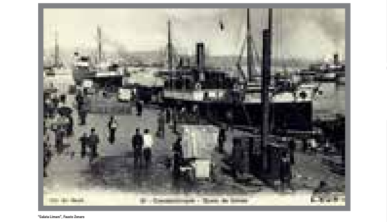
01 KARAKÖY MEYDANI VE İSKELESİ

Neredeyse 1980'li yıllara kadar altı da üstüyle birlikte yaşayan Galata Köprüsü tüm kente değin folklorun (tarih, edebiyat, sinema…) başlıca göstergelerini barındırır. Galata Köprüsü, tramvay ve otobüs hatları, Şirket-i Hayriye, şehir hatları vapur iskeleleri ile birlikte entegre bir ulaşım sistemi oluşturur. Varsılı yoksulu ile İstanbul ahalisi köprü üzerini ve bu ulaşım araçlarını kendine özgü, saygılı ama yazılı olmayan kurallar çerçevesinde kullanırken güçlü, çok katmanlı bir kamusal alanı da paylaşmış olur.


"Galata Limanı", Fausto Zonaro

Karaköy Meydanı ve Ziraat Bankası Yapısı

Eski Galata Köprüsü, 1975

Genellikle aktarma yapılırken, taşıt beklerken, ulaşım araçlarında yan yana, yüz yüze otururlarken paylaşılan bu deneyim giderek yerini hem estetikten hem de kamusallıktan uzak yabancı, yadırgatıcı göstergelere, araçlara terk ediyor. Yeni Galata Köprüsü insancıl boyutu olmayan bir yapı. Bakımsızlıktan batmadan önce cıvıl cıvıl yaşayan bir Kadıköy İskelesi bu mega projeler çağında nedense yerine konamıyor. Kentliler kaldırım üzerinde daracık bir alanda yeni kent yönetiminin boğaza yakıştırdığı görgüsüz, çirkin vapurlarını bekliyorlar.

01.01

KARAKÖY MEYDANI

1858 yılının sonlarında 6. Daire Belediyesi'nin kurulmasıyla ilk üstlendiği iş, bölgenin kadastral nitelikte bir planının oluşturulmasıdır. Karaköy Meydanı'nda sürdürülen çalışmalar da Belediye'nin kurulmasıyla başlatılır.

Aynı dönemde Tophane'de sürdürülen yıkım ve yapım çalışmaları ile Tophane Meydanı Osmanlı'nın gücünün ve modernleşmesinin ifadesi haline gelirken, Karaköy Meydanı'nın gerek işlevsel gerek sembolik farklılıkları vardır. Bu meydan köprünün karaya bağlandığı konumda bulunmakla beraber kıyıya paralel gelişen sirkülasyonun da üzerindedir. Ayrıca köprüden gelen yol Pera'ya da çıkmaktadır.

Karaköy Meydanı Menderes Dönemi Yıkımları

Ticaret ve liman karakteri, yapılan yeni hanlar, rıhtımlar (1892'den sonra), yenilenen köprü, tünel-metro bağlantısı (1872-74), özellikle 19. yüzyılın sonlarına doğru Karaköy Meydanı'nı daha da kalabalıklaştırmıştır. Bölgede yaşanan mekânsal dönüşümde etkili olan ticaretin gelişimi salt daha fazla binaya ve akıcı ulaşıma ihtiyaç duyulmasına değil, ticaret biçiminin de değişmesine yol açmıştır.

Meydanı çevreleyen binalar kronolojik olarak incelendiğinde 90'lı yıllar ile Menderes yıkımlarına kadar da bir değişim geçirdikleri görülmektedir. Ancak Karaköy Meydanı'nda, Tophane Meydanı'ndaki bütüncül müdahalelerden farklı olarak kendiliğinden oluşan bir süreç yaşanmıştır. Araç trafiği yoğunlaşsa da deniz ulaşımı ön plandadır, insanın denizle ilişkisi kesilmemiştir, kıyı ve köprüler yayaların kullanımına açıktır, gündelik pratiklerin içindedir.

