeniyle liman faaliyetlerinin aksaması İhtiyaç duyulan rıhtım alanlarının yapılamaması nedeniyle, gemilerin karaya yanaşamayarak, açıkta demirlemesi. Yüklerin mavnalarla taşınması ve yükleme-boşaltma sırasında yaşanan aksaklıkların hem zaman hem de para kaybına neden olması Depo yapılarının yapımının gecikmesi nedeniyle gemilerden indirilen malların depolanacağı yeterli alanın olmaması
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	Artan liman faaliyetlerini karşılamak için ihtiyaç duyulan tesislere, kent merkezindeki konumu nedeniyle büyüyebileceği alanın olmamasından dolayı sahip olamaması Teknolojik olarak eski kalması Liman bölgesinde yaşanan kum dolma tehlikesi nedeniyle denizin sürekli taranması gerekliliği ve gemilerin dolan kumlardan zarar görmesi. Dalgakıran ypılmış olsa da yeteri kadar korunaklı olmaması Çok yakınındaki araziye daha büyük ve teknolojik yeni liman alanının yapılmasıyla, daha az talep görür duruma gelmesi Şehirde yapılacak olimpiyatlar nedeniyle, tüm kentte yürütülen dönüşüm çalışmaları kapsamında bu bölgenin kıyıda bir çekim noktası haline getirilme isteği

Çizelge 6.3'te anlatılan Salıpazarı ve Port Vell bölgelerindeki limanların işlevlerini kaybetme nedenleri incelenirse ikisinde de ortak olarak; artan liman faaliyetlerine cevap verebilecek büyüklükteki alana, kent merkezindeki konumları nedeniyle sahip olamamaları ve liman alanlarındaki teknolojik ekipmanların eski kalması gösterilebilir. Bu nedenlerin haricinde, Salıpazarı bölgesinde liman tesislerinin yapımının gecikmesi liman faaliyetlerinde aksaklıkların yaşanmasına neden olmuş ve liman daha az tercih edilir hale gelmiştir. Port Vell bölgesinde ise bazı olumsuz coğrafik etkenlerden dolayı (limana kum dolması, yeteri kadar korunaklı olmaması gibi) başka bir liman alanı oluşturulması ile ilgili çalışmalara başlanmıştır.

Çizelge 6.4 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Liman Alanları İçin Hazırlanmış Projeler ve Projelerdeki İşlevler

	LİMAN ALANI İÇİN HAZIRLANMIŞ PROJELER	PROJELERDEKİ İŞLEVLER
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	1) Salıpazarı Liman Tesisleri Yenileme Çalışması-1994 (Prof. Dr. Muammer Onat) 2) Galataport Projesi-2001 (Tabanlıoğlu Architects) 3) Galataport Projesi-2014 (Proje aşamasında)	1) Turizm-Otel Ticari-Ofis, dükkân, kafe Kültürel-Sergi salonu, konferans salonu Rekreasyon alanları 2) Kruvaziyer limanı ve tesisleri (terminal, gümrüklü alanlar) Marina Turizm-Otel Ticari-Ofis, alışveriş merkezi, dükkân, restoran, kafe Kültürel-Sergi salonu, konferans salonu, fuar alanı, kongre merkezi Akvaryum Rekreasyon alanları 3) Proje aşamasında
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	1) Port Vell Projesi kapsamında hazırlanan Moll de la Fusta ve Moll de la Barceloneta projeleri-1980 (Manuel de Sola-Morales) 2) La Barceloneta Projesi-1994 (Olga Tarasso ve Jordi Heinrich) 3) Port Vell Yeni Marina Projesi-2010 (Salamanca Group)	1) Yaya ve taşıt yolları Otopark Marina Ticari-Ofis, dükkân, restoran, kafe Akvaryum Sinema Kruvaziyer terminalleri Eski yapıların kültürel ve kamusal işlevler için dönüşümü Rekreasyon alanları 2) Kıyı düzenlemesi Rekreasyon alanları 3) Marina düzenlemesi Ticari- İş merkezi Yüzme havuzu, fitness merkezi Marina kulübü Depo alanları

Çizelge 6.4'te Salıpazarı bölgesi limanı için hazırlanmış ama hayata geçirilmemiş projelere, Port Vell bölgesi liman alanında ise uygulanmış projelere yer verilir. Port Vell bölgesinde uygulanmış projeler incelendiğinde, yük limanı faaliyetlerinin bu alandan tamamen kaldırıldığı görülür.Liman alanının merkezinin büyük bir kısmında marinalar, biraz daha uç bölümlerde ise iki adet kruvaziyer terminali yapılmıştır. Bölgeye farklı işlevler kazandırılarak, herkesin kullanımına açılmıştır. Liman alanında; ofis, dükkân, alışveriş merkezi, restoran, kafe, iş merkezi gibi ticari, akvaryum, sinema, yüzme havuzu, yat klüpleri gibi eğlence, müze gibi kültürel işlevli yapılar yapılmıştır. Bölgede rekreasyon çalışmaları kapsamında yeşil alanlar, oturma ve aktivite alanları da tasarlanmıştır. Bölgede projeyle eş zamanda alt yapı çalışmaları yapılmıştır. Salıpazarı bölgesinin dönüşümü için hazırlanan projelerin ortak özellikleri, bölgede turizm işlevli yapıların ve bu işlevi destekleyecek ticari yapıların tercih edilmesidir. Bu işlevler haricinde sergi salonları ve konferans salonları gibi kültürel işlevli yapılar da tasarlanmıştır ama alanının tamamındaki farklı kullanımların oranları kıyaslandığında bu işlevler küçük bir kısmı oluşturmaktadır. Günümüzde bu bölgenin dönüşümü Doğuş Holding A.Ş.'ye ihale edimiştir. Proje çalışmaları devam etmektedir.

Çizelge 6.5 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Alan Ölçeğinde Değişimler-1

	ALAN ÖLÇEĞİNDE DEĞİŞİMLER-1
	LİMAN ALANINDAKİ MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	Salıpazarı bölgesi, Tophane bölgesinin sınırları içinde yer alır. İstanbul' un fethinden sonra askeri faaliyetlerin sürdürüldüğü bir bölge haline gelmiş; tophane, topçu ocağı kışlası, talim alanı, top arabacıları kışlası gibi askeri işlevli binalar yapılmıştır 1863' te sahil boyunca imalathaneler yapılmış, 1927' de tamamı antrepolara dönüştürülmüştür 1929' da antrepolar, Ford otomobil üretim fabrikasına dönüştürülmüştür 1950-1960 yılları arasında yapılan yol genişletme çalışmaları nedeniyle bölgedeki bir çok tarihi yapı yıkılmıştır 1952-1960 yılları arasında denizin doldurulmasıyla kazanılan alana rıhtım, rıhtımın üzerine de dört adet transit ambarı yapılmıştır 1958-1960 yılları arasında transit ambarlarının hemen arkasındaki alana üç adet antrepo ve iş hanı binası yapılmıştır 1988 yılında liman işlevinin sonlanmasıyla bölgedeki ambar ve antrepo yapıları işlevsiz kalmıştır. Bölgede limana bağlı çalışan küçük ölçekli sanayi ve ticari yapıları, liman işlevinin sonlanmasıyla başka yerlere taşınmıştır 2004 yılında, bölgede yer alan Dört Numaralı Transit Ambarı, İstanbul Modern Sanat Müzesi' ne dönüştürülmüştür Günümüzde Beş Numaralı Antrepo binasının MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi' ne dönüşümü devam etmektedir
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	Port Vell bölgesi, M.Ö. 1. yüzyıldan itibaren liman olarak kullanılmıştır Fırtına ve dalgalara karşı yeteri kadar korunaklı olmayan alanda deniz doldurularak bugün La Barceloneta adı verilen yarımada yapılarak güvenli hale getirilmiştir 1911 yılında liman alanına yeni rıhtımların yapılmasıyla liman alanı genişletme projesi uygulanarak liman alanı bugünkü halini almıştır Liman faaliyetlerinin artmasıyla, bölgeye çok sayıda küçük depo alanları, bir adet de büyük bir antrepo binası yapılmıştır 1970 yılında daha büyük ve daha teknolojik araçların olduğu büyük bir limanın yapılmasıyla, Port Vell daha az kullanılmaya başlamış, zamanla liman işlevini kaybetmiştir 1980-1995 yılları arasında uygulanan liman alanı ve kıyı düzenleme projeleriyle bölge yeniden ele alınmıştır. Bölgede yer alan yıpranmış depo alanlarının tamamı temizlenmiştir. Bölgeye turizm, ticari ve kültürel fonksiyonlara sahip yeni binalar yapılmıştır

Çizelge 6.5'te Salıpazarı ve Port Vell bölgelerinde yaşanan mekânsal değişimler anlatılır. Tophane bölgesinde yer alan Salıpazarı bölgesi uzun yıllar, büyük ölçekli askeri işlevli yapıların yer aldığı askeri bölge özelliği göstermiş, 20. yüzyılın ortasında rıhtım alanlarının inşasıyla, liman bölgesi özelliğine sahip olmuştur. Port Vell bölgesi kentin kuruluşundan itibaren liman alanı olarak kullanılmıştır. Günümüzde ise liman alanı dönüştürülerek farklı fonksiyonların yer aldığı bir bölge halini almıştır.

Çizelge 6.6 İstanbul Salıpazarı ve Barselona Port Vell Bölgeleri Alan Ölçeğinde Değişimler-2

	ALAN ÖLÇEĞİNDE DEĞİŞİMLER-2	
	LİMAN ALANI AÇIK ALAN DÜZENLEMELERİ	**LİMAN ALANINA ULAŞIM VE GİRİŞ**
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ	Uygulanmış herhangi bir düzenleme çalışması yoktur	1950-1960 yılları arasında yapılan yol genişletme çalışmaları taşıt trafiğini rahatlatmış olsa da, bu çalışma sırasında çok sayıda tarihi eser yıkılmıştır Kent merkezinde yer alan bölgeye ulaşım, farklı ulaşım araçlarıyla kolayca sağlanabilir Beşiktaş-Eminönü arasındaki ana taşıt ulaşım aksında yer alan Meclis-i Mebusan Caddesi bölgenin hemen paralelinde yer alır Tramvay hattı,Meclis-i Mebusan Caddesi'nden geçer ve bölgeye çok yakın bir noktada durak mevcuttur Bölgenin yakınında, farklı noktalardan gelen otobüslerin durakları vardır Bölgeye yakın olan Karaköy' de vapur iskeleleri yer alır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ	1980-1995 yılları arasında yapılan kıyı düzenleme çalışmaları kapsamında; Yeşil alanlar Yaya ve taşıt yolları Bisiklet yolları Park alanları yapılarak, kentin kıyı alanlarının daha aktif şekilde kullanılması sağlanmıştır	1980-1995 tarihleri arasında yapılan kıyı çalışmalarında bölgenin araç ve yaya trafiği düzenlenmiştir. Yeni açılan yollarla taşıt trafiği hafifletilmiştir Kent merkezinde yer alan bölgeye ulaşım, farklı ulaşım araçlarıyla kolayca sağlanabilir Şehrin merkezindeki ana taşıt ulaşım aksları olan; Passeig de Colom, Ronda Literal ve Passeig de Joan Borbó, bölgeye yakın konumdadır Bölgeye yakın noktalarda çok sayıda metro ve otobüs durakları vardır Bisiklet kullananlar için bisiklet yolları ve park alanları, kiralamak isteyenler için farklı noktalarda istasyonlar mevcuttur

Çizelge 6.6'da yer alan açık alan düzenlemeleri başlığı incelendiğinde, Salıpazarı bölgesi ile ilgili bu güne kadar herhangi bir uygulama yapılmadığı, Port Vell bölgesinde ise dönüşüm sırasında rekreasyon alanlarıyla yeniden düzenlenen kıyı bölgesi sayesinde su ile yeniden ilişki kurulmasının sağlandığı görülür. İki bölgedeki ulaşım çalışmaları ve liman alanı girişleri incelendiğinde, Port Vell'de bir çalışma yapıldığı, Salıpazarı'nda ise henüz yapılmadığı görülür. Liman faaliyetleri devam ederken yaşanan taşıt trafiği sorunu, 1950-1960 yılları arasında gerçekleştirilen yol genişletme çalışmalarıyla bir süre için çözülmüştür. Bu çalışmalar sırasında bölgede yer alan çok sayıda tarihi yapı da yıkıldığı için, başarılı bir çalışma olduğunu söylemek güçtür. Salıpazarı bölgesine farklı ulaşım araçlarıyla ulaşım kolayca sağlanır. Bölgeye karadan ulaşım için, yakın

noktalarda çok sayıda toplu taşıma taşıt durakları ve denizden ulaşım için vapur ve motor iskeleleri bulunur. Kara ulaşımı oldukça kolay olmasına rağmen bazı saatlerde yaşanan yoğun trafik ve yeterli otopark alanı olmaması bölgedeki ulaşımla ilgili sorunlardandır. Port Vell bölgesinde ise, 1980-1995 yılları arasında yapılan düzenleme çalışmalarıyla bölgedeki araç ve yaya trafiği yeniden düzenlenmiştir. Moll de la Fusta Projesi' yle, liman ve kent arasındaki kot farkından da yararlanılarak yeni taşıt yolları eklenmiştir. Toplu taşıma için duraklar bölgeye yakın noktalarda düzenlenmiştir. Ayrıca bölgede yürüyüş yolları, bisiklet yolları, bisiklet park alanları ve istasyonları planlanmıştır.

Çizelgelerin tamamı incelendiğinde, Port Vell ve Salıpazarı bölgeleri liman alanları ve liman faaliyetlerinin gelişim süreçleri ile ilgili benzerliklerin olduğu görülmüş, Port Vell liman alanında gerçekleştirilen dönüşümün ışığında Salıpazarı liman alanında gerçekleştirilecek dönüşümde uygulanması gereken yöntemler belirlenmiştir. Bu yöntemler;

- Dönüşüm projesine başlamadan önce hedefler doğru bir şekilde belirlenmelidir.

Port Vell bölgesinin dönüşümündeki hedef; kent merkezinde kalmış, kullanılmayan, büyük bir alana sahip liman alanının dönüştürülerek, kaybedilen kent-kıyı ilişkisinin yeniden sağlanmasıdır. Kentte bir odak noktası yaratacak şekilde bir planlama ve işlev seçimi yapılmıştır.

Salıpazarı bölgesi de kent merkezindeki konumuyla ve sahip olduğu özelliklerle Port Vell bölgesiyle benzerlik göstermektedir. Bu bölgenin dönüşümündeki hedef; getirilen farklı işlevlerle liman alanının kente kazandırılarak, kaybedilen kıyı kent ilişkisinin tekrar kurulması şeklinde olmalıdır.

-Dönüşüm, bölgesel değil kentsel olarak planlanmalıdır. Bölgesel olarak hazırlanmış projeler, kentle ilişkinin kopuk olmasına neden olacağından bütüncül bir planlama yapılmalıdır. Aynı zamanda projeler, kentin gelişme vizyonu ile paralel şekilde hazırlanmalıdır. Kısa vadeli projeler gelecekte hem ekonomik, hem sosyal hem de mekânsal olarak istenmeyen sonuçlara neden olabilir.

Port Vell projesinde bölge kentsel ölçekte düşünülüp, planlanmıştır. Günümüzde kentliler ve turistler tarafından yoğun bir şekilde kullanılması da, başarılı planlanmış bir

proje olduğunun göstergesidir. Proje aynı zamanda uzun vadeli olarak planlanmıştır. Ekonomik olarak bölge kalkınmakta, yarattığı potansiyelle kent ekonomisine katkı sağlamaktadır.

Salıpazarı bölgesi dönüşümünde de kentsel ölçekte bir planlama anlayışı benimsenmelidir. Bölgenin ihtiyaçları doğru tespit edilerek getirilecek yeni işlevlerle bu bölgenin kente entegre olması sağlanmalıdır.

- Dönüşüm aşamasında yapılması gereken ilk iş, bölge ve bölgede yer alan yapılarla ilgili veri toplanmasıdır. Tarihi bir dokuya sahipse, bölgedeki tarihi yapıların tamamı incelenmeli, sağlam ya da onarılabilecek durumda olanlar tespit edilerek, proje çalışması bu değerlerin korunarak projeye dahil edilmesi düşüncesiyle hazırlanmalıdır.

Port Vell bölgesinde yer alan tarihi değere sahip binalar kamusal ya da kültürel işlevlere dönüştürülerek projeye dahil edilmiştir.

Salıpazarı bölgesinde, limana ya da kamuya ait çok sayıda tarihi yapı bulunmaktadır. Liman alanının hemen arka tarafında yer alan, Tophane Çeşmesi, Kılıç Ali Paşa Külliyesi, Tophane Kasrı, Nusretiye Cami ve Nusretiye Saat Kulesi'nin bulunduğu Tophane Meydanı, Sedad Hakkı Eldem'in 1958 yılında bu bölge için hazırladığı plandaki gibi kıyıya kadar devam edecek şekilde düzenlenmelidir. Bölgede yer alan ambar binaları ve antrepo binaları, Salıpazarı rıhtımının elli yıllık silüetini oluşturan kentin önemli hafızalarıdır. Bu binalar yeniden işlevlendirilerek korunmalıdır.

- Yapılan veri çalışmalarından sonra, alana uygun işlevler belirlenmelidir. İşlev belirlenmesi aşamasında ilk önce bölgenin coğrafyası, topoğrafyası, morfolojisi ve iklimi göz önünde bulundurulmalıdır. Bölgenin güçlü ve zayıf yanları, sahip olduğu imkânları ve bölge için tehdit oluşturabilecek durumlar analiz edilmelidir. Bölge halkının, kentin ve hatta ülkenin ihtiyaçları tespit edilerek sağlanabilecek katkılar düşünülerek işlev seçimi yapılmalıdır. Tek bir işlev seçimi, bölgenin tek bir kesim tarafından kullanılmasına neden olacağından dolayı ihtiyaca uygun farklı işlevlerin bir arada olduğu ve bu bölgenin tüm kesimler tarafından kullanılabildiği bir yaklaşım benimsenmelidir.

Port Vell projesinde bu düşünceyle bölgeye farklı fonksiyonlara sahip binalar yapılarak, tüm kesimlerin bu alandan yararlanması sağlanmıştır. Girilemeyen liman bölgesi, kıyı alanlarında gerçekleştirilen düzenlemelerle yeniden ulaşılabilir hale getirilmiştir.

Salıpazarı bölgesinin sahip olduğu özellikler değerlendirildiğinde, turistik merkezlere yakınlığı ve bölgede çok sayıda tarihi yapı olması nedeniyle, turizm açısından potansiyel yarattığı doğrudur. Günümüzde kruvaziyer limanı olarak kullanılan bölgede turizm işlevini destekleyecek tesis yoktur. Kruvaziyer limanına gelen turistler, bu bölgede vakit geçirebilecekleri yer olmaması nedeniyle, servis araçlarıyla liman alanından alınarak bu bölgeden uzaklaştırılırlar.

Bu bölgeyle ilgili eleştirilmesi gereken bir durum, kruvaziyer limanının varlığıdır. Limanın başka bir alana taşınma düşüncesi bazı nedenlerden dolayı ortaya çıkmıştır. Birinci nedeni, rıhtıma yanaşan gemilerin çok büyük boyutları (Yükseklikleri 24-30 metre arasında, uzunlukları 150-300 metre arasında) nedeniyle silüete olumsuz etkileri. İkinci nedeni, yine bu büyük boyutları nedeniyle Salıpazarı kıyısını tamamen kapatarak denizle, asya kıtası ve tarihi yarımadayla görsel ilişki sağlanmasına engel olmaları. Üçüncü nedeni, Salıpazarı rıhtımının tamamının kruvaziyer limanına ayrılması sonucunda, gümrük alanı ilan edilmesi ve yalnızca yolcularla görevlilerin kulanımına açık olması. Kentin en değerli kıyılarından birinde, kıyıyla hiç bir noktadan ilişki sağlanamaması. Dördüncü ve son nedeni de, limana gelen gemi yolcularının başka noktalara taşınmasını sağlayan büyük otobüslerin kentin bu noktasında büyük bir trafik yoğunluğuna neden olmasıdır (Şekil 6.1) (Şekil 6.2) (Şekil 6.3).

Tüm bu nedenler göz önünde bulundurulduğunda, kruvaziyer limanı başka bir bölgeye taşınarak, yapılacak düzenlemelerle kıyılar asıl sahiplerine yani halka geri verilmelidir. Bölgedeki tarihi binalar, kültürel işlevlerle yeniden işlevlendirilerek, kıyı alanlarında gerçekleştirilecek rekreasyon çalışmaları ile birlikte, bu bölgenin herkesin kullanımına açılması sağlanmalıdır.



Şekil 6.1 Kentle rıhtıma yanaşan gemilerin ilişkisi, Özge Öztürk, 19.11.2013



Şekil 6.2 Kentle rıhtıma yanaşan gemilerin ilişkisi, Özge Öztürk, 07.10.2013



Şekil 6.3 Salıpazarı gümrük alanı geçiş engeli, Özge Öztürk, 13.03.2014

- Dönüşüm aşamasının tüm süreçlerinde (Tasarım, planlama ve uygulama), farklı aktörlerin bir arada çalıştığı bir sistem oluşturulmalıdır. Bu aktörler; yerel yönetimler, özel sektör, mimarlar, şehir plancılar, mühendisler, sivil toplum örgütleri ve halktır. Yerel yönetimler, projeyi yönetme; özel sektör, projeyi geliştirme ve finans sağlama; mimarlar, şehir plancılar ve mühendisler, projeyi tasarlama-planlama-uygulama; sivil toplum örgütleri, yapılan işlerin hukuka ve mevzuatlara uygunluğunu denetleme ve halkı bilgilendirme; halk ise projeyi bölgenin ve kendi ihityaçlarına göre yönlendirme göreviyle projeye dahil edilmelidir.

Port Vell bölgesinde bu bireylerin tamamının ortak çalıştığı bir proje ortaya çıkmıştır. Özellikle halk, projenin başından itibaren bilgilendirilerek yapılan anket ve atölye çalışmalarıyla projeye dahil edilmiştir.

Salıpazarı bölgesi dönüşüm projelelerinde, belirlenen firmalara teklif götürülerek, ya doğrudan ya da tercih edilen firmalar arasında düzenlenen yarışmalarla projeyi hazırlayacak firma belli olmuştur. Bu projelerin hiç bir aşamasında halk projeye dahil edilmemiştir. Günümüzde, Doğuş Holding A.Ş.'ye 04.10.2013 tarihinde 30 yıllığına kiralanan Salıpazarı bölgesi için dönüşüm projesi hazırlanmaktadır. Hazırlanan bu projeyle ilgili halkla hiç bir bilgi paylaşımında bulunulmamıştır. Kentin bu çok değerli bölgesi için dönüşüm kararı alınmıştır ama bölgeye nasıl müdahale edileceği, hangi işlevler getirileceği , bölgede yer alan tarihi eserlere ve ambar yapıları ile antrepo binalarının korunup korunmayacağı bilinmemektedir. Ambar ve antrepo yapılarından yalnızca Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi'ne dönüştürülen Beş Numaralı Antrepo binasının korunacağı bilgisi, projeyi hazırlayan Emre Arolat Architects ekibinden Mimar Süleyman Yıldız'dan alınmıştır. İstanbul Modern Müzesi'ne dönüştürülmüş Dört Numaralı Transit Ambarı binasının ne olacağı konusunda, projeyi hazırlayan Tabanlıoglu Architects ve projeyi uygulayan Eczacıbaşı firmalarının da bir bilgileri olmadığı Mimar Hande Pusat ve Proje Müdürü Kaan Karasoy'la yapılan röportajlarda öğrenilmiştir. Hazırlanan projenin bir an önce halkla paylaşılması, uygulama başlamadan önce farklı disiplinler tarafından fikir alışverişi sağlanması gereklidir.

- Proje çalışmalarıyla paralel şekilde, bölgenin alt yapı çalışmaları yürütülmelidir. Bölge ulaşımı, vaziyet planıyla birlikte beraber çalışılarak düzenlenmelidir. Bölgeye getirilen yeni fonksiyonların ulaşıma getireceği ek yoğunluklar hesaplanıp, bu durmu en aza indirecek uygun çözümler bulunmalıdır.

Port Vell bölgesinin dönüşüm çalışmalarından biri sadece yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesi üzerinedir. Bölgede, trafik yükünü azaltacak uygulamalar yapılmıştır. Dönüşüm tamamlandıktan sonra, bölgeye giriş noktalarına yakın toplu taşıma durakları konumlandırılmıştır.

Salıpazarı bölgesindeki trafik yükünü azaltmak için 1950 yılında yapılan yol genişletme çalışmaları trafiği geçici olarak hafifletmiş olsa da, bölgeye verdiği tahribat nedeniyle doğru bir uygulama olmadığı söylenebilir. Bölgede ulaşımla ilgili günümüzdeki trafik yoğunluğu ve otopark alanı yetersizliği gibi problemler çözülmelidir. Getirilecek yeni işlevler bölgeye ek trafik yükü getirmeyecek şekilde planlanmalıdır.

6.2 Bina Ölçeğinde Değişimler

Port Vell ve Salıpazarı bölgeleri liman alanlarının gelişimi ve dönüşümleri alan ölçeğinde incelendikten sonra, bu alanlarda yer alan kültürel işlevlerle yeniden işlevlendirilerek dönüştürülmüş iki antrepo ve bir transit ambarı yapısı seçilerek bina ölçeğinde geçirdikleri dönüşümler incelenmiştir. Dönüşüm sırasında uygulanan fiziksel ve mekânsal müdahalelerin karşılaştırıldığı dokuz adet çizelge hazırlanmıştır. Bu çizelgelerde incelenen başlıklar; ekleme/boşaltma, strüktür, cephe, giriş, sergi alanı, kafe/restoran, müze mağazası, kütüphane, yönetim birimleri, ıslak hacimler, teknik birimler, depo/arşiv ve diğerleri olmak üzere on üç adettir.

Çizelge 6.7 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-1

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-1	
	EKLER	**STRÜKTÜR**
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Binanın taşıyıcı olmayan duvarlarının tamamı yıkılmış, yeni plan doğrultusunda bölücü elemanlar eklenmiştir Zemin katta düzenlenen giriş bölümü için, binanın doğu cephesine ek bir kütle yapılmıştır Sirkülasyon elemanlarından; binanın arka cephesine giriş için rampa merdiven eklenmiştir. Cephedeki iki merdivenden biri özgün haliyle, diğeri etrafı cam doğramayla kapatılarak kullanılmıştır. Binanın merkezindeki bienalden kalma merdiven korunmuştur. İki yük asansörünün kabinleri değiştirilip, biri yük taşınımı için diğeri ziyareretçilerin kullanımı için işlevlendirilmiştir. Cephede, restorana ulaşımı sağlayan merdivenin yanına asansör eklenmiştir Binadaki tüm cephe doğramaları yenilenmiştir. Arka cephede yer alan ofis bölümlerinin doğrama boyutları büyütülmüş, personel için giriş verilmiştir Cephe özgün haliyle korunarak tabelalar eklenmiştir	Binanın taşıyıcı sisteminde analizler yapılarak, bakım,onarım ve güçlendirme çalışmaları yapılmıştır. Temel, çakılan kazıklarla güçlendirilmiş, kolon boyutları tüm katlarda büyütülmüştür Taşıyıcı olmayan duvarların tamamı yıkılmıştır Taşıyıcı sistem, döşemeler ve tavanlar özgün halindeki gibi açıkta bırakılarak, gri renge boyanmıştır Tüm taşıyıcı sistem uygulamaları yangın ve deprem yönetmeliklerine uygun şekilde yapılmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Tüm binada sadece strüktürün korunup, diğer tüm elemanların eklenmesi planlanmıştır. Taşıyıcı olmayan duvarların tamamının yıkılması ve yeni plan doğrultusunda bölücü elemanların eklenmesi planlanmıştır Korunan strüktürün üzerine, sergi salonları için konteyner yapılar ve dolaşım yollarının eklenmesi düşünülmüştür Binanın caddeye bakan ofis bölümünün yıkılıp, yeniden yapılması planlanmıştır Binadaki tüm sirkülasyon sisteminin yeniden düzenlenmesi, ziyaretçi, restoran, ve iki tip servis olmak üzere dört farklı kullanım için dört farklı asansör gruplarının yapılması, caddeye bakan ofis bloğunun ön bölümünde, cepheden algılanabilecek şekilde içeriden merdiven yapılması planlanmıştır	Binanın taşıyıcı sisteminde analizler yapılarak, bakım,onarım ve güçlendirme çalışmaları yapılmıştır. Temel, çakılan kazıklarla güçlendirlmiş, kolon boyutları tüm katlarda büyütülmüştür. Yapılan analizler sonucunda yeteri kadar güçlü olmadığı tespit edilen ofis bölümünün tamamının, antrepo bölümünün de son iki katının strüktürünün yeniden yeniden yapılmasına karar verilmiştir Taşıyıcı olmayan duvarların tamamının ve konteynerların altına gelenlerin haricindeki döşemelerin yıkılması, binanın sadece strüktürünün korunması planlanmıştır Taşıyıcı sistem mevcut haline uygun şekilde açıkta bırakılarak önceki rengine yakın seçilecek bir renkte boyanması planlanmıştır Tüm taşıyıcı sistem uygulamaları yangın ve deprem yönetmeliklerine uygun şekilde yapılmıştır.
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Binanın taşıyıcı olmayan duvarlarının tamamı yıkılmış, yeni plan doğrultusunda bölücü elemanlar eklenmiştir Çatı katı projeye sonradan dahil edilerek bu alanda restoran, kütüphane, oditoryum, ofis ve ıslak hacim birimleri tasarlanmıştır Binadaki tüm sirkülasyon sistemi yeniden düzenlenmiş, dört adet yangın merdiveni, iki asansör, bir rampa ve iki yürüyen merdiven eklenmiştir Binaya açılan orta boşluğun çatı bölümü kapatılarak üç adet ışıklık yapılmıştır. Bu boşluğa açılan, ikinci ve üçüncü katlardaki sergi alanlarına ışıklıklar yapılmıştır Cephe özgün haliyle korunarak tabelalar eklenmiştir	Binanın taşıyıcı sisteminde analizler yapılarak, bakım,onarım ve güçlendirme çalışmaları yapılmıştır Taşıyıcı olmayan duvarların tamamı yıkılmıştır Birinci ve ikinci katta taşıyıcı sistem, döşemeler ve tavanlar özgün halindeki gibi açıkta bırakılmıştır. Bazı noktalarda çelik kolonlar kısmen alçıpan panellerle kaplanmıştır. Üçüncü kattaki sergi alanında ve çatı katında ise tüm bu sistemler alçıpanla kapatılmıştır Çatı katında konumlandırılan oditoryumda kesintisiz bir alan elde edebilmek için, mekânın ortasına denk gelen dört adet çelik kolon kesilmiştir Tüm taşıyıcı sistem uygulamaları yangın ve deprem yönetmeliklerine uygun şekilde yapılmıştır.

Çizelge 6.8 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-2

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-2
	CEPHE
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Cephe duvarları onarılmış, tüm cephe gri renge boyanarak, özgün rengi değiştirilmiştir Çatı yenilenmiştir. Çatının orta bölümünde yer alan ışıklıklar değiştirilmiştir Binadaki tüm cephe doğramaları yenilenmiştir. Arka cephede yer alan ofis bölümünün doğrama boyutları büyütülerek, personel için ayrı bir giriş verilmiştir Teras alanı onarılmış, korkuluk takılmıştır Ekler bölümünde bahsedildiği gibi, zemin katta ön cephede binanın doğusuna ek giriş kütlesi, arka cephede rampa merdiven eklenmiştir. Restorana ulaşımı sağlayan merdiven onarılıp, etrafı cam doğramayla kapatılmıştır. Cephede bu merdivenin yanına asansör eklenmiştir Binanın denize bakan ön cephesine ve doğu cepheye müzenin isminin yer aldığı tabelalar eklenmiştir
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Binanın tüm cephe elmanlarının yıkılıp sadece strüktürünün korunduğu bir cephe planlanmıştır. Cephe kolonlarının ortalama 150 cm gerisinden tüm cephe boyunca cam doğrama takılması planlanmıştır Çatının teras çatı şeklinde düzenlenip, orta bölümüne mekanik sitem ekipmanlarının korunması için bir kütle yapılması planlanmıştır Sergi salonlarının yer aldığı konteynerler cephenin bazı noktalarından dışarı taşacak şekilde planda yerleştirilmiştir. Cephenin bazı noktalarında da dolaşım yollarının cepheden dışarıya taşarak balkonlar oluşturması düşünülmüştür Ekler bölümünde bahsedildiği gibi, ofis bölümünün yeniden yapılması planlanmıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Cephe duvarları onarılıp, bakım yapılarak özgün haliyle korunmuştur. Çatı katı projeye sonradan dahil edilerek bu alanda bazı mekânlar oluşturulmuştur. Çatıya uygulanan müdahaleler özgün yapısına uygun şekilde gerçekleştirilmiştir. Binanın içinde, çatıya kadar devam eden orta boşluğun üstü kapatılarak üç adet ışıklık yapılmıştır. Binadaki tüm cephe doğramaları yenilenmiştir. Antreponun özgün halinde tüm pencerelerde yer alan ahşap panjurlarların benzerleri yapılarak, önceki haline atıfta bulunulmuştur Müzenin denize bakan ön cephesine, cepheden kopuk yatay çelik bir kirişin taşıdığı, müzenin adının yer aldığı büyük bir tabela asılmıştır. Müzenin girişine de, cepheden kopuk ve şeffaf bir malzemeden tabela asılmıştır

Çizelge 6.9 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-3

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-3
	GİRİŞ
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Müze alanına girişte müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda, cam doğramalı danışma birimi ve hemen arkasına da Genç İstanbul Modern' in yer aldığı konteyner yapı yapılmıştır. Müzenin ana girişi arka cepheden sağlanır. Bu girişe heykel bahçesi ve çakıl zeminli etkinlik alanının arasından geçen yolla ulaşılır, rampa merdivenle birinci kata çıkılır, çift yöne sürme kapıdan geçilerek rüzgârlık alanına ulaşılır, ikinci çift yöne sürme kapıyı geçerek binaya giriş yapılır. Zemin katta binanın doğu cephesindeki diğer giriş, engelliler, personel ve etkinliklerde kapalı alandan açık alana geçiş yapmak isteyenler tarafından kullanılır Girişin sol tarafında danışma yer alır. Danışmanın arkasında, holden girişleri sağlanan sırayla vestiyer, asansör, eğitim ofisi, eğitim odası ve ıslak hacim birimleri yer alır. Girişin sağ tarafında müze mağazası mevcuttur. Danışma ile müze mağazası arasındaki cam doğramalı alandan sergi alanına giriş yapılır Giriş bölümünde mevcut tavan açıkta bırakılmıştır. Duvarlar alçıpanla kapatılıp beyaz renge boyanmıştır. Zeminde gri renk epoksi boya kullanılmıştır Aydınlatmalar tavana asılmıştır tavandan açıkta giden havalandırma kanalları tavanla ayne renkte griye boyanmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Müze girişinin hemen önündeki alanda; su ve yeşil peyzaj ögelerinin, oturma alanlarının bulunduğu hazırlayıcı bir mekân planlanmıştır. Müzenin bu alana bakan cephesinden görülecek şekilde sanatsal bazı gösterimlerin yapılabileceği büyük bir ekranın müzenin içerisine yerleştirilmesi planlanmıştır Müzenin ana girişi caddeye bakan eski ofis bölümünden sağlanacak şekilde planlanmıştır. Çift yöne sürme kapıdan geçilerek ulaşılan rüzgârlık alanından bir diğer çift yöne sürme kapıyla binaya giriş verilmiştir. Binanın girşinde altı kat yüksekliğinde atrium tasarlanmıştır. Girişin hemen karşısında danışma bölümü ve vestiyer, sol tarafında sergi katlarına ulaşımı sağlayan merdiven ve asansörler, sağ tarafında ise tasarlanan su ögelerinin içine yerleştirilmiş heykellerin olduğu sergi alanı planlanmıştır Giriş bölümünde strüktür açıkta bırakılmıştır. Diğer detaylar henüz proje aşamasındadır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Müze alanına giriş, antrepo binasının iki kanadının arasında yer alan geçiş alanından sağlanmıştır. Giriş kapısının hemen önünde, alt kattaki otoparktan gelen merdivenin cam kütlesi belediyeden izin alınamadığı için kaldırılamamıştır Binaya çift yöne sürme kapıyla girilir Girişin sol tarafında müze mağazası ve danışma, sağ tarafında ise küçük sergiler için değiştirilebilir yüzeylerin olduğu küçük bir sergi alanı yer alır Giriş bölümünde strüktür ve tavan mevcut haliyle açıkta bırakılmıştır. Giriş kapısının olduğu duvar yüzeyi içeride gri renkte, danışmanın olduğu duvarlar kırmızı renkte boyanmıştır. Döşemelerde toprak rengi seramik kullanılmıştır Girişteki aydınlatmalar ve yönlendirme tabelaları tavandaki çelik konstrüksiyona monte edilmiştir. Giriş kapısının üstünde doğramaların üzerinden açıktan havalandırma kanalı devam etmiş ve duvarla aynı renkte boyanmıştır

