



Covid-19 Pandemisi Sonrası Turizm-Sanat Mekanlarına Yaklaşım; Galataport Örneği

Doç. Dr. İldem AYTAZ SEVER

*Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
İç Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi
ildem.aytar@msgsu.edu.tr; ildemmsu@gmail.com.tr*

Özet

Covid-19 Pandemisi sonrası normalleşme sürecinde insanlar sosyal yaşama sağlıklı bir şekilde geri dönebilmek için birtakım önlemlerin alınması gerekliliğini anladılar. Dolayısıyla birey, sosyalleşebilme eylemi için tercih ettiği etkileşim alanlarında farklılıklara yöneldi. Bu çalışmada tercih edilen farklı mekan arayışları ve bu mekanların en güzel örneklerinden biri olan Galataport'un tercih edilme sebepleri üzerinde durulmuştur.

Yaşanan salgın sonrası yüksek oranda tercih edilen etkileşimli mekânlar; insanların, bu mekanlara olan özlemini ve ihtiyacını arttırdı. Etkileşimli mekânlar; aynı zamanda bireyin, sosyalleşme ihtiyacı gibi yaşamsal faaliyetlerini sürdürmesine de imkân tanımaktadır. Alışlagelmiş üstü çatı sistemi ile kapalı olarak kurgulanan diğer mekanlardan farklı olarak, galataport örneğinde olduğu gibi açık alanlara fazlaca yer verilmesi bireyin normalleşme sürecinde daha güvenilir bulunduğu için tercih sebeplerinden biri olmuştur. Bu oluşumun bir diğer özelliklerinden bir tanesi de bu yazı kapsamında ele alınan turizme olan katkısıdır.

İçinde bulunduğumuz normalleşme sürecinde sosyal mesafe ve izolasyon kavramlarının yaşamımız da yer almasıyla birlikte etkileşimli mekanların tasarım ölçütleri bu çalışma kapsamında çeşitli internet, kitap, dergi, makale gibi literatür taraması yapılarak elde edilen bilgiler doğrultusunda hazırlanmıştır. Bu doğrultuda etkileşimli mekanlardan biri olan Galataport'un tercih sebepleri üzerinde durulurken mimari tasarımın da öneminin altı çizilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Etkileşimli Mekanlar, Galataport, Mekan, Tasarım, Pandemi

Approach To Tourism-Art Places After Covid-19 Pandemic: The Case Of Galataport

Abstract

In the process of normalization after the Covid-19 Pandemic, people understood the necessity of taking some precautions in order to return to social life in a healthy way. Therefore, the individual turned to differences in the preferred interaction areas for the act of socializing. In this study, the search for different places and the reasons for choosing Galataport, which is one of the most beautiful examples of these places, are emphasized.

Highly preferred interactive spaces after the epidemic; increased people's longing and need for these places. Interactive spaces; it also allows the individual to continue his/her vital activities such as the need for socialization. Unlike other spaces, which are designed as closed with the conventional roof system, giving more space to open spaces, as in the example of Galataport, has been one of the reasons for preference as the individual finds it more reliable in the normalization process. Another feature of this formation is its contribution to tourism, which is discussed in this article.

In the normalization process we are in, with the concepts of social distance and isolation taking place in our lives, the design criteria of interactive spaces have been prepared in

line with the information obtained by scanning various internet, books, magazines, and articles within the scope of this study. In this direction, while the reasons for the preference of Galataport, which is one of the interactive spaces, are emphasized, the importance of architectural design is underlined.

Keywords: Interactive Spaces, Galataport, Space, Design, Pandemic

1.GİRİŞ

Ekonomik ve siyasal anlamda köklü değişimlerin yaşandığı kapitalizmin kent hayatına ve perakende ticarete getirdiği değişimin somut göstergesi olan 19.yy. etkileşimli mekanların üzerine yapılan çalışmaların başlangıç noktasını oluşturmaktadır.

Etkileşimli mekanlar, antik çağlardan itibaren ürünlerin el değiştirmesi ile Yunan agorası, Roma forumu ve Orta çağ bedestenleri gibi pazaryerlerinin ekonomik olarak örgütlendiği mekânlar olarak önem kazanmıştır.