01.02

KARAKÖY İSKELESİ

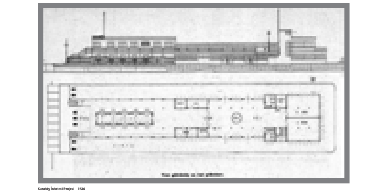
Mühendis Galib Alnar, 1936 yılında kendi tasarımı olan Karaköy İskelesini, Arkitekt dergisinde şu sözlerle anlatmış:

"Karaköy köprüsüne bitişik Kadıköy iskelesi çok eskimiş ve ihtiyaca kâfi gelmemiye başlamış olduğundan Akay İdaresince yeni bir iskele yaptırılmıştır. Bu iskele, "Havuzlar İdaresi" fabrikasında yapılarak yerine çekilmiştir. Vasati olarak 69 metre boyunda ve 14.60 m. eninde olan eski iskele gayrimuntazam ve haraptı. Ahşap dubalara istinat eden iskele döşemesi gerek arzan ve gerekse irtifaan inişli, çıkıntılı ve girintili ve çıkıntılı olduğu gibi taksimatı da pek uygunsuzdu.

Yeni iskelede bunlar ortadan kaldırılmıştır. Akayca verilen programa göre iki tarafından geçilebilir, ortada 9 bölmeden ibaret bir gişe ile bir başmemur odası, bir iskele başmemuru odası, 12 kişilik memurlar odası, bir muavin odası, bir kalem odası, bir kaptanlar odası, çımacılar odası, ambar ile erkekler için 2-3 göz pisvar, kadınlar için bir tuvalet, bir eşya memuru odası, emanet odası, kaloriferden ve yolcular için salonlardan ibaret ve iki tarafından yanaşılabilir bir iskele yapmak lâzım gelmekte idi.

Bu istekler tamamile yerine getirilmiş, büyüklere mahsus bir misafir odası ve teraslı bir gazino yapılmış ve ayrıca gazete satış yeri ve berber dükkânı ilâve olunmuştur."

Eski Karaköy İskelesi


Karaköy İskelesi Projesi - 1936

1936 yılında yapılan bu iskele, 1959 yılında şiddetli lodos nedeni ile batmıştır. 1960 tarihinde tekrar yapılan iskele, 1966 yılında yanarak büyük hasar görmüş ve onarılarak tekrar hizmete girmiştir. 1984 yılında inşa edilen yeni iskele ise birkaç defa yangın tehlikesi ile karşı karşıya kalmış, sonunda bu iskele de 2008 tarihinde yine lodos nedeniyle dubaların su alması neticesinde batmıştır. 2008 yılından beri dubalardan oluşan geçici iskele kullanılmaktadır.

02 KARAKÖY RIHTIMI

Karaköy rıhtımda denizi, Sarayburnu'nu görebilen nadir konumları paylaşan az sayıda iş hanı hızla otele ve meyhaneye dönüşüyor. Karaköy'ün simge yapılarından olan ve meydanın köşesini tutan Ziraat Bankası yapısı bir restorasyon ile otel oluyor. Eski liman işletmelerinin amiral gemisi Denizcilik İşletmeleri yapısının ise içi boşaltılmış ve Galataport'un Karaköy tarafındaki ilk işareti olarak yedi yıldızlı olacağı iddia edilen bir otele dönüştürülmekte. Eski dönemlerin halka açık Galata rıhtımına ise uzun zamandan beri erişim zaten olanaksız. Karaköy'de birkaç metrelik kamuya açık kalmış kıyı boyu ise otomobil işgali altında.

Türkiye'nin yakın tarihinde, mimarlık ve turizm kültüründe çok önemli bir yer tutan ve 1935'de bir mimari proje yarışması ile tasarlanıp yüksek nitelikte malzeme, özenli detay ve işçilikle inşa edilen, uzun yıllar ülkeye prestijli bir giriş kapısı olarak hizmet veren Karaköy Yolcu Salonu da Galataport'un bir diğer kurbanı.

Bu yapının, Karaköy'den Tophane'ye kadar uzanacak otel kompleksinin ana girişi, resepsiyonu olarak yeniden yapılacağı söyleniyor.

Yolcu salonunun kentliye açık olarak yıllarca hizmet veren ünlü Liman Lokantası ise çoktan tarihe karıştı.

Çinili Han, Paket Postanesi yapıları sırayla aynı otel bütününün parçaları olmak üzere yıkıldılar. İstanbul Modern'in geçici olarak taşınacağı söylenen, bir zamanlar da Rus valiz ticaretine ev sahipliği yapan Paket Postanesi, muhtemelen otelin toplantı-balo salonu ve alışveriş merkezi olacak.

Yıkılan binaların yeterince güçlü olmadığı gerekçesi ise gerçeği kesinlikle yansıtmıyor. Esas neden tüm bu turizm kompleksini elbette yeraltından bağlayacak olan iki ila üç kat bodrumların, galerilerin yapılması gerekliliği.