Çizelge 6.10 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-4

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-4
	SERGİ ALANI
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Müzenin birinci katında; Türk sanatçılara ait modern sanat eserlerinin sergilendiği sürekli sergi salonu ve yabancı sanaçıların eserlerinin sergilendiği küçük salon yer alır. Zemin katta ise geçici sergi salonu ve fotoğraf sergisi yer alır. Bunların haricinde video eserlerin gösterildiği özel karanlık odalar iki katta da mevcuttur Sergi alanları sergilenecek koleksiyona ve binanın mekânsal yapısına uygun olacak şekilde belirlenen rota doğrultusunda planlanmıştır Kolonlar bazı yerlerde mevcut haliyle bırakılıp, bazı yerlerde de çevreleri tavanla arasında boşluk olacak şekilde mdf ya da kontraplakla kaplanmış, eserlerin arkasında nötr bir yüzey oluşturarak eseri ön plana çıkarmak amacıyla beyaz renge boyanmıştır Zeminde akustik ve konfor açısından insanları yormayan homojen bir malzeme olan epoksi kullanılmıştır. Gri renk uygulanmıştır Sergi alanlarına denk gelen cephe doğramalarına dışarıdan kepenk, içeriden de gri stor perde takılmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Müzenin zemin katı, çeperlerde açık heykel sergisi olacak şekilde planlanmıştır. Birinci kattan dördüncü kata kadar olan katlar Türk sanatçılara ait eserlerin sergilendiği sürekli sergi salonları olarak tasarlanmıştır. Birinci ve ikinci katta benzer şekilde, sürekli sergi salonları oluşturulmuştur. Üçüncü ve dördünci katta ise sürekli sergi salonları dışında iki kat yüksekliğinde, içinde rampa bulunan, galeri boşluklu geçici sergi salonu planlanmıştır Sergi alanları; koleksiyonun birlikte sergilenecek eserlerinin gruplandırılarak, gerekli alanların hesaplanması ve bu alanlar doğrultusunda gerekli olan konteyner boyutlarının ve sayılarının belirlenmesi ile oluşturulmuştur. Konteynerlerın sayıları ve boyutları belli olduktan sonra mekâna uygun şekilde yerleştirilerek rota belirlenmiştir Sergi alanlarının, dış yüzeyinin konteyner yapılarına benzemesi için ondüle perfore delikli bir malzemeden yapılması planlanmıştır. İç yüzeyleri ise daha nötr olacak şekilde, duvarları tek renk, tavanı koyu renk alçıpan, zemini ise koyu renk ahşap malzemeden olacak şekilde düşünülmüştür. Konteynerlar arasındaki dolaşım, strüktürün üzerine yerleştirilecek bağlantı yollarıyla sağlanmıştır. Bu yolların bazı bölümlerde genişleyerek açık sergi alanlarına, bazı bölümlerde de cepheden dışarıya taşarak balkonlara dönüşmesi planlanmıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Müzenin zemin katında küçük bir geçici sergi alanı, birinci katında geçici sergi salonu, ikinci ve üçüncü katlarda ise sürekli sergi salonu yer alır. Müzedeki tüm sergilerin ortak teması Katalunya tarihidir Sergi alanları sergilenecek koleksiyona ve binanın mekânsal yapısına uygun olacak şekilde belirlenen rota doğrultusunda planlanmıştır Birinci ve ikinci kat sergi salonlarının tasarımı birbirine benzerdir. Kolonlar bazı yerlerde mevcut haliyle bırakılıp, bazı yerlerde de çevreleri tavanla arasında boşluk olacak şekilde mdf ya da ahşap plakalarla kaplanmıştır. Mdf olan sergi yüzeyleri siyah ve kahverengi gibi koyu renklerde boyanmıştır. Tavan özgün haliyle açık bırakılmıştır. Zeminde bazı bölümlerde kırmız ve siyah renk halı,bazı bölümlerde siyah ve gri renk granit kullanılmıştır Üçüncü kattaki sergi salonundaki mimari dil diğer iki kattan biraz farklıdır. Kolonların çoğu alçıpan sergi duvarlarıyla tamamen kapatılmıştır. Tavan da alçıpanla tamamen kapatılıp siyaha boyanmıştır. Zeminde siyah granit kullanılmıştır

Çizelge 6.11 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-5

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-5	
	KAFE/RESTORAN	**MÜZE MAĞAZASI**
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Kafe, müzenin tarihi yarımada ve deniz manzarasına hakim olduğu noktada, birinci katında konumlandırılmıştır Müze açıldığında kafe olarak planlanan alan, talebin çok olması nedeniyle, müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlar sırasında sahip olduğu alan genişletilerek restorana dönüştürülmüştür Restorana giriş hem müzenin içinden hem de müzeden bağımsız olarak, doğu cephede yer alan asansör ya da merdivenle sağlanır Restoranın kapalı alanında oturma alanları, mutfak bölümü, bar bölümü ve ıslak hacimler yer alır. Terasta da oturma alanları vardır Restoranda, duvarlar mevcut hali korunarak gri renge boyanmıştır. Kolonlar ve tavan açıkta bırakılarak yine gri renge boyanmıştır. Zeminde ahşap döşeme uygulanmıştır	Müze mağazasında; geçmiş ve güncel sergilerle ilgili eserlerin, çeşitli sanatçılara ait tasarım objelerinin, kitapların, İstanbul' la ilgili hatıra eşyalar ve takıların satışı yapılır Müze açıldığında, restoranın yanında ön cepheye bakacak şekilde birinci katta konumlandırılmıştır. Müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda yine yanı katta müzenin girişinin sağ tarafına taşınmıştır Mağazaza girişinin tam karşısına satış bankosu koyulmuştur. Duvarlarda ve mekânın ortasında ürünlerin sergilenmesi için standlar tasarlanmıştır Duvarlarda alçıpan kullanılarak beyaz renge boyanmıştır. Ürün standların da da beyaz renkli ahşap kullanılmıştır. Tavan açıkta bırakılarak gri renge boyanmıştır. Zeminde gri renkte epoksi uygulanmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Restoran, müzenin tarihi yarımada ve deniz manzarasına hakim olduğu, dördüncü katının köşe noktasında konumlandırılmıştır Restorana giriş için, müzenin içinden sadece restorana ulaşımı sağlayan asansörler yapılmıştır. Restoranın kapalı alanında oturma alanları, mutfak bölümü ve ıslak hacimler tasarlanmıştır. İki adet teras alanı oluşturulmuştur. Restoranın işletmesinin devredilmesi söz konusu olduğundan dolayı mekânla ilgili detaylı bir tasarım çalışması yapılmamıştır Zemin katın bir bölümünde kafe için yer ayrılmıştır. Bu alanın da işletmesinin devredilmesi söz konusu olduğundan dolayı mekânla ilgili detaylı bir tasarım çalışması yapılmamıştır	Müze mağazasında satılacak ürünler henüz belirlenmemiştir Zemin katta binanın sağ kolunda, iki adet müze mağazası planlanmıştır Müze mağazalarının işletmesinin Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi' ne devredilmesi söz konusu olduğundan dolayı mekânla ilgili detaylı bir tasarım çalışması yapılmamıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Restoran, müzenin eski kente, liman alanına ve deniz manzarasına hakim olduğu noktada, çatı katında konumlandırılmıştır Restorana giriş müzenin içinden, sergi alanlarına da ulaşımı sağlayan asansörlerle sağlanır Restoranın kapalı alanında oturma alanları, mutfak bölümü, bar bölümü yer alır. Islak hacimler restoranaın dışında çatı katındaki ortak alanda yer alır. Terasında bir bar ve oturma alanları mevcuttur Restoranda, duvarlar koyu renge boyanmıştır. Kolonların etrafı ahşap plakalarla kaplanmıştır. Tavanda ahşap profillerle dekoratif bir yüzey oluşturulmuştur. Zeminde ahşap döşeme uygulanmıştır	Müze mağazasında; özellikle Katalan tarihi ile ilgili kitapların, çeşitli sanatçılara ait tasarım objelerinin, ve Barselona' yla ilgili hatıra eşyaların satışı yapılır Zemin katta, girişin hemen sol tarafında konumlandırılmıştır Mağazaza girişinin sağ tarfında satış bankosu yer alır. Duvarlarda ve mekânın ortasında ürünlerin sergilenmesi için standlar tasarlanmıştır Duvarlarda alçıpan kullanılarak beyaz renge boyanmıştır. Kolonlar açıkta bırakılmıştır. Ürün standların da da beyaz renkli ahşap kullanılmıştır. Tavan açıkta bırakılmıştır. Zeminde gri renk granit uygulanmıştır

Çizelge 6.12 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-6

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-6	
	KÜTÜPHANE	**YÖNETİM BİRİMLERİ**
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Kütüphanede, Türk sanat tarihi ve Türk sanatçıları, müze, galeri ve özel sanat koleksiyonları katalogları, sanatla ilgili kuramsal yayınlar, sanat akımları, fotoğraf sanatı ve fotoğraf sanatçıları, müzecilik bilimi alanlarıyla ilgili 9000 kitap ve 29 yerli ve yabancı dergi aboneliği mevcuttur Zemin katta yer alır. Kitaplık bölümü, okuma bölümleri, bilgisayarlar ve kütüphane müdürünün odası yer alır. Sergi alanlarından cam doğramayla ayrılmıştır. Doğramalar, belli bir noktaya kadar devam ettirilerek,kütüphanenin üstü açıkta bırakılmıştır Duvarlarda alçıpan kullanılarak gri renge boyanmıştır. Kitap rafları ve mobilyalar gri renklidir. Tavan açıkta bırakılarak gri renge boyanmıştır. Zeminde gri renkte epoksi uygulanmıştır	Müzede, yönetim birimlerinin tamamı zemin katta tasarlanmıştır. Müzenin açılışından sonra gerçekleştirilen revizyonlarda ofis alanı büyütülmüştür. Ofis alanlarına giriş arka cephe doğramalarının büyütülmesiyle rampa merdivenden sağlanmıştır. Müze mağazasının yeri girişin yanına taşınmış arka tarafında iki kişilik bir ofis alanı daha yapılmıştır Ofis alanları açık planlı olarak tasarlanmıştır. Ofis alanının içine iki adet kapalı çalışma odası, bir de toplantı odası yapılmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Kütüphanenin, dijital kütüphane özelliğinde olması planlanmıştır. Müzede sergilenen ya da depolanan eserlerle ilgili hızlı ve kolay bir şekilde bilgi alınabilmesi düşünülmüştür Zemin katta konumlandırılmıştır. Mekânda sadece bilgisayarların koyulduğu masaların olması düşünülmüştür	Müzede, yönetim birimlerinin tamamı zemin katta tasarlanan asma katta konumlandırılmıştır. Müzeye personel girişi ön cephenin sol tarafından verilmiştir. Bu girişten ulaşılan bir koridorla asma kattaki ofis alanlarına ulaşım sağlanmıştır Beş adet çalışma odası ve bir adet de küratör odası planlanmıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Kütüphanede, Barselona ve özellikle Katalan Tarihi ile ilgili kitaplar vardır. Çatı katında yer alır. Kitaplık bölümü, okuma bölümleri, bilgisayarlar mevcuttur. Duvarlarda alçıpan kullanılarak beyaz renge boyanmıştır. Kitap rafları ve mobilyalar ağırlıklı olarak beyaz renklidir. Tavan alçıpan kaplanarak, beyaz renge boyanmıştır. Zeminde ahşap döşeme uygulanmıştır	Müzede, yönetim birimlerinin tamamı birinci katta tasarlanmıştır. Girişler müzenin içinden sağlanmıştır Ofis alanının içinde üç adet kapalı çalışma odası yer almıştır. Teras katta da iki oda toplantı odası olarak yapılmıştır

Çizelge 6.13 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-7

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-7
	ISLAK HACİMLER
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Islak hacimler, binanın bienal kullanımından kalan birinci kattaki ıslak hacim alanlarının olduğu yerlerde, iki katta da aynı aksta tasarlanmıştır. Zemin katta danışma biriminin arkasında, birinci katta ise yine danışma biriminin yanında yer alan holde yer alır İki katta da birer adet erkek, kadın ve engelli birimi bulunur. Zemin katta erkek bölümünde üç, kadın bölümünde altı kabin bulunur Müzede ayrıca, zemin katta bir adet personel birimi ve, birinci katta restoranın içinde birer adet erkek, kadın ve engelli birimi bulunur. Restorandaki erkek bölümünde bir, kadın bölümünde üç kabin vardır Zemin katın ve restoranın ıslak hacim birimlerinde aynı malzemeler kullanılmıştır. Müzenin açılışından sonra gerçekleştirilen revizyonlar sırasında aynı dönemde yenilenmişlerdir. Birinci katta kullanılan malzemeler daha farklıdır. Duvarlar ve zeminlerde iki farklı gri tonda seramik kullanılmıştır. Tavan alçıpanla kapatılıp beyaz renge boyanmıştır. Kabinler de gri renkte seçilmiştir
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Binanın önceki kullanımındaki ıslak hacim alanları ve tesisatı iptal edilerek, tasarlanan yeni plana göre yerleşim yapılmıştır. Zemin katta girişin sağ tarafındaki heykel sergi salonunun köşesinde, birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü katta ise aynı aksta, asansörlerin karşılarında yer alır Zemin katta birer adet erkek, kadın, ve bebek bakım birimi bulunur. Erkek bölümünde üç, kadın bölümünde sekiz kabin vardır. Birinci kat ve ikinci kat ıslak hacim yerleşimleri birbirinin aynıdır. Yalnızca, birinci katta altı kabinli kadın bölümünün olduğu yerde ikinci katta dört kabinli erkek bölümü yer alır. Üçüncü ve dördüncü kat birimleri birbirinin aynıdır. Dört kabinli erkek birimi, altı kabinli kadın birimi yer alır. Bu dört kattaki ıslak hacim alanlarında birer adet de engelli birimi bulunur Müzede ayrıca, zemin katta iki adet personel birimi ve dördüncü katta restoranın içinde birer adet erkek, kadın ve engelli birimi bulunur. Restorandaki erkek bölümünde iki, kadın bölümünde üç kabin yer alır Islak hacimlerde kullanılacak malzemelerle ilgili henüz çalışma yapılmamıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Binanın önceki kullanımında ıslak hacim alanları yoktur, tasarlanan yeni plana göre karanlık noktalara gelecek şekilde bir yerleşim yapılmıştır. Zemin katta rampanın arkasında, birinci katta yangın merdivenin arkasında, ikinci ve üçüncü katlarda iki yangın merdivenlerinin arkasında ikişer adet, dördüncü katta ise asansörlerin iki yanında yer alır Her katta birer adet erkek ve kadın birimi bulunur. Zemin katta bir adet, çatı katında iki adet engelli birimi bulunur. Zemin katta erkek ve kadın bölümünde üçer, birinci, ikinci ve üçüncü katlarda ise ikişer kabin bulunur. Çatı katındaerkek bölümünde iki, kadın bölümünde beş kabin bulunur. Restoran misafirleri de çatı katında ortak alanda yer alan bu ıslak hacimlerden yararlanır Müzede ayrıca, zemin katta iki adet personel ıslak hacim birimi yer alır Sergi katlarındaki ıslak hacimlerin duvarlarında her katta farklı renkte kare mozaik, döşemelerde beyaz renk seramik, tavanlarda beyaz renk alçıpan tavan kullanılmıştır. ÇAtı kat ıslak hacimlerinde kullanılan malzemeler restorana da hizmet ettiği için diğer katlardan farklıdır. Duvarlar beyaz ve gri renkte seramik, döşemeler beyaz renkte seramik tuvalet kabinleri için de laminat kabinler kullanılmıştır

Çizelge 6.14 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-8

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-8
	TEKNİK BİRİMLER
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	2007 yılından günümüze kadar müzenin mekanik, elektrik, yangın ve otomasyon sistemlerinde çok sayıda revizyon yapılmıştır Binadaki mekanik ve elektrik cihazları, zemin katta geçici sergi salonu ve sinemanın arka tarafındaki alanda oluşturulan birimlere yerleştirilmiştir Mekanik sistem elemanları ıslak hacimler hariç tüm birimlerde açık bırakılmıştır Sanat eserlerinin yangın halinde zarar görmemesi, eserlerin yer aldığı depo dahil her alanda, gaz söndürme sistemi uygulanmıştır. Yangın çıkışları birinci kattaki ve zamin kattaki giriş alanlarından olacak şekilde planlanmıştır Müzenin aydınlatma projesi için uzman bir ekiple çalışılmıştır. Doğal ve yapay aydınlatmadan yararlanılmıştır. Müzenin genelinde, özellikel sergi alanlarının tamamında tavana monte edilmiş ray sistemin üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile mekânlar aydınlatılmıştır Tavanda yer alan mekanik kanallar ve elektrik sistemi elemanları tavanla aynı renkte olacak şekilde, gri; yangın sistemi elemanları kırmızı renkte boyanmıştır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Binadaki mekanik ve elektrik cihazlarının bir bölümünün sonradan yapılan iki bodrum katına, bir bölümünün de teras çatının orta bölümünde tasarlanan kütlenin içine yerleştirilmesi düşünülmüştür Binadaki mekanik sistem elemanlarının, binanın tüm birimlerinde açıkta bırakılması planlanmıştır Yangın sistemi için uzman bir ekiple anlaşılmıştır. Binanın farklı köşelerinde dört adet yangın merdiveni konumlandırılmıştır Müzenin aydınlatma projesi için uzman bir ekiple çalışılması planlanmıştır. Müzenin genelinde doğal ve yapay aydınlatmadan yararlanılması, strüktürü ön plana çıkaracak şekilde kolon ve kiriş diplerinden aydınlatma elemanlarının geçirilmesi düşünülmüştür. Konteynerlerın dış yüzeyleri ışıklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Hava karardıktan sonra binada yalnızca strüktürün ve konteynerlerin ışıklandırıldığı bir tasarım düşünülmüştür. Konteynerlerın içinde yer alan sergi alanlarında tavana monte edilmiş ray sistemin üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile mekânların aydınlatılması, diğer birimlerde ise antrepo kullanımından kalma sarkıt lambaların orjinallerinin ya da orjinale benzer kopyalarının kullanılarak aydınlatma yapılması planlanmıştır Tavanda yer alan mekanik kanalların ve elektrik sistemi elemanlarının tavanla aynı renkte olacak şekilde olması düşünülmüştür
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Binadaki mekanik ve elektrik cihazları, çatı katında, eğimli çatı boşluğunda oluşturulan altı odaya yerleştirilmiştir Mekanik sistem elemanları, çatı katındaki birimler, üçüncü kat sergi salonları ve ıslak hacimler hariç tüm birimlerde açık bırakılmıştır. Yapay ve doğal iklimlendirmeden yararlanılmıştır. Denize uzanan mekanik borular sayesinde deniz sıcaklığından yararlanılarak iklimlendirme sağlanmıştır. Bu sistem tüm bina için yeterli olmadığından dolayı yapay sistemden de yararlanılmıştır Binada dört adet yangın merdiveni tasarlanmıştır. Her katta yer alan sergi salonlarının girişlerinde yangın korunumlu kapılar kullanılmıştır Müzenin sergi alanlarında yapay aydınlatmadan, orta holde ise çatıda yapılan ışıklıklar sayesinde doğal aydınlatmadan yararlanılmıştır. Müzenin genelinde, tavandaki çelik strüktüre asılan ray sistemin üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile mekânlar aydınlatılmıştır. Bu sistemden farklı olarak üçüncü kat sergi salonu alçıpan tavana monte edilmiş ray sistem üzerine yerleştirilen kayar spotlar ile, dördüncü kattaki tüm birimler ve ıslak hacimler ise, alçıpana yerleştirilmiş spotlar ile aydınlanmıştır

Çizelge 6.15 Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio Binalarındaki Fiziksel ve Mekânsal Değişimler-9

	BİNA ÖLÇEĞİNDE FİZİKSEL VE MEKÂNSAL DEĞİŞİMLER-9	
	DEPO/ ARŞİV	**DİĞERLERİ**
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ (DÖRT NUMARALI TRANSİT AMBARI)	Müze ilk açıldığında depo alanları zemin katta geçici sergi salonunun arka tarafında, birinci katta ise sürekli sergi salonun arka tarafında olmak üzere iki ayrı yerde konumlandırılmıştır. Müze açıldıktan sonra yapılan revizyonlarda depo alanlarının tamamı zemin katta, geçici sergi salonunun arkasında konumlandırılmıştır	Başlıklarda bahsedilenler dışında binada yer alan diğer birimler; Zemin katta; sinema, toplantı, lansman ve ödül töreni gibi işlevler için kullanılabilen tiyatro düzenine sahip, 117 kişi kapasiteli sinema yer alır. Sinemanın yanında hem fuaye hem de medya olanı olarak kullanılan oturma alanlarının da olduğu bir alan vardır. Bu katta ayrıca girişe yakın, tiyatro düzeni ile 50 kişi, masa düzeni ile 30 kişi kapasiteli çok amaçlı salon yer alır Birinci katta ise danışmanın arka tarafında eğitim ofisi ve eğitim odası yer alır. İçinde Nusretiye Saat Kulesi' nin de bulunduğu, heykel bahçesi, müze açıldıktan sonra atölye çalışmaları ve sergi yapılabilmesi için kiralanmış ve 2005 yılında kullanılmaya başlamıştır. Heykel bahçesinin hemen yanında Genç İstanbul Modern birimi, karşısında çeşitli etkinliklerin düzenlendiği çakıl zeminli etkinlik alanı yer alır
İSTANBUL SALIPAZARI BÖLGESİ MSGSÜ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ (BEŞ NUMARALI ANTREPO)	Zemin katta çekirdekte büyük bir depo alanının olması düşünülmüştür. Eserin girişi binanın yan tarfındaki servis girişinden olacak şekilde planlanmıştır. Eser, teslimat alanından geçtikten sonra depoya koyulması ya da bu alanda yer alan yük asansörleriyle doğrudan sergi salonlarına ulaştırılması düşünülerek depo alan yeri belirlenmiştir. Müzede arşiv planlanmamıştır. Zemin katta tüm eserlerin envanterinin tutulduğu bir envanter odası yapılmıştır	Başlıklarda bahsedilenler dışında binada yer alan diğer birimler; Zemin katta; merkezde yer alan deponun etrafında atriuma bakan alanlarda restorasyon ve konservasyon atölyeleri gibi atölyeler yer alır. Bu atölyelerdeki çalışmaların ziyaretçilere açık ve katılımlı olması düşünülmüştür. Zemin katta ayrıca çok amaçlı salon yapılmıştır
BARSELONA PORT VELL BÖLGESİ KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ (ALMACENES GENERALES DE COMERCİO)	Müzenin depo alanı binanın normal kat büyüklüğünden daha küçük olan bodrum katına yapılmıştır. Müzede depolanan eser sayısı çok az olduğu için yeterli olmuştur. Depoya ulaşım zemin katta yer alan yalnızca bodruma kata inen merdivenle sağlanmıştır	Başlıklarda bahsedilenler dışında binada yer alan diğer birimler; Binanın zemin katındaki bazı birimler müzeden bağımsız olarak, müze mekânın dışında kalacak şekilde farklı kişi ya da şirketler tarafından kullanılmaktadır. Bu birimler, ön cephede iki adet restoran, arka cephede bir bardır. Binanın arka köşesinde, zemin kattan itibaren iki katlı ofis yer alır Müzedeki diğer bölümler ise; teras katta 80 kişi kapasiteye sahip bir oditoryum ve yine aynı kattaki atölye odasıdır

Dört Numaralı Transit Ambarı, Beş Numaralı Antrepo ve Almacenes Generales De Comercio binalarının yeniden işlevlendirilmesi sırasında geçirdikleri fiziksel ve mekânsal değişimlerin incelenip, karşılaştırılması sonucunda elde edilen bilgilerle; liman alanlarındaki depo işlevli binaların kültürel işlevlerle yeniden işlevlendirilme çalışmaları sırasında uygulanacak fiziksel ve mekânsal müdahalelerde dikkat edilmesi gereken konular belirlenmiştir. Bu konular her başlık için ayrı şekilde değerlendirilerek yorumlanmıştır.

Ekleme/Boşaltma: Dört Numaralı Transit Ambarı binasındaki ekler; giriş kütlesi, bölücü elemanlar, sirkülasyon elemanları, cephe doğramaları ve tabelalarıdır. Beş Numaralı Antrepo binası projesindeki ekler; caddeye bakan ofis bölümü ve strüktür haricindeki tüm elemanlardır. (bölücü elemanlar, sirkülasyon elemanları, konteyner sergi salonları ve cephe doğramaları), Almacenes Generales De Comercio binasındakiler ise; çatı katı, çatı ışıklıkları, bölücü elemanlar, sirkülasyon elemanları, cephe doğramaları ve tabelalarıdır. Beş Numaralı Antrepo binasında döşemelerin bazıları boşaltılarak, katlar arasında görsel bağlantı kurulmuştur. Birden fazla katta devam eden bu boşluklarda kimi zaman eserlerin de asılarak sergilenebilmesi düşünülmüştür. Almacenes Generales De Comercio binasının müze bölümünde ise orta bölüm boşaltılarak galeri boşluğu oluşturulmuştur.

Örneklerde eklemelerle ve boşaltmalarla ilgili müdahaleler incelendikten sonra, yeniden işlevlendirme çalışmaları sırasında ihtiyaç doğrultusunda uygulanacak tüm ekleme/boşaltma uygulamalarının, binanın özgün karakterine zarar vermeyecek şekilde, taşıyıcı sistemle ilgili gerekli kontroller yapıldıktan sonra gerçekleştirilmesi gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Dikkat edilmesi gereken bir diğer konu da, gelecekte binanın işlevinin değişebilme ihtimali göz önünde bulundurularak kalıcı eklerden ziyade, herhangi bir değişiklikte kolayca uyum sağlayabilecek kaldırılabilir ekler uygulanmalıdır.

Strüktür: İncelenen üç örnekte de, binaya müdahale edilmeden önce taşıyıcı sistemde uzman ekipler tarafından analizler yapılarak, gerekli görülen elemanlarda bakım, onarım ve güçlendirme çalışmaları uygulanmıştır. Taşıyıcı olmayan duvarların tamamı yıkılmış, temellere kazıklar çakılmıştır. Dört Numaralı Ambar binasında ve Beş Numaralı

Antrepo projesinde kolonların boyutları büyütülmüştür. Dört Numaralı Ambar ve Almacenes Generales De Comercio binalarının sergi alanlarında (Almacenes Generales De Comercio binası üçüncü kat sürekli sergi salonu hariç) kolon, kiriş ve tavan strüktürü özgün haliyle açıkta bırakılmıştır.

Örneklerdeki strüktür müdahaleleri incelendikten sonra; binada projelendirme ve uygulama çalışmalarına başlamadan önce mutlaka uzman ekiplerce taşıyıcı sistemle ilgili analizlerin yapılması, yapılan analizler sonucunda taşıyıcı sistem elemanlarına nasıl müdahale edileceğine karar verilip, bakım, onarım, güçlendirme ya da yeniden inşa etme çalışmalarının hangilerinin uygulanacağına karar verilmesi gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Yeniden işlevlendirilen binanın önceki kullanımının hissedilebilmesi için, depo yapılarının en belirgin yapı elemanlarından biri olan özgün strüktür sisteminin korunup, açıkta bırakılarak mekâna dahil edilmesi düşüncesi değerlendirilmelidir.

Cephe: Dört Numaralı Ambar binasında cephe oranları korunmuş, tüm doğramalar yenilenmiş, arka cephedeki ofis bölümü doğramaları büyütülüp personel girişi verilmiş, cephenin tamamı gri renge boyanmış, arka cepheye rampa merdiven, yan cepheye asansör, ön ve yan cephelere isim tabelaları eklenmiştir. Beş Numaralı Antrepo binası projesinde cephe elemanlarının yıkılarak sadece strüktürün korunması, strüktürün gerisinde de tüm cephe boyunca cam doğrama takılması, caddeye bakan bölümdeki ofis alanının özgün haline uygun şekilde yeniden inşa edilmesi planlanmıştır. Almacenes Generales De Comercio binasında cephe özgün haliyle korunmuş, yalnızca doğramaları değiştirilip, isim tabelaları eklenmiştir.

Örneklerdeki cephe müdahaleleri incelendikten sonra, bu binalrda olduğu gibi tarihi binaların cepheleri kent hafızasını oluşturan önemli ögelerden biri olduğu için mümkün olduğunca özgün haliyle korunması gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Özgün görünümü değiştireceği için mümkün olduğunca cephe eklerinden kaçınılmalıdır. Bazı elemanların

değiştirilmesi söz konusuysa da binanın karakterine en uygun olacak şekilde bir uygulama yapılmalıdır.

Giriş: İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin girişi birinci kattan, MSGSÜ (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi) Resim ve Heykel Müzesi projesinin ve Katalunya Tarihi Müzesi'nin girişleri ise zemin kattan sağlanmıştır. Üç örnekte de giriş alanında danışma, vestiyer ve müze mağazası birimleri yapılmıştır.

Örneklerdeki giriş mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, girişin kolay farkedilebilecek bir yerde konumlandırılması, girişe yakın noktalarda işlevleri nedeniyle danışma, vestiyer ve müze mağazası birimlerinin yer verilmesi gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Müzenin genel tasarım konseptine paralel nitelikte bir mekân kurgulanması, müzeye girişte müzeyle ilgili ilk fikri oluşturması açısından önemlidir.

Sergi Alanı: İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde sürekli sergi salonu, geçici sergi salonu, ve fotoğraf sergisi; MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde sürekli sergi salonları, geçici sergi salonu, açık heykel sergi alanı; Katalunya Tarihi Müzesi'nde sürekli sergi salonları ve geçici sergi salonu yapılmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi ve Katalunya Tarihi Müzesi'nde önce dolaşım rotaları belirlenip daha sonra sergi salonları kurgulanmıştır. MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde kurgulanmış bir rota yoktur, eserlere ve eserlerin sergilenme şekillerine uygun şekilde konteynerler yerleştirildikten sonra dolaşım senaryosu kurgulanmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi ve Katalunya Tarihi Müzesi sergi salonlarında (Katalunya Tarihi Müzesi üçüncü kat sürekli sergi salonu hariç) strüktür açıkta bırakılmıştır, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde konteynerların içinde kurgulanacak sergi alanlarına denk gelen strüktür elemanlarının çevresinin kapatılması planlanmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi sergi alanlarında ağırlıklı olarak beyaz ve gri renkler, Katalunya Tarihi Müzesi'nde kırmızı ve siyah renkler kullanılmıştır. MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde her sergi grubuna ait konteynerlerin farklı renkte olması planlanmıştır.

Örneklerdeki sergi mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, sergi alanları tasarlanırken sergilenecek eserlerin, sergilenme şekillerinin ve mekân özelliklerinin göz önünde bulundurulması sonucu çıkarılmıştır. Tüm bu kriterler birlikte değerlendirilerek, belirlenecek rotayla birlikte yerleşim planı yapılmalıdır. Müze binalarında farklı sergileme mekânlarının kurgulanması, özellikle geçici sergiler için bir bölüm ayrılması, sürekli değişen sergilerle müzeye ilginin canlı tutulmasını sağlayacağından önemlidir.

Sürekli ve geçici sergilerin farklı noktalarda konumlandırılması ve bu noktalara farklı sirkülasyon elemanlarının hizmet etmesi, söz konusu sergilerden yalnızca birini ziyaret etmek isteyen isteyenlere kolaylık sağlayacağından değerlendirilmelidir. Sergi salonları, sergilenecek eserlerin ya da sergilenme şekillerinin değişebilme ihtimali göz önünde bulundurularak esnek tasarlanmalıdır. Sergi salonlarında kullanılacak malzemelerin seçimi yapılırken, eserlerin önüne geçmeyen, nötr renkler ve homojen malzemeler tercih edilmelidir.

Kafe/Restoran: İncelenen üç örnekte de restoran manzaraya en hakim noktada konumlandırılmıştır. Üçünde de kapalı ve açık oturma alanları tasarlanmıştır. Islak hacimler, İstanbul Modern Sanat Müzesi ve MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde restoran alanının içinde, Katalunya Tarihi Müzesi'nde müzenin ise ortak alanında yapılmıştır. Üçünde de geniş bir mutfak alanına yer ayrılmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi'ndeki restoran alanında müzede kullanılan mimari dil devam etmiş, Katalunya Tarihi Müzesi restoranında ise daha farklı bir tasarım yapılmıştır.

Örneklerdeki restoran mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, müze işlevli binalarda müzedeki en önemli gelir kaynaklarından biri olacağı için restoran yapımının tercih edilmesi, restoran alanlarının müzenin en ilgi çekici noktasında konumlandırılmasının bu nedenle avantajlı olacağı sonucu çıkarılmıştır. Restorana girişin müzedeki girişten ayrı şekilde planlanması, sadece restorana gitmek isteyenler için kolaylık sağlayacağından tercih edilmelidir.

Müze Mağazası: İncelenen üç örnekte de müze mağazası, girişe yakın konumlandırılmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi ve Katalunya Tarihi Müzesi'nde, sanatla ilgili, müzede sergilenen eserlere ve sanatçılarına ait ürünlerin ağırlıklı olarak satışının yapıldığı görülür

Örneklerdeki müze mağazası mekânı müdahaleleri incelendikten sonra; müze ziyareti sonrasında ilgi duyulan eserlere ait ürünlerin yer aldığı müze mağazasından alışveriş yapılarak müzeden ayrılınması için, mağazanın çıkışın sağlandığı noktaya yakın konumlandırılmasının doğru olduğu sonucu çıkarılmıştır. Müze ziyaretine gelmeyip yalnızca mağazadan alışveriş yapmak isteyenler için de, sergi alanlarından bağımsız giriş

çıkış yapılabilecek bir noktada konumlandırılması uygundur. Mağazada satışı yapılacak ürünlerin, sergilerle paralel ilerleyen özel tasarımlar olması tercih edilmelidir.

Kütüphane: İstanbul Modern Sanat Müzesi ve Katalunya Tarihi Müzesi'nde kitapların ve okuma bölümlerinin olduğu, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde de dijital kaynakların olduğu şekilde tasarlanmıştır.

Örneklerdeki kütüphane mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, müze yapılarındaki kültürel işlevi destekleme düşüncesiyle kütüphanlere yer verilmesinin tercih edildiği sonucu çıkarılmıştır. Kütüphanedeki kaynakların; müzenin genel konseptine uygun, sergilenen eserlere ve sanatçılara ait olacak şekilde seçimi yapılmalıdır.

Yönetim Birimleri: İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde zemin katta, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde zemin kata dönüşüm sırasında yapılan asma katta, Katalunya Tarihi Müzesi'nde ise birinci katta konumlandırılmıştır. İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde açık planlı, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde ve Katalunya Tarihi Müzesi'nde oda oda şeklinde yapılmıştır.

Örneklerdeki yönetim birimi mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, ofis alanlarının zemin kata yakın bir noktada, sergi alanlarından farkedilemeyecek alanlarda konumlandırılması sonucu çıkarılmıştır. Eğer mümkünse yönetim birimlerine girişler ziyaretçi girişinden ayrı bir noktadan sağlanmalıdır. Ofis alanında, İstanbul Modern Sanat Müzesi' nde olduğu gibi sonradan bir revizyon yapılmaması için, çalışan sayısının artabilme ihtimali göz önünde bulundurularak, yeterli büyüklükte ve esnek planlı olarak tasarlanmalıdır.

Islak Hacimler: İncelenen üç örnekte de her katta bir erkek, bir kadın bir de engelli birimi yapılmıştır. Bunun haricinde müze genelinde restorana ve personele ait ıslak hacim alanları yaratılmıştır. Bu genellemeyi bozan durumlar; MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi birinci katında erkek biriminin olmaması, ikinci katında da kadın biriminin olmaması, zemin katta bebek bakım odasının yer almasıdır. Katalunya Tarihi Müzesi'nde ise sadece zemin katında ve çatı katında engelli biriminin olması, restorana da müzenin ortak mekânındaki ıslak hacim alanlarının hizmet vermesi şeklindedir.

Örneklerdeki ıslak hacim mekânı müdahaleleri incelendikten sonra; her katta en az bir adet erkek, bir adet kadın, bir adet bağımsız girişli engelli ıslak hacim biriminin olması

gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Islak hacimlerin yeleri belirlenirken karanlık noktalarda olmalarına, sergi alanlarını kesintiye uğratmayacak şekilde ve sergi alanlarının dışından giriş verilecek şekilde planlanmalarına dikkat edilmelidir.

Teknik Birimler: İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde teknik birimlere zemin katta iç bölümde, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde iki bodrum katta ve çatının merkezinde yapılacak kütle içinde, Katalunya Tarihi Müzesi'nde ise çatı katında, eğimli çatı boşluklarında yer ayrılmıştrı. Üç örnekte de tüm teknik sistemler için uzman ekiplerle çalışılarak en uygun yerleşim yapılmıştır. Yine üçünde de sistemler müzenin büyük bir bölümünde açıktan devam ettiği için malzeme seçiminde görselliğe de dikkat edilmiştir.

Örneklerdeki teknik birim mekânı müdahaleleri incelendikten sonra; ekipman seçimlerinin tahmini ziyaretçi sayısı göz önünde bulundurularak yapılması gerektiği ve kullanılacak sistemlerin mekânlarda önceden denenip, gerekli testlerin yapılmasının, kullanım sonrasında revizyon yapılmasına engel olduğu, teknik sistem ekipmanlarının konumlanacağı alanların binanın az kullanılan noktalarda planlanmasının uygun olacağı sonucu çıkarılmıştır. Tüm sistemler ve binadaki yerleşimleri için uzman bir ekiple çalışılmalıdır. Sistem ekipmanları seçimi yapılırken, binanın mekân tasarım kararlarına göre sistemlerin açıktan gideceği ya da kapatılacağı göz önünde bulundurularak seçim yapılmalıdır.