18. yüzyılda yeni pazar alanları olarak ortaya çıkmış olan hallerin, mekânsal olarak ve alışverişe getirilen düzenlemeler bakımından günümüzün büyük etkileşim mekanlarının ilk örneklerini oluşturdukları söylenebilir. Sanayi devriminin getirdiği yeniliklerle birlikte hem tüketici ihtiyaçları hem de tüketim ürünleri çeşitlenmiş, bu değişim etkileşim mekânlarında da görülmeye başlanmıştır.

Kapitalist ekonomik sistem 20. yüzyıl sonu ve 21. yüzyılın ilk çeyreği içerisinde dünya ölçeğinde hâkim olan ekonomik sistem olmayı başarabilmiştir. 17. yüzyılda batılılaşmanın etkisiyle birlikte batılı tüketim kültürü ön plana çıkmıştır. Tüketim başka bir boyut kazanmış ve geleneksel tüketimin yerini eğlence unsurunun baskın olduğu bir tüketim anlayışı almıştır. Tüketim artık yaşam tarzını işaret eden bir konuma ulaşmıştır. Tarihsel süreçte tüketim alışkanlıklarının değişim geçirmesiyle birlikte, etkileşim mekânları da birçok değişim geçirirken bugün Covid-19 pandemisi sonrası normalleşme sürecinde biçimlerini, yapılarını, işlevlerini ve konumlarını da değiştirmişlerdir.

Etkileşim mekanlarının kentli insanın gündelik yaşamına, kentlerin toplumsal ve kültürel yapılarına önemli etkileri olduğu açıktır. Bu mekanlar sosyal, siyasal, kentsel, mimari ve yönetsel olarak araştırılmaya uygun yapılar olmalarına rağmen bu çalışmada, Galataport örneği üzerinden mimari boyutları incelenmiştir.

1.1 Covid-19 Pandemisi

Koronavirüs hastalığı 2019 (COVID-19); insanları etkileyen, şiddetli akut solunum yolu sendromu koronavirüsü 2 (SARS-Cov-2) nin neden olduğu bulaşıcı bir solunum yolu hastalığı olup ilk olarak 2019 yılında Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıkmıştır. Sonrasında dünya çapında yayılarak 2019-20 korona virüs pandemisine yol açmıştır.

Kişiden kişiye bulaşabilen virüsün bulaşma oranı 2020 Ocak ortasında büyüme göstererek ilerleyen zamanlarda Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya-Pasifik'te yer alan çeşitli ülkelerde yaşanan virüs vakaları rapor edilmeye başlanmış, 11 Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından küresel salgın ilan edilmiştir. Haziran 2022 tarihi itibarıyla Dünya'da 540.367.205 onaylanmış vaka tanınmıştır. Dünya nüfusu 7.700.000.000 olarak kabul edilirse dünya nüfusunun yaklaşık %7'sini etkilediği saptanmaktadır. 515.586.965 iyileşen vaka varken virüs nedeniyle 6.331.319 hasta ölmüştür.

COVID-19 virüsü 'nün yayılımını yavaşlatmanın ve bulaşmasını önlemenin öncelikli yolu hastalığın neden olduğu ve nasıl yayıldığı hakkında bilgi sahibi olmamız gerektiğidir. Bu salgın baş gösterdiği andan bugüne kadar bireysel olarak alınacak önlemlerin hayati önem taşıdığı unutulmamalıdır.



Bugün içerisinde bulunduğumuz normalleşme sürecine baktığımızda ise alınması gerekli olan bireysel önlemlerin yanı sıra bulunduğumuz pek çok alan gibi etkileşimli alanların da mekân kurgu ve şekillerinin artık eskisi gibi olamayacağı görülmektedir.