Şantiyeyi gizleyen panolar, İstanbulluya pek yakında burada denizle buluşacağını müjdeliyor.

02.01

GALATA-TOPHANE RIHTIMININ YAPIM AŞAMALARI

Sultan 2. Abdülhamit, 1879 yılında İstanbul'a davet ettiği, Fenerler İdaresi müdürü Fransız Marius Michel'den Haliç kıyılarında gemilerin yanaşabileceği rıhtımlar inşa etmesini istemiştir. Bunun üzerine Tophane ile Karaköy arasında deniz doldurularak doklar, antrepolar, gümrük, sağlık, liman daireleri ile modern bir rıhtım yapılacaktı. Ayrıca karşı sahilde Sirkeci ile Galata Köprüsü arasında ikinci bir rıhtım inşa edilecekti. 1892 yılında rıhtımın inşasına Tophane önlerinden başlanılarak Karaköy önlerine doğru ilerlendi ve 785 metrelik 7-8 geminin yanaşabileceği kısım 1895 yılında tamamlandı. Osmanlı Bankası 1907 yılından itibaren Rothschild'in de yardımıyla İstanbul Rıhtımlar Şirketi'nin denetimini üstlenmişti. Galata'daki iç liman, artan gemi trafiği, gümrük binası, dok ve antrepo eksikliği gibi nedenlerle yetersiz kalıyordu. İlk iş olarak dolgu alanda, Galata Gümrük Binası (sonradan Paket Postanesi) yaptırıldı ve rıhtımın ön cephesi 1 metre yükseltildi.

1912 yılında Merkez Rıhtım Han (sonradan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü) İdare binası olarak kullanılan Çinili Han, Sıhhiye Binası ve iki antrepo inşa edildi. 1. Dünya savaşından sonraki Mütareke döneminde Merkez Han, Fransız işgal kuvvetleri tarafından kullanıldı.

Tarihi gelişmeler şartları değiştirince, Fransız yöneticiler İstanbul Rıhtımlar Şirketi'ni 24 milyon liraya Türkiye Cumhuriyeti'ne satmaya razı oldu. İstanbul Limanı inhisarını almak için 1924'te Ahmet Hamdi Başar ve arkadaşları Bahr-i Muamelat T.A.Ş.'yi kurdu. O vakte kadar yükleme, boşaltma, depolama gibi işleri yapan mavnacı ve salapuryacı esnafı da İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş.'yi kurdu. İmtiyazı alamayan bu iki şirket ile Seyr-i Sefain İdaresi, Sanayi ve Maadin Bankası (sonradan Etibank olacak) ve yeni kurulan Türkiye İş Bankası birleşerek, İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş.'yi hayata geçirdi. Ticaret Vekâleti, İstanbul rıhtımlarını işletme imtiyazını bu şirkete verdi.

Şirketin genel müdürü, 1934'e kadar bu görevde kalacak ve "Limancı Hamdi" adıyla tanınacak olan Ahmet Hamdi (Başar) Bey idi. Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. 1936'da devlet tarafından satın alınarak, İktisat Vekâleti'ne bağlı Liman İşleri Umum Müdürlüğü'ne dönüştürüldü. Bu dönüşümün ardından Karaköy Yolcu Salonu (Garmaritim) inşa edildi.

İstanbul Limanı'nın işlem hacminin hızla artması, yeni rıhtımlar, depo ve antrepolar ihtiyacını doğurmuştu. Mişel Paşa'nın inşa ettiği Tophane-Karaköy Rıhtımı 1954-57 yılları arasında Salıpazarı yönünde 600 metre, Sirkeci rıhtımı 1977'de 240 metre daha büyütüldü. Yeni antrepolar inşa edildi. İstanbul'un artan şehir içi trafiği nedeniyle, Galata-Salıpazarı Rıhtımı 1986 yılında şileplere ve ardından kamyonlara kapatıldı. Rıhtım, 1988 yılından itibaren, Galataport projesi çevresinde yıkımın başladığı son aylara kadar sadece yolcu ve turist gemilerine hizmet verdi.