Depo/Arşiv: Depo alanları, İstanbul Modern Sanat Müzesi'nde zemin katta geçici sergi bölümünün arkasında, MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde zemin kat merkezinde ve Katalunya Tarihi Müzesi'nde bodrum katındaki küçük alanda konumlandırılmıştır. Üç örnekte de arşiv odası yapılmamıştır, yalnızca MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde zemin katta eserlerle ilgili bilgilerin saklandığı envanter odası yapılmıştır.

Örneklerdeki depo mekânı müdahaleleri incelendikten sonra, depo alanlarının yerlerinin, eserin en rahat ulaşacağı ve sergi salonlarının kesintiye uğratılmayacağı noktalarda planlanması gerektiği sonucu çıkarılmıştır. Depo birimlerinde eserlerin zarar görmeden saklanabilmesi için özel sistemler uygulanmalıdır. Çoğu müzede olması gereken arşiv odası için de planlama yapılırken mutlaka bir yer ayrılmalıdır.

Diğerleri: Başlıklarda incelenenler haricinde, İstanbul Modern Sanat Müzesi binasının içinde sinema, çok amaçlı salon, medya alanı, eğitim ofisi, eğitim odası, bahçesinde ise ise heykel bahçesi, çakıl zeminli etkinlik alanı ve Genç İstanbul Modern konteyner yapısı mevcuttur. MSGSÜ Resim ve Heykel Müzesi projesinde atriuma bakan alanlarda restorasyon ve konservasyon atölyeleri ve aynı katın diğer bir noktasında çok amaçlı salon yapılmıştır. Katalunya Tarihi Müzesi'nde çatı katında oditoryum ve atölye odasına yer verilmiştir.

Müzenin ''yaşayan bir müze'' özelliğinde olması için planlama yapılırken, eğitim verilebilecek ve etkinlik düzenlenebilecek kiralanabilmesi de mümkün olan mekânlara yer verilmesi gereklidir.

KAYNAKLAR

[1] Hudson, B.J., (1996). Cities on the Shore, Birinci Baskı, Pinter, London.

[2] Türk Dil Kurumu, Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/.

[3] Yüksel, Y. ve Çevik, E.Ö., (2010). Liman Mühendisliği, İkinci Baskı, Beta Yayınları, İstanbul.

[4] Esmer, S. (2010). Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Similasyon Modeli. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dokuz Eylül Yayınları; Derleyen: Çağlar, V., (2012). Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi, Birinci Baskı, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.

[5] Çağlar, V., (2012). Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi, Birinci Baskı, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.

[6] Memos, C.D., (2004). ''Port Planning'', Gregory P. Tsinker (ed.), ''Port Engineering Planning, Construction, Maintence and Security'', John Wiley & Sons Inc., New Jersey, 7-64.

[7] Hoyle, B.S, (1995). ''The Changing Port City In Modern Africa'', Plan Construction et Architecture (ed.), Port-City Lifestyles Plan Construction et Architecture, 44-57.

[8] Ashworth, G., ve Tunbridge, J., (2000). The Tourist–Historic City, Birinci Baskı, Pergamon, New Zeland.

[9] Breen, A., ve Rigby D., (1994). Waterfronts Cities Reclaim Their Edge, Birinci Baskı, McGraw-Hill Inc., Amerika.

[10] Bruttomesso, R., (ed.), (1993). Waterfronts A New Frontier For Cities On Water, Birinci Baskı, Venice: International Centre Cities on Water, Venedik.

[11] Hoyle, B.S., ve Pinder, D., (1992), "Cities and the sea: Change and Development in Contemporary Europe", Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A. (ed.), "European Port Cities in Transition", Londra, 1-19.

[12] Gospodini, A., (2001). ''Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities'', Cities, İngiltere, Vol.18 No.5: 288-295.

[13] Tekeli, İ., (1987). ''Kentsel Korumada Yaklaşımlar Üzerine Düşünceler'', Türkiye II. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu: Tarihi Kentlerde Planlama/Düzenleme Sorunları, Trakya Üniversitesi, 6-8 Kasım, 27-32.

[14] Longman, (1995). Longman Dictionary of Contemporary English, Üçüncü Baskı, Longman, İngiltere.

[15] Öter, A.H., (1996). Kullanımdışı Kalmış Binaların Dönüştürülmesi Sorununa İlişkin Bir Deneme, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[16] Worthing D. ve Bond S., (2008). Managing Built Heritage, the Role of Cultural Significance, Birinci Baskı, Blackwell, İngiltere.

[17] Highfield, D., (1987). Rehabilitation and Re-use of Old Buildings, Birinci Baskı, E&FN Spon Press, New York.

[18] Dougles, J., (2002). Building Adaptation, Birinci Baskı, Butterworth-Heinemann, Oxford.

[19] Latham, D., (2000). Creative Re-use of Old Buildings Principles and Practice, 1.cilt ve Birinci Baskı, Donhead, İngiltere.

[20] Jodidio, P., (2008). Piano: Renzo Piano Building Workshop 1966 to Today, Birinci Baskı, Taschen, Köln.

[21] Bilgin, İ., ve Erkol, İ., (ed.), (2012). Liman Kentleri Amsterdam Barcelona Hamburg, Birinci Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

[22] Görgülü, Z., vd, (2013). Restorasyon ve Koruma İlkeleri, Birinci Baskı, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir.

[23] FSP Architects&Planners, Albert Dock, http://www.fsp.uk.com/albertdock.html , 1 Haziran 2014.

[24] Hein, C., (ed.) (2011). Port Cities Dynamic Landscapes and Global Networks, Birinci Baskı, Routledge, Oxon.

[25] Kuban, D., (2000). Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu: Kuram ve Uygulama, Birinci Baskı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

[26] Güzer, C.A, (2007). ''Mimarlıkta Gerçekle Taklidin Sınırları'', Mimarlık, 333.

[27] Pizzi, E., (2003). Renzo Piano, Birinci Baskı, Birkhauser, Basel.

[28] Padura, M. (ed.), (2005). Spain Architects Rehabilitation 1, Birinci Baskı, Manel Padura, Barselona.

[29] Tate, Tate Liverpool , http://www.tate.org.uk/visit/tate-liverpool , 01 Haziran 2014.

[30] Weeks, K.D., ve Grimmer A.E., (1995). The Secretary of the Interior's Standarts for the Treatment of Historic Properties with Guidelines for Preserving, Rehabilitating, Restoring&Reconstructing Historic Buildings, Birinci Baskı, U.s. Department of the Interior National Park Service Cultural Resource Stewardship and Partnerships Heritage Preservation Services , Washington.

[31] Feilden, B.M., (1982). Conservation of Historic Buildings, Birinci Baskı, Butterworths, İngiltere.

[32] Ersen, A, (1992). ‘’Yeniden İşlevlendirilen Tarihi Yapılar, Modern Ekler ve Çağdaş Tasarım’’, Arredamento Dekorasyon, İstanbul, 37-5: 102-105.

[33] Ahmet Hamdi, (1929). İstanbul Limanı, Birinci Baskı, Akşam Matbaası, İstanbul

[34] DTO, (1986). İstanbul Limanı, Birinci Baskı, İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

[35] Doğaner, S., (1991). ‘’İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri’’, Bülten, İ.Ü. Deniz Bilimleri v eCoğrafya Enstitüsü, 8: 115-144.

[36] Tutel, E., (1993). ‘’Limanlar’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 5: 214-217.

[37] Müller-Wiener, W., (1998). Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı, Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[38] Kömürciyan, E.Ç., (1988). İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul, İkinci Baskı, Eren Yayıncılık, İstanbul.

[39] Kuban, D., (1996). İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Birinci Baskı, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.

[40] Berger, A., (1993). ‘’Bukoleon Limanı’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 2: 327.

[41] Akın, N., (1998). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Birinci Baskı, Literatür Yayıncılık, İstanbul.

[42] Türker, O., (2000). Galata’dan Karaköy’e Bir Liman Hikayesi, Birinci Baskı, Sel Yayıncılık, İstanbul.

[43] Yıldırım, S.Ö., (2008). Kentin anlam Haritaları Gravürlerde İstanbul, İkinci Baskı, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.

[44] Çelik, Z., (1996). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[45] Erkal, N., (2010). ‘’Bugün Liman Kara Olmuştur: İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü’’, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul’a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 31-48.

[46] Bilge, Z., (1949). İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi, Birinci Baskı, İstanbul Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, İstanbul.

[47] Tutel, E., (1993). ‘’Rıhtımlar’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 6: 332-333.

[48] Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Arşivi, 11.06.2014.

[49] Göncüoğlu, S.F., (2009). Bir Semt-i Meşhur Tophane Değişimin ve Yıkımın Hikayesi, Birinci Baskı, İstanbul Şehri Kültür Tarihi Araştırmaları Merkezi, İstanbul.

[50] Bozdoğan, S., vd, (2005). Sedad Eldem, Birinci Baskı, Literatür Yayınları, İstanbul.

[51] Eldem, S.H., (1983). Sedad Hakkı Eldem 50 Yıllık Meslek Jübilesi, Birinci Baskı, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını: 1, İstanbul.

[52] Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Liman Hizmetleri, http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44 , 08 Ocak 2014. 52

[53] Onat, M., (1994). MSÜ,MF, MB, Bina Bilgisi Bilim Dalı Arşivi, İstanbul; Derleyen: Uysal, Ü., (2005). Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölge Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[54] Tabanlıoglu Architects Arşivi, 05.11.2013.

[55] Gürsel, E., (2005). EPA Mimarlık Arşivi, İstanbul; Derleyen: Uysal, Ü., (2005). Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölge Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[56] Emre Arolat Architects Arşivi, 23.02.2014.

[57] Yetişkin, K., vd, (1993). ''Tophane-i Âmire'', Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayınları, 7:278-279.

[58] Kubilay, A.Y., (ed.), (2010). İstanbul Haritaları 1422-1922, Birinci Baskı, Denizler Kitabevi, İstanbul.

[59] Odman, A., (2011). ''Galata Rıhtımı'nda 'Modern Zamanlar': FORD'un Tophane Otomobil Montaj Fabrikası 1925-1944'', Ex:change, İstanbul – Marseille: Endüstri Mirasını Görünür ve Anlaşılır Kılmak, ÇEKÜL Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı.

[60] Mantran, R., (2002). İstanbul Tarihi, Birinci Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul; Derleyen: Erdoğan, B.B., (2011). Galata Kent Surları ve Koruma Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[61] Envanter, İstanbul Haritalar, http://www.envanter.gov.tr/harita/tarihi , 17 Haziran 2014.

[62] Erdoğan, Z., (2006). Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü-Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

[63] Anadol, Ç., vd, (ed.), (2003). Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul, Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[64] Batur, A., (1996). ''İstanbul İçin Bir Sergi Tasarlamak'', Batur, A., (ed.), ''Dünya Kenti İstanbul'', Tarih Vakfı Yayınları, XXI.

[65] T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ''İstanbul Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Özelliştirmesi Kısa Tanıtım Dökümanı , http://www.oib.gov.tr , 2013.

[66] Suner, Y., (1993). ''Nusretiye Camii'', Tekeli, İ., (ed.), ''Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'', Tarih Vakfı Yayınları, 6:105-107.

[67] Can, C., (1993). ''Tophane Kasrı'', Tekeli, İ., (ed.), ''Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'', Tarih Vakfı Yayınları, 7-277.

[68] Batur, A., (1993). ''Tophane Çeşmesi'', Tekeli, İ., (ed.), ''Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'', Tarih Vakfı Yayınları, 7: 276-278.

[69] Köksal, T.G., (2005). İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[70] Eyice, S., (2009). ''Kılıç Ali Paşa Külliyesi'', Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Türk Diyanet Vakfı, 25: 412-414.

[71] Tas İstanbul, Karaköy Eski Yolcu Salonu, http://www.tas-istanbul.com/ , 17 Haziran 2014.

[72] Meltem N., (1938). ''Denizbank Antreposu Galata'', Arkitekt Dergisi , İstanbul, 10-11: 291-292.

[73] Deniz Haber, Galata Yolcu Salonu, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=28&yazi_id=100570&-galata-yolcu-salonu.html, 17 Haziran 2014.

[74] İstanbul Modern, İstanbul Modern Tarihçe, http://www.istanbulmodern.org/tr/muze/tarihce/tarihce_6.html , 8 Ocak 2014.

[75] İstanbul Modern, İstanbul Modern Kütüphane Koleksiyon, http://www.istanbulmodern.org/tr/kutuphane/koleksiyon_31.html , 8 Ocak 2014.

[76] Meyer, H., (1999). City and Port, Birinci Baskı, International Books, Rotterdam.

[77] Busquets, J., (2005). Barcelona the Urban Evolution of a Compact City, Birinci Baskı, Nicolodi, İtalya.

[78] Libros L., (ed.), (2003). Barcelona Un Cuarto de Milenio, Birinci Baskı, Ajuntament de Barcelona, Gas Natural, Barselona.

[79] Capmany, M.A., (1990). Fem memòria El Port de Barcelona, Birinci Baskı, Lunwerg, Barcelona.

[80] Callicó, J.S., (ed.), (2007). Museum of the History of Catalonia 1996-2006, Birinci Baskı, Generalitat de Catalunya Departament de Cultura i Mitjans de Comunicacio, Barselona.

[81] Museu d'història de Catalunya, The History of Building, http://www.en.mhcat.cat/content/view/full/505 , 3 Nisan 2014.

[82] Alemany, J., (1998). El Port de Barcelona, Birinci Baskı, Port de Barcelona, Barcelona.

[83] Josep Benedito Kişisel Arşivi, 05.05.2014.

[84] Bohigas, O., vd, (1991). Barcelona City and Architecture 1980-1992, Birinci Baskı, Rizzoli, New York.

[85] Mortorell, C., vd, (1992). La Villa Olímpica Barcelona 92 The olympic Village, Birinci Baskı, GG, Barselona.

[86] Marina Port Vell, Marina Future,

http://www.marinaportvell.com/en/content/current-plan , 08 Mayıs 2014.

[87] Port de Barcelona, Evolución ,

http://www.portdebarcelona.cat/es/web/port-del-ciudada/infografia , 03 Mayıs 2014.

[88] Alemany, J., (1984). El Puerto de Barcelona, Birinci Baskı, Puerto Autonomo de Barcelona, Barselona.

[89] Museu Marítım De Barcelona (Barselona Deniz Müzesi) Arşivi, 02.05.2014.

[90] Rutas can Historia, Autoridad Portuaria de Barcelona, http://www.rutasconhistoria.es/loc/autoridad-portuaria-de-barcelona , 4 Nisan 2014.

[91] Marina 92, Photos, http://www.mb92.com/ , 4 Nisan 2014.

[92] Department of Culture Museum of the History of Catalonia, (2001). Museum of the History of Catalonia The Record of a Country, Birinci Baskı, Department of Culture Museum of the History of Catalonia, Barselona.

[93] Pomorski Faculty of Maritime Studies, Ports And Harbours, http://www.pfri.uniri.hr/~bopri/documents/14-ME-tal_001.pdf, 14 Mart 2014.

[94] Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 10.05.2014, 09.07.2014, 11.07.2014.

[95] Acebillo, J., (2012). A New Urban Metabolism Barcelona/Lugano, Birinci Baskı, İ.CUP, İsviçre.

[96] Ahunbay, Z., (2004). Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, Üçüncü Baskı, Yapı Yayın, İstanbul.

[97] Akdağ, V., (2008). 19. yy'dan Günümüze Modern İmar Uygulamalarının Tarihi Kentsel Doku Üzerindeki Olumsuz Etkileri: Meclis-i Mebusan Caddesi Aksı ve Yakın Çevresi Örneği , Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

[98] Altınoluk, Ü., (1998). Binaların Yeniden Kullanımı, Birinci Baskı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.

[99] Arkiv, Salı Pazarı Ofis ve Depo Tesisleri ve Tophane Meydan Düzenlemesi, http://v2.arkiv.com.tr/p3272 , 29 Kasım 2013.

[100] Arseven, C.E., (1989). Eski Galata ve Binâları, Birinci Baskı (yeni harflerle), İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul.

[101] Aydüz, S., (2009). ''Tophâne'', Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Türk Diyanet Vakfı, 41: 253-256.

[102] Başgelen, N., (2010). Tarihi Kartpostallarda Boğaziçi, Birinci Baskı, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

[103] Batur, A., (ed.), (2006). Architectural Guide to İstanbul, Volume 4 Modern and Contemporary ve Birinci Baskı, Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.

[104] Bayraguet, A., (2003). El Port de Barcelona, Birinci Baskı, Aula Barcelona, Barcelona.

[105] Benedicto, J., ve Mateos A., (1997). '' La Rehabilitacio Arquitectonica de la seu del Museu D'Historia de Catalunya '', L'AVENÇ, Barselona, 212: 34-36.

[106] Bilgin, İ., vd, (2010). İstanbul 1910-2010 Kent Yapılı Çevre ve Mimarlık Kültürü Sergisi, Birinci Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

[107] Collin, M., (1995), "Culture and Heritage of Europe's Port Cities", Plan Construction et Architecture (ed.), "Port-City Lifestyles", Paris, 162-168.

[108] Çalıkoğlu, L., (2006). İstanbul Modern' in Resim Koleksiyonunun Oluşturulmasında Karşılaşılan Problemler, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[109] Çimenoğlu, G., (2011). Kruvaziyer Turizminin Kent ile İlişkisi Bağlamında Karaköy Salıpazarı Bölgesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[110] Doğan, D., (2006). Kıyı alanlarında Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[111] Doğuş Grubu, Basın Bültenleri, http://www.dogusgrubu.com.tr , 08 Ocak 2014.

[112] DTO, (2007). Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası, Yayın No:74, İstanbul.

[113] Duffy, C., (1995). ''Comparative Study of City-port Relations in France and Japan'', Plan Construction et Architecture (ed.), "Port-City Lifestyles", Paris, 117-121.

[114] Durmuş, S., (2009). Liman Kentlerinin Dönüşümünde Turizm ve Kültür Aktivitelerinin İncelenmesi; Haydarpaşa ve Galata Limanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[115] Eldem, E., (1996). ''Osmanlı Dönemi İstanbul'u'', Dünya Kenti İstanbul, Derleyen Batur A., Tarih Vakfı Yayınları, 136-138.

[116] Eşkar, F., (1997). Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[117] Eyice, S., (1993). ''Eleutherius Limanı'', Tekeli, İ., (ed.), ''Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'', Tarih Vakfı Yayınları, 3: 153.

[118] Eyice, S., ve İnalcık, H., (1993). ''Galata'', Tekeli, İ., (ed.), ''Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'', Tarih Vakfı Yayınları, 3: 348-354.

[119] Gausa, M., vd, (2002). Barcelona:A Guide to its Modern Architecture, Birinci Baskı, Actar, Barselona.

[120] Guillermin, B., (1995), "New Urban Frontier or New Port/City Relationship?", Plan Construction et Architecture (ed.), "Port-City Lifestyles", Paris, 284-290.

[121] Hall, T., (2010). Planning Europe's Capital Cities Aspects of Nineteenth Century Urban Development, Birinci Baskı, Routledge, Oxon.

[122] Hamamcıoğlu, C., (2005). ''Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım'', Planlama Dergisi, 2005/3: 104-114.

[123] Hoyle, B.S., (2003). ''Cities and Ports: Concepts and Issues'', Vegueta, Número, 1997-1998, Las Palmas de Gran Canaria, 263-278.

[124] İstanbul Limanı (Yazar belirtilmemiş) (1928). Birinci Baskı, İstanbul: Türkiye Cumhuriyeti İktisad Vekaleti, İstanbul.

[125] İstanbul Modern, İstanbul Modern Hakkında, http://www.istanbulmodern.org/tr/muze/hakkinda_3.html , 21 Şubat 2014.

[126] İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasınca Teşkil edilen Komisyonun Raporu (1930). İstanbul'un Liman ve Köprü Mes'elesi, Birinci Baskı, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.

[127] Kaşlı, B., (2009). İstanbul'da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları ve İç Mekân Müdahaleleri: Santral İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[128] Kayra, C., (1990). Eski İstanbul'un Eski Haritaları, Birinci Baskı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

[129] Keyder, Ç. ve Özveren, Y.E., (1994). Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914) , Birinci Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

[130] Kılıç, A., (1999). Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YıldızTeknik Üniversitesi, İstanbul.

[131] Knaap, B. ve Pinder, D., (1992), "Revitalising the European Waterfront: Policy Evolution and Planning Issues", Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A. (ed.), "European Port Cities in Transition", Londra, 155-175.

[132] Kuban, D., (1996). ''İstanbul'a Güzelleme'', Batur, A., (ed.), ''Dünya Kenti İstanbul'', Tarih Vakfı Yayınları, 4.

[133] Latham, D., (2000). Creative Re-use of Old Buildings Principles and Practice, 2.cilt ve Birinci Baskı, Donhead, İngiltere.

[134] Mantran, R., (1996). ''17. ve 18. Yüzyıllarda İstanbul'', Batur, A., (ed.), ''Dünya Kenti İstanbul'', Tarih Vakfı Yayınları, 41.

[135] Marshall, R., (ed.) (2004). Waterfronts in Post-industrial Cities, Birinci Baskı, Taylor&Francis, Londra ve New York.

[136] Marshall, T., (2004). Transforming Barcelona, Birinci Baskı, Routledge, Londra.

[137] Millingen, A.V., (2003). Konstantinopolis İstanbul, Birinci Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul.

[138] Montaner, J.M., (1997). Barcelona A City and its Architecture, Birinci Baskı, Taschen, İspanya.

[139] Okçuoğlu, T., (1993). ‘’Tophane Saat Kulesi’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 7: 278.

[140] Ortaylı, İ., (1996). ‘’Sanayi Çağında İstanbul’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 6: 56.

[141] Özbaydar, N., (2000). İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy Salı Pazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[142] Özden, P.P., ve Ağar D. (ed.), (2008). Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport 15 Kasım 2006, Birinci Baskı, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul.

[143] Özer, A., (2008). İstanbul Boğazı’nın Avrupa Kıyısı Boyunca Kapsayıcı Kentsel Mekanlar Yaratmak İçin Stratejiler, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[144] Powell, K., (2004). City Reborn, Architecture and Regenaration from Bankside to Dulwich, Birinci Baskı, Merrell Publishers Limited, Çin.

[145] Ronde, T., (1995), “Building the Relationship Between Port and City: The Models and Forms of Relationship, Activities and the Parties Involved ”, Plan Construction et Architecture (ed.), “Port-City Lifestyles”, Paris, 362-367.

[146] Ronde, T., (1995), “Port Functions and Urban Situations: Competition , Conflict and Union”, Plan Construction et Architecture (ed.), “Port-City Lifestyles”, Paris, 135-141.

[147] Rossi, A., (1982). The Architecture of the City, Birinci Baskı, MIT Press, Oxford.

[148] Rowe, P.G., (2006). Building Barcelona, A Second Renaixença, Birinci Baskı, Actar, Barselona.

[149] Salıpazarı Antrepoları ve İş Hanı İhale Dosyası, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 11.07.2014.

[150] Tabanlıoglu Architects, Galataport Projesi, http://www.tabanlioglu.com/GALATAPORT.html , 08 Ocak 2014.

[151] Tabanlıoglu Architects, İstanbul Modern Projesi, http://www.tabanlioglu.com/MODERN.html , 08 Ocak 2014.

[152] Tanju, B., ve Tanyeli, U., (2009). Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif, Birinci Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul.

[153] T.C. Nafia Vekâleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi, (1954). Haydarpaşa Liman Tevsii ve Salıpazarı Rıhtım İnşaatı, Birinci Baskı, Pulhan Matbaası İstanbul.

[154] Tekin, O., (1996). ‘’Eski Çağda İstanbul: Byzantion’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 3:104.

[155] Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., İstanbul Limanının Tarihçesi, http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetay&icerikId=118 , 08 Ocak 2014.

[156] Uysal, Ü., (2005). Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölge Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

[157] Watt, D., ve Colston, B., (ed.) (2003). Conservation of Historic Buildings and their Contents, Addressing the Conflicts, Birinci Baskı, Donhead, İngiltere.

[158] Williams, R., (1992), “European Spatial Planning and the Cityport System”, Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A. (ed.), “European Port Cities in Transition”, Londra, 59-79.

[159] Yenen, M., (1993). ‘’Karaköy’’, Tekeli, İ., (ed.), ‘’Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’’, Tarih Vakfı Yayınları, 4:455-456.

EK-A

LİMAN TERİMLERİ

İngilizce kaynaklarda limanla ilgili karşılaşılan terimlerin anlamlarının açıklanmasında [14] ve [93] kaynaklarındanyararlanılmıştır.

Dock: Deniz araçlarının yük yükleme/boşaltma ve tamir amaçlı yanaştığı kapalı su bölgesidir. Yapay olarak oluşturulmaktadır. Dalga değişimlerini önlemek amacıyla içerisindeki su genellikle kapaklar aracılığıyla kontrol altına alınabilmektedir. Türkçe'de dok teriminin karşılığıdır.

Dockyard: Bot, gemi ve diğer deniz araçlarının inşası, onarımı, donatımı ve korunması için oluşturulan bölgedir. Hem karada, hem de suda inşa edilebilir. Türkçe'de tersane teriminin karşılığıdır.

Harbour: Kıyısında gemilerin bağlandığı/demirlediği; doğal ya da yapay olarak dalgakıran, mendirek gibi yapılar sayesinde dalga ve akıntılardan korunaklı bölgelerdir. ''Port'' tesislerini de bünyesinde barındırabilir ama her ''harbour'', ''port'' işlevinde kullanılacak diye bir kural yoktur. Türkçe'de liman teriminin karşılığıdır.

Jetty: ''Harbour'' veya kıyı için koruma sağlayan bir dalgakıran işlevi görebilir. Bu anlamıyla, ''mole'' ile eş anlamlıdır. Bundan farklı olarak, küçük gemilerin (Yat, bot, balıkçı teknesi) yanaşıp, demir atabildiği iskeleden biraz daha küçük platformdur.

Mole: Genellikle taşlardan yapılan, ''harbour''ı dalga veya akıntılardan koruyan büyük ve sağlam bir yapıdır.

Pier: Kıyıdan suya doğru uzanan, botlar veya balıkçı tekneleri için platform görevi gördüğü gibi, güverte veya yolcular için de iskele görevi görür. Aynı zamanda, dalgakıran işlevindedir.

Port: Deniz ve nehirlerde, karada ve su üzerinde yer alan, gemilerin yük yükleme/boşaltma/depolamasına olanak sağlayan ticari yerlerdir. Limanlar genellikle ''harbour'' ların içinde yer alır. Türkçe'de liman teriminin karşılığıdır.

Shipyard: ''Dockyard'' ile aynı anlama gelse de, genellikle onarım yapılan alanı tanımlar. Pier, jetty ve mole terimleri birbirlerine yakın anlamlıdır. İşlevlerine göre Türkçe'de aynı mendirek, dalgakıran ve iskele anlamlarına gelebilirler.

Terminal: Kıyıda gemilerin konaklaması, yük yükleme/boşaltma ve depolanması, istiflenmesi ve yüklenmesi için tam bir liman tesisi anlamındadır. Türkçe'de terminal teriminin karşılığıdır.

Wharf/Quay: Gemilerin demirleyip ya da bağlanıp yük yükleyip boşaltmasını sağlayan (Beton, taş veya metalden yapılmış) platformlardır. Türkçe'de rıhtım teriminin karşılığıdır.

EK-B

LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI

Limanları, Yalçın Yüksel ve Esin Özkan Çevik yedi farklı şekilde sınıflandırmıştır [3].

A) Bulundukları Yere Göre (Coğrafi Özellikler) Limanlar

1) Deniz Kıyısı Limanları

2) Nehir ve Haliç Limanları (Bremen, Antwerp, Londra, Bordeux, İstanbul Haliç)

3) Ada Limanları (Kefke)

4) Göl ve Kanal Limanları (Venedik)

5) Fiord Limanları

B) Gel-gite Göre Limanlar

1) Gel-git limanları

2) Med limanları

3) Dok limanları

4) Açık limanlar

C) Faaliyet Alanına Göre Limanlar

1) Dünya trafiğine cevap veren tüm kıtaya veya daha fazlasına hizmet veren limanlar. (Rotterdam, Hamburg, New York, Antwerp)

2) Ulusal trafiğe cevap veren limanlar

3) Bölgesel trafiğe cevap veren limanlar

4) Yerel trafiğe cevap veren limanlar

D) Trafik Tiplerine Göre Limanlar

1) Genel amaçlı limanlar

2) Genel yük limanları (Ro-Ro, Konteyner, Ferry Hizmetleri)

3) Dökme yük limanları

4) Akaryakıt ve gaz limanları (Mina Al ahmedi)

5) Kimyasal madde limanları

6) Kuru yük limanları

7) Kıyı trafiği limanları

8) Ülke içi limanları

9) Yat limanları (Kalamış, Saint-Tropez)

10) Balıkçı limanları

11) Gemi inşa ve tamir limanları (Odessa)

E) Sahiplerine Göre Limanlar

1) Kamu limanları (Ulusal hükümet, bölge hükümeti, yerel idare) (İstanbul Salıpazarı)

2) Kamu-Özel ortaklığı olan limanlar

3) Özel limanlar (Endüstriye ait, ticari firmalara ait vb.) (Sinop, Kuşadası)

F) Yük Akımı ve Gümrük Formalitelerine Göre Limanlar

1) Dış ticaret, ithalat ve ticaret limanları

2) Transit limanlar

3) Bölgesel ve yerel limanlar

4) Liman içinde serbest liman veya bölgeler

5) Gümrük limanları

F) İdare Tarzlarına Göre Limanlar

1) Özerk limanlar (Özerk idare ve diğerleri tarafından)

2) Kontrol edilen limanlar (Kamu otoriteleri, özel endüstri kuruluşları tarafından)

G) Verdikleri Hizmete Göre Limanlar

1) Ana Liman (Hub Port) : Hizmet alanlarındaki ithal ve/veya ihraç ettikleri kendi bölgesel yüklerine sahiptirler. Hizmet alanlarının dışındaki limanlardan gelen ulusal ve uluslararası yüklerin uğrak ya da besleme limanlarına aktarılmasını sağlar. (Barcelona, Marsilya, Rotterdam, Hamburg, Pire)

2) Aktarma Limanı (Hub Port 2 ve Transshipment Port) : Genellikle uluslarası yük aktarımı için kargonun elleçlendiği limanlardır. Kendi hizmet alanlarına hizmet etmezler. (Malta, Damietta)

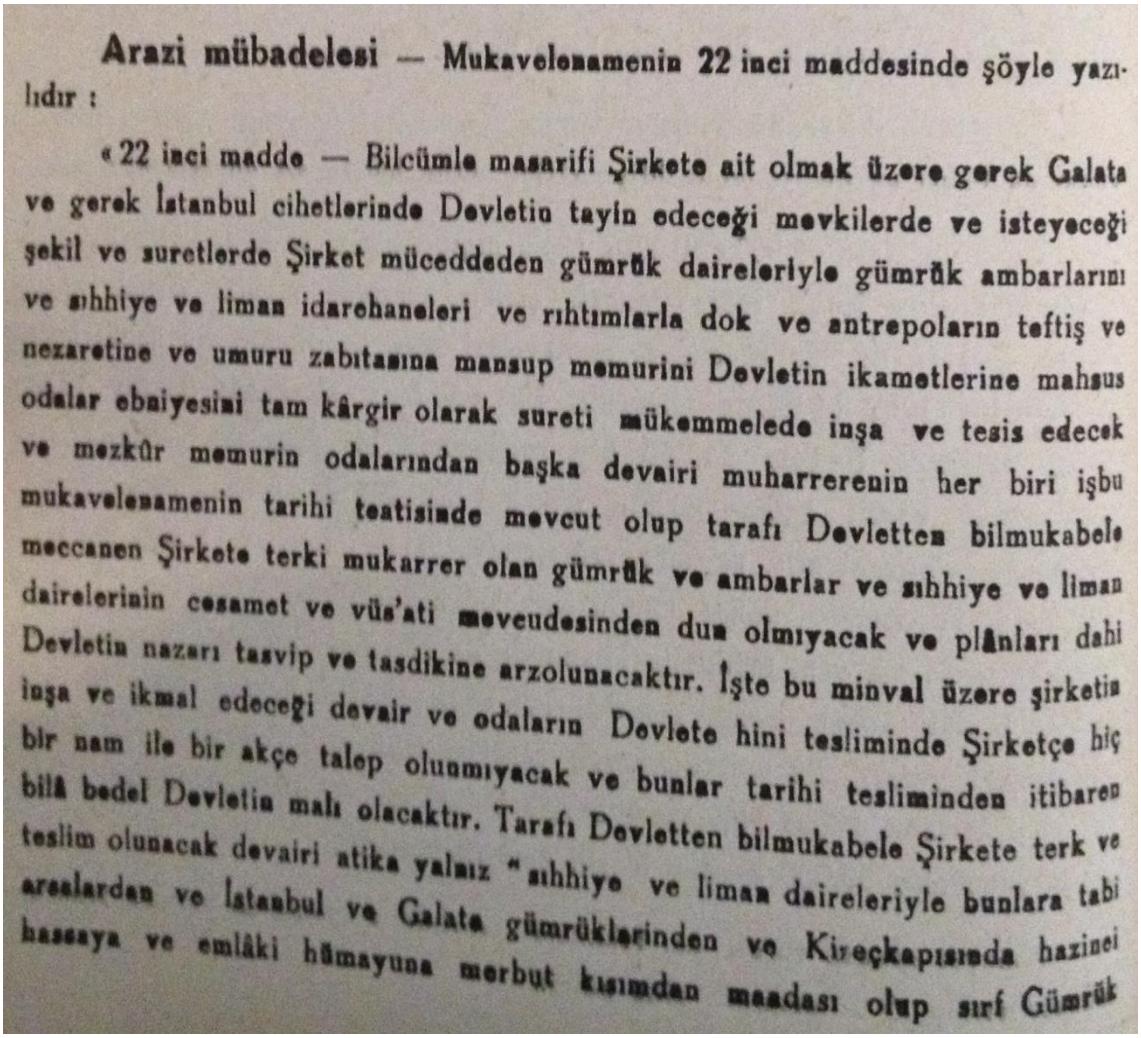
3) Uğrak Limanlar (Calling Port) : Bu tip limanlara uluslar arası gemiler ya da kıtalar arası gemiler de belli periyotlarla uğrayabilir ama aktarma kargosu elleçlemezler. Aktarma konteyneri elleçleme potansiyeline sahip olduklarından bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilirler. (Mersin)

4) Besleme Limanı (Feeder Port) : Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramazlar, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek kendi hizmet etki alanlarına hizmet ederler. (Türkiye'deki limanlar)

EK-C

GALATA VE İSTANBUL LİMAN ALANLARINDA RIHTIM VE AMBARLARIN YAPIMININ ONAYLANDIĞI SÖZLEŞME

Bâbıâli ile Dersaâdet Rıhtım ve Dok ve Antrepo Anonim Osmanlı Şirketi arasında 10 Kasım 1890'da imzalanan sözleşmenin rıhtım binalarının yapımıyla ilgili olan 22. maddesi [46].



Arazi mübadelesi — Mukavelenamenin 22 inci maddesinde şöyle yazılıdır :

« 22 inci madde — Bilcümle masarifi Şirkete ait olmak üzere gerek Galata ve gerek İstanbul cihetlerinde Devletin tayin edeceği mevkilerde ve isteyeceği şekil ve suretlerde Şirket müceddeden gümrük daireleriyle gümrük ambarlarını ve sıhhiye ve liman idarehaneleri ve rıhtımlarla dok ve antrepoların teftiş ve nezaretine ve umuru zabıtasına mansup memurini Devletin ikametlerine mahsus odalar ebniyesini tam kârgir olarak sureti mükemmelede inşa ve tesis edecek ve mezkûr memurin odalarından başka devairi muharrerenin her biri işbu mukavelenamenin tarihi teatisinde mevcut olup tarafı Devletten bilmukabele meccanen Şirkete terki mukarrer olan gümrük ve ambarlar ve sıhhiye ve liman dairelerinin cesamet ve vüs'ati mevcudesinden dun olmıyacak ve plânları dahi Devletin nazarı tasvip ve tasdikine arzolunacaktır. İşte bu minval üzere şirketin inşa ve ikmal edeceği devair ve odaların Devlete hini teslimiinde Şirketçe hiç bir nam ile bir akçe talep olunmıyacak ve bunlar tarihi teslimiinden itibaren bilâ bedel Devletin malı olacaktır. Tarafı Devletten bilmukabele Şirkete terk ve teslim olunacak devairi atika yalnız " sıhhiye ve liman daireleriyle bunlara tabi arsalardan ve İstanbul ve Galata gümrüklerinden ve Kireçkapısında hazinei hassaya ve emlâki hümayuna merbut kısımdan maadası olup sırf Gümrük

İdaresinde bulunan Emtia Gümrüğü mahalli ile yine Galata'da vaki Müskirat ve Zahire Gümrüklerinden ve İstanbulun Yemiş ve Kereste Gümrükleri ile bunun mecmuuna tabi arsalardan" ibaret olup bunlar Şirketin inşa edeceği balâda muharrer devair inşa ve Hükümete teslim olundukça Şirkete terk ve teslim olunacaktır. Dersaadet Dahiliye Gümrüğü dairesi Rüsumat Emaneti tarafından imtiyaz fermanı âlisinin sudurundan sonra inşa kılınmış olduğu cihetle Şirket gerek bu dairenin ve gerek Şirketin inşa edeceği dok ve antrepoların ikmal ve inşaatına değin Gümrükçe lüzum görünüp te daha mağaza ve ambar inşa olunursa bunların bilkeşif masarifi inşaiyesini Şirket tediye edecektir ve Emtiai Ecnebiye Gümrüğüne mülâsık bulunan Hidayet camii şerifi ile Selim efendi mescidi zemin ve meydanlarına ve ebniyei mevcudelerine Şirket tarafından kat'an ilişilmiyecektir. Şirket dok ve antrepoları her halde ihtiyacatı ticarete kâfi olacak derecede inşa edecek ve ileride lüzum görülürse ihtiyacat nispetinde tevsi eyliyecektir. Gümrüklerin rıhtım üzerinde bulunan yüzü muamelâtı rüsumiyenin ihtiyacatına göre ne hali hazırından noksan ve ne de şimdiki yüzün bir buçuk mislinden fazla olmıyacak ve indeliktiza Gümrüklerin şimendifer ile husulü irtibatı imkânı mahfuz kalacaktır.»