2. GALATA BÖLGESİ VE GALATAPORT

Kurumsal bir yapı olarak oldukça büyük bir finansal kaynak olan etkileşim mekanlarının ilk olarak ekonomik açıdan çok daha güçlü olması, yönetsel olarak daha organize bir yapıya sahip olması, son olarak da iletişim ve ilişki kurma becerisi çok daha etkili olması bu yapıları yerel ölçeklerden ayıran üç temel özellik olarak gösterilebilir. Bu özelliklerin yanı sıra hızlı nüfus artışı ve artan ekonomik eylemler ile normalleşme süreci kentsel gelişmeyi ve arazi kullanım değerlerini etkilemekte, bu da giderek tarihi kentlerin fiziksel yapısını değiştirmektedir. Bu değişimin en son örneklerinden bir tanesi de Galataport projesidir.

16. yy'da Gemici Şehri olarak bilinen İstanbul; sadece bir liman kenti değil, aynı zamanda suyun kenarına kurulmuş bir kenttir. Gemici, tüccar, sanatkâr, gemi marangozluk ve kalafatçı gibi bir çok meslek grubunu Galata Bölgesinde bulunmaktaydı. Çeşitli gezginler tarafından tasvir edilen Galata Bölgesi, kozmopolit yapısı ile ilgi uyandırmış ve uyandırmaya devam etmektedir.

Her ne kadar teknolojinin çok ilerlemesi ile geri plana düşmüş olsa da deniz taşımacılığı, özellikle uluslararası ticaretin vazgeçilmez unsurudur. Ancak bu teknolojik gelişmeler ve içerisinde bulunduğumuz toplumsal süreçler Covid-19 pandemisi ve sonrasındaki normalleşme süreci gibi, mekansal yansımalarda da farklılıklar oluşturmuş, mekanlarda ki bu farklı yansımalar da Galataport örneğinde ki gibi turizmi de canlandırmıştır. Galata Bölgesinin yerleşiminden itibaren faaliyet gösteren ve bir anlamda İstanbul'un dünyaya açılan kapısı olan limanın 19. yy'a kadar modern bir rıhtıma sahip olmamıştır. Gemiler, 19. yy boyunca İstanbul'a geldiklerinde dünyadaki örneklerine göre geç inşa edilen rıhtımın yokluğu nedeniyle Galata açıklarındaki duba ve şamandıralara bağlı olarak demirlemişlerdir.

Önemli ticaret yolları üzerinde konumlanmış olan İstanbul şehri, Haliç Bölgesini de içine alan Eminönü- Galata Bölgesinin avantajı ile, deniz ticaretinde özellikle 19. ve 20 yy'da dünyada kendine yer edinmiştir. Karadeniz'in dış dünyaya açılan yolu üzerindeki İstanbul Boğazı'nda yer alan ve asıl İstanbul limanını destekleyen başka iskele ve limanlar da bulunmaktadır. Ancak bu çalışma kapsamında özellikle Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesinden başlayan ve içerisinde birçok farklı disiplinleri bulduran Karaköy sahil bölgesinde yer alan Galataport projesi ele alınmıştır.

Yer aldığı bölge olan Karaköy, tarih boyunca erişilebilir bir konumda ve ulaşım ağının merkez noktalarında yer almaktadır. Bu nedenle ticari bir merkez olarak gündelik hayatta insanların en önemli uğrak noktası olmuştur. Bu bağlamda merkezi konum olarak Galataport projesi gerek stratejik konumu gerekse tarihi, kültürel ve turistik değerleri açısından incelenmesi önem arz etmektedir. (Sargın, S., Konurhan, Z,2021)

2001 yılı Galataport adının kamuoyu tarafından ilk kez duyulduğu yıl olmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri dünyadaki benzer kıyı bölgesi yenileme örnekleri gibi eski liman alanını, İstanbul'u turistik bir cazibe merkezi haline getirecek seyir terminali, otel, alışveriş merkezi, kültür ve dinlenme tesisleri gibi karma kullanıma yönelik bir projeye konu edecek bir yarışma düzenlemiştir.