02.02

KARAKÖY YOLCU SALONU (GARMARİTİM) - 1940

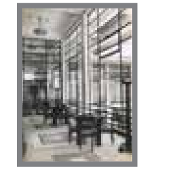
1930'lara gelindiğinde İstanbul'un deniz ulaşım sınır kapısı olarak Karaköy belirlenmiştir. Bu amaçla yeni bir yolcu bekleme ve karşılama salonuna ihtiyaç duyulur ve İstanbul Liman Direktörlüğü ile İktisat Bakanlığı tarafından 1936 yılında uluslararası bir proje yarışması açılır. Seyfi Arkan'ın deyimiyle "Memleketin Antresi'ni teşkil edecek olan bir salon" projesidir yarışmanın konusu.

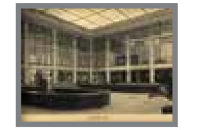
30'lu yıllar, daha önceki yıllardaki yabancı mimarların egemenliğine karşın 20'li yaşlardaki genç Türk mimarların da yarışmalara katılmaya ve kazanmaya başladığı zamanlardır. Yarışmaya katılan 21 projenin yalnız 4 tanesi Avrupa'dan gelmiştir. O dönem Türk mimarlığı için büyük katılımdır bu.

Jüri yarışmaya katılan projelerden 7 tanesine ödül vermiştir. Bunlardan 3 tanesi birinci, 4 tanesi ikinci seçilmiştir. Birinci seçilen projeler: Seyfi Arkan, Rebi Gorbon ve Budapeşte'li Prof. Alfred'e aittir. İkinci seçilen projeler: Nazif Asal, Emin Onat, Ahmet Sabri, Şevki Balmumcu ve Celal Reşad'a aittir.

Finalistlerden Rebii Gorbon 1937 yılında, diğer projelere ilk bakışta hiç de benzemeyen ancak fikir ve detay anlamında bu projelerden beslenen yeni bir proje geliştirmiştir. Bu proje 1940'larda hayata geçirilirken de değişikliklere uğramıştır. Son olarak yarışmanın jüri üyelerinden Fransız mimar Georges Débes ve proje müelliflerinden Rebii Gorbon tarafından sonlandırılan proje uygulanmıştır.

Karaköy Yolcu Salonu, şehrin "modern deniz giriş kapısı" olarak düşünülmüş, bu fonksiyonuyla Cumhuriyet ve ardındaki ideolojiyi vurgulamıştır. Galataport projesi kapsamında 2017 yılında büyük bir bölümü yıkılarak yok edilmiştir.





02.03

DENİZBANK ANTREPOSU - 1938

Galata rıhtımında eski bir ambarın arsası üzerinde Denizbank tarafından 1938 yılında inşa edilmiş olan 20 No'lu antrepo binası, İstanbul'da yapılmış "ilk modern antrepo" binası idi. 80 metre kadar rıhtıma sahip olan bina daha sonradan Denizcilik İşletmesi Hastanesi ve Denizcilik İşletmesi Arşivi olarak kullanılmış, 2016 yılında yıkılmıştır.

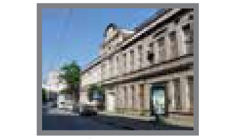
İstanbul Liman İşletmesi Fen İşleri'nde çalışan Güzel Sanatlar Akademisi 1927 mezunlarından Mimar Naci Meltem bu binayı tasarlamakla görevlendirilmiş, liman örneklerini araştırması için Denizbank tarafından İtalya ve Yunanistan'a gönderilmiştir.

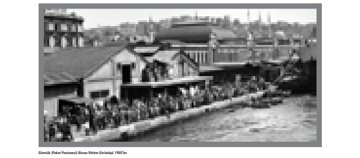
02.04

PAKET POSTANESİ - 1910

Rıhtım alanının Salıpazarı rıhtımına yakın ucunda, bugün Paket Postanesi adını taşısa da kullanım dışı görünen "Galata Dahili ve Ecnebi Malları Gümrük Binası" gibi uzun bir ad taşıyan büyük yapı yüzyıl başının önemli yatırımları arasında görünmekte. Bu yapının özgün olarak yolcu salonu olarak kullanımda olduğu biliniyor.

Karaköy rıhtımında depolama alanı eksikliği hep temel bir sorun olmuş, bu yapı da daha sonra bir biçimde antrepoya dönüşmüş. Döneme ait bir kartpostal, bu büyük yapıyı, yanındaki yıkılarak yerine Denizbank Antrepo'sunun yapıldığı eski antrepoları ve o dönemde yolcuların gemiye biniş hallerini oldukça iyi anlatmaktadır.