EK-D

HAYDARPAŞA LİMANI TEVSİİ VE SALIPAZARI RIHTIM İNŞAATI

T.C. Nafia Vekâleti Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi'nin 1954 yılında hazırladığı Haydarpaşa Limanı ve Salıpazarı Rıhtım İnşaatı ile ilgili dosyanın Salıpazarı ile ilgili olan bölümüdür. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden elde edilmiştir [94].

Salıpazarı Rıhtım İnşaatı

a) Umumî malûmat :

Salıpazarı; Tophane anbarları ve rıhtımı ile Halk Bankası soğuk hava deposu arasında kalan ve bir müddet askerî sevkiyat diye tanınan semtin adıdır. Burada Tophane rıhtımını takiben önünde 2 metre su derinliği bulunan 150—200 metre tulünde ve adına kıyı müdafaası denmesi daha doğru olabilecek bir rıhtım dıvarı ile bunun, arkasında evvelce mevcut bir binanın enkazı halindeki temelleri ile bir miktar açık saha vardır.

Bu rıhtım müntehası ile bu gün Halk Bankasına ait bina ve rıhtım arasında kalan kıyı kısmında da biri Osmanlı Bankasına ait iki katlı bir ardiye ve diğeri önünde bir metre su derinliği bulunan Satiyeye ait saha ve bir betonarme karkaslı depo ile bazı küçük binalar mevcuttur.

Açık saha ve rıhtım, İstanbul liman işletmesine verilerek buradan açık ardiye ve diğer bazı liman hizmetleri için faydalanılmış ve fakat liman için çok nafi bir saha teşkil edeceği görülerek daha ilk Deniz Bankın tesisinde burada muntazam ve derin suda bir rıhtım ve arkasında anbar ve antrepolar inşası düşünülmüş, plân ve projeleri dahi tanzim edilmiştir. (1937—38) Deniz Bankın ilgasiyle bu iş bir müddet bırakılmış fakat bunun yerine teşekkül eden Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi zamanında rıhtım ve antrepo sıkıntısı şiddetle kendisini hissettirerek bu yoldaki etüdler tekrar ele alınmıştır.

Ancak Nafıa Vekâleti tarafından geniş bir liman proğramının tatbikine başlanılmış olması dolayısiyle Salıpazarı rıhtımı mevzuu da bu proğram içinde mütalea edilerek buna lüzumlu tahsisat 5775 sayılı kanunla ve dış tediyelere muktazi kredi, 5676 sayılı kanunla tasdik edilen kredi anlaşmasiyle temin olunmuştur.

b) Nafıa Vekâletince ele alındıktan sonra yapılan işler

Haziran 1951 de istihsal edilen 5575 sayılı kanuna müsteniden Salıpazarında inşası düşünülen rıhtım ve antrepoların mahalli etüdlerine başlanmış, kaır zeminin hususiyetleri esaslı bir tetkike tabi tutularak rıhtım projeleri ve bilûmum keşif evrakı ihzar ve inşaat 1952 yılı sonlarında eksiltmeye konulmuş ve aynı

yılın sonunda 9.150.000 lira bedelle Cemal Okçuoğlu—Byrn International Ortaklığına ihale edilmiştir. İşe lüzumlu makine ve edevat müteahhit tarafından kendi hesabına tedarik edilecektir. İnşa müddeti rıhtım yapılacak sahanın tarama işinin ve bu sahada lüzumlu istimlâklerin tamamlanması ancak geçecek zamanlar hariç olarak 18 aydır.

c) Teahhüde dahil işler :

Önünde (—10) metre su derinliği bulunacak 310 m. tulünde bir rıhtım, mecmuu sahası 16000 m.2 tutacak 2 katlı rıhtım anbarları, bir küçük taşıt limanı ve rıhtım arkasında kazılacak sahada yollar inşası ve müteferrik şlerdir.

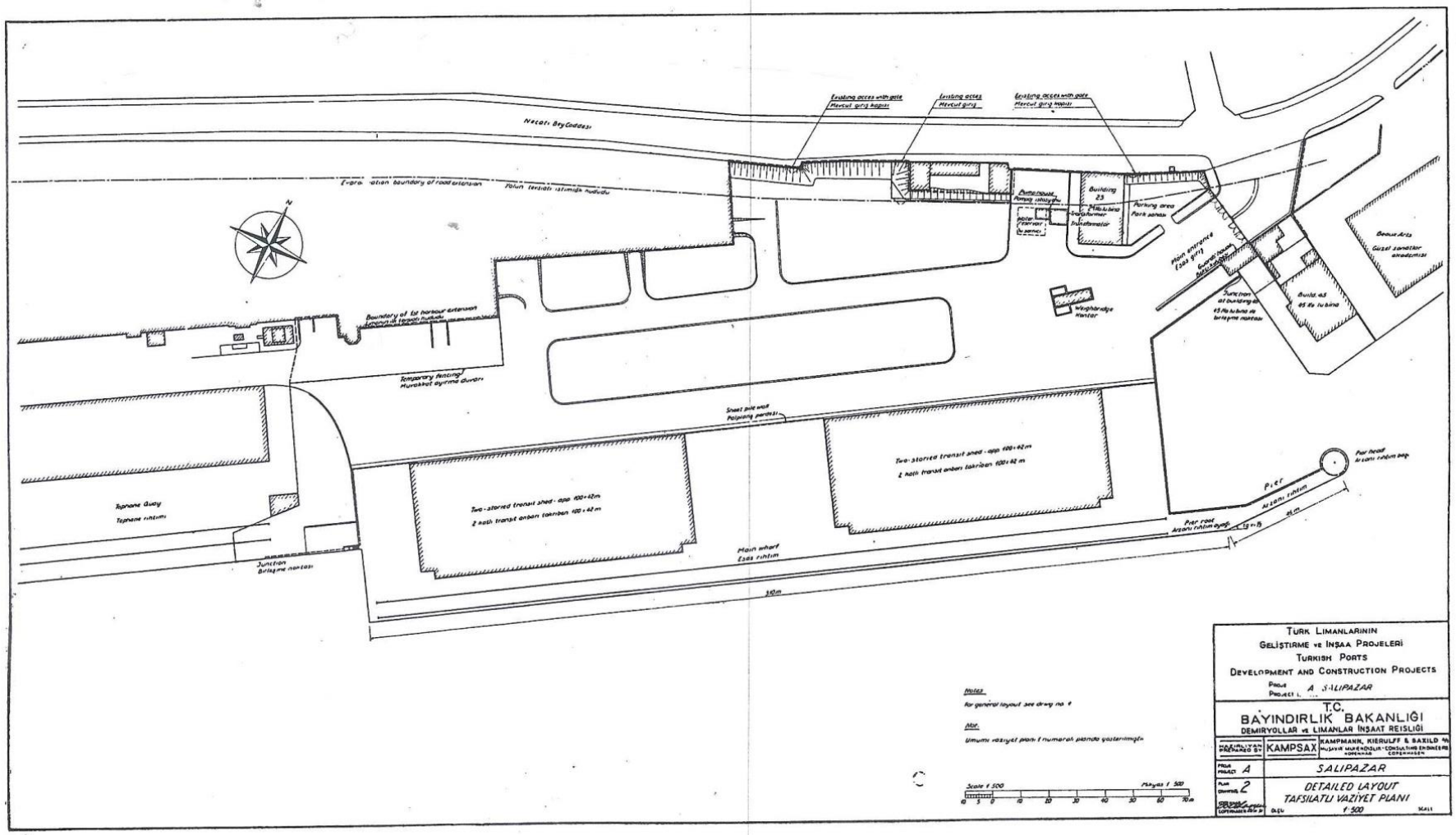
Rıhtımların vinçlerle techizi ayrı bir teahhüt işi olarak ele alınmış ve 6 sı 3 tonluk ve 2 si 10 ar tonluk 8 portik devvar, müteharrik vinç Demağ Alman Firmasına ihale edilmiştir.

d) Yapılan tesisin kabiliyeti :

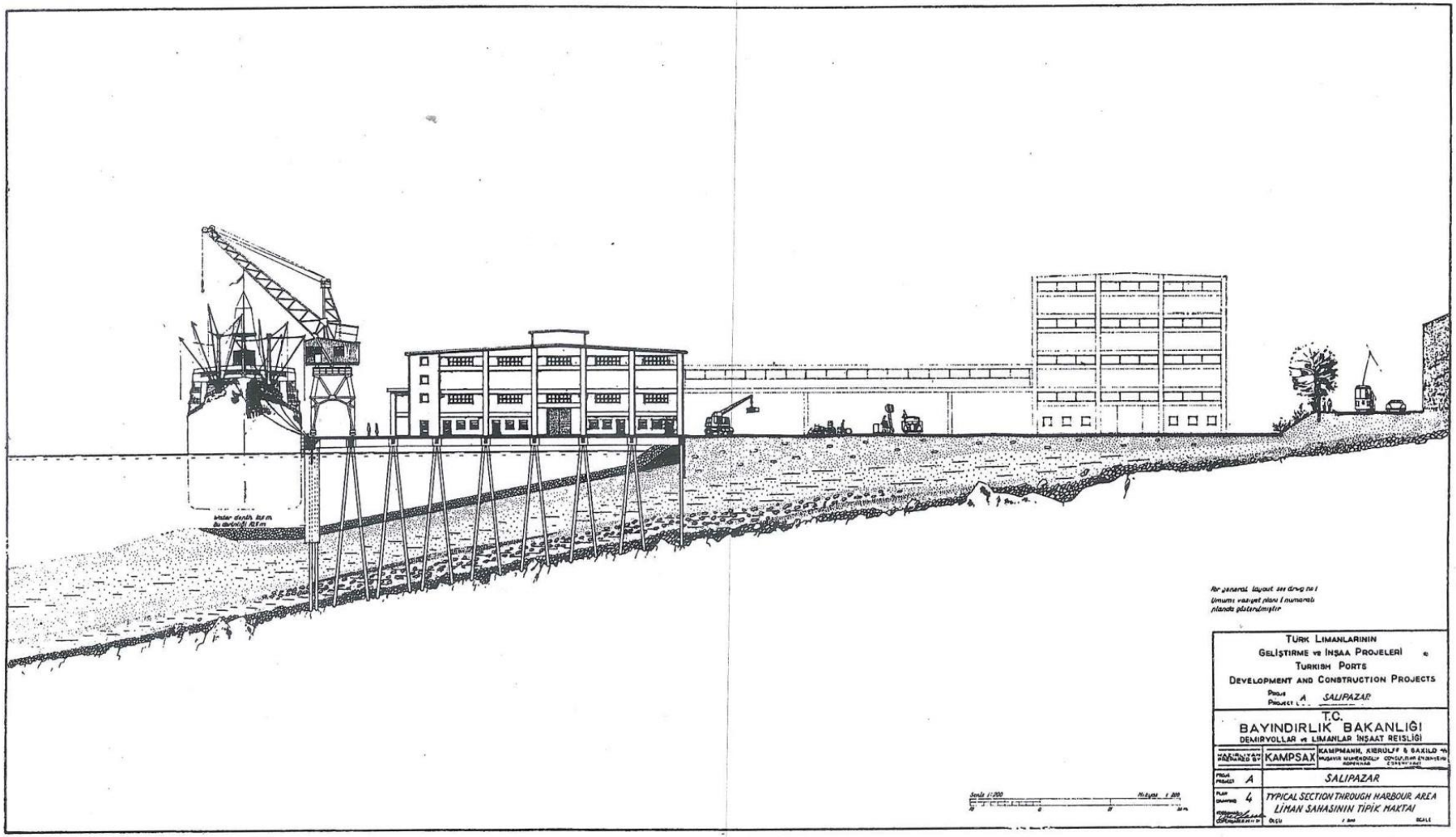
Yapılacak rıhtıma 2 adet 10000 tonluk Viktori tipi şilep veya 3 adet 5000 tonluk orta tonajda gemi bordadan yanaşarak rıhtım vinçleri ve rıhtım arkası anbarlar yardımiyle senevî 200 bin tonluk bir umumî ticaret eşyası tahmil ve tahliye edilebilecektir.

e) Müstakbel tevsiat :

Salıpazarı rıhtımı ve rıhtım arkası tesisleri Tophane tesislerinin bir devamı ve onun tamamlayıcısı durumunda olduğundan Salıpazarı rıhtımının tamamlanıp; işletmeye açılmasından sonra Tophane rıhtımı ve anbarlarının da inşasına başlanması mutasavverdir. Gerek yapılmakta olan Salıpazarı ve gerek yapılacak tophane rıhtımının yüksek randımanla çalıştırılabilmesi için Tophane ve Salıpazarı sahasında, rıhtım anbarlarının arkasında inşası mutasavver antrepoların kısa bir zamanda meydana getirilmesi zarurî olacaktır.



Salıpazarı Rıhtımı Umumi Vaziyet Plânı

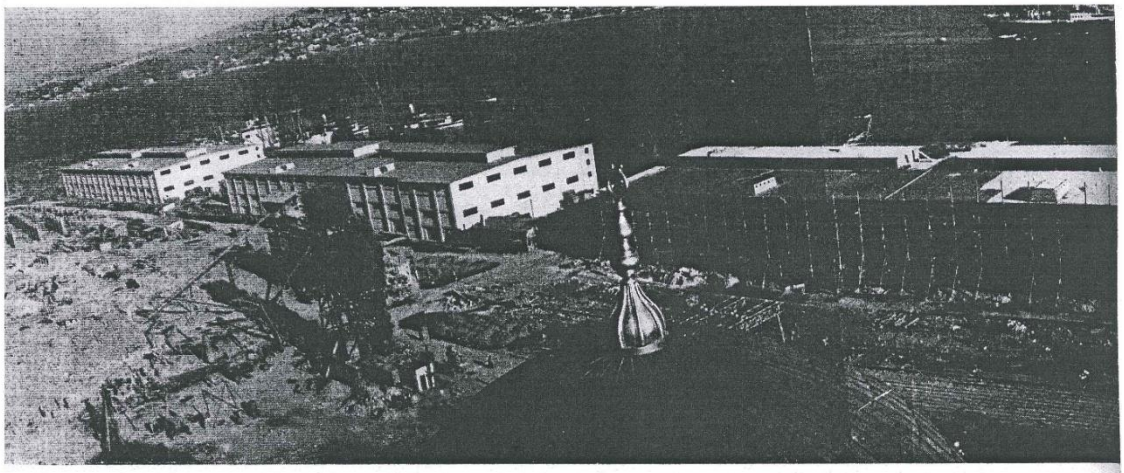


Salıpazarı Rıhtımı Tipik Maktaı

EK-E

DERGİ YAZISI

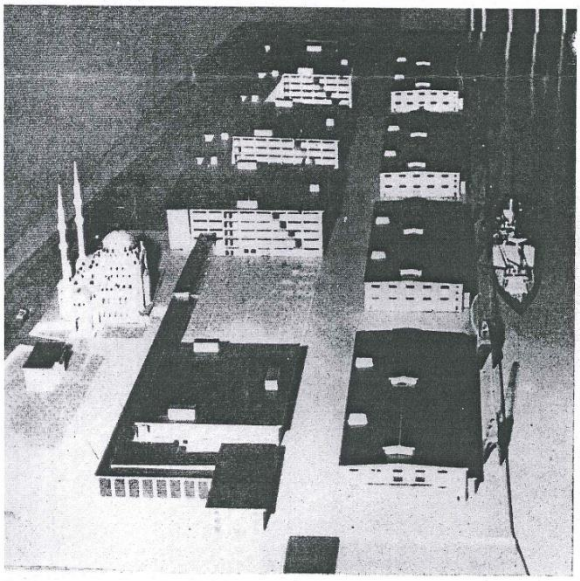
Salıpazarı'nda yapımına devam eden rıhtım ve transit ambarları inşaatı sırasında yayınlanmış dergi yazısı. Derginin adı, yılı, sayısı gibi bilgilere ulaşılamamıştır**.** Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Arşivi'nden elde edilmiştir [48].



İstanbula hakiki ve modern manzarasiyle bir liman çehresi veren 610 metre

Salıpazarı Liman Tesisleri

COĞRAFYA kitapları İstanbul limanından bahsederler ve İstanbullular da bilirler ki burası bir liman şehridir. Ama ne garip bir liman şehri... Liman tesisleri yok. Mal getiren gemiler yanaşamaz, çünkü rıhtımı yok. Haftalarca açıkta durur ve yanaşan mavnalarla boşaltılmalarını sabır ve tevekkülle bekʾlemeğe mecbur bırakılırlar. Kaptanları, armatörleri bizardır. Birçok yabancı gazetelerde Türkiyeye mal taşımanın zorluğu yazıla yazıla bitirilememiş, nihayet Türk mümessillerine ve kalem erbabına da açıkça söylenmiştir. Nihayet Türkiye için hususî surette navlun yükseltilmiştir. Ama bu hallere aldıran, eden yok!..

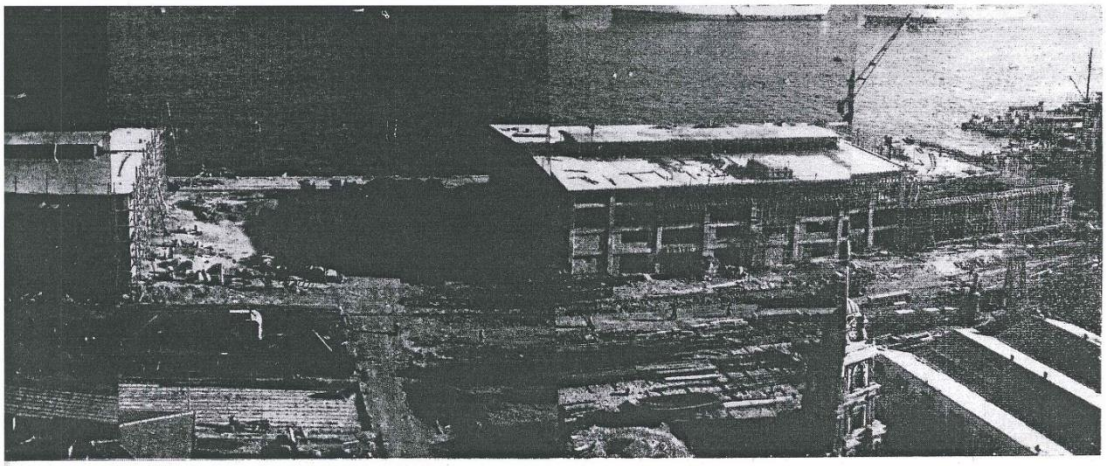


Neyi kimden saklıyacağız? 1950 ye kadar durum buydu. Hattâ o yıl memleket kaderini milletin arzusuyla ellerine alanlar, ihtiyaçları sıraya koyasıya kadar da durum buydu.. Derken Salıpazarında bir harekettir başladı. Ne hareket ve ne faaliyet!.. Oraları arı kovanı gibi uğuldar olmuştu. Mavunaların, çatanaların zor yanaştıkları sığ kıyı ve deniz dibi taranıyor, derinleştiriliyordu. Bu yetmiyeceği için denizin dibine, yerine göre 20, yerine göre 30 metre boyunda içleri demir örgülü beton kazıklar çakılmaya ve denizden yer fethedilmeğe başlanmıştı. Bu ameliye bir dev cesameti aldı. Yaʾnız Salıpazarında yapılacak 310 metrelik rıhtım için buraya 2300 beton kazık çakılʾdı. Hepsi ucuca eklense 47-50 kilometre boyunda beton kazık. İstanbul - İzmit yolunun şöyle böyle yarısı kadar.

Salıpazarında biten bu faaliyet hemen Tophaneye doğru da uzandı ve böylece rıhtımın boyu 610 metreyi buldu. Rekor denecek bir müddet içinde mavunaların zor yanaştığı yere Karaköy köprüsünden çok daha uzun bir rıhtım yerʾleştirilmiş bulunuyordu. Bunu başarabilmek için çakılan beton kazıklar da evvelkilere ekʾlenince, denize mıhlanmış olan beton sütunʾların boyu İstanbul - İzmit arasına döşenecek kadar uzuyordu.

Şimdi bu rıhtıma 4 tane Victory tipi gemi yanaşabilmektedir. Bunların getirecekʾleri ha-

610 metre boyundaki rıhtımlarına Victory tipi 10 bin tonluk dört geminin birden yanaşabileceği ve bir anda 3000 vagon yükü malın boşaltılmasına başlıyabileceği Salıpazarı tesislerinin maketi



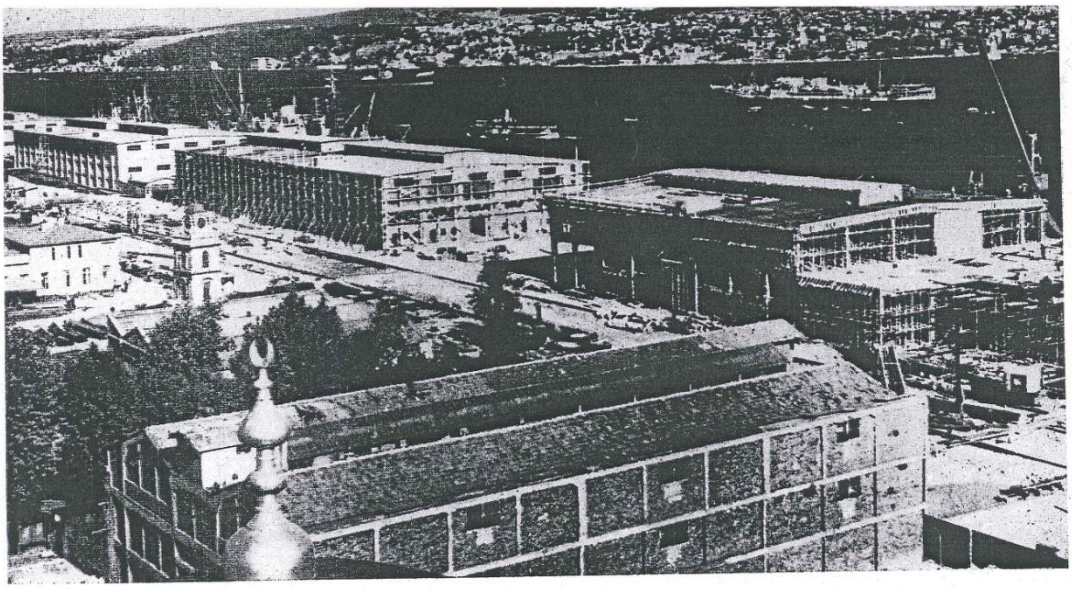
boyunda rıhtımlı, muazzam antrepo ve depolara malik büyük Salıpazarı tesisleri

mule, her biri 15 ton taşıyan 3000 vagon yükü demektir. Onar vagonluk katarlardan tam 300 katar... Evet 300 katar yükü Salıpazarı ve Tophane rıhtımlarına bir anda boşaltabilir. Rıhtımların üzerinde, rıhtımlar boyunca her yana giden 3 er ve 6 şar tonluk vinç, kartal gibi gelecek gemileri kollamakta, atmaca gibi üzerlerine saldırmakta ve boşaltmakta, boşaltmakta.. üç dört günde gemi ambarlarını tertemiz etmektedir. Artık ne kaptanlardan şikâyet duyuluyor, ne armatörlerden.. Çünkü İstanbulun Rumeli yakası, şehrin bütün ihtiyaçlarını temin edecek bir boşaltma tesisine kavuşmuştur.

Şaşılacak kadar kısa zamanda dünün mavuna yanaşmıyan kıyısına bu muazzam tesisler oturtulmuş, 10 bin tonluk gemilerin yanaşıp boşaltılması işi başarılmıştır. Ayrıca hemen rıhtımlar üzerine 32 bin metrekarelik bir saha kaplıyan iki katlı 4 ambar yapılmış ve bunların arkalarına sıralanacak beşer katlı üç modern antrepo inşasına da başlanmıştır. Rıhtım üzerindeki antrepolarla arkalarındaki ambarlar arasındaki yük ve mal nakliyatı, bunları biribirlerine bağlıyan köprüler üzerinde işliyen raylarla, otomatik bir surette ve insan gücüne ihtiyaç olmadan yapılacaktır. 23 metre yükseklikte olacak bu ambarlar 50,000 metrekarelik



İstanbula modern ve mükemmel bir liman kazandıran Salıpazarı tesisleri inşaatının hızlandırılması ve vaktinde bitirilmesi ile yakından alâkalanan Sayın Başvekilimiz Adnan Menderesi sık sık bu tesislerin şantiyesinde görmek mümkündür. Resmimizde Başvekilimiz, akşamın geç saatlerinde çalışan işçiler arasında görülüyor.



Denizden yer kazanılmak ve deniz dibine beton kazıklar çakmak suretiyle sağlamlaştırılan saha üzerinde inşa edilen rıhtımlar ve antrepolarla İstanbulun ihtiyacını mühim mikyasta karşılıyan Salıpazarı liman tesislerini inşa halinde gösteren bu resimde, tesislerin daha bitmeden hizmet görmeye başladıklarını tesbit etmek mümkündür

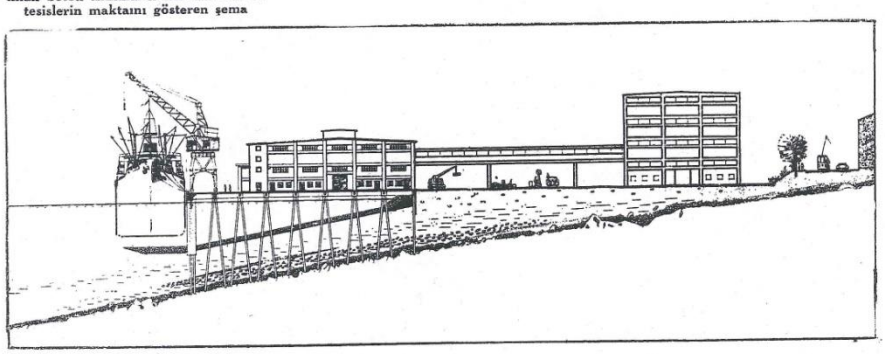
bir kapalı ambarlama sahası meydana getirmektedirler. Ambar ve antrepoların içerileri çelik kapılarla bölünmüştür ve yangın tehlikesinde bu kapılar otomatik surette kapanarak yangının bir bölmeden diğerine sirayetine imkân vermemektedir.

Salıpazarı modern liman tesislerinin vücuda gelmesi için 12 bin ton demir, 25 bin ton çimento harcanmaktadır.. Yalnız bu rakamları görünce dahi Türkiye'nin demir istihsalinin artırılmasına ve çimento fabrikaları kurulmasına neden ehemmiyet verildiğini, hükümetin niçin bu yolda tedbirler aldığını anlamak kabil olur. Mesele gayet sadedir. Geçen asırlarda olduğu gibi maalesef bu asırda da ihmale uğramakta devam etmiş olan memleketin kendi toprağıyla kendini kalkındırması için bu toprağın elverişli olan yerinde çimento fabrikası kurmak lâzımdır. Aksi halde başkasının toprağını, onun istediği fiata almak mecburiyeti belirir. Yurtta o malzeme varken, neye onu işe yarar hale getirecek tesisler kurulmasın?

Çünkü böyle bir tesis bile orta boy bir çimento fabrikasının 3 ayda yapacağı istihsalle kurulabilmektedir.

Bütün bunlar bir ana plânın icabıdır. İstanbulun kalkınması, Türkiye'nin kalkınmasının bir safhası, mühim bir safhasıdır. İstanbulun kalkınması, evvelâ Allahın yarattığı gibi kalmış bir liman olmaktan çıkıp modern mânasiyle bir liman olması, hakikî bir liman olmasiyle tahakkuk edecektir. Yalnız Salıpazarı değil, karşı tarafta, Anadolu kıyısında da Haydarpaşa liman tesisleri vücuda gelmekte, böylece İstanbulun iki yakasında, tıpkı vaktiyle Fatih'in şehri fethetmek için Anadolu ve Rumeli yakalarında hisarlar yaptırışı gibi iki yakada liman tesisleri, ithal ve ihraç tesisleri yapılarak kurulmuş bulunmaktadır.

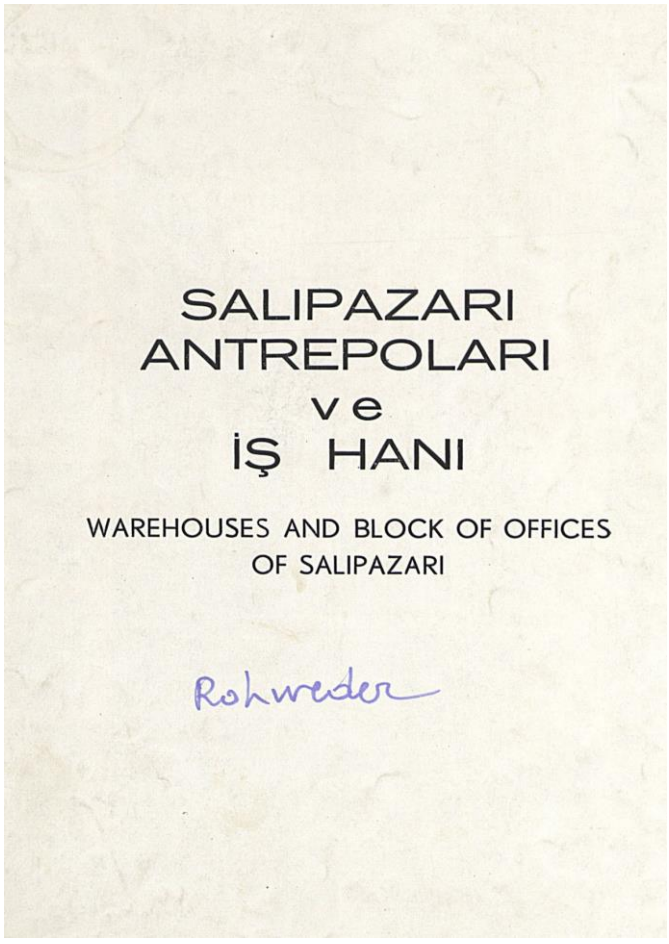
Salıpazarı tesislerinde deniz dibine çakılan beton kazıkların durumlarını ve tesislerin maktaını gösteren şema



EK-F

SALIPAZARI ANTREPOLARI VE İŞ HANI PROJESİ TEKNİK, İDARİ VE MALİ ŞARTLAR

Salıpazarı'nda yapılacak antrepo ve iş hanı projesi için, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın hazırladığı teknik, idari ve mali şartların olduğu dosya. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden elde edilmiştir [94].



GİRİŞ

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı aşağıda umumî şekilde izah edilen esas ve şartlar dairesinde, İstanbulda Salıpazarında, Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâletince inşa edilmekte bulunan rıhtım ve transit ambarlarının arkasındaki sahada antrepo binalariyle bir iş hanı inşa ettirmeyi kararlaştırmış bulunmaktadır.

Avan - projesine göre teknik şartları ana hatlariyle aşağıda hulâsa edilmiş bulunan binaların inşasını deruhte etmek istiyen firmaların; işin teknik ehemmiyeti ve hususiyeti ve malî vüs'ati bakımından gerekli hazırlık ve tetkikleri biran evvel ve daha etraflı bir şekilde yapabilmelerine imkân sağlamak üzere ve ancak Bankamız cephesinden hiçbir teahhüdü ve herhangi bir külfete tahammül vecibesini tazammun etmemek kayıd ve şartiyle teşebbüsümüzden sayın muhataplarımızı malûmattar etmek maksadiyle bu broşürü yayınlamış bulunuyoruz.

İhaleye esas teşkil edecek şartlar bilâhare umuma yayınlanacaktır. Bu itibarla; muhterem muhataplarımızın esas ihale şartları yayınlanıncaya kadar, Bankamızdan bu broşürümüzde yazılı olanlardan başka malûmat istememeleri ehemmiyetle rica olunur. Teşebbüsümüzle alâkalanmak istiyen firmaların bilâhare yayınlanacak ihale şartlarından hususî surette haberdar edilebilmelerini teminen adreslerini şimdiden:

Denizcilik Bankası T. A. O.
Malzeme Müdürlüğü
(Salıpazarı antrepoları ve iş hanı inşaatı)
Tophane - İstanbul

adresine bildirmeleri rica olunur.

Teşekkür ve saygılarımızla.

ANA HATLARİYLE TEKNİK ŞARTLAR

İstanbulda Salıpazarında inşası mukarrer antrepolarla iş hanının umumî vaziyet plânı bu broşürün eklerinde gösterilmiştir. Plânın tetkikinden anlaşılacağı veçhile, antrepo binaları; üç blok halinde ve yan dılıları ana caddeye amut vaziyette olup birbirinden, iki açık saha ile ayrılmış bulunmaktadır. Plânda X, Y, Z harfleriyle işaretlenmiş bulunan antrepo binaları takriben 52.900 m^2 lik bir saha işgal edecektir.

Antrepo bloklarının ve aralarındaki açık sahaların cadde tarafına tesadüf eden kısmı, takriben 19.900 m^2 lik bir saha işgal eden bir cephesi 312,20 metreden ibaret bulunan iş hanına tahsis edilmiştir.

İş hanı 5 bloktan müteşekkildir ve 6 giriş kapısını ihtiva etmektedir.

Antrepo blokları beşer katlı, iş hanı blokları ise, bodrum katı hariç, altı katlıdır.

İş hanının, dahilden antrepo blokları ve aralarındaki sahalarla hiç bir irtibatı yoktur.

İnşaat sahasında antrepo ve iş hanından başka, transformatör istasyonu, su deposu ve tevzi sistemi yardımcı binaları mevcuttur.

Antrepo ve iş hanı binaları betonarme kazıklar üzerine oturtulacaktır. Kazıklar üzerinden atılacak ufkî betonarme kirişlere yan dıvarlar bindirilecektir. Sağlam zemine kadar indirilecek olan kazıkların hakikî tulü inşaatın başlangıcında yapılacak hafriyat ve ameliyelerle tesbit edilecektir. Bu sahada Bankamız tarafından yapılmış olan sondaj neticeleri ve nümuneleri mevcuttur.

Antrepo ve büro binaları tamamen betonarme karkaslıdır. Kolonlar, kirişler, döşemeler, lentolar, merdiven ve asansör dıvarları ve antrepo bloklariyle iş hanı arasındaki dıvar betonarmedir. Antrepo ve iş hanı binalarında haricî ve dahilî dıvarlar beton blok veya benzeri malzemeden olacaktır.

İş hanı binalarında odalar arasındaki bölmeler mücerrit plâklardan yapılacaktır.

Antrepo bloklarında döşemeler, betonarme üzerine karo tarzında sert kaplama, iş hanında ise büro kısımlarında tecritli linoleom ve diğer kısımlarda terrasso tarzında olacaktır.

Antrepo ve iş hanının cepheleri çimento sıvalı olacaktır.

İş hanı binasında koridor ve odaların tavanları mücerrit plâklarla kaplanacaktır.

Antrepo ve iş hanı binalarının çatıları su geçirmez evsafta malzeme ile tecrit edilecek ve teras şeklinde bırakılacaktır.

İş hanı dahilî kapıları ahşap, antrepo kapıları madenî olmak üzere gerek antrepo gerekse iş hanı binalarının kapı ve pencere çerçeveleri tamamen madenî olacaktır.

İş hanı ve antrepolarda maksada uygun şekilde, nizamî elektrik tesisatı yapılacak ve bu tesisat inşaat sahasında inşa edilecek bir transformotör dairesine bağlanacaktır.

Tenvirat techizatı mimarî ahenge uygun bir şekilde tertiplenecektir.

Antrepo binalarındaki büro kısımlariyle iki kat daha ilâvesi mutasavver iş hanını ısıtabilecek kapasitede kalorifer tesisatı yapılacaktır.

İş hanı binası, maksada kâfi gelecek şekilde modern havalandırma tertibatını haiz olacaktır.

Gerek antrepo gerek iş hanı binalarında lüzumlu sıhhî tesisatı haiz kâfi derecede tuvalet mahalleri bulunacaktır.

Antrepo ve iş hanı binalarında, pis suları septik depolarda toplamak suretiyle denize akıtacak şekilde icabeden modern tesisat yapılacaktır.