Türkiye için bir ilk olacak olan Türkiye Denizcilik İşletmelerinin açmış olduğu ihaleyi kazanan Tabanlıoğlu Mimarlık firmasının önermiş olduğu proje, bölgede bulunan mevcut bina ve antrepoların orijinal yapılarına sadık kalarak bu bina ve antrepoları yeni fonksiyonlar kazandırmak amaçlı hazırlanmıştır.



Şekil 1: 1891 Galata Planı (Müller- Wiener, 1998)

Yapılacak proje kapsamında liman fonksiyonunun devam etmesi gerektiği ve 1995 yılında alanın "Turizm Bölgesi" ilan edilmiş olmasından dolayı kapsamı daraltıldığından söz edilebilir.

Dünyadaki yapılmış olan diğer benzer projelerinin incelenmesi ile başlayan konsept belirleme sürecinde, diğer projelerle olan benzerlikler ve alanın kendi dinamiklerinden kaynaklanan farklılıklar ortaya koyulmuştur. Bölgedeki çevresel faktörler ele alınarak Tünel, Beyoğlu ve Galatasaray Bölgeleri ile olan ilişkisi incelenmiş mevcut durumdaki işlevler ve çevre ile bağlantısı belirlenmiştir. Bölgenin önemini ortaya çıkarmaya yönelik binaların tarih boyunca ki gelişimi incelenmiş ve geçmişi araştırılmıştır. Tarihi yarımada ile olan ilişkisi ve Beyoğlu'nun denizle buluşma alanı olması üzerinde durulmuştur.

1,2 km uzunluğundaki sahil şeridi ve 100.000 m² açık alan üzerindeki yaklaşık 125.000 m² inaat alanına sahip olan Galataport Projesi içerisinde yer alacak olan birçok farklı fonksiyonlar mevcuttur. Sanat müzesi, oteller, restoran, bar gibi yeme içme alanları, alışveriş merkezleri, ofis, sergi ve fuar alanı, otopark ve çeşitli satış noktaları yapılması planlanmıştır. Projenin sonunda bölgenin kültür, turizm ve ticaret merkezi olarak İstanbul'a bir değer katması düşünülmüştür.

Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı Kampüsü'nden Karaköy Rıhtımına kadar uzanan 1200 metrelik sahil şeridini kapsayan proje kapsamında;

- Projesinin temelinde bütün binaların kamusal alan içerisinde turistik veya ticari amaçlar doğrultusundan donatılarak yeniden yapılandırılması yahut yıkılarak tekrardan yapılması,
- Geçmişte âtil bir hal almış bölgenin tekrardan turistik bir alan haline gelip bölgeye hareketlilik katacak olması,
- Turizmi canlandırmaya yönelik sadece yerel halkın değil gelen turistlere de hizmet verebilecek olması,
- Tarihi Tophane Meydanını yeniden canlandırması,
- Türkiye'nin kapılarını dünya ya bu bölgeden açacak olması,
- Projenin konumlandığı bölge itibariyle İstihdamın arttırması,

- Proje ile birlikte İstanbul'un yeni kültür, sanat ve alışveriş merkezine kavuşacak olması amaç olarak benimsenmiştir. (Tiryaki, 2018)s.53
-



Şekil:2 Galataport Projesi Vaziyet Planı (Tabanlıolu, 2003)

İstanbul'un en eski yerleşimlerinden biri olan Galata Bölgesi, konumu itibariyle Asya ile Avrupa'yı birleştiren karayolunun yanı sıra Akdeniz ve Karadeniz arasındaki deniz yolu nedeniyle İstanbul, ticaret bölgesi haline gelmiştir. Farklı milletlerin bir arada yaşadığı bölge kozmopolit yapısını koruyarak, kıyı alanları sayesinde uluslararası ticarete yer bulmuştur.

Uluslararası ticaretin yanı sıra, eğlence alanlarının da yer aldığı Galata Bölgesi ve daha çok konut alanlarının bulunduğu Pera Bölgesi ile İstanbul'un en önemli bölgeleri arasında yer almıştır.