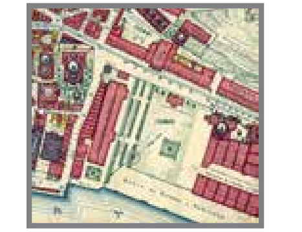


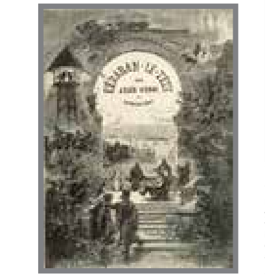
Erken dönem betonarme bina örneklerinden olan binanın arduvaz kaplamalı kubbesi bulunuyordu. 180 metre kadar rıhtıma sahip olan bina, Galataport projesi kapsamında 2017 yılında dış duvarları haricinde yıkılmıştır.

03 TOPHANE

Tophane Meydanı yüzyıllarca Pera'nın da denize açılan üç kapısından biri, (diğerleri: Karaköy ve Dolmabahçe) önemli bir kıyı meydanı olarak yaşamını sürdürdü. Jules Verne Tophane Meydanı'nı şöyle anlatıyor:

"Bu meydan her zaman bir resim kadar güzeldir. İlk anda dikkati çeken kıyafetlerin renk karmaşası olmadığında bile, Sultan Mahmut Camisi ile, onun fidan gibi minareleriyle, Çin mimari tarzındaki çatısından şu anda mahrum bulunan Arap stili güzel çeşmesiyle, bin çeşit şerbet ve şekerlemenin satıldığı dükkanlarıyla, güzel koku ve tesbih satıcılarının tezgahıyla tezat oluşturan kabak, İzmir kavunu, Üsküdar üzümü dolu sergileriyle, kayıkçılarının ellerindeki çifte küreklerin Altın Boynuz'un ve Boğaz'ın mavi sularını dövmekten çok okşadığı, çiğ renklere boyanmış yüzlerce kayığın yanaştığı iskelesiyle bu meydan bir resim kadar güzeldir ve sanki göz zevki için yapılmıştır."





Haliç ağzını kapatan köprüler sonucunda zaten yetersiz olan rıhtım boyunun iyice kısıtlanması, liman ticaretinin artması gibi yapısal ve ekonomik baskılar ile İstanbul limanı giderek sıkışınca, konumun tüm olumsuzluklarına rağmen Salıpazarı dolguları ve antrepoları yapımına karar verildi.

03.01

TOPHANE

Galata ile Fındıklı arasında Boğaziçi'nin başlangıcı sayılabilecek olan bu tarihi semtte daha önce bir Apollon tapınağının ve çeşitli dönem kiliselerinin yapılmış olduğu saptanmıştır. Bu yapılar Osmanlı döneminde 1450'li yıllardan itibaren yerlerini top dökümhanelerine bırakmışlardır. Kentin kıyıyla ilişkisini kuran bir meydan ve iskelenin izleri varlıklarını, etraftaki sürekli değişimle birlikte yüzyıllardır sürdürmüşlerdir.

03.02

TOPHANE MEYDANI

500 yıl önce inşa edilmiş olan Tophane, Beyoğlu İlçesi'nin Marmara Denizi'ne açılan kapısıdır. Meydanın askeri kimliğinden sivil kimliğe geçişi son zamanlarda gündemdeki bir başka tarihi yapı olan Topçu kışlalarının yıkılmasıyla başladı. Tophane, Topkapı Sarayı ile Beyoğlu Yönetimi arasındaki bir liman özelliğindeydi. İskelesi, yüksek ağaçlarla gölgelenmiş, şirin bir Boğaz köyü havasındaydı. Pera Bölgesi'ndeki elçiler, Topkapı Sarayı'na gidiş ve dönüşlerini bu iskeleden yaparlardı. 1894'te Galata Rıhtımı'nın yapılmasıyla meydanın liman işlevinin azaldığı görülür.

Bu meydanda Topçu kışlaları hariç, bir kısmı hâlâ ayakta olan ama kimsenin dikkat etmeden önünden geçtiği yapıların tümü şunlardır: Tophane-i Amire (1453-1470), Kılıç Ali Paşa Külliyesi-Camii (1581), Medrese, Hamam, Türbe (1588), Tophane Çeşmesi (ilk anıtsal meydan çeşmesi, 1732), Tophane Kışlaları, (1790), Nusretiye Camii (muvakkithane, 1852), Tophane Kasrı (kasır ve saray olarak ilk örnek, 1852) ve Saat Kulesi (üzerinde saat kulesi bulunan ikinci meydan, 19. yy. ikinci yarısı).