Şehir suyunu yeraltında yapılacak takriben 1.000 tonluk depoya aldıktan sonra idrofor istasyonu ve borular vasıtasiyle antrepo ve iş hanına verecek şekilde su tesisatı yapılacaktır. Bu tesisat, her iki binanın normal su ihtiyacını karşıladıktan sonra muhtemel yangınları söndürmeğe de imkân verecek tertibatı haiz ve kapasitede olacaktır.

Antrepo bloklarında 3 ton kaldırma kapasitesinde 19; 5,5 ton kaldırma kuvvetinde 3 yük asansörü ile her blokun çatısında müteharrik 4 adet kreyn bulunacaktır.

İş hanında her antrede ikişer tane olmak üzere 8 ve ayrıca hanın iki müntehasında icabında yük taşımaya da elverişli 2 olmak üzere cem'an 10 asansör bulunacaktır. Gerek iş hanı gerek antrepolar lüzumlu modern yangın tesislerini ihtiva edecektir.

İnşaat açık sahasında yapılacak drenaj, sahalardaki suların toplanmadan denize isalesini temin edecektir. Açık sahalar tesviye edildikten sonra maksada elverişli şekilde sert bir madde ile kaplanacaktır.

Yukarda ana hatlariyle izah edilmiş bulunan antrepo ve iş hanı binalarının inşalarında kullanılacak malzeme ve işçilik azamî derecede itinalı olacak ve inşaat mekanik tesisat yardımı ile yapılacaktır.

İDARÎ VE MALÎ ŞARTLAR

Avan projeleri hazırlanmış ve detaylı projeleri takriben nisan 1955 sonunda ikmal edilecek olan antrepo binalariyle iş hanının ihale ve inşasına; halen Salıpazarında Türkiye Cumhuriyeti Nafıa Vekâletince inşa edilmekte bulunan rıhtım ve transit ambarı inşaatının müsaadesi nisbetinde, derhal başlanması ve mekanik tesisat kullanılmak suretiyle inşaatın en kısa zamanda ikmal edilmesi arzu olunmaktadır.

Antrepo ve iş hanının yer teslim zamanları ihale evrakiyle birlikte bildirilecektir.

İnşaat müddetini firmalar teklif edeceklerdir.

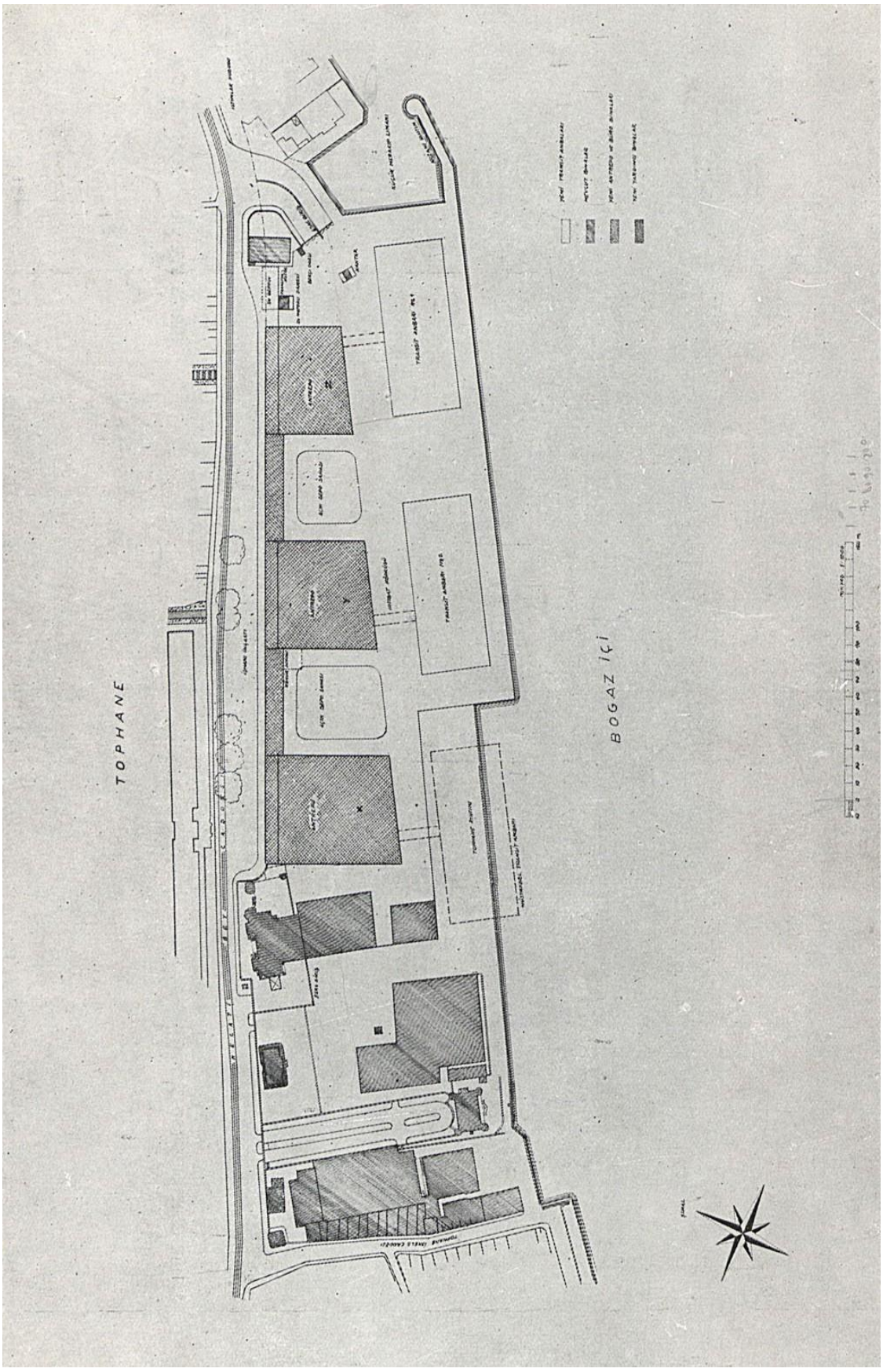
İnşaat kredi ile yaptırılacaktır. Kredi şartları, Türk lirası ve mukabili yabancı para mikdarları ayrı ayrı gösterilmek suretiyle, inşaatı deruhte etmek istiyen firmalar tarafından teklif edilecektir. Ancak kredi vâdesinin inşaatın ikmal ve kat'î teslim tarihinden itibaren 5 yıldan eksik olmaması arzuya şayandır.

İhale bedelleri, teahhüt yabancı bir firma tarafından deruhte edildiği takdirde, müteahhidin mensup bulunduğu devletle Türkiye

Cumhuriyeti arasında tediye tarihlerinde mer'i ticaret ve tediye anlaşmaları hükümleri dairesinde ve bu anlaşmaların tâyin ettiği para ile ödenecektir. Ancak; Türkiye'den temin edilecek işçilik ve yerli malzeme bedelleri yine kredi ile Türk Lirası üzerinden tediye edilecektir. Döviz tediyesi hususunda Maliye Vekâletimizin transfer garantisi verilecektir.

İhaleye girmek istiyenlerden şayanı kabul formül dairesinde maktuan 500.000 liralık banka teminat mektubu isteneceği gibi teahhüt üzerinde kalacak olandan da, ihale bedeli ve diğer şartlarla mütenasip olmak ve her halde ihale bedelinin % 5 inden aşağı olmamak üzre şayanı kabul formül dairesinde Türk bankasından verilmiş veya konfirme edilmiş bir banka teminat mektubu alınacaktır.

Teklifte bulunacakların inşaatı muvaffak bir şekilde intaç edebilecek kapasite ve tecrübeye ve malî kudrete sahip bulunmaları şarttır. Lüzumu halinde bu vasıfların mevcudiyeti talep edilecek vesaikle tevsik ettirilebilecektir.


TOPHANE
BOGAZ IÇI

SALİPAZARI ANTREPOLARI VE İŞ HANI

Sahibi

DENİZCİLİK BANKASI T. A. O.

PROJE

KAMPSAX

İş hanı mimarî kısmında Sedad Hakkı Eldem ile müştereken

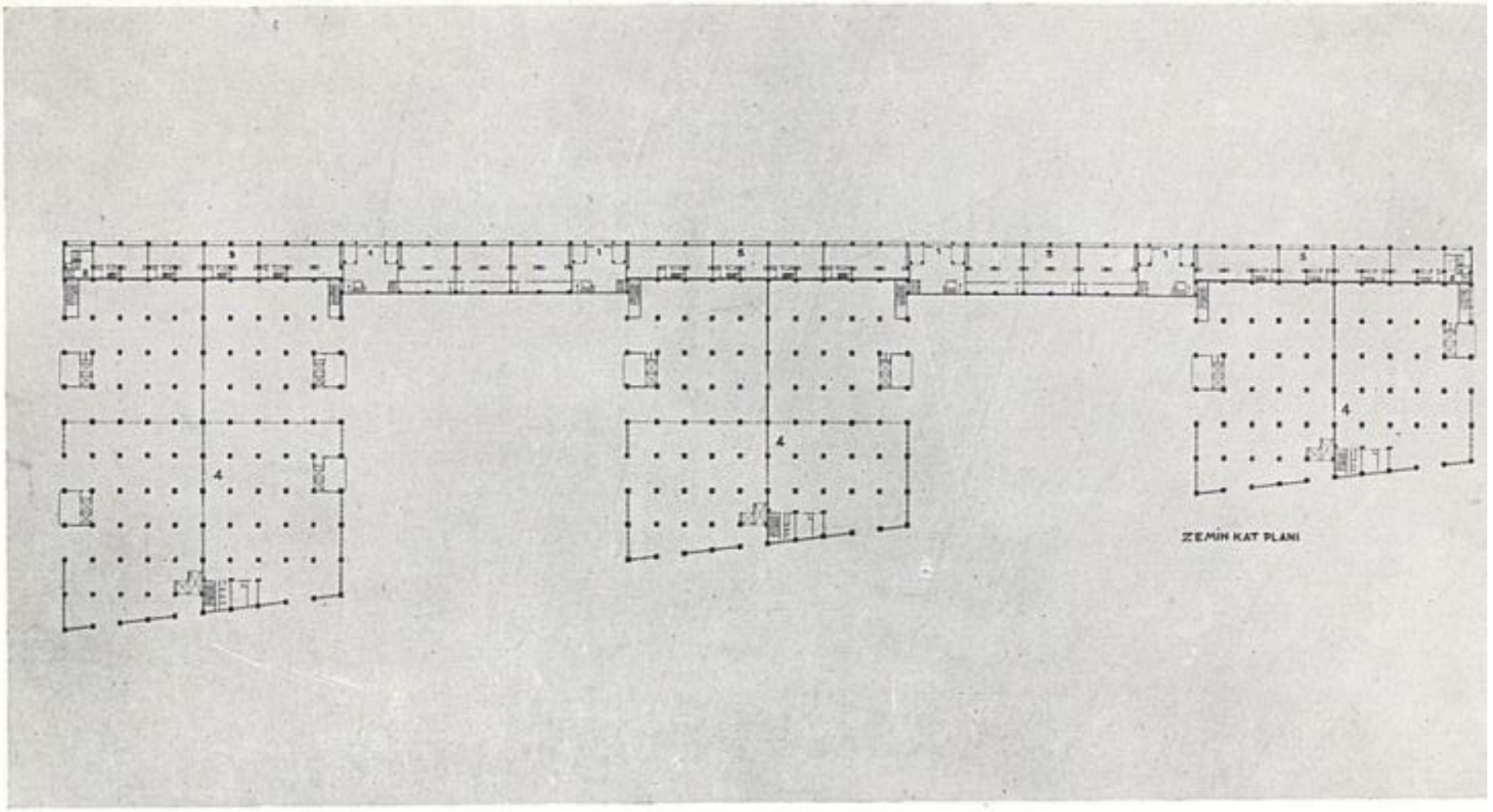
WAREHOUSES AND BLOCK OF OFFICES OF SALIPAZARI

PROPRIETORS

THE TURKISH MARITIME BANK, INC.

(DENİZCİLİK BANKASI T. A. O.)

ARCHITECTURAL PROJECT BY CAMPSAX IN COOPERATION WITH SEDAD HAKKI ELDEM

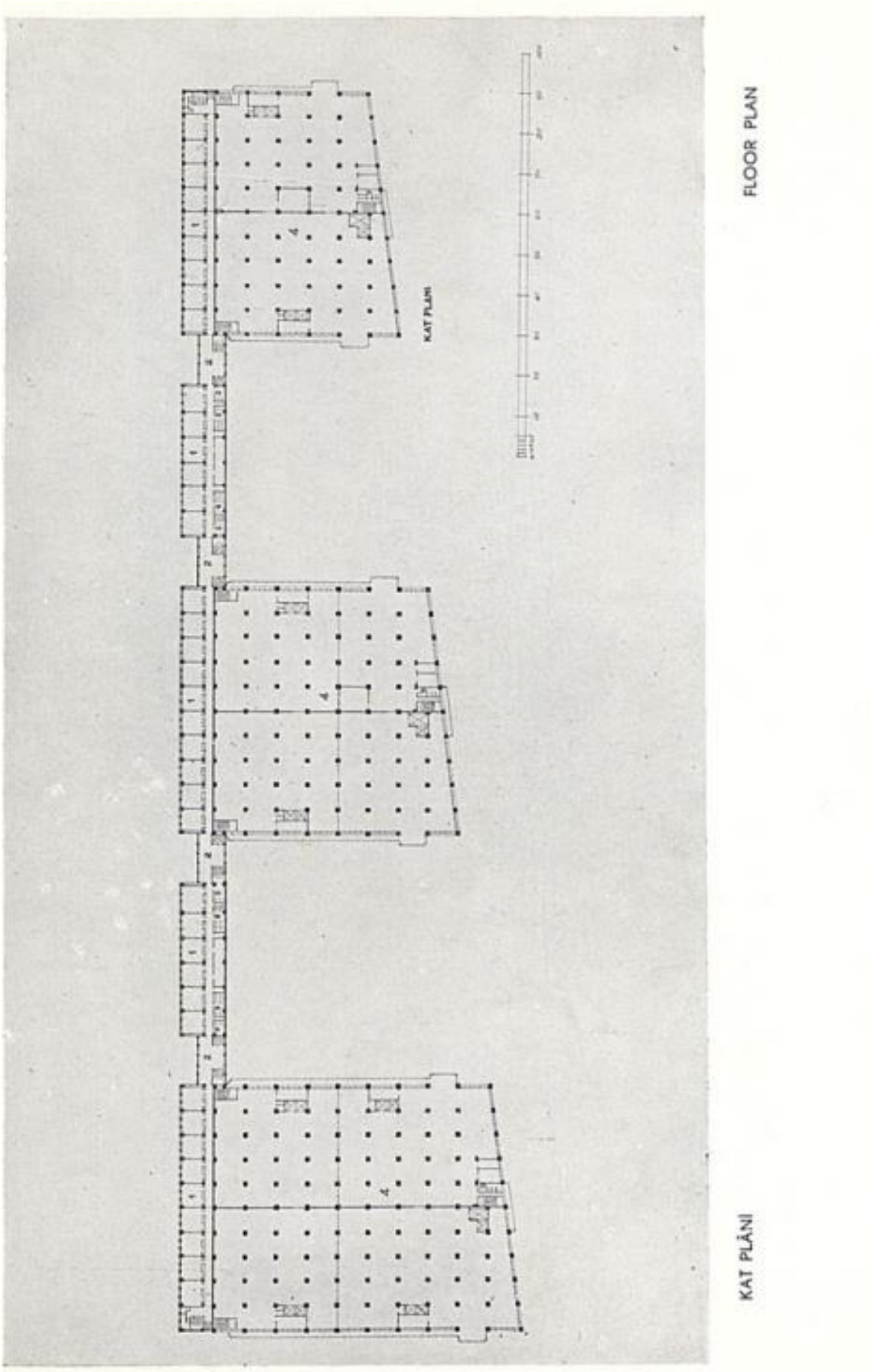


ZEMİN KAT PLÂNI

THE PLAN OF THE GROUND FLOOR

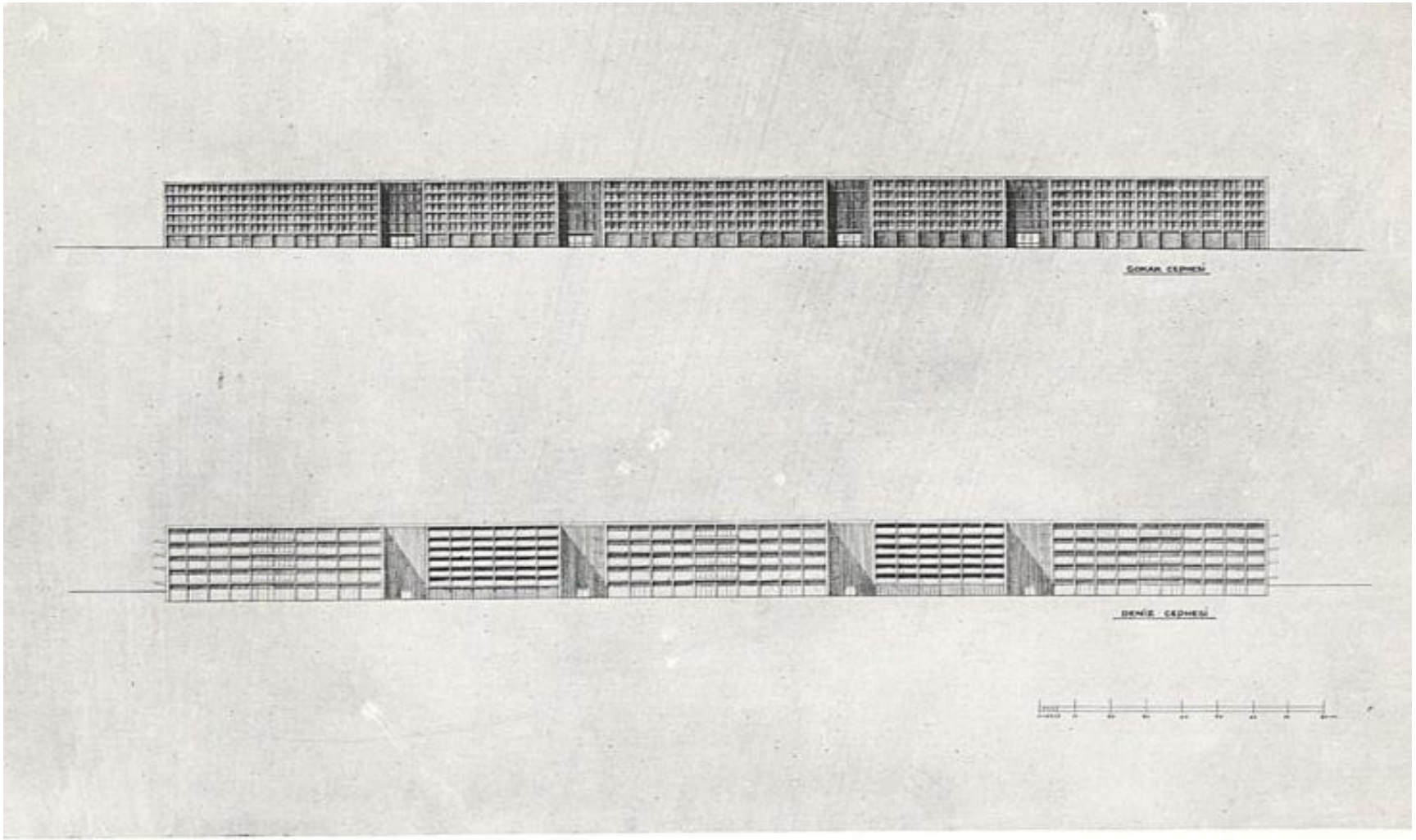
1 - ESAS ANTRELER
2 - TALİ ANTRELER
3 - DÜKKÂNLAR
4 - ANTREPO BLOKLARI

1 - MAIN ENTRANCES
2 - SECONDARY ENTRANCES
3 - SHOPS
4 - WAREHOUSE BLOCKS


KAT PLÂNI
FLOOR PLAN
KAT PLÂNI

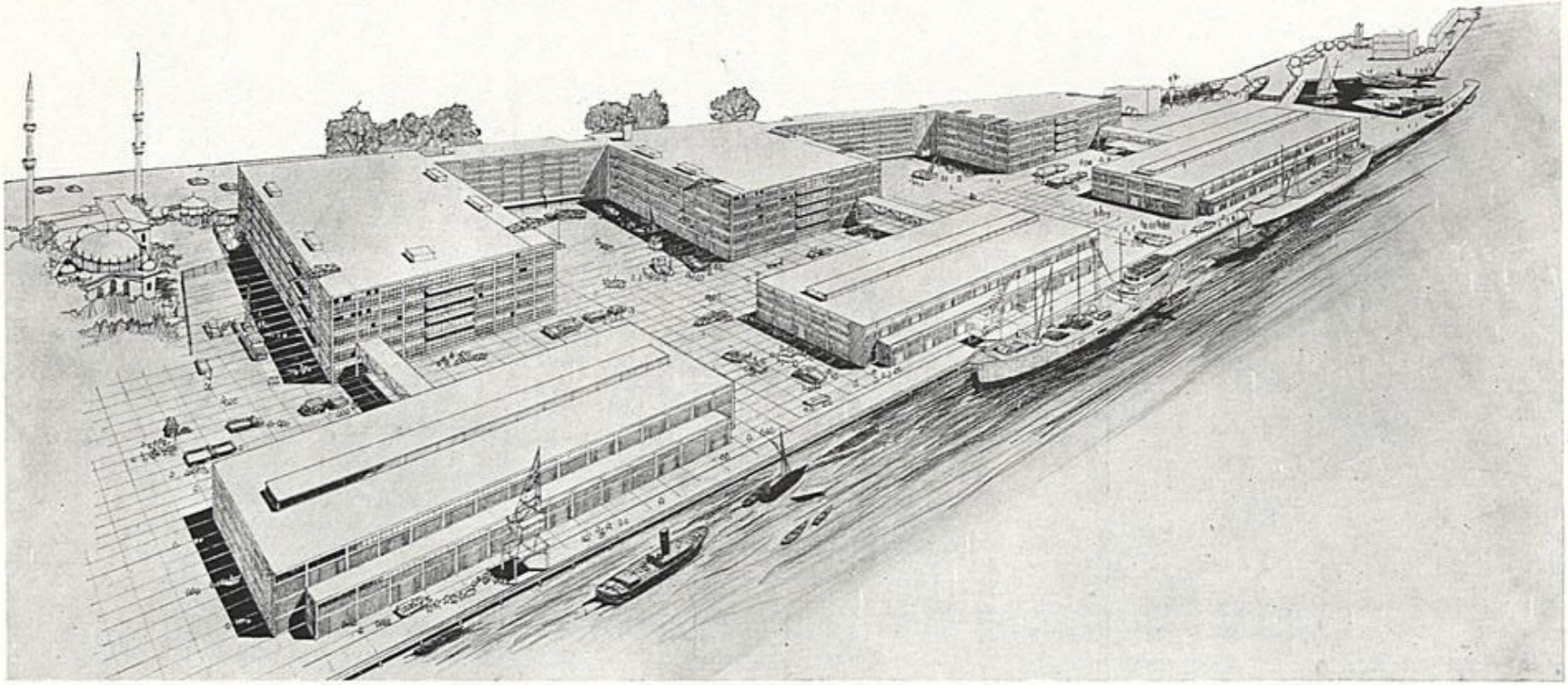
1 - BÜROLAR
2 - HOLLER
3 - WC.
4 - ANTREPO BLOKLARI

1 - OFFICES
2 - HALLS
3 - W. C.'S
4 - WAREHOUSE BLOCKS



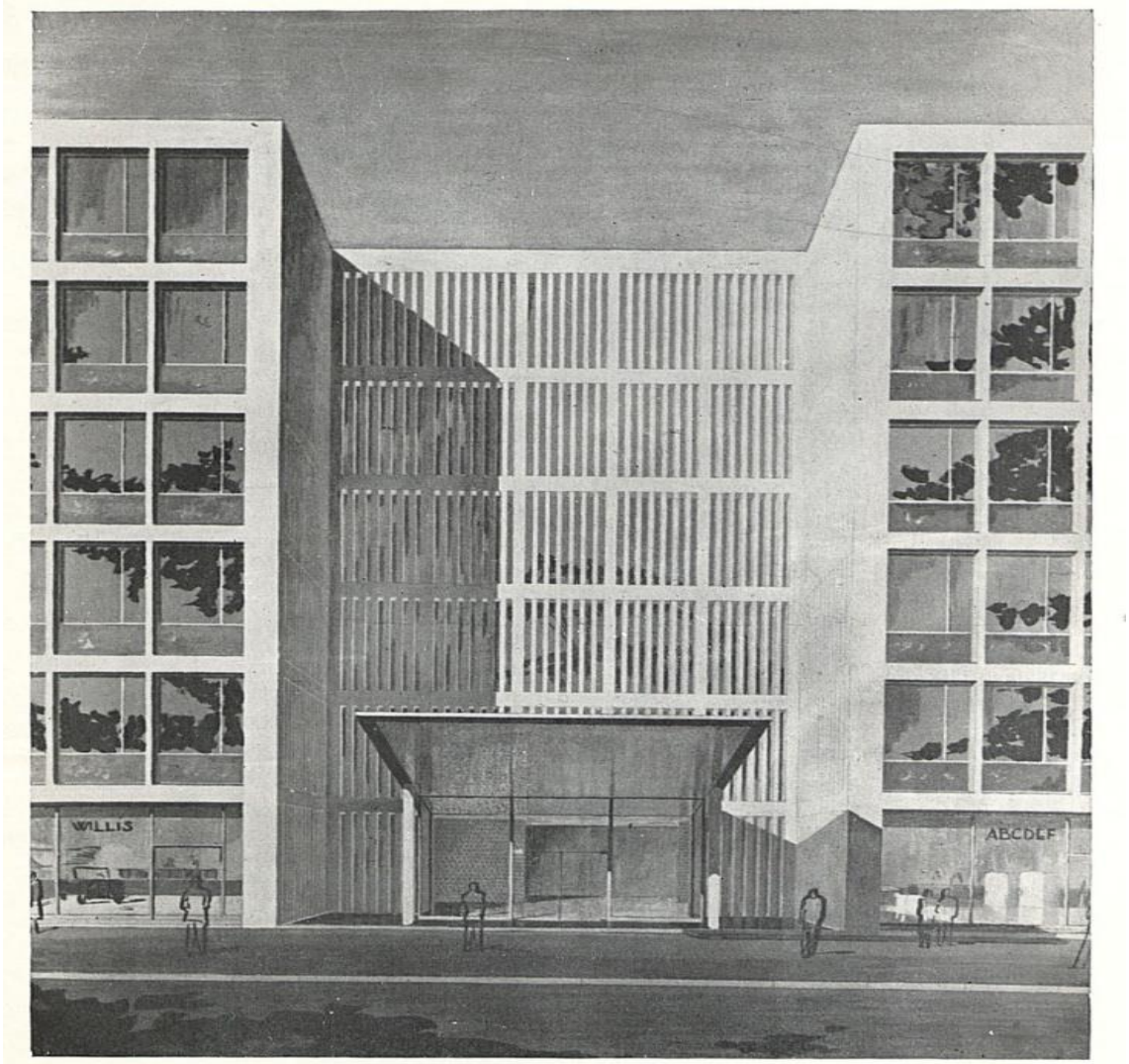
DENİZ VE SOKAK CEPHESİ

DRAWING OF THE SEASIDE AND STREET FAÇADES



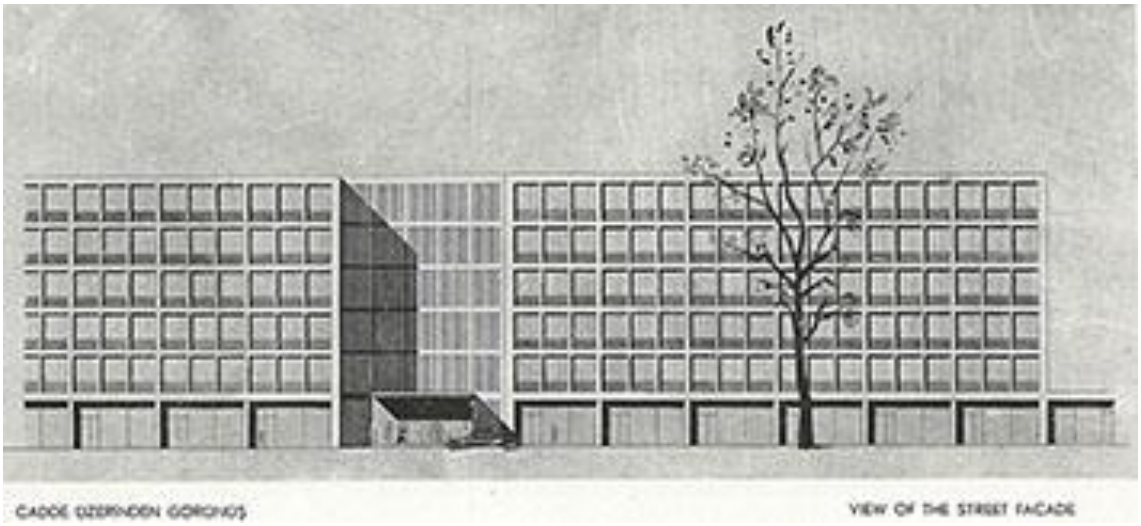
DENİZ CİHETİNDEN KUŞ BAKIŞI GÖRÜNÜŞ

BIRD'S EYE VIEW FROM THE SEA



ANTRE KISMINA AİT MENAZİRİ RESİM

PERSPECTIVE VIEW OF THE ENTRANCE



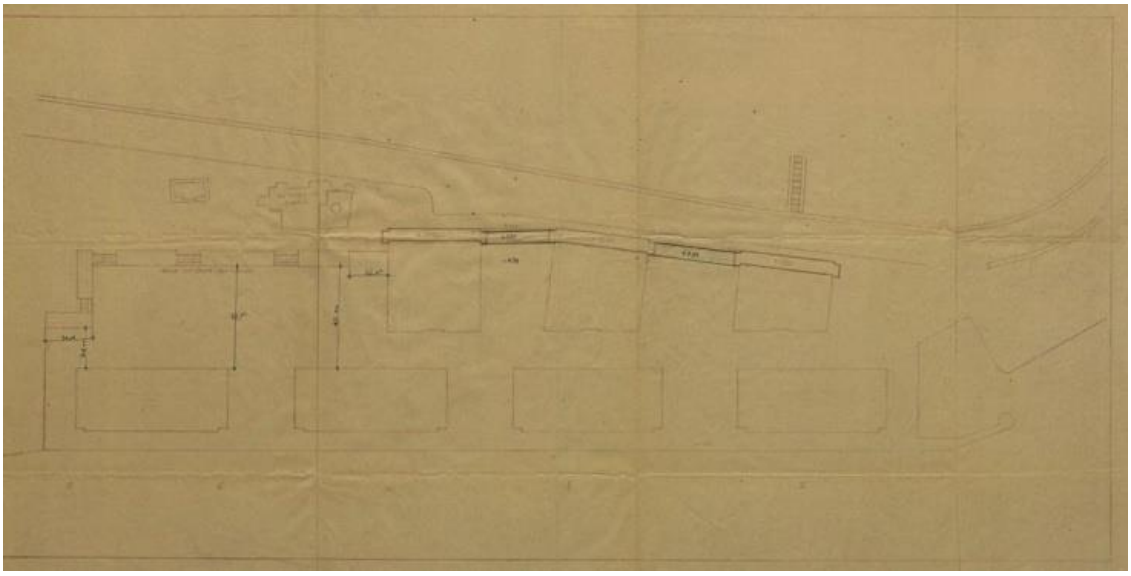
CADDE ÜZERİNDEN GÖRÜNÜŞ

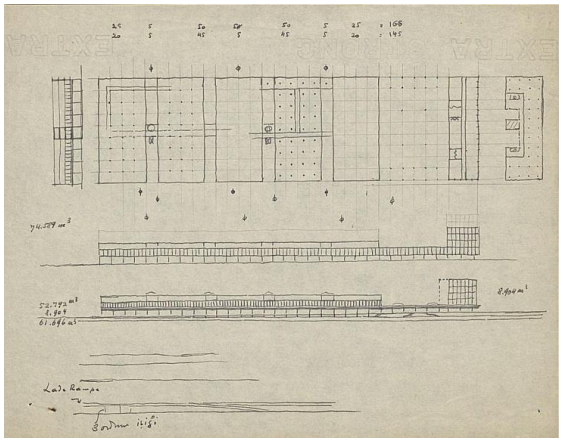
VIEW OF THE STREET FAÇADE

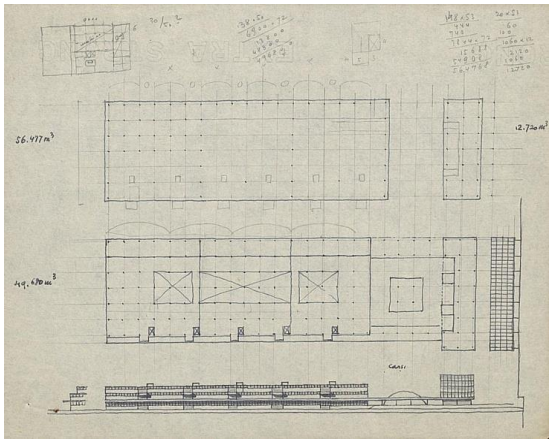
EK-G

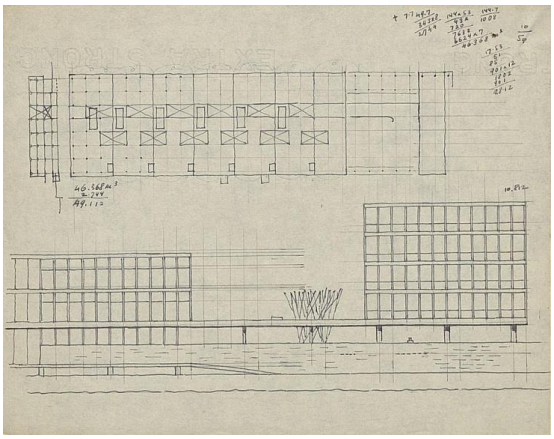
SALIPAZARI ANTREPOLARI VE İŞ HANI PROJE VE ESKİZLERİ

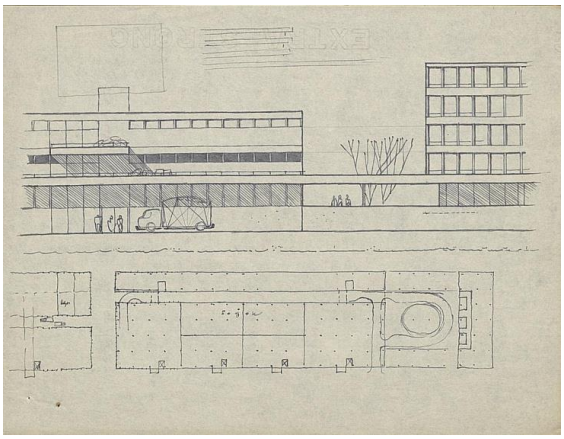
Sedad Hakkı Eldem tarafından Tophane Meydanı Düzenleme Projesi kapsamında hazırlanmış antrepo ve iş hanı proje ve eskizleri. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nden elde edilmiştir [94].