1993 yılında bölgenin "Kentsel Sit Alanı" ve 1994 yılında "Turizm Bölgesi" ilan edilmesinin ardından Karaköy- Salıpazarı Bölgesine yönelik planlama yapılması gerekmiştir. Olması gerektiğinin aksine Beyoğlu İlçesi Koruma Amaçlı İmar Planı kapsamında yer almayan bölgenin 1/5.000 ölçekli "Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi" Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli "İstanbul- Beyoğlu- Tophane- Salıpazarı Turizm Merkezi" Uygulama İmar Planlarının teklifleri Özelleştirme İdaresi tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığı'na iletilmiştir. (Erdoğan Z,2006)

Galataport projesi gündeme geldiği tarihten beri birçok hususta tartışma konusu olmuştur. Danıştay 6. Daire tarafından iptal kararı verilmiş olan Galataport projesi ilerleyen zamanlarda çıkarılan yeni yasalar ile tekrardan önü açılmıştır. Galataport projesinin inşaatı sürecinin başlaması ile birlikte birçok ticarethane ya yıkılmış ya da yerinden edilmiştir. Bu olaylar Şubat 2016 yılında nargileciler ve antrepoların yıkımı ile başlamıştır. Daha sonra ise 2017 Şubat ayında, Cumhuriyet tarihinin en önemli yapılarından birisi olan Karaköy Yolcu Salonu yıkılmıştır.(Url-2)



Şekil 3: Karaköy Yolcu Salonu

Ayrıca bugün Galataport projesine bakıldığında mekânlar içine düşünülen yeni fonksiyonların genellikle ofis, otel, alışveriş ve eğlence gibi ticaret odaklı fonksiyonlar olduğu görülmektedir. Bu durum bize Galataport 'un cazip bir yatırım alanı olarak düşünüldüğünü göstermektedir.

3.SONUÇ

Geleneksel tüketim alanları olan cadde ve pasajlar ihtiyacı karşılamada yetersiz kalınca, kent insanı için yeni tüketim alanlarının yaratılması gerekliliği doğmuş ve bunun farkında olan şirketler de piyasayı yeni tüketim alanları konusunda sıkıştırmıştır.

Bu bağlamda kentlilerin daha uzun zaman harcayarak daha rahat koşullarda etkileşim mekanlarında bulunmalarını hedefleyen mimari yapılar ortaya çıkmıştır. Ancak bugün yaşanan Covid-19 pandemisi etkileşim mekânlarının Planlama kriterleri için önemli bir unsur haline gelmiştir.

Tasarımı yapılacak yapının işleyişi ve kullanıcıların gereksinim duyacağı işlevlerle ilgili tüm verilerin toplanması ve araştırmaların yapılmasıyla projeyi çözüme götüren önemli faktörlerdir. Pandemi ve sonrasında açık havanın önemini bir kez daha anlayan tasarımcı bu yönde mekânsal kurgular yaratmaya başlamış ve bireyin içerisinde bulunduğu ortamda daha uzun kalmasının yanı sıra daha güvenilir bulmasını amaçlamıştır.

Bu amaca yönelik tasarlanmış Galataport Projesi de bugün kişinin kendini daha rahat hissedebilmesine yönelik açık alanların fazlaca bulunduğu etkileşim mekânlarındanır.

Galataport projesi kapsamında yerli ve yabancı turistler ile İstanbul'da yaşayan halk tarafından günün her saatinde kullanılabilecek işlevsel alanlar düzenlenmesi turizme büyük ölçüde değer katmıştır. Aynı zaman da bir kalkınma projesi olarak da düşünebileceğimiz proje kapsamında yer alan birçok binanın ikinci ve üçüncü katları ise ofis olarak kullanılmaktadır. Ayrıca alanın zemin seviyesi ve üstünde 37.450 m² , zemin altında da 7.750 m² olmak üzere toplamda 45.200 m² 'lik çeşitli amaçlar için kullanılabilecek kiralanabilir alan bulunmaktadır. Limanın Salıpazarı bölümünde yer alan binaların zemin ve birinci katları, mağaza olarak kullanılmaktadır. Bu bölümde perakende birimleri, butik markaları ve çeşitli markalara ait mağazalar yer almaktadır.