03.03

TOPHANE-İ AMİRE

İstanbul'un fethinden sonra burada top imalatı için yapılan ilk yapı 1453-1470 yılları arasında yapıldığı tahmin edilen Tophane-i Amire binasıdır. Tarih boyunca yeni yapılarla genişleyen, birkaç defa yangınla harap olup yenilenen Tophane-i Amire son biçimini 1870'lerde almıştır.

Tophane-i Amire

03.04

TOPHANE SAAT KULESİ - 1850

Nusretiye Camisi ile birlikte Balyan Ailesi tarafından yapıldığı tahmin edilen Saat kulesi yapısının, eski resimlerde Tophane Rıhtımı'nda denizin hemen kıyısında olduğu fark edilmektedir. Daha sonradan rıhtımın doldurulduğu ve kulenin içeride kaldığı görülmektedir. Kare kesitli katlarla yukarı doğru kademeli olarak daralan yapı, en tepedeki saatli bölümle birlikte 4 kat olarak inşa edilmiştir. Bu yapı 19.yy'ın ikinci döneminde yapılmış olup, döneminde moda olduğu üzere Batı mimarlığının tarihsel üsluplarından etkilenmiş, adeta her katta farklı bir devrin üslubu yorumlanmıştır. Saat kulesinin üzerinde, uzunca bir sancak direği bulunmakta, törenler sırasında buraya bayrak çekilmekteydi. 1913 yılında bir yangın geçiren yapı günümüzde, İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin bahçesi sınırlarında kalmış bir depo olarak kullanılmaktaydı.

03.05

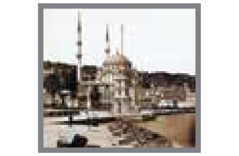
MÜŞİRLİK VE USTA MEKTEBİ BİNALARI

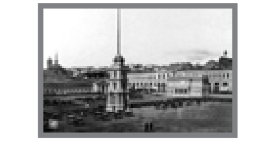
Evvelce etrafında bir de Tophane Ocağı Kışlası bulunduğu bilinen bu dökümhanenin önüne, 1830'larda cadde üzerine, Yeni Rönesans üslubunda büyük bir Tophane Müşirliği binası inşa ettirilmişti. Sonraları Sanat Enstitüsü olarak kullanılan bu bina 1957'de yıkılmıştır.

03.06

NUSRETİYE CAMİSİ – 1826

19.yy'da yapılan bu cami, halk arasında Tophane Camisi olarak bilinir. Caminin bulunduğu yerde daha önce Tophane-i Amire Arabacılar Kışlası Camisi bulunmaktaydı. 1823'teki Firuzağa yangınından hemen sonra 2. Mahmut tarafından Krikor Amira Balyan'a yaptırılmıştır.





03.07

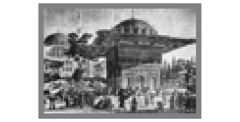
KILIÇ ALİ PAŞA CAMİSİ - 1580

Cami, medrese türbe ve hamam yapılarını içeren bu bina, 16.yy'ın ünlü denizcisi Uluç Ali Paşa olarak da bilinen kaptan-ı derya Kılıç Ali Paşa tarafından Mimar Sinan'a yaptırılmıştır. Yapıldığı tarihe göre Sinan'ın son eserlerinden biridir. Mimarisi Ayasofya ile benzerlik gösterir. Osmanlı dönemi İstanbul'unda usulden olduğu üzere şehrin başlıca iskelelerinin başlarında bir cami ile bir de çeşme yapılıyordu. Galata tarafındaki en önemli iskelelerden Tophane İskelesi başında da Kılıç Ali Paşa Camisi'nin yeri seçilirken, su kıyısına yakın bu yer uygun görülmüş olmalıdır. Şehir topoğrafyasındaki değişiklikler nedeniyle bugün cami kıyıdan uzakta kalmıştır.

03.08

TOPHANE ÇEŞMESİ

1732 yılında 1. Mahmut tarafından yaptırılan Tophane Çeşmesi, güneyden Kılıç Ali Paşa, kuzeyden Nusretiye camileriyle, batıdan Tophane atölyeleri ve doğudan rıhtım ile çevrili Tophane Meydanı'nın ortasına inşa edilmiştir. Mimar Mehmet Ağa'nın eseri olan çeşme, zamanla kıyının doldurulmasıyla denizden uzakta kalmıştır.



03.09

SEYR-