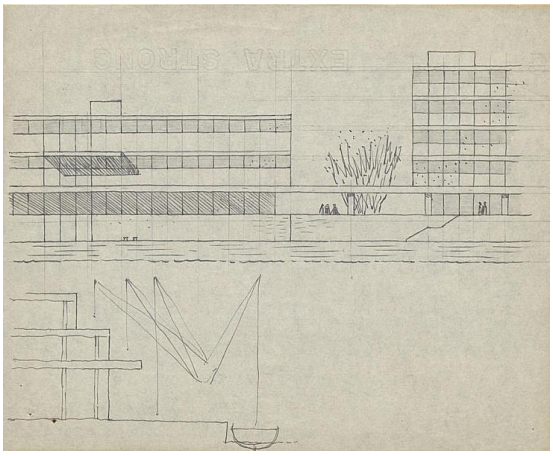


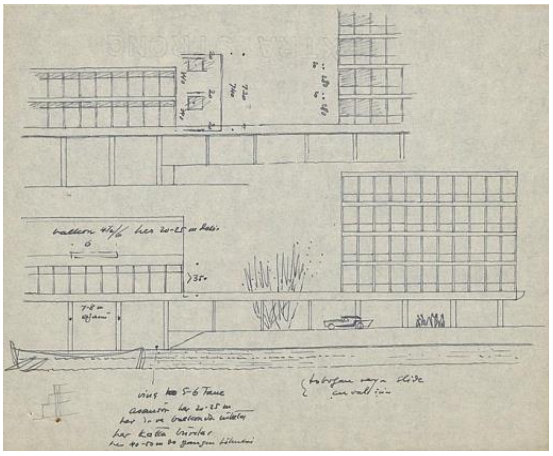


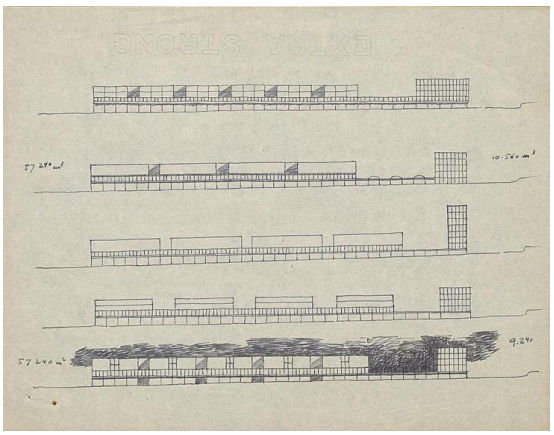


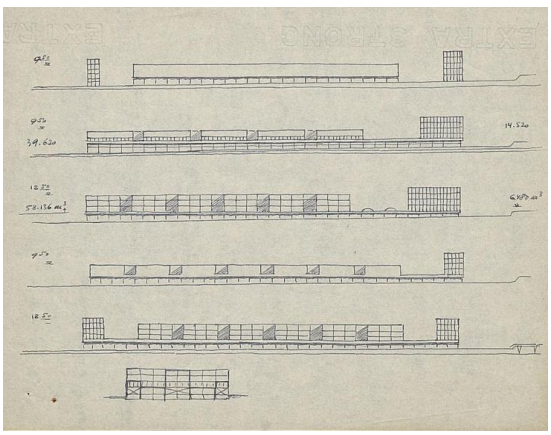


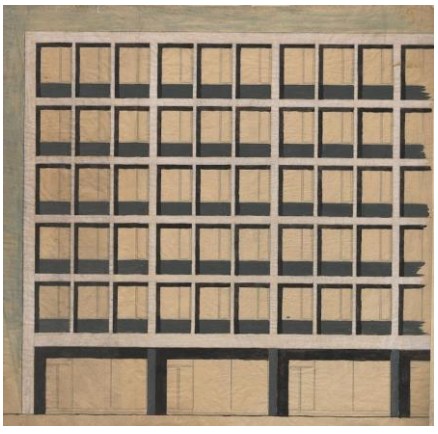


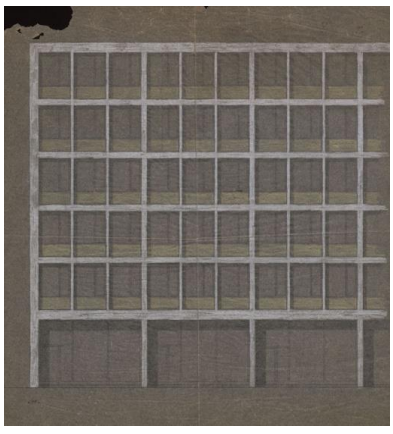


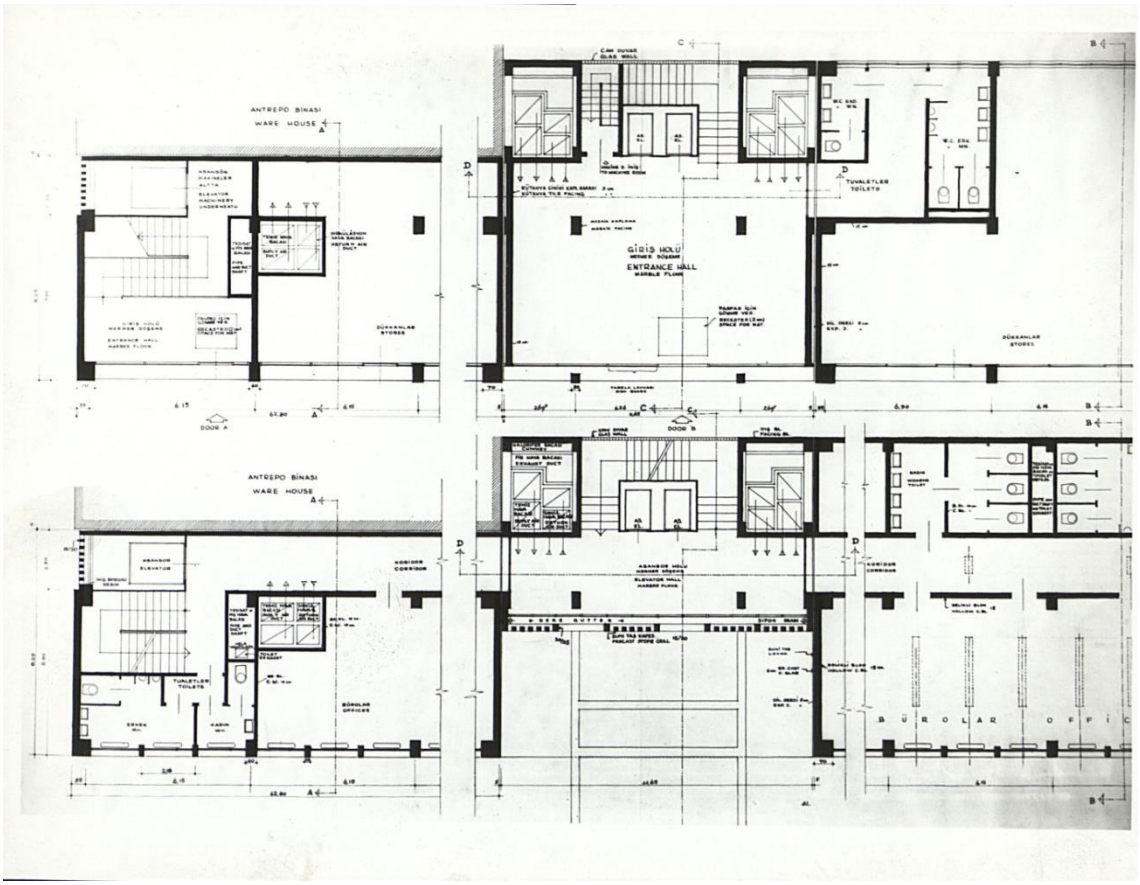











ANTREPO BİNASI
WARE HOUSE
GİRİŞ HOLÜ
ENTRANCE HALL
TUVALETLER
TOILETS
DÜKKANLAR
STORES
DOOR A
DOOR B
ANTREPO BİNASI
WARE HOUSE
TUVALETLER
TOILETS
BÜROLAR
OFFICES
KORİDOR
CORRIDOR
B U R O L A R O F F I C

EK-H

TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş. ARŞİV FOTOĞRAFLARI

Salıpazarı'nda yapımına Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den elde edilen, Galata ve Tophane bölgeleri ile Salıpazarı ve Galata Rıhtımları'na ait fotoğraflar. Fotoğrafların çekim yılları ile ilgili bilgi olmadığı için tahmini bir kronolojik sıraya göre dizilmişlerdir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. arşivinden elde edilmiştir [48]




Tophane bakus (Vue de Tophane)





1. Der Kai beim Tophane (Archiv des Deutschen Archäologischen Institutes Abt. Istanbul)






SEYYAR







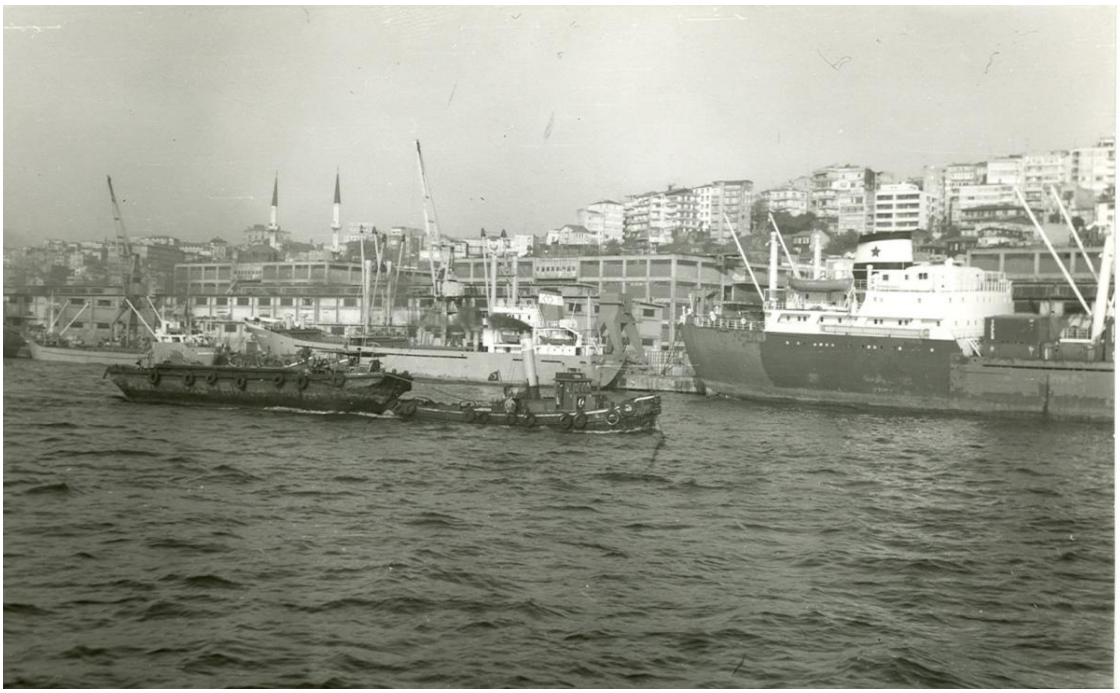

SAN GIORGIO







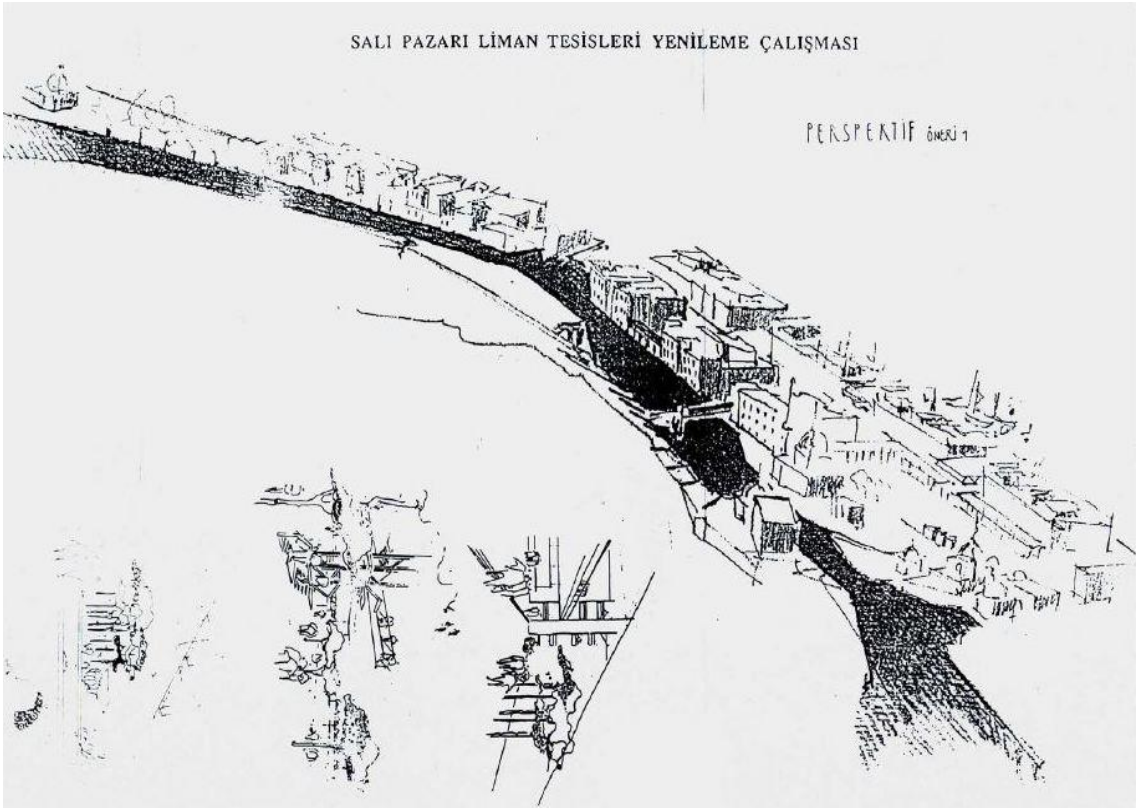

LIMANLI TOKADLIŞ

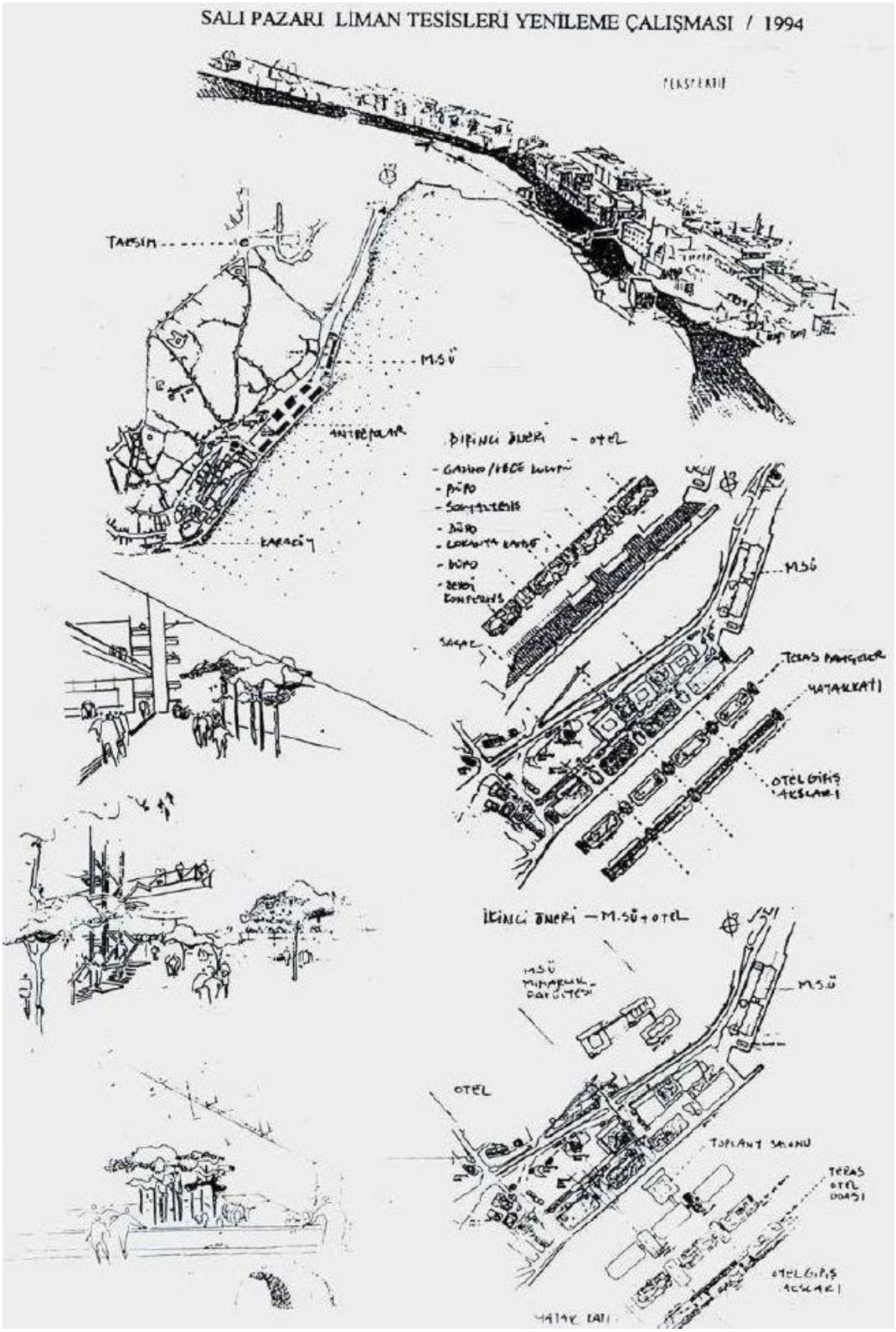


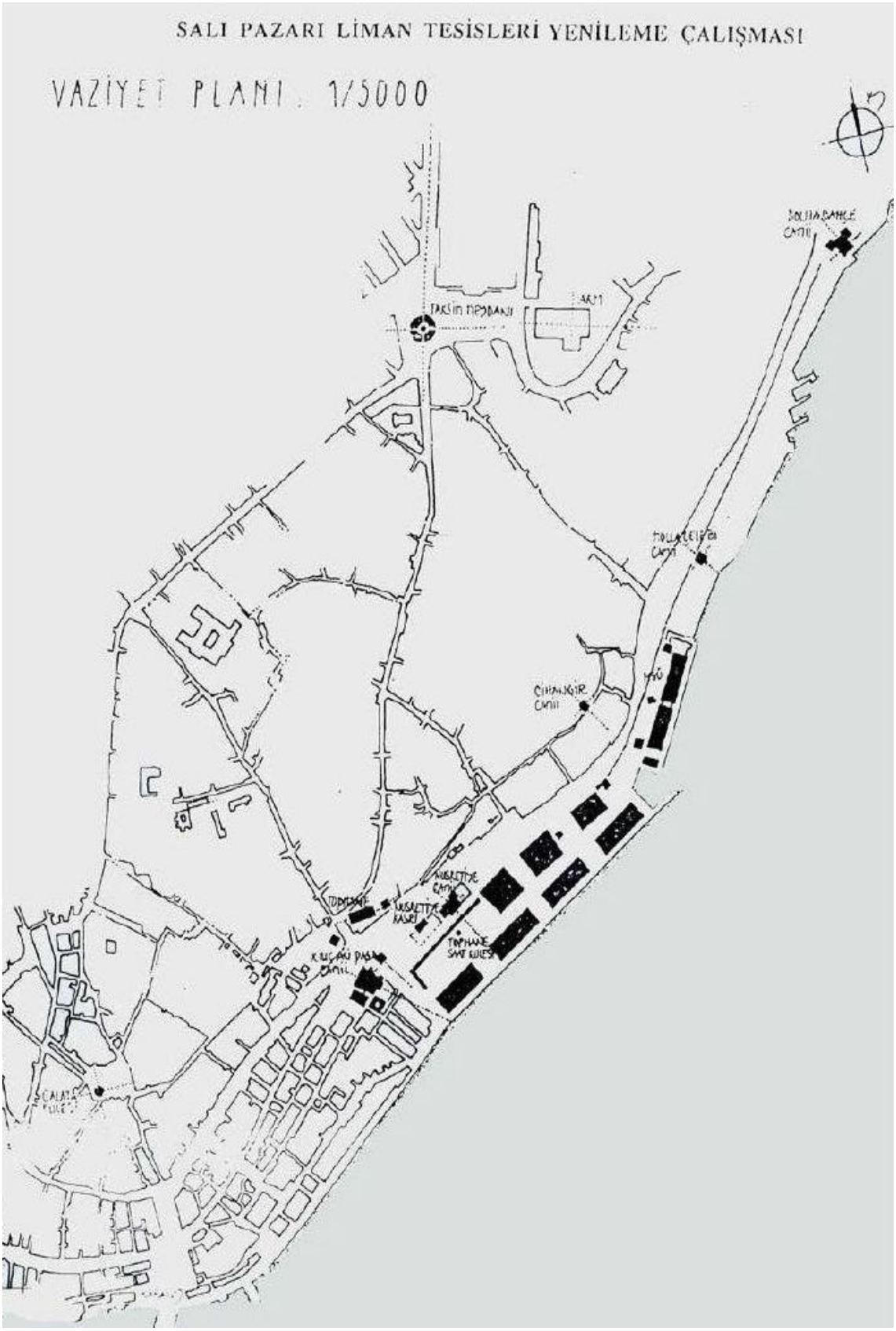
EK-I

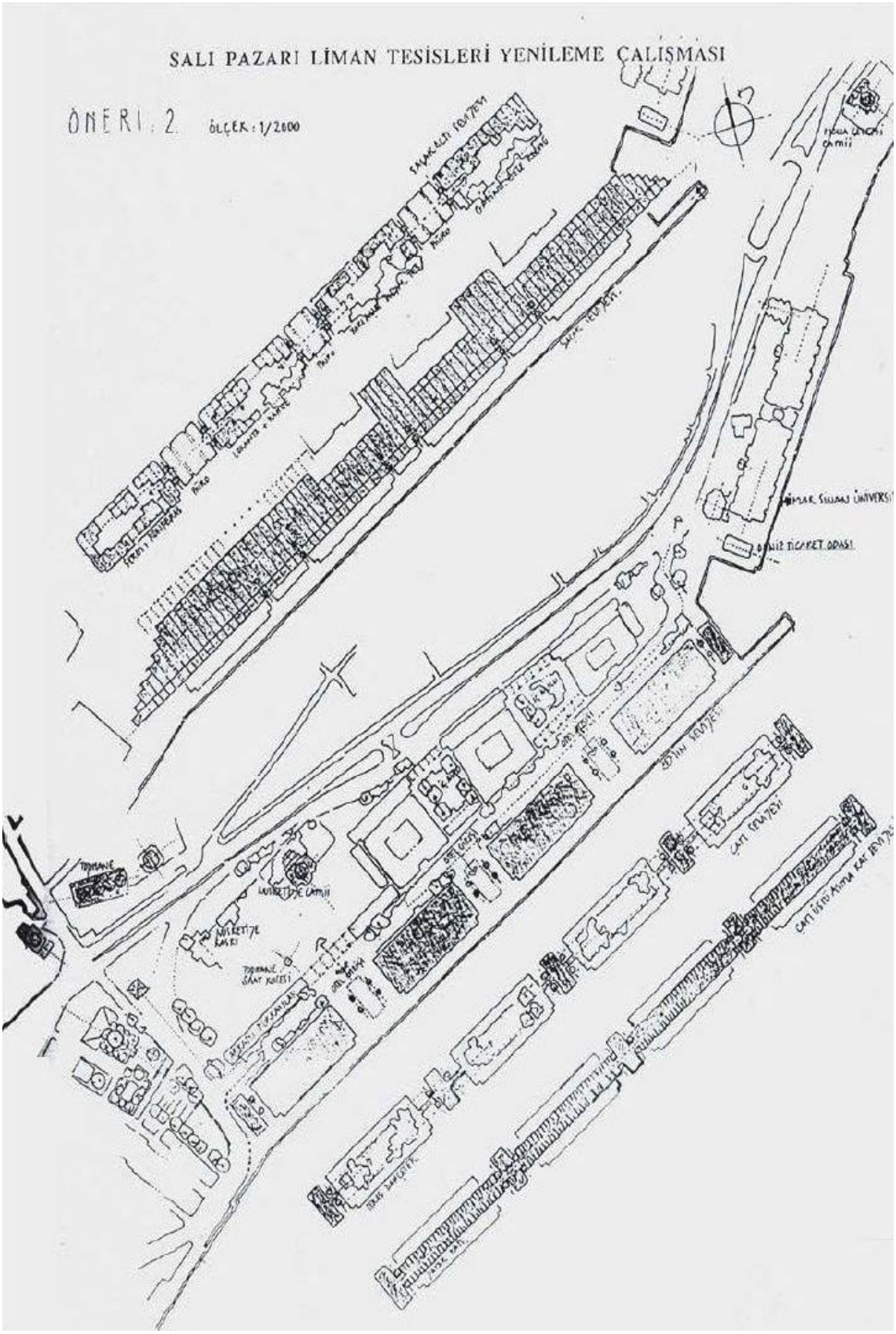
SALIPAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI - PROF. DR MUAMMER ONAT

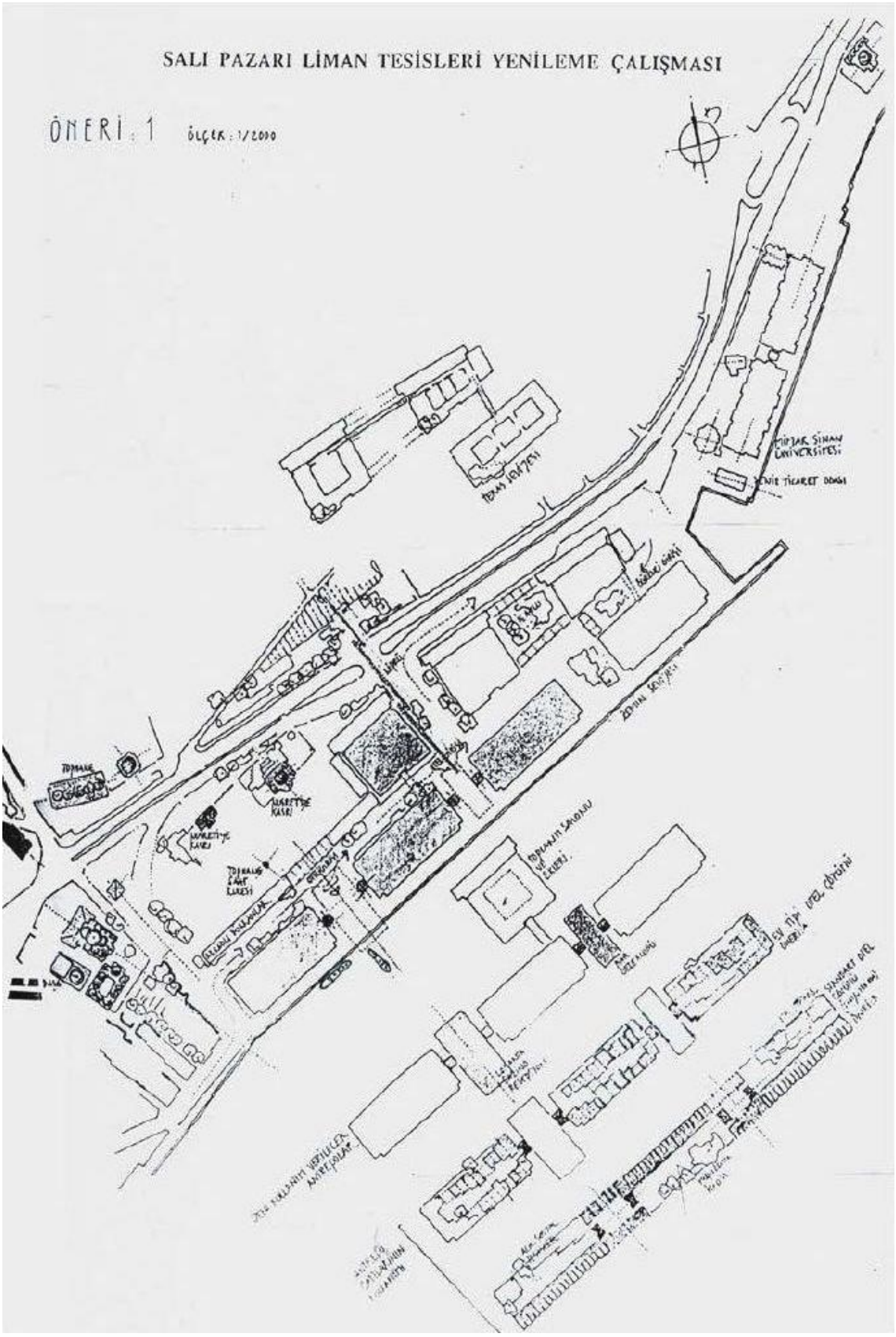
1994 yılında Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü Bina Bilgisi bölümü üyelerinden Prof. Dr. Muammer Onat yönetimindeki ekibin Salıpazarı Liman Tesisleri için hazırladığı çalışma [53].




SALI PAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI / 1994
PERSPEKTİF
TAKSİM
M.S.Ü
KARAKÖY
BİRİNCİ ÖNERİ - OTEL
M.S.Ü
TERAS BAHÇELER
YATAKKATI
OTEL GİRİŞ AKSLARI
İKİNCİ ÖNERİ — M.S.Ü + OTEL
M.S.Ü
OTEL
TOPLANTI SALONU
TERAS OTEL ODASI
OTEL GİRİŞ AKSLARI


SALI PAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI
VAZİYET PLANI. 1/5000

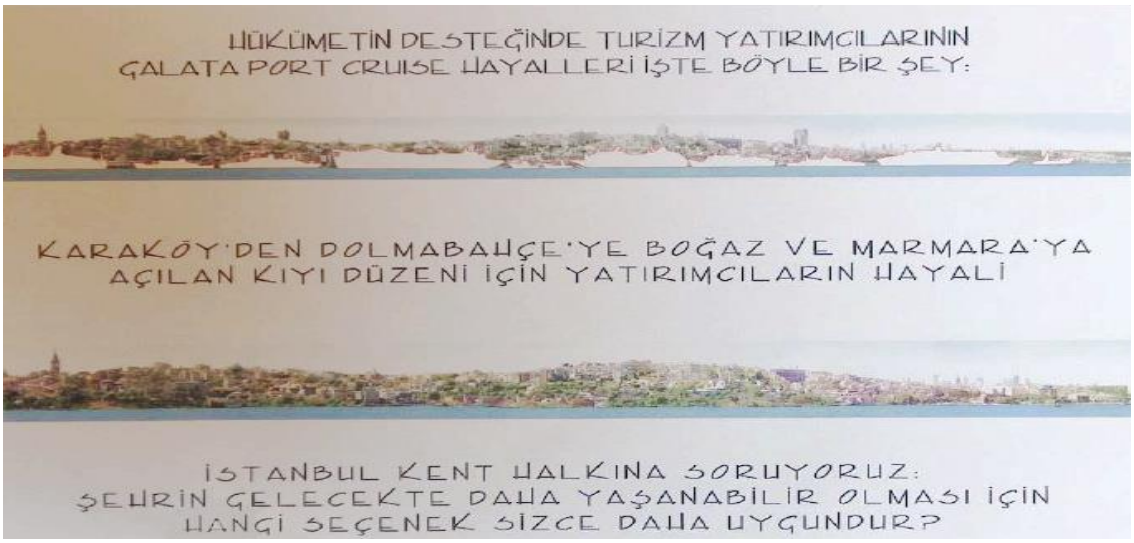

SALI PAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI
ÖNERİ : 2
ÖLÇEK : 1/2000


SALI PAZARI LİMAN TESİSLERİ YENİLEME ÇALIŞMASI
ÖNERİ : 1 ÖLÇEK : 1/2000

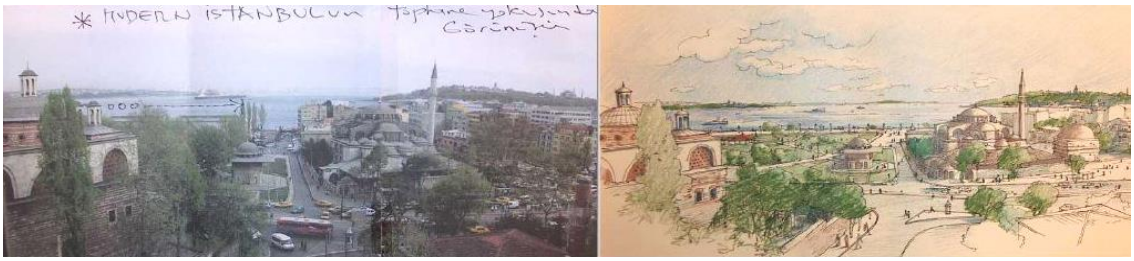
EK-J

MİMAR ERSEN GÜRSEL FİKİR ÇALIŞMASI

Mimar Ersen Gürsel'in sahip olduğu EPA Mimarlık tarafından hazırlanan fikir çalışması [55].





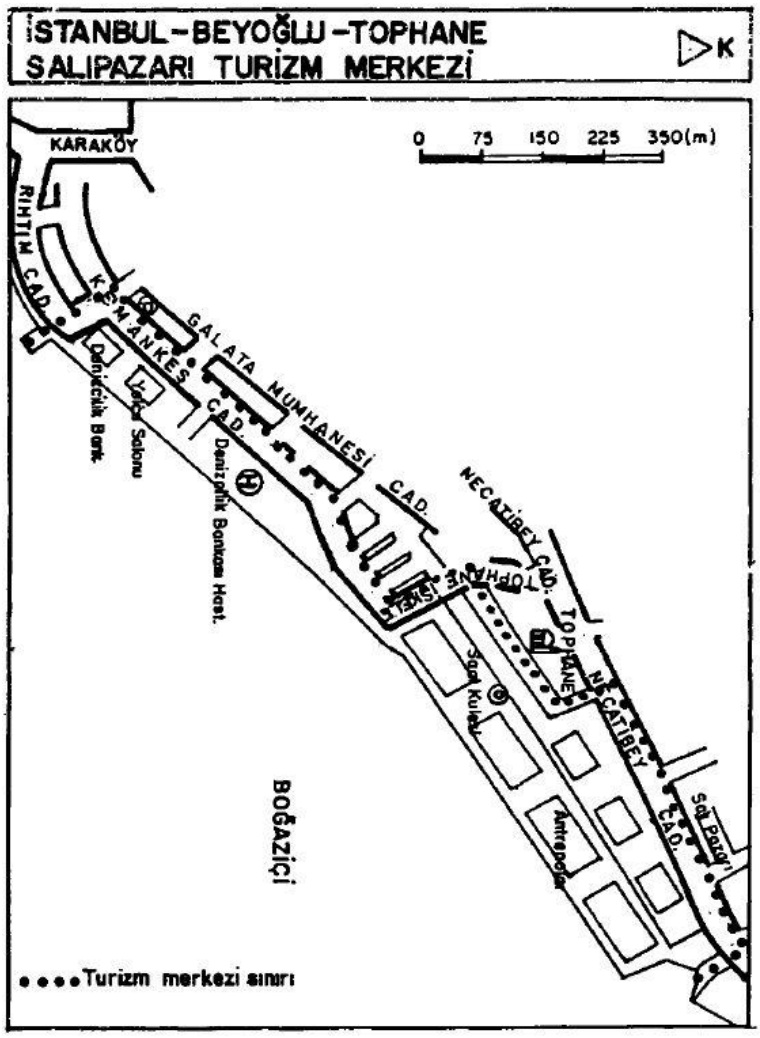


EK-K

SALIPAZARI LİMAN ALANI İLE İLGİLİ KANUNLAR VE ÖYK KARARLARI

Salıpazarı liman alanı ile ilgili çıkarılmış kanunlar ve ÖYK Kararları.

94/6345 sayılı Bakanlar Kurulu kararı



5398 Sayılı Kanun

Kanun

Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

Kanun No. 5398 **Kabul Tarihi: 3.7.2005**

MADDE 12. — 3.5.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununa aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

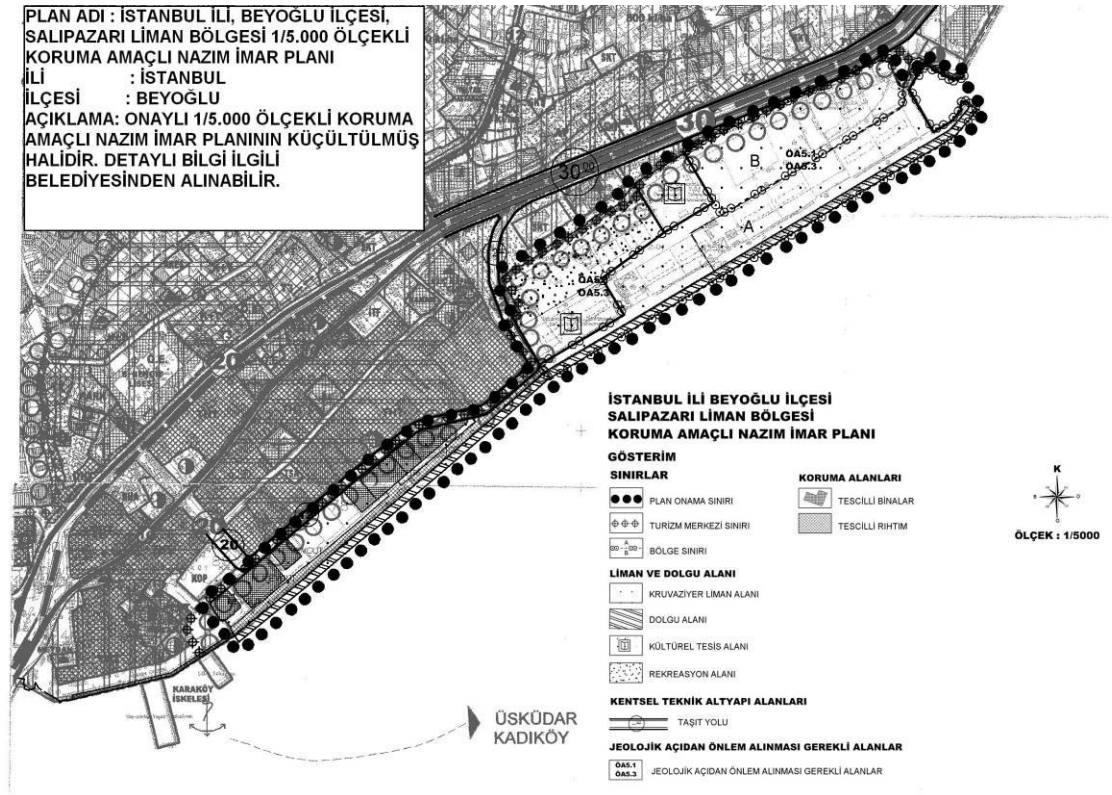
EK MADDE 3. — Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde bu yerlerde genel ve özel kanun hükümlerine göre imar plânlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluşlardan, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görüşü ve diğer yetkili kuruluşlardan (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, belediyeler ve il özel idareleri) görüş alınarak çevre imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve ölçekte imar plânları ve imar tadilatları ile mevzi imar plânları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğe girer. İlgili kuruluşlar bu arsa ve arazilerin imar fonksiyonlarını beş yıl süreyle değiştiremezler. İlgili kuruluşlar görüşlerini on beş gün içinde bildirir. Bu plânlara göre yapılacak yapılarda her türlü ruhsat ve diğer belgeler ile izinler ilgili mevzuat çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlarca verilir.

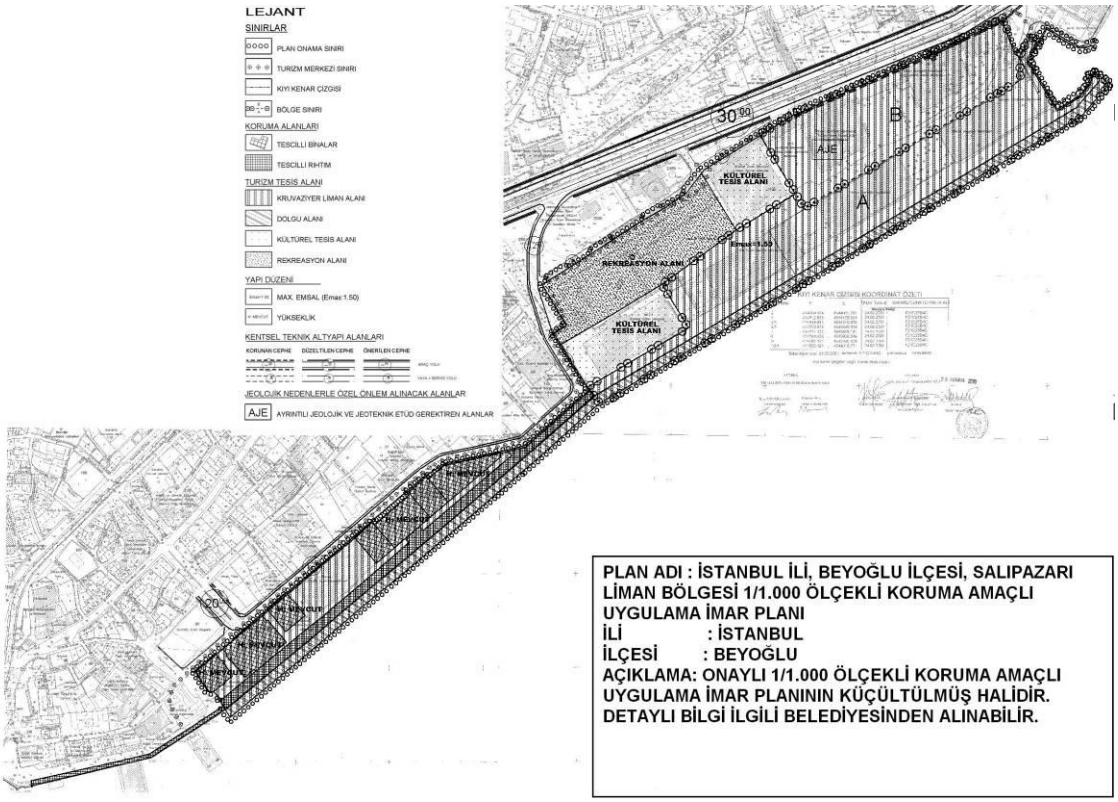
MADDE 13. — 4.4.1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasının (b) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki (c) bendi eklenmiş ve maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

c) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları,

Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

6334 Sayılı ÖYK Kararı





2013/157 Sayılı ÖYK Kararı

9 Ekim 2013 ÇARŞAMBA **Resmî Gazete** Sayı : 28790

TEBLİĞ

Özelleştirme İdaresi Başkanlığından:

ÖZELLEŞTİRME YÜKSEK KURULU KARARI

Tarih : 4/10/2013

Karar No : 2013/157

Konu : Salıpazarı Liman Sahası'nın özelleştirilmesi.

Özelleştirme Yüksek Kurulunca;

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (İdare)'nın 25/7/2013 tarih, 6763 sayılı yazısına istinaden;

Bakanlar Kurulu'nun 10/8/1993 tarih ve 93/4693 sayılı Kararı ile özelleştirme kapsamına alınan ve Kurulumuzun 30/10/1995 tarih ve 95/81 sayılı Kararı ile özelleştirme stratejisi belirlenen Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Salıpazarı Liman Sahası'nın 30 yıl süreyle "işletme hakkının verilmesi" yöntemiyle özelleştirilebilmesini teminen İhale İlanı ve İhale Şartnamesinde belirtilen hususlar kapsamında yapılan ihale sonucunda İhale Komisyonunca;

1. Salıpazarı Liman Sahası'nın; 702.000.000 (Yediyüzikimilyon) ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren Doğuş Holding A.Ş.'ye İhale Şartnamesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine, Doğuş Holding A.Ş.'nin sözleşmeyi imzalamaktan imtina etmesi veya diğer yükümlülükleri yerine getirmemesi halinde, teminatının İdare lehine irat kaydedilmesine ve ihalenin iptaline

dair verilen kararın onaylanmasına,

2. Bu karar çerçevesinde, işletme hakkı devir sözleşmesinin imzalanması ve karar gereklerinin yerine getirilmesi hususlarında İdarenin yetkili kılınmasına,

karar verilmiştir.

EK-L

TABANLIOGLU ARCHITECTS ARŞİV FOTOĞRAFLARI

İstanbul Modern Müzesi'nin dönüşüm öncesi, dönüşüm süreci ve açılışına ait Tabanlıoglu Architects arşivinden elde edilmiş fotoğraflar [54].



Transit ambarı yan cephe, Muammer Yanmaz, 2002



Transit ambarı merdiven, Muammer Yanmaz, 2002



Transit ambarı birinci kat, Muammer Yanmaz, 2002



Transit ambarı birinci kat, 14.12.2003



Transit ambarı birinci kat, 14.12.2003



Transit ambarı arka cephe, 14.12.2003



Transit ambarı yan cephe, 14.12.2003



Transit ambarı teras, 28.01.2004



Transit ambarı cephe merdiveni, 28.01.2004



Transit ambarı çatı, 21.02.2004



Transit ambarı zemin kat dönüşüm aşaması, 01.06.2004



Transit ambarı birinci kat dönüşüm aşaması, 01.06.2004



Transit ambarı arka cephe rampa merdiven yapım aşaması, 01.06.2004



Sergi salonları, müze açılışında, 2004

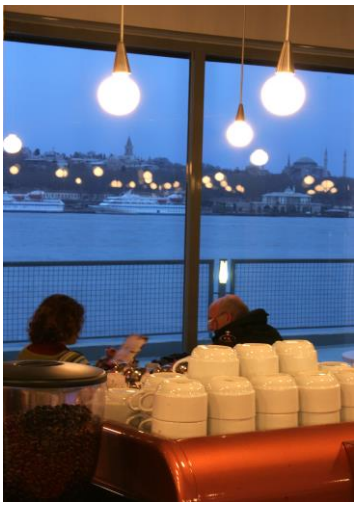


Zemin kat, müze açılışında, Aylin Özmete, 2004



Zemin kat, müze açılışında, Sinan Koçaslan, 2004





Restoran, zemin kat, müze açılışında, Aylin Özmete, 2004



Müze mağazası, müze açılışında, Aylin Özmete, 2004



Kütüphane, müze açılışında, Aylin Özmete, 2004

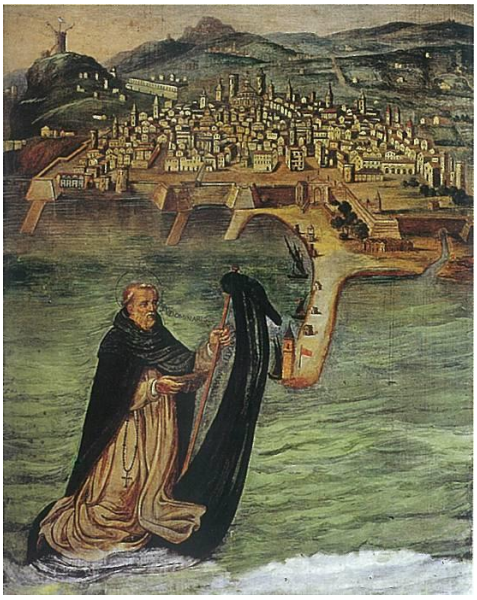
EK-M

BARSELONA LİMAN ALANI RÖLYEF VE GRAVÜRLER

Barselona liman bölgesi ile ilgili 17. yüzyıl ve 19. yüzyıllar arasında yapılmış rölyef ve gravürler.



Barselona, Antoon van den Wijngaerde, 1563 [77]



17. yüzyıl başlangıcı kent ve liman [77]



Fransız rölyefi, 1698 [77]



Barselona, Joseph Friderich Leopold, 1700 [76]



Barselona, 1708 [76]



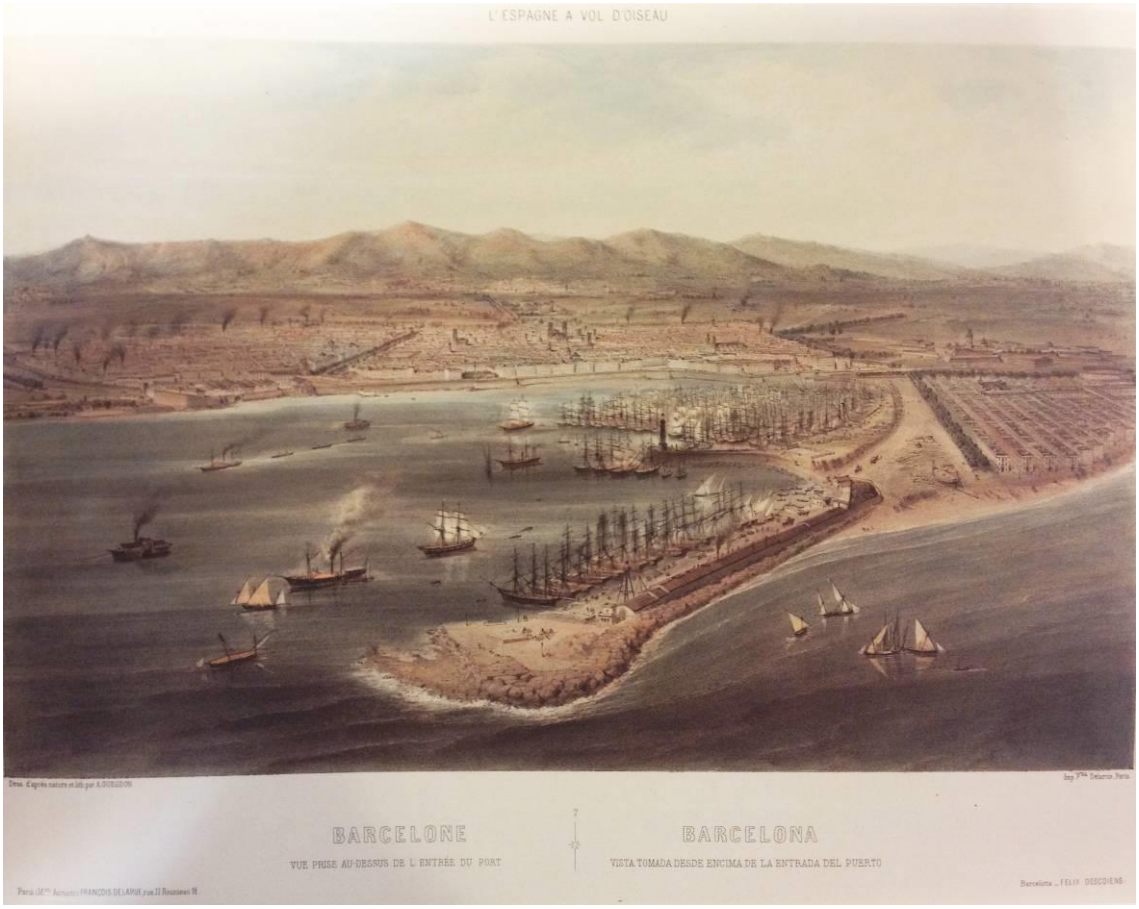
Barselona, J.Esnault – M.Rapilly, 1773 – 1797 [78]



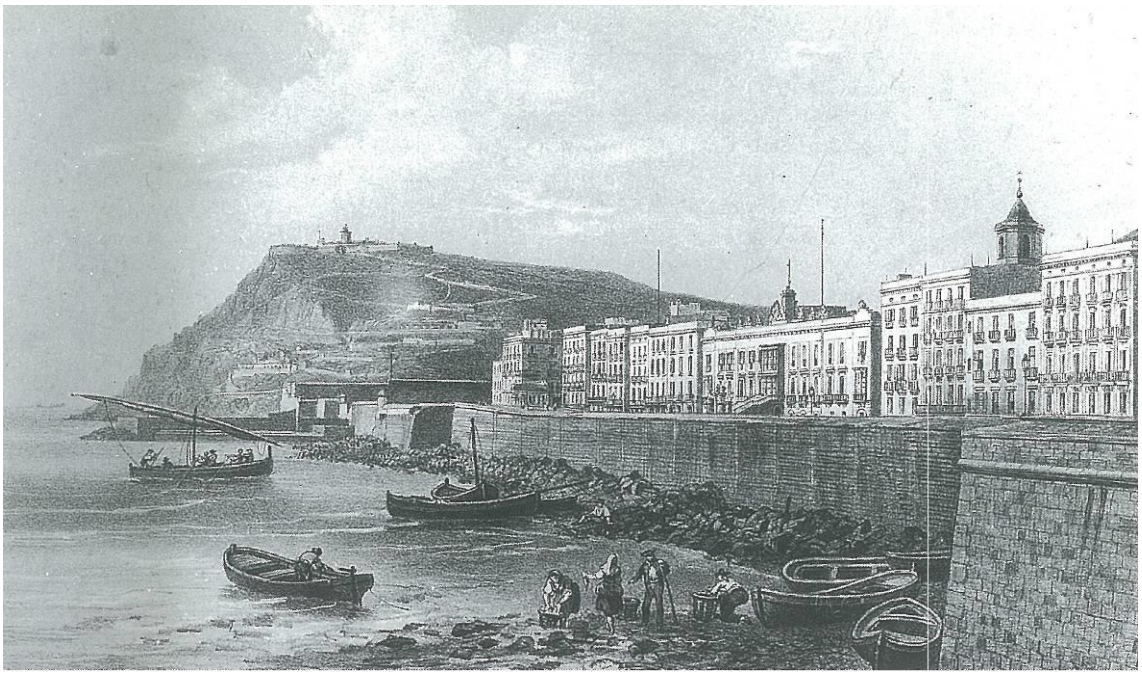
Barselona, 1803 [76]



Barselona, 1806 [76]



Barselona liman girişi, A. Guesdon–F. Delarue–F. Descoiens, 1856 [78]

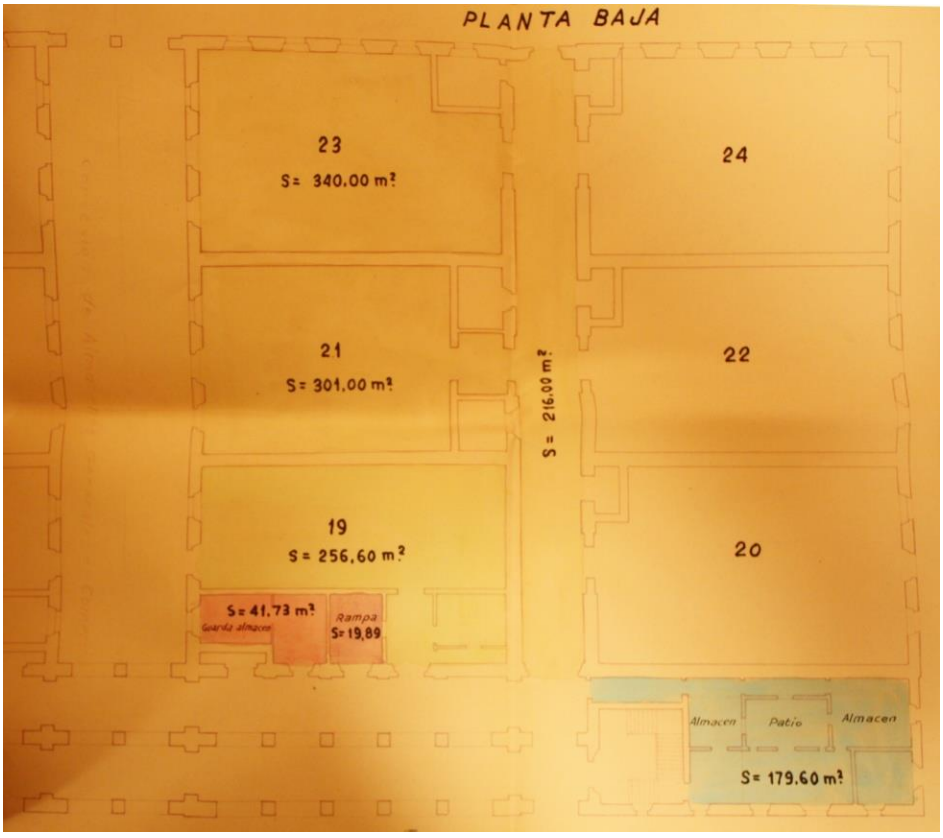


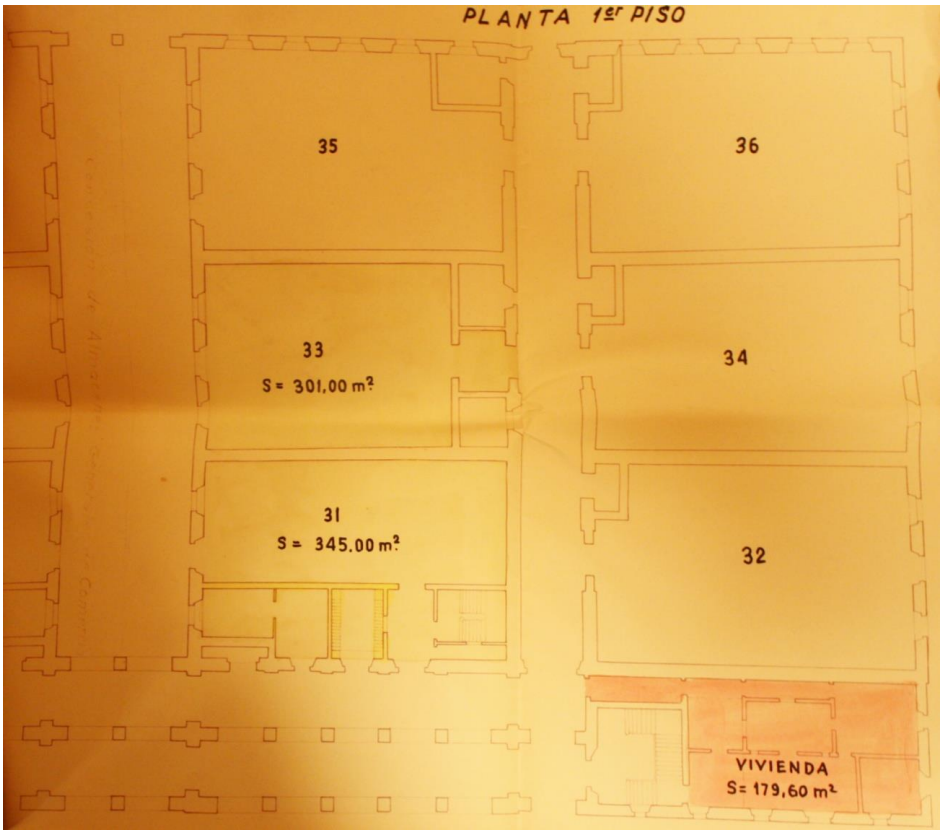
Barselona, Isidore L. Deroy, 1865 [76]

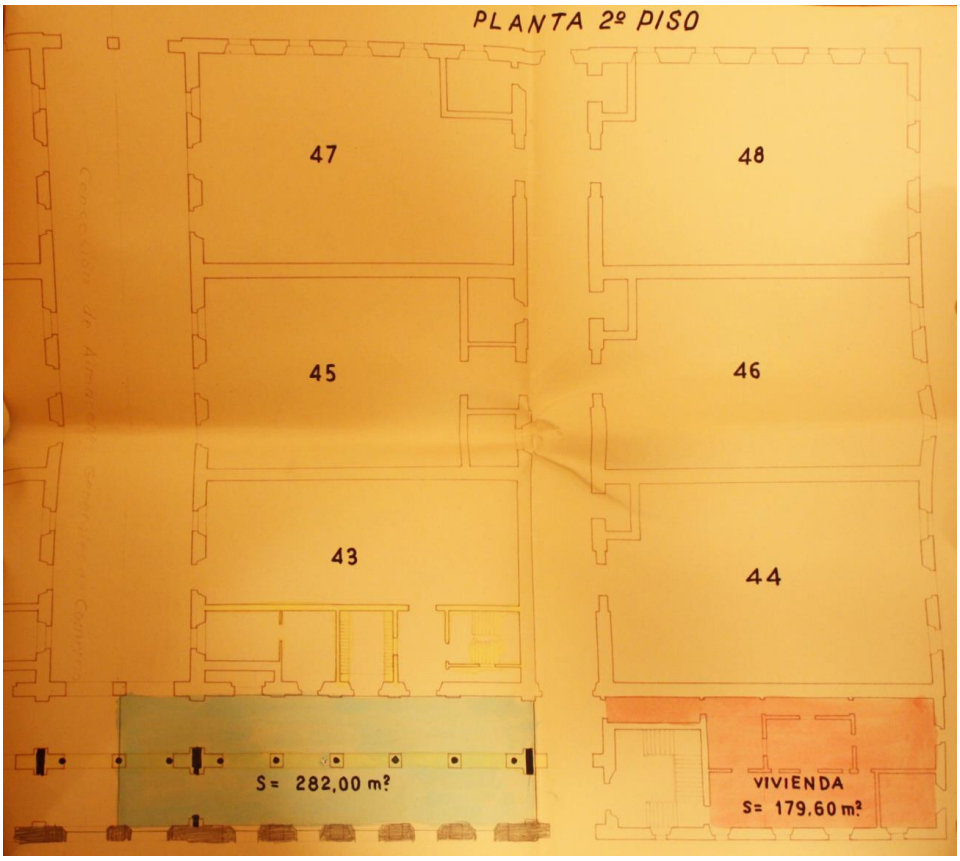
EK-N

MUSEO MARÍTIM DE BARCELONA (BARSELONA DENİZ MÜZESİ) ARŞİV BELGELERİ

Depo binalarının içinde depo işlevleri haricinde başka işlevlerin de yer almasını kabul eden yeni yasaya uygun olarak, Almacenes Generales de Comercio binasında uygulanması planlanan revizyon projesinin, 8 Ağustos 1957'de Cumhurbaşkanı Don Rafael Beni to Cardona tarafından imzalanan karar metninde yer alan kat planları ve fotoğraflar. Barselona Deniz Müzesi arşivinden elde edilmiş fotoğraflar [89].




PLANTA 1er PISO
35
36
33
S = 301,00 m²
34
31
S = 345,00 m²
32
VIVIENDA
S= 179,60 m²


PLANTA 2º PISO
47
48
45
46
43
44
S = 282,00 m²
VIVIENDA
S= 179,60 m²

PUERTO DE BARCELONA

380

HOJA Nº 1 DE FOTOGRAFIAS

Proyecto

de reparación de la verja de cercamiento e instalaciones en general de los "Almacenes Generales de Comercio"





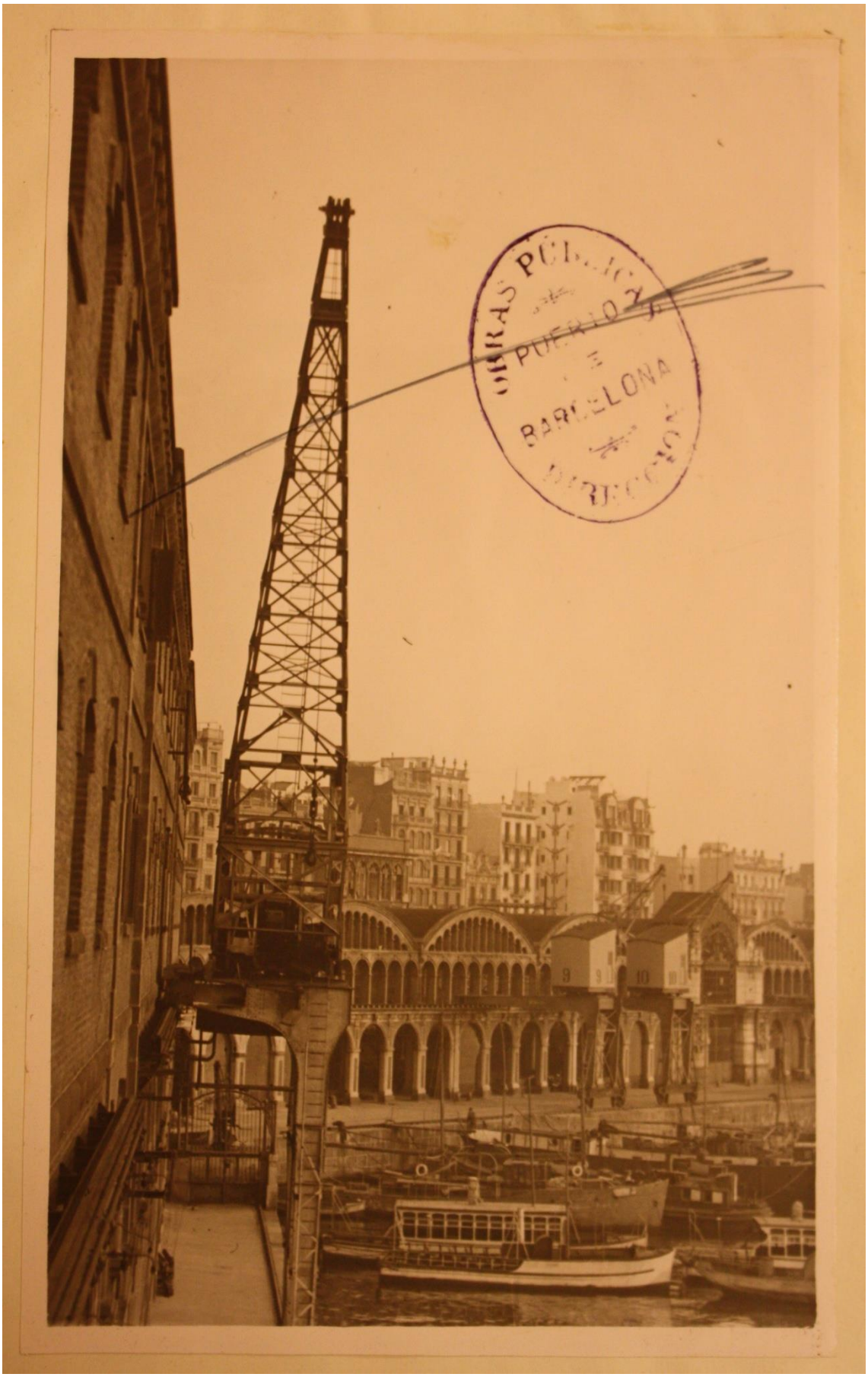
PUERTO DE BARCELONA HOJA Nº 2 DE FOTOGRAFIAS

Proyecto

de reparación de la verja de cercamiento e instalaciones en general de los "Almacenes Generales de Comercio"






OBRAS PÚBLICAS
PUERTO
BARCELONA

EK-O

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME - 22.10.2013

22.10.2013 tarihinde, projenin uygulamasını yapan Eczacıbaşı Gayrimenkul Geliştirme ve Yatırım A.Ş.'den Proje Müdürü Kaan Karasoy'la yapılan görüşmenin metni.

İstanbul Modern Sanat Müzesi dönüşüm projesinin, uygulama projesini alma süreci nasıl gelişti?

Eczacıbaşı, kültür ve sanat alanlarındaki faaliyetleri toplumsal sorumluluk anlayışı çerçevesinde düzenlemeyi ya da desteklemeyi kuruluşundan itibaren bir şirket politikası ve duruşu olarak sergilemiştir. İstanbul Kültür Sanat Vakfı da Eczacıbaşı tarafından kurulmuştur.

İstanbul Modern'in hayata geçirilmesi de yine bu düşünceyle gerçekleşmiştir. İstanbul Modern için kullanılması planlanan Dört Numaralı Antreponun satın alınması için süreç başladı. Dört Numaralı Antrepo Denizcilik Bakanlığı'na bağlıydı. Tamamen kendi imkanlarıyla Eczacıbaşı Denizcilik Bakanlığı'ndan kiraladı. Eczacıbaşı'nın ilk düşüncesi antreponun bienalin bir parçası olma isteğiydi. Görüşmeler bu yönde ilerliyordu. Daha sonra müze olması için ilgili tüm kurumlarla anlaşma süreci başladı. Daha önce Türkiye'de ''Modern Sanat Müzesi'' özelliğini taşıyan bir örnek olmadığı için yasal ve bürokratik süreçler zor geçti. Antreponun satılması ve müzeye dönüştürülmesi fikrine çok sıcak bakmıyorlardı. Eczacıbaşı satılması değil, uzun bir süre için taraflarına

kiralanması önerisinde bulundu. Uzun süren bu görüşmeler sonrasında taraflar anlaştı ve Dört Numaralı Antrepo yirmi sekiz yıllığına Eczacıbaşı firmasına kiralandı.

Daha önce benzer bir uygulamada bulunmuş muydunuz? Örnek alınan bir proje oldu mu?

Daha önce buna benzer bir uygulama yapılmamıştı. İlk defa böyle bir uygulama yapıldı. Uygulaması sırasında örnek aldığımız herhangi bir proje olmadı.

Uygulama aşamaları sırasıyla nelerdir?

Antrepo işlevi için inşa edilmiş bir yapı olduğu için özensiz yapılmış bir binaydı. Binada öncelikle temelde,kolonlarda ve döşemelerde gerekli güçlendirmeler yapıldı. Deprem ve yangın ile ilgili yönetmeliğin gerekliliklerine uyum sağlandı. Çatısı değiştirildi. Mekanik ve elektrik sistem değiştirildi. Trafo, jeneratör,su arıtma sitemi yenilendi. Sıhhı tesisat saat kulesinin arkasından getirildi. Asansör kabini değiştirildi ve gerekli güçlendirmeler yapıldı.

İstanbul Modern açıldığında planlanandan kısa sürede tamamlanmasına rağmen, sadece küçük çaplı eksiklikler vardı. Zaman içinde onlar tamamlandı. Daha önce Türkiye'de şehir müzesi kavramı vardı ama modern sanat müzesi kavramı bilinmiyordu. Uygulanmış benzer bir proje de yoktu. Müzenin ziyaretçi sayısı ile ilgili tahminde bulunmak güçtü. Proje tasarlanırken de bu denli yoğun ilginin olabileceği hesaplanmamıştı. Müze kullanıldıkça ihtiyaçlar zamanla ortaya çıktı ve müze açıldıktan sonraki iki sene içerisinde gerekli değişiklikler yapıldı. Sinema salonu büyütüldü. Şu anda restaurant olarak kullanılan bölüm küçük bir kafe olarak düşünülmüştü. Yine talepten dolayı restaurant'a çevrildi, mutfağı büyütüldü. En büyük salonda hem ziyaretçi sayısının hesaplanan fazla olmasından dolayı hem de bizim toplumumuzdaki konfor değeri de dikkate alınarak klimatik önlemler alındı.

Bahçe kiralandı, atölye çalışmaları ve açık alanda sergi de yapılabilmesi için.

Bu projedenin gerçekleşmesinde rol sahibi tüm kurum ve şirketler projeye inandı ve herkes elinden geldiği desteği sağladı. Bir çok şirket yapımında sponsor oldu, çok küçük karlarla iş yaptılar. İstanbul Modern hayata geçirildikten sonra ayakta kalması için sponsorlara ihtiyaç vardı. Sponsorlar zaman içinde bulundu. Eczacıbaşı giderlerin büyük

bir bölümünü karşılıyordu. Şu anda İstanbul Modern restoranı, müze mağazası, sineması ve atölyelerinden sağlanan gelir ile kendi kendini döndürüyor duruma geldi.

Dönüşüm projesinin uygulanması sırasında, dönüştürülen yapının tarihi bir yapı olmasından dolayı özellikle dikkat edilen konular var mıydı?

Projelenin hazırlanmasından uygulanmasına kadar geçen sürecin her aşamısında bu durum göz önünde bulunduruldu. Strüktür korundu, cephe korundu. Binanın tamamen sergi alanlarına ayrılan bölümün cephe sistemi daha kontrol edilebilir şekilde kurgulandı, doğramalar değiştirildi. Arka cephedeki ofis alanına denk gelen gerekli izinler alınarak doğramalar değiştirildi. Ön görüme girmediği için izinde sorun çıkmadı.

Dönüşüm sırasında karşılaşılan problemler nelerdi? Ne gibi çözüm yolları geliştirildi?

Bu projenin sahada görev yapan Eczacıbaşı Gayrimenkul Geliştirme ve Yatırım A.Ş. Proje Müdürü Güliz Gökşen'den daha detaylı bilgi alabilirsiniz

Uygulama sırasında çeşitli nedenlerden dolayı, mimari projeden farklı tasarımsal veya yapısal bazı değişiklikler yapıldı mı?

Proje planlanandan çok daha kısa sürede tamamlandı. Toplamda iki ay on gün gibi bir sürede bitti. Üç vardiyalı çalışıldı. Hızlı bitirilme isteği tasarımda herhangi bir değişikliğe neden olmadı,sadece maliyetler arttı.

Projenin yeni uygulanacak Galataport projesinde nasıl değerlendirileceğini düşünüyorsunuz? Korunacak mı yıkılacak mı bir bilginiz var mı?

Galataport projesi ile ilgili, proje gerçekleşse bile İstanbul Modern'in yıkılmayacağı sözünü aldık ama garantisini alamadık. Hala da bununla ilgili savaşımız devam ediyor. İstanbul Modern yıkılacak da diyemiyoruz, kalacak da. Malesef hiç bir şeyin garantisi yok. İstanbul Modern'in artık İstanbul'da bir marka olmuş olması, ziyaretçi sayısının oldukça fazla olması, turistler tarafından da yoğun ilgi görmesinden dolayı yıkılmayacağına dair umudumuzu koruyoruz.

EK-P

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME – 05.11.2013

05.11.2013 tarihinde, mimari projeyi hazırlayan Tabanlıoglu Architects'ten Mimar Hande Pusat'la yapılan görüşmenin metni.

İstanbul Modern Sanat Müzesi dönüşüm projesinin, mimari projesini alma süreci nasıl gelişti?

Oya Eczacıbaşı ile Melkan Hanım arkadaşlar. Oya Hanım böyle bir projeden bahsedince Melkan Hanım desteğini projeyi yaparak sağladı. Projeye cüzi bir bütçeyle başlandı. Sadece malzeme paraları ödendi, işçilikler alınmadı. Ama proje bitiminde harcamalar 3-4 katına çıkmıştı. Bu proje geçici bir süre içindi. Galataport açılıncaya kadar faaliyette olacak diye anlaşılmıştı. Proje bu koşullarda başladı. Galataport projesi onaylandığında İstanbul Modern'in olmayacağı ön görülmüştü. İstanbul Modern'in kalacağı kesinleşince, Galataport projesi revize edildi. Ofiste iki ayrı proje çalışılmaya başlandı. İstanbul Modern'in korunduğu ya da tam tersi durumu. Son durumda proje başka bir şirkete verildi. Herhangi bir bilgim yok.

Daha önce benzer bir proje çalışmış mıydınız? Örnek alınan bir proje oldu mu?

Tate Modern Müzeleri incelendi.

Projelendirme aşamaları sırasıyla nelerdir?

İKSV (İstanbul Kültür Sanat Vakfı) öncelikle ihtiyaçları olan sergi mekanlarını tarifledi. Bu yapıda öncelik tabiki sergi holleri içindi. Sergileyecekleri kolleksiyonlara karar vermişlerdi. Bu eserleri en güzel ve en doğru nasıl sergileyebiliriz diye hep beraber düşündük. Sergi hollerinin adedinden ziyade, insanları bu kolon tarlasının içinde nasıl gezdiririz, eserleri sergilemek için nasıl duvarlar yaratılmalı, sergi hollerinin büyüklükleri gibi konularda görüş alış verişi sağlandı. Önce rota çizildi. Daha sonraki o kolonların üzerindeki duvarları kaplamaya başlandı.

Sergi mekanının dolaşımı ve sergi duvarları ile ilgili yoğun bir çalışma oldu. İnsanlarda merak uyandıracak süprizli mekânlar oluşturulmaya çalışıldı. Süprizli mekânlar tasarlandı. İlk aşamada hep içe dönük bir tasarımdı. Cephenin açılıp açılmaması tartışıldı. Gün ışığını tamamen kesen açılıp kapanbilen kepenkler yapıldı. İstendiğinde boğaz manzarasının mekânın içine alınması sağlanmış oldu.

Duvarların tavana kadar olmamasının en büyük nedenlerinden biri budur. Tablo asmak üzere yapılmış gibi yönlendirici duvarlar olsun diye konuşulmuştu. Hem zeminden hem de tavandan kopuk, beyaz bir tuval gibi bırakıldı duvarlar. Sanki onlar hazır birer tuval ve onların üzerine bir şeyler yapılabilsin diye. Duvarlar hem mdf den hem de kontraplaktan yapıldı. Beş senelik süreç düşünüldüğü için pratik ve tahribatta kolay boyanabilmesi özelliğinden dolayı bu malzeme seçildi.

Binanın taşıyıcı sisteminde güçlendirmeler yapıldı. İçerideki taşıyıcı olmayan duvarların tamamı yıkıldı.

Deniz manzarasında kafe ve müze mağazası konumlandırıldı. Müzenin ortasındaki eski bienalden kalma merdiven korundu. Kütüphanenin iki katlı yapılması planlanmıştı, üst katta okuma bölümünün olabileceği, ama müze açıldıktan sonra talep çok olmadığı için yapılmadı. Ön ve arka cephedeki tüm doğramalar yenilendi. Cepheye restoran girişine asansör eklendi.

Zemini homojen göstermekti amacımız. Sert bir zemin olduğu için akustik açıdan ve konfor açısından insanları yormayacak bir malzeme araştırmasına girildi. Bir yandan da izolasyon sağlayabilecek, yanmayacak bir malzeme olması istendi. Poliüretan bazlı epoksi uygulandı. Altta poliüretan köpük onun üzerinde epoksi boya var.

Çatı ışıklıkları boyutları değiştirilerek, yenilendi. En değerli ışık bizim için çatıdan gelendi. Çatının yüksekliği ile oynamadık.

Narin kolonlar vardı örneğin. Tüm binada ciddi güçlendirmeler yapıldı. Aydınlatma projesi çizildi, iklimlendirme, tesisat sistemleri uzman firmalarla hazırlandı.

Uzunca bir süre burada bir müzenin olduğunu tariflemekte zorlandık. Burada bir müze olduğu farkedilmedi. Müzenin açılışından kısa bir süre önce hem denizden görülebilecek, hem de caddeden görülebilecek şekilde totem yapıldı

Ön taraftaki gümrüklü alanın alınması ve projeye dahil edilmesi konuşuldu, bir çok kez Denizcilik İşletmeleri'nden istendi ama mümkün olmadı. Bize kiralanan alanın büyütülmesi, heykel bahçesinin alınması, otoparkın içine Genç İstanbul Modern'in yapılması şeklinde oldu.

Dönüşüm projesinin hazırlanması sırasında, dönüştürülen yapının tarihi bir yapı olmasından dolayı özellikle dikkat edilen konular var mıydı?

Bir çok konuya dikkat edildi ama özellikle cepheye müdahale edilmesi yasaktı. Cepheye müdahale gerektiren proje kararlarından mümküün olduğunca uzak duruldu.

Projenin uygulanması sırasında çeşitli nedenlerden dolayı, mimari projeden farklı tasarımsal veya yapısal bazı değişiklikler yapıldı mı?

Bütçe çok kısıtlıydı. Beş sene kullanılacak bir yapı en ucuza nasıl yapılır sürekli bunun hesabı yapıldı. Daha önce ellerinde olan kullanılmış mdflerle projeye başlanıldı. Bir çok kalemde firmalar sponsor oldu. Mesela mobilyalar için uzun süre sponsor bulunamadı. Marangoz ekibiyle çalışıldı. Bakteriler tespit edildiğinden dolayı, çatı tamamen yenilendi. Kanserojen olabilir mi diye uzun süre tartışıldı, araştırıldı. Tüm bina ilaçlandı. Sıhhı tesisatın uygulanması zor oldu. Tessiat, saat kulesinin yanından taşındı.

Hazırlanan projede malzeme ve renk seçimi nasıl yapıldı?

Kullanılacak renkler beyaz ve grinin tonlarında RAL kataloğundan seçildi. Zemin gri renk, duvarlar beyaz renk ve mobilyalar meşe olacak şekilde karar verildi. Seçilen renklerin dışına hiç bir yerde çıkılmadı. Günümüzde bu renkler biraz değişti, yardımcı birimlerde kırmızı renk de kullanılmaya başlandı. Kafenin ilk tasarım düşüncesi çok hoştu. Türk desenleri kullanıldı. Balık pazarını ve kandilleri çağrıştırdığı için çıplak

ampuller kullanıldı. Kafenin arka tarafı tamamen aynaydı, tarihi yarımadanın olduğu manzara içeriye tekrar tekrar yansısın diye. Camda aynadan gelen yansıma da vardı. Yarımada silüeti ve aynadan gelen yansımadaki lambalar üst üste gelince çok hoş bir görüntü oluşuyordu. Ciddi anlamda bir sonsuz etki vardı. Demek ki herkes de bu aynı etkiyi yaratmamış olsa ki, daha sonra yapılan revizyonlarda yansımaların müşterilerin gözünü alıyor gerekçesi ile revize edildi.

İstanbul Modern açıldıktan sonra geçirdiği revizyonlar nelerdir?

Yapı tamamlanıp faaliyete geçtikten sonra çeşitli revizyonlar yapıldı. Fotoğraf sergisi sonra eklendi. Depo yerleri değişti. Genç İstanbul Modern, heykel bahçesi yine açıldıktan sonra eklendi. Birinci kattaki toplantı salonları iptal edildi. Kafeye bu kadar talep olacağını kimse tahmin etmiyordu. Bu kadar çok talep olunca kafe, mutfağıyla birlikte daha sonradan büyütüldü. Kafe büyüdüğü için mağaza yer değiştirdi. Mağaza yer değiştirince, birinci kattaki giriş yeniden düzenlendi. Ofis alanı büyütüldü. Ofis alanına daha çok ışık alınabilmesi için arka cephede yer alan doğrama boyutları büyütülerek, değiştirildi. Arka cepheden ofis alanlarına bir de giriş verildi. Ofisler in büyütülmesi sırasında kazanılan alan personel ıslak hacimlerinin iptal edilmesi ve zeiyaretçi ıslak hacimlerinin de küçültülmesi ile sağlandı. Personel yemekhanesi yenilendi. Sinema büyütüldü, konferans salonu görünümüne yakın bir hale geldi. Sinemanın olduğu kısımda içecek ya da müze mağazasında satılan küçük objelerin satıldığı küçük bir kiosk vardı. iptal edilip sinemanın olduğu alan büyütüldü. Alınan sponsorlukla aydınlatma revize oldu. İklimlendirme sistemleri beş sene için planlandığından dolayı yeterli gelmedi ve revize oldu. Yapının bahçeye bakan cephesine İstanbul Modern yazısı eklendi. Önce renkli olması düşünüldü daha sonra nötr kalmasının daha iyi olacağına karar verildi. Ön cephedeki ismin yeri de değişti. Müze açıldığında, kafenin üst kısmında çatıdaydı. Daha sonra restoranın yanında yer alan teras alanının üstüne taşındı. Yangın sistemi İstanbul Modern açıldıktan bir kaç sene sonra değişti. Sigorta şirketi farklı bir kimyasal sisteme yönlendirdi.

EK-R

İSTANBUL MODERN SANAT MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME – 11.03.2014

11.03.2014 tarihinde, projenin uygulamasını yapan Eczacıbaşı Gayrimenkul Geliştirme ve Yatırım A.Ş.'den Proje Müdürü Güliz Gökşen ve Proje Müdürü Kaan Karasoy'la yapılan görüşmenin metni.

İstanbul Modern açıldıktan sonra geçirdiği revizyonlar nelerdir?

G: Bu binanın mülkiyeti bildiğiniz gibi Eczacıbaşı'na ait değildir. Bienal gibi sanatsal etkinliklerin yapılabilmesi için, belli bir süreliğine kullanılması izni alınmıştır. Kısa sürede, minimum maliyetle bir proje hazırlanması gerekmektedir. Maliyet kısıtlı olduğu için, projenin hazırlanması için aktörlerin çoğu sponsor olmuşlardır.

K: Proje sponsorluk desteği ile hayata geçmiş bir proje olduğu için, tasarım yapılırken sponsor olacak firmaların elinde olan ürünler üzerinden en uygun olanlar seçilerek bir tasarım yapılmıştır.

G: Eldeki malzemeler toplanarak, inşaat yapıldığı için o malzemelere uygun olarak uygulama yapılmıştır. Normalde projeci projeyi çizer, mal sahibi ile anlaşır, sonra piyasada seçilen ürünleri sağlayabilecek firmalar bulunur. Burada tersten bir iş vardır aslında.

Kısa süre kullanımı için izin alınmış bina, açıldıktan ve kendini ispat ettikten sonra daha uzun bir süre için kiralanmıştır. Bu durumdan sonra Eczacıbaşı, müzede yapılması

gereken değişiklikler için ciddi bir bütçe ayırmıştır. Müzeye uluslararası sergileri de kabul edebilmek adına, görselden daha çok teknik anlamda (bütün yangın sisteminin otomasyona bağlanıp panolardan izlenmesi, pompaların çok sayıda yedeklenmesi, jeneratörün desteklenmesi, kabloların uluslararası normlara uygun olması gibi) müzede bazı değişiklikler uygulanmıştır. Bu çalışmaların tamamı müze işlevini sürdürürken aynı anda bölüm bölüm ya da geceleri çalışarak tamamlanmıştır. Bu çalışmalar sırasında ben sorumluydum.

G: 2007 yılında teknik altyapı tamamlandıktan sonra restoran alanı, müze mağazası, eğitim odaları ve çocuk eğitim alanları yapıldı. Ofiste çalışan sayısı arttığı için ofis alanı büyütüldü. Ofis alanlarına doğal ışık sağlanması için arka cephede doğramalar açıldı. Depo alanları düzenlendi. En son Genç Modern eklendi.

Salonlardaki eserler için belli bir nem ayarı olması gerekmektedir. Salondaki nemin sabit tutulması gerekmektedir. Havalandırmanın olması zaten gereklidir. Ama fazla kat yüksekliğine sahip bu yapıda, özellikle birinci katta bölümler arasındaki kot yüksekliği farkından dolayı nem sabitlemesi yapılamamıştır. Bunun için aylarca çalışma yapılmıştır. Ölçümler yapılmıştır, çeşitli sistemler denenmiştir. Bu belki hiç gözükmeyen bir değişikliktir. Ama bunun için ciddi bir emek ve para harcanmıştır.

K: Müze ilk açıldığında da nem dengesi ilgili çalışma yapılmıştır. Ama Türkiye'de modern müze kavramı olmadığı ve müzede sergilenecek eserler ve gereklilikleri ilgili bizlerin ve hatta kürotörlerin bile tam olarak bilgisi olmadığı için doğru şekilde yapılamamıştır. Müze tasarımı ve uygulaması yapılırken sergilenecek koleksiyon belliydi ama gelecekte sergilenecek eserlerle ilgili bir fikir yürütmek söz konusu değildir.

G: Türkiye'de bu konuyla ilgili örnek alınabilecek kitap, yönetmelik ya da başka bir örnek yoktur. Oya Hanım hatta New York' taki MOMA Modern Sanatlar Müzesi' ne gidip oradaki teknik altyapı ile gereklilikleri öğrenmiş ve dünyadaki başka müze örnekleriyle birlikte örnek alınmıştır. Sistem ilk yapıldığında oldukça geniş düşünülerek kurulmuş. Daha sonra ihtiyaca uygun yapılan bazı değişiklikler eklenmiştir.

Mayıs 2007'de ikinci yatırımın kararı, yurtdışından bir sergi gelmesi söz konusu oldu ve o sergiye ev sahipliği yapabilmek için bir takım sistemlerin olması talep edilmesiyle

ortaya çıktı. Müze tüm teknik sistemlerin sağlanacağı sözünü verdi. Çalışmalar 30 Ağustos 2007'de tüm istekler yerine getirilmiş olarak tamamlandı.

Teknik sistemlerle ilgili tüm bu revizyonların yapılma nedeni aslında bir serginin sergilenebilmesi için sağlanması gerekenler miydi?

K: Aslında bu sistemlerin yapılması gerektiği biliniyordu ama böyle bir serginin sergilinip sergilenmeyeceği kesin olmadan bu değişiklikler için masraf yapılması gerekli görülmedi. Koşul hasıl olduğunda yatırıma dönüştü.

G: Özellikle söndürme sistemi ile ilgili çok taleple karşılaştık. Müze yapılarında eserlerin yangın halinde zarar görmemesi için suyla değil gazla söndürme yapılması gereklidir. Eserlerin depo alanları da dahil olmak üzere her alan da bu tip söndürme sistemine geçildi.

K: Sistemleri siz görmeseniz de sürekli yenileniyor.

K: Ayrıca İstanbul Modern Müzesi özel bir müze olduğu için hiç devlet katkısı almamıştır ve almamaktadır.

K: Bu seneki Venedik Mimarlık Bienali İstanbul Pavyonu benzer projesi de yine aynı ekip tarafından Eczacıbaşı ailesi, Tabanlıoglu ve İKSV tarafından gerçekleştirilmiştir.

EK-S

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ RESİM VE HEYKEL MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME -23.02.2014 ve 12.07.2014

23.02.2014 ve 12.07.2014 tarihlerinde, mimari projeyi hazırlayan Emre Arolat Architects' ten Mimar Süleyman Yıldız'la yapılan iki görüşmenin birleştirilmiş metni.

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi dönüşüm projesinin, mimari projesini alma süreci nasıl gelişti?

Müzede bulunan eserlerin tamamı Dolmabahçe Sarayı'nda atıl bir vaziyette saklanmaktadır. 2010 yılında, Cumhurbaşkanı Abdullah Gül eşiyle beraber müzeyi gezerken eserleri orada kötü halde görmüştür. Bu eserlere düzgün ve korunaklı bir yer ayarlamanın gerektiğini söylemiştir. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi' ne uygun yer bakması için talimat vermiştir. Üniversite de Cumhurbaşkanlığından Beş Numaralı Antrepo binasını talep etmiştir. Beş Numaralı Antrepo binası 2012 yılında yirmi sekiz yıllığına üniversiteye müze için kiralnamıştır. Bina kiralandıktan sonra üniversite, mezunlarından biri olan Emre Arolat' la irtibata geçmiştir. Emre Arolat projeyi kabul etmiştir.

Daha önce benzer bir proje çalışmış mıydınız? Örnek alınan bir proje oldu mu?

Dünyadaki müzelerin brüt alanlarına, sergi salonları alanlarına bakıldı. Yapılacak müzenin diğer önemli müzelerin boyutlarıyla karşılaştırıldığında nerede durulacağı görülmeye çalışıldı. Fabrika ya da depo alanlarının dönüşümleri incelendi.

Projelendirme aşamaları sırasıyla nelerdir?

Projenin konsepti 2011 yılında hazırlanır. Öncelikle proje alanının çevresinde ne var, kentle nasıl bir ilişki kuruyor bunu incelenir. Proje alanı, Salıpazarı bölgesi konum itibariyle stratejik bir noktada yer alır. Hem ulaşım anlamında hem de çevresindeki önemli yerlerin (Haliç, Yenikapı, Harem Limanı gibi) merkezinde yer alır. Aynı bölgede bir çok müze de yer alır (Koç Müzesi, Denizcilik Müzesi, Arkeoloji Müzesi) . Bir çok üniversiteye de yakındır aynı zamanda. Topografyasına bakıldığında, bu bölge tam sahne gibidir aslında. Topografyanın denizle birleştiği yerde konumlanır. Bu alanın tepeden görüntüsü de önemsenmiştir. Yapının dört cephesi var ama üstten nasıl göründüğü ile ilgili de çalışılmasına karar verilir.

Projeye başlamadan bir de bariyer meselesine değinilir. Galataport Bölgesi'nin gümrük alanı olması sebebiyle insanların denizle ilşiki kurmamasının, aslında denizin kamuya ait alanlar olmasına rağmen halkın kullanamıyor olmasıoldukça problemli bulunur. Dolayısıyla dönüştürülecek Beş Numaralı Antrepo binası denize çok yakın olduğu için bu bariyer nasıl kırılır ya da nasıl daha iyi hale getirilir bunun hakkında tartışılır.

Antrepoları üreten Mimar Sedad Hakkı Eldem, projenin son geldiği noktada projeyi yönlendiren bir başlık olmuştur. Aslında bu binalar tescilli değildir. Sedad Hakkı Eldem'in yapmış olmasına rağmen, onun binalarının hepsinin tescilli olmasına rağmen anıtlar bi yapıları yıkılabilir olarak değerlendirmiştir. Biz ise bu binaların, Sedad Hakkı' nın hep önemsediği grid, çatkı meselesi ile kurgulandığı için kent için bir hafıza oluşturduklarını düşünüldü. Bu nedenle binayı yıkıp yeniden yapmak yerine her şeye rağmen bir noktada koruyup, kent hafızasının sürekliliğini devam ettirmek istendi.

Müze kavramı üzerinde de çok düşünüldü. Müzenin aslında sadece içine girilen bir yer değil etrafında da bir toplanma alanı oluşturduğu görüldü. Bu tür yapıların iyi düzenlendiğinde kente katkısı olacağını, kentte de bir çekip noktası oluşturabileceği düşünüldü.

Mevcut binanın taşıyıcı olmayan duvarları kaldırılması, binanın hafızası diye bahsettiğimiz binanın strüktürünün korunması, ve binanın varoluş amacı olan depo sisteminden esinlenerek konteynerlardan sergi salonları yapılarak binanın ilk işlevine atıfta bulunulması planlandı.

Bu müzede sergilenmesi düşünülen 12.000 tane eser vardı. 12.000 eserin boyutları ve özellikleri ile ilgili çalışma yapıldı. Bu eserler, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi hocalarının yardımıyla dönemlere göre gruplandı. Örneğin Osman Hamdi'nin yirmi tane eseri var diyelim bunların boyutları tek tek hesaplandı ve tek bir konteyner sığmıyorsa, iki ya da üç konteyner biriminde sergilenmek üzere planlandı. Eserlerin yan yana gelme şekilleri ile ilgili kompozisyon yapıldı. Konteyner boyutları buna göre tasarlandı. Eserlerin boyutları ve yerleşimleri konteyner boyutlarını belirledi. Bir yandan mevcut binaya sığmaya çalışmak da bizi koşulladı. Her seferinde gridin tam içerisinde kalmak yerine bazen strüktürü de içerisine aldık.

Sergilenecek eserlerin sergilenme şekilleri belli olduktan sonra konteyner büyüklükleri ve yerleri belirlendi. Rota bu yerleşime göre düzenlendi. Her konteynerın kapısından çıktığınızda karşıdaki konteynerın kapısına denk gelecek şekilde bir yönlendirme yapıldı. Lineer bir gezme rotası oluşturulmadı. Şu anda bir yönlendirme danışmanıyla çalışılıyor.

Vaziyet planında, günümüzde antreponun önünde otopark alanı var. Bu alan müzenin girişinde hazırlayıcı bir mekanı olması, trafikten koparılmış tampon bir bölge olması amacıyla düzenlendi. Müzenin önüne oturma alanları ve müzenin yoldan görünen cephesine içeriden bir ekran yerleştirilmesi düşünüldü. Müzenin önünden geçenlerin ya da müzeye gelen insanların müzeyle ilişki kurması, içerideki eserlerle alakalı ya da atölyelerdeki çalışmalarla ilgili burada bir projeksiyon yapılabileceği fikri hoş bulundu.

Antrepo binası deniz tarafındaki beş katlı depo bölümü ve yol tarafındaki altı katlı ofis bölümü olmak üzere iki ana bölümden oluşmaktadır. Giriş, zemin katta yol cephesinden eski ofis bölümünden sağlanmaktadır.

Taşıyıcı sistemde yapılan analizler sonucunda ofis bölümünün statik açıdan iyi durumda olmadığı tespit edildi. Ayrıca bu bölüm altı katlı olduğundan dolayı kat yükseklikleri depo bölümüne göre daha düşük olduğu için sergi fonksiyonuna da uygun değildi. Bu nedenle ofis bölümünün, önceki ofis cephesinin ana hatları korunarak yeniden inşa edilmesi planlandı. Mevcut cephede yer alan metal bölümlerin boyutları korunarak, biraz daha modernize edilerek yeni malzemelerle tekrar üretilmesi düşünüldü. Bu

bölüm yeninden inşa edildiğinde, müzenin giriş bölümünde altı kat yüksekliğinde atrium oluşturulması planlandı.

Arka taraftaki depo bölümünün ise son iki katının yapılan analizler sonucunda yıprandığı görüldü. Bu iki katın da strüktürü, mevcut haliyle aynı şekilde yeniden yapılmasına karar verildi. Denize yakın olması sebebiyle betonda korozyonlar vardı. Onların incelemeleri yapıldı. Temel güçlendirilmesi yapıldı. Temele dört yüz kazık çakıldı. Her katta kolon ve kirişlerin güçlendirilip, kolon boyutlarının arttırılması planlandı. Konteynerların altına gelen döşemeler hariç diğer tüm döşemelerin kırılması planlandı.

Hazırlanan projede, zemin katta çekirdekte büyük bir depo bölümü, etrafında atriuma bakan alanlarda restorasyon ve konservasyon atölyeleri gibi atölyeler yer alır. Örneğin bir heykel tamiri yapıldığnda müzeyi gezenler o işin nasıl yapıldığını görecekler. Bu katta ayrıca bir adet çok amaçlı salon, iki adet müze mağazası ve bir adet kafe, envanter odası ve servis birimlerinin bir kısmı yer alır. Giriş bölümünde rampa olarak ön görülen yer projenin son halinde çok fazla yer kaplaması nedeniyle merdiven olarak değiştirildi.

Birinci kattan itibaren sergi alanları başlar. Konsept aşamasında bu alanlar dağınık olarak yerleştirilmişti. Sirkülasyonların daha açılı gelmesi, sergi konteynerlarının da bu yerleşime uygun yerleşmesi düşünülmüştü. Son gelinen noktada ortogonal bir yerleşim söz konusu oldu. Prensip olarak; cephede algılanan bir strüktür, grid var ve bu gridin içine yerleştirilmiş konteynerlar (sergi salonları) ve bu sergi salonlarını birbirine bağlayan dolaşım yolları var. Dolaşım yolları bazı yerlerde genişleyererk açık heykel sergisi alanlarına dönüşüyor. Dolaşım yolları ve konteynarlar geometrik olarak bu strüktürün üzerine oturmuş gibi duruyorlar. Bu tasarımı yaparken amacımız; sergiyi dolaşırken, tüm bu elemanların sonradan getirilip antrepo binasına koyulduğu hissinin yaşanmasını sağlayabilmek.

Üç kat boyunca sergi salonları aynı şekilde devam ediyor. Dördüncü ve son katta bir restoran katı var. Güney batıya, tarihi yarımadaya bakan köşede bir restoran yer alır. Restorana ulaşan müzeden bağımsız asansörler mevcut. Bu katta müzenin genelinde uygulanan konteyner mantığından biraz daha farklı şekilde planlanmış geçici sergi

salonu yer alır. Bu salonda iki kat yüksekliğinde bir boşluk bırakılarak farklı boyuttaki eserlerin sergilenmesi söz konusu olduğu durumlarda bu ihtiyaca cevap verebilmek. Çatı katında teras mevcuttu konsept aşamasında sonrasında iptal edildi. Çünkü bodrum katı olmadığı için mekanik cihazların çatıya koyulması gerekiyordu. Çatının ortasına mekanik cihazların koyulması ve etrafınında peyzajla kapatılması düşünüldü.

Yapının doğusunda servis bölümü mevcuttur. Eser giriş çıkışı, yukarıdaki restoranın servis giriş çıkışı hep buradan olur. Asansörler zeminden üst kata kadar çıkar. Bu asansörler bağımsızdır, sergi katlarındaki dolaşım yollarına bağlanmaz. Ürün geldiğinde araçtan indirilereki, teslimat alanına geliyor. Gelen ürün güvenlikten geçerek, asansörlerle ya depoya ya da sergi salonlarına taşınıyor.

İki tane bodrum katı var bu bölümün altında. Mevcut binada bodrum katı yapamadığımız için parsel sınırında bize müsade edilen alanda L şeklinde yaptık. Bu bölümlerde depolar, kazan dairesi, pompa odası gibi odalar var.

Dört farklı asansör var yapıda; birincisi girişte yer alan sergi alanlarına ulaşımı sağlayan, ikincisi restorana doğrudan ulaşan, üçüncüsü arka bölümdeki yük asansörü, eser taşınması için kullanılan, dördüncüsü restorana hizmet eden servis asansörüdür.

Sergi katlarına geldiğimizde özensiz yerleştirilmiş gibi duran konteynerların konseptin biraz dışına çıkıp daha ortogonal hale geldiğini ve sergi alanını çoğaltmak için, parça parça konteynerlar yerine, içerisine girdiğinde yine konteyner konteyner olarak algılayacağın ama ortaya istiflenmiş sergi alanları durumu var. Dışarıdaki konteyner algısı aynen devam edecek, ama içeride ihtiyaçtan dolayı böyle bir değişikliğe gidildi.

Binanın cephe strüktürünün önde kalması amacıyla, strüktürün ortalaam 150 cm gerisinden cam doğrama yapılması planlandı. Cam cama birleşimli şeffaf bir cephe tasarlandı. Strüktürü ortaya çıkaracak bir aydınlatma yapılması planlandı. Strüktürün içinde dağınık duran konteynerların da ışıklandırılmasıyla, hava karardıktan sonra sadece strüktrürün ve konteynerların görüldüğü bir cephe ışılandırılması yapılması düşünüldü.

Binanın sergi alanlarının aydınlatması ray sistem üzerinde hareketli spotlarla sağlanması, müzenin içindeki diğer alanlarda ise, antrepoda kullanılan lambalarının orjinalleri ve orjinale yakın benzerlerinin üretilerek kullanılması planlandı.

Binanın bazı bölümlerindeki çıkmalar balkon gibi düşünüldü. Muhteşem manzaranın seyredilebileceği alanlar yaratılması amaçlandı. Müzenin bazı bölümlerinde, büyük boyutlu heykellerin asılabilmesi için bir kaç kat boyunca devam eden boşluklar yaratıldı.

Konsept proje aşamasında Üç Numaralı Antreponun da okula verilmesi gündeme gelmişti. Bu nednele projede iki antrepo binası arasında bağlantı yapılmıştır. Sonradan iptal edildi.

Hazırlanan projede malzeme ve renk seçimi nasıl yapıldı?

Binanın genelinde renk ve malzemelerde binanın endüstri yapısı olmasının devam etmesi düşünüldü. Genellikle koyu renklerin kullanılması, doğal taş zeminlerin olması, tavanların koyu renkli olması, dolaşım yollarının alt tarafının ve korunan döşemelerin metal asma tavan olması, ıslak hacim, müze mağazası, çok amaçlı salon gibi tüm ikincil mekânların tavanlarının da metal asma tavan olması, merdiven basamakları ve korkulukların metal olması tasarlandı.

Sergi alanlarının yer aldığı konteynerların cephesinde orjinal konteynerlara benzemesi için arkasında aydınlatması olan ondüle perfore delikli bir yüzey kullanıldı. Konteynerların içine girildiğinde binayla ilişki kesilecek şekilde tasarlandı. Nötr, eserlerin ön planda olduğu, duvarların tek renk, zeminin ahşap, tavanların da koyu renk alçıpan olmasına karar verildi.

Kullanılacak balkon korkulukları da mevcut korkuluklara benzer seçildi.

Yönetim birimleri zemin katında bir bölümünde yapılan asma katta tasarlandı. Çalışan personel ile ilgili birimler bodrum katlarda konumlandırıldı.

Restoran, kafe ve müze mağazasının işletmesi verileceği için bu mekânların tadsarım kararları ile ilgili bir çalışma yapılmadı.

Kütüphanenin, sergilenen ya da depolanan eserlerle ilgili hızlıca bilgi alınabildiği dijital kütüphane olması düşünüldü.

Projenin ne zaman bitmesi öngörülüyor?

Proje hala çiziliyor. İnşaat başladıktan on sekiz ay sonra biteceği söyleniyor tam olarak tamamlanması 2016 yılını bulur diye tahmin ediyorum.

Projenin yeni uygulanacak Galataport projesinde nasıl değerlendirileceğini düşünüyorsunuz? Korunacak mı yıkılacak mı bir bilginiz var mı?

İhale edilen Salıpazarı projesinde, Mimar Sinan Üniversitesi'ne kiralandığından dolayı sadece Beş Numaralı Antrepo binasının korunacağı ön görüleceği ve projenin dışında kaldığını biliyoruz.

EK-T

KATALUNYA TARİHİ MÜZESİ DÖNÜŞÜMÜ İLE İLGİLİ GÖRÜŞME – 05.05.2014

05.05.2014 tarihinde, mimari projeyi hazırlayan iki mimardan biri olan Mimar Josep Benedito'yla Barselona'da yapılan görüşmenin metni.

Katalunya Tarihi Müzesi dönüşüm projesinin, mimari projesini alma süreci nasıl gelişti?

Katalunya Hükümeti, Barselona'da Katalan Tarihi Müzesi Projesi'ni hayata geçirme kararı alır. Benimle ve Mimar Agustí Mateos' le bu projenin hazırlanması için iletişime geçerler. Dört yılda yeni bir yapı inşa edecek kadar zamanları ve yeterli bütçeleri yoktur. Bu yüzden şehirde müze fonksiyonlarına adapte olabilecek dönüştürülebilir yapı aramaya başlarlar.

Başlangıçta belediye Polytechnic Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'ne yakın olan başka bir binayı önerir. Bu bina kabul edilmez çünkü, binanın formu ve organizasyonu müze binası ihtiyaçları için uygun değildir. Barselona girişindeki büyük ReyJuan Carlos Hotel'in arkasındaki eski ziraat binası önerilir. Bu bina da merkeze uzak olmasından dolayı kabul edilmez.

Bu iki öneriden sonra, müzenin liman bölgesinde olmasının iyi olabileceği kanaatine varılır. Çünkü liman bölgesi birçok kişinin uğrak yeridir. Tarafımızdan belediyeye, liman alanında La Ramblas Bulvarı'nın sonundaki boş gümrük yapısı (Aduana) önerilir. Daha

sonra yine liman alanında bulunan Almacenes Generalas de Comercio binasında karar verilir.

Barselona'da önceden liman fonksiyonları için kullanılan ve zamanla uzaklaşılan kıyılara farklı fonksiyonlarla geri dönüş başlamıştır. Kıyıya farklı fonksiyonlar yükleyip erişimi sağlamak için liman işlevinden kalma kullanılmayan depo yapıları yıkılmaya başlanmıştır. Eğer bu depo yapısı müze olarak dönüştürülmemiş olsaydı bu bölgedeki diğer depolar gibi kullanılmaz hale gelecekti ve de yok edilecekti. Bu bina biraz korunabildi çünkü geçmişte, Mimar Lier Vrogene'dan bu bina için bir proje yapması istenmiştir. Bu proje uygulanmamış olsa da binada bir takım onarım çalışmaları yapılmıştır.

Projelendirme aşamaları sırasıyla nelerdir?

Bu depo bölgede kalmış sonuncudur. Diğerleri kullanılmaz hale gelmiş ve yıkılmıştır. Bu bina endüstriyel bir binadır. Depo olarak tasarlanan bu bina ince detaylara sahip değildir. Bu bina belediye tarafından alındığında bir bölümü belediyenin sosyal hizmetleri tarafından kullanılmaktadır. Şu anda müze olarak kullanılan diğer bölümü İsveçli bir şirket tarafından kiralanıp ofis olarak dönüştürmeye başlamış ama alıcı bulamadıkları için dönüşüm yarım kalmıştır. Yine de binada ortadaki kolon ve döşemeler kesilerek büyük bir galeri boşluğu, bazı merdivenler ve bina dışında zemin katta restoranlar yapmışlardır.

Bu projeyi daha kapsamlı olarak ele almak istesek de süre kısıtlılığından dolayı (dört yıl) yapılamadı. Projenin uygulanması için çok iyi ve hızlı çalışan bir inşaat firmasıyla anlaşıldı.

Oldukça kötü halde bulunan yapıda öncelikle sağlam bir onarımdan geçti. Yıpranmış olan her eleman onarıldı ya da yeniden inşa edildi.

Projeye başlamadan önce, İsveçli şirketin yaptığı merdivenlerin iptal edilmesi olmuştur. Farklı doğrultularda yer alan zemin kattaki restoran bacalarının bir kısmı da iptal edilmiş ve yerleri tekrar düzenlenmiştir.

Önceden çatı eğimliydi. Önceki firma orta hölü açmıştı. Çatı katının kullanılması projeye sonradan dahil edildi.

Bina dört katlıdır. Bir çatısı ve teras alanı ile bir de küçük bodrum kat vardır. Birinci kat geçici sergi salonu olarak, ikinci ve üçüncü katlar da sürekli sergi salonu olarak kurgulandı. İlk katta geçici serginin yer almasının nedeni, müzeye girip sadece o sergiyi ziyaret etmek isteyenler için ulaşım kolaylığı sağlanması, ve sergi gezildikten sonra kolayca diğer seriglere uğramadan çıkılabilmesi içindir. Yürüyen merdivenlerin zemin katla ikinci kat arasında yapılmasının nedeni, kalıcı sergiyi ziyaret etmek ziyaretçilerin doğrudan o kata ulaşmalarını sağlamak içindir.

Zemin kattaki alanın bir kısmında yer alan restoranlardan dolayı alanın tamamı projeye dahiledilemedi. İsveç şirketinin ofisinin oluğu bölüm iptal edilerek proje alanına dahil edildi.

Strüktür başından beri kullanım çeşitliği sağlamaktadır, fonksiyoneldir. Binanın, çift strüktüre sahip olduğu söylenebilir; taşıyıcı duvar ve kolonlar.

Serginin içeriği ve yerleşimi için bu konuda uzman bir şirketle birlikte çalışıldı. Eserlerin sergilenme şekilleri belli olduktan sonra birlikte yerleşim planı çalışıldı

Projede merkez olarak galeri boşluğu alındı tüm sergi holün etrafında olacak şekilde tasarlandı. Galeri boşluğunun aydınlatılması için çatı ışıklıkları tasarlandı. Malzeme olarak parlatılmış çelik (polished steel) kullanıldı. İkinci ve üçünci kat sergi alanlarında, galeri boşluğunu gören büyük pencereler açıldı. Galeri boşluğunun olduğu alana engelliler için cam korkuluklu rampa tasarlandı. Farklı katlara ulaşımı sağlayan bu güzel bir yürüyüş yolunun çevresinin, yürürken mekânın hissedebilmesi için kapatılmaması tercih edildi.

Çatıdaki restoranın ve terasın tasarımı yapılırken oldukça dikkat edildi. Binanın özgün çatısına mümkün olduğunca müdahale edilmemeye çalışıldı. Dışarıdan bakıldığında yapılan müdahaleler algılanmayacak şekilde tasarlandı. Çatı katında yer alan oditoryuma denk gelen kolonlar tek bir mekân elde etmek için kesilmek zorunda kaldı.

Sergi katlarında kolonlar çoğunlukla açıkta bırkaıldı. Çatı katında restoranın ve kütüphanenin önüne denk gelen alanlardaki kolonların etrafı metal giydirme yapılıp mümkün olduğunca restoranın önünün kesilmemesi, görüş açısının sağlanması amaçlandı.

Projeyi tasarlarken zemin katta binaya giriş yapılan orta aks doğrultusunun açık ve sürekli olması önemsenmişti. İnsanların binanın ortasından geçip gidebilmesi için bu aks boş bırakılmak istenmişti. Girişteki bu orta aksın geçiş içinin boş bırakılması düşüncesi müze müdürünün sergi için daha fazla alan istemesi üzerine bir noktadan kapalı hale dönüştürüldü. Müzeye girişte, kapının çok yakınında bulunan alttaki otoparktan gelen merdivene ait cam kütle projeden önce de vardı. Bu kütleyi iptal etmek için çok uğraştıysak da belediye kabul etmedi.

Barselona' da yangınla ilgili yasalar oldukça katı olduğu için oldukça özen gösterildi. Sergi hollerinin girişlerine yangın kapıları takıldı. Binada yangın güvenliği için ziyaretçilerin müzeyi ziyaretleri sırasında kolaylıkla farkedemeyeceği noktalarda dört adet yangın kaçış merdiveni tasarlandı. Yangın merdivenleri ve ıslak hacimler, sergi alanları için geniş, açık ve kesintisiz alanlar istendiğinden dolayı binanın içlerine doğru, karanlık yerlere koyuldu.

Yapıda yapay ve doğal iklimlendirmeden faydalanıldı. Galeri boşluğu duvar yüzeylerinde görülen küçük metal dairesel boşluklar deniz sıcaklığından yararlanıp doğal olarak klimatizasyonun sağlandığı sistemin menfezleri. Ama bu sistem tüm müze için yeterli olmadığından dolayı yapay bazı klimatik önlemler de alındı.

Müze yönetimi, ilk önce sergi için tüm pencereleri kapatmak istedi. Fakat sonradan bazı bölümlerde iç-dış ilişkisinin sağlanmasının iyi olabileceğine karar verildi. Dönüşüm yapılmadan önce deponun tüm pencereleri ahşap kepenklerle kapalı haldeydi. Projenin uygulamasında da kapatılmak istenen pencerelerde aynı ahşap kepenkler kullanılarak, önceki haline atıfta bulunuldu.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Özge ÖZTÜRK

Doğum Tarihi ve Yeri : 15.01.1988 Antalya

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : ozturkzg@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	**Alan**	**Okul/Üniversite**	**Mezuniyet Yılı**
Lisans	Mimarlık	Yıldız Teknik Üniversitesi	2011
Lise		Adem Tolunay Anadolu Lisesi	2006

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	**Firma/Kurum**	**Görevi**
2012-2013	Yalın Tan Jeyan Ülkü İç Mimarlık	Proje Mimarı
2011-2012	Pixel Mimarlık	Kurucu Ortak