Bunun yanı sıra alanda oteller, kafe-restoran ve eğlence merkezleri, sanat müzesi, sergi alanları, alveriş merkezleri, hediyelik eşya stantları ve otopark alanları gibi birçok alan olanın bulunmasıyla tercih edilme nedenlerinde önemli bir etki yaratmıştır.

Teknolojinin gelişmesiyle beraber yaşanan sosyo-ekonomik ve coğrafi değişimler sonucunda özellikle ulaşımın bir parçası olan liman alanlarının yer değişmesi ile başlayan süreçten şehirler etkilenmeye başlamıştır. Bu süreç kıyı alanlarının önemini altını çizerken devamında süregelen covid-19 pandemi sonrası ile birlikte kıyı alanlarının değerlendirilmesinin önemi artmıştır.

Hem Şehir için değerli olan alanların yaşadığı sorunları gidermek, hem de bireyin daha sağlıklı ve uzun bir şekilde etkileşim alanlarında bulunabilmesi amacıyla projeler geliştirilmiştir. Galataport projesi de bu sorunlara yönelik çözüm alternatifleri sunarken içinde bulundurduğu farklı mekân konseptleri ile de aynı zamanda cazip bir etkileşim alanı olarak düşünüldüğünü göstermektedir.

KAYNAKLAR

- Ahmet Faruk Tiryaki "İstanbul'a Giriş Kapısı Olarak Galataport Tasarım Sürecinin İncelenmesi", 2018, Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü
- Büke Uras, "Galataport Projesi Hakkında Sorular", İstanbul Art News, Nisan 2017, 9.
- Fox, Dan., "What you need to know about the Wuhan coronavirus", 2020 Nature. doi:10.1038/d41586-020-00209-y. ISSN 0028-0836.
- Geldsetzer P., Using rapid online surveys to assess perceptions during infectious disease outbreaks: a cross-sectional survey on Covid-19 among the general public in the United States and United Kingdom Submitted to: Journal of Medical Internet Research on: March 18, 2020,
- Hui DS, I Azhar E, Madani TA, Ntoumi F, Kock R, Dar O, ve diğerleri. "The continuing 2019-nCoV epidemic threat of novel coronaviruses to global health – The latest 2019 novel coronavirus outbreak in Wuhan, China". Int J Infect Dis.,2020, Cilt 91, s. 264–66.
- Shih, Gerry; Lynch, David J.; Denyer, Simon. "Fifth coronavirus case confirmed in U.S., 1,000 more cases expected in China". The Washington Post. 27 Ocak 2020. Erişim tarihi: 27 Ocak 2020
- WHO., "Naming the coronavirus disease (COVID-19) and the virus that causes it". World Health Organization 21 Mart 2020, Erişim tarihi: 28 Şubat 2020
- WHO., Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19". World Health Organization
- Erdoğan Z., "Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Rolü Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analiz", Haziran 2006, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, s. 49-59
- Sargin, S., Konurhan, Z, (2021), Kruvaziyer limanlarının mekânsal etkilerine bir örnek: Galataport kruvaziyer limanı (İstanbul). Doğu Coğrafya Dergisi, 26 (45), 213-234

İnternet Kaynakları

- URL-1 <www.worldometers.info.>
- URL-2 <http://www.tabanlıoglu.com/project/galataport> [09.12.2017] URL-3 <http://www.arkitera.com/haber/28435/galataport-basinaciklamasi> [03.12.2017]
- URL-4 >http://Www.Eskiistanbul.Net/ Http://Www.Tabanlıoglu.Com/Project/ Galataport>
- URL-5 <Https://Cruising.Org/ Https://Denizcilikistatistikleri.Uab.Gov.Tr>
- URL-6 <Https://Tr.Sputniknews.Com/ Https://Www.Galataport.Com>
- URL-7 <Https://Www.Trthaber.Com/Haber/Turkiye/Bakan-Ersoy-BeyogluKultur-Yolu>
- URL-8 <Https://Www.Tursab.Org.Tr/Haberler/Tursab-Turkiye-KruvaziyerTurizmi-Raporu_10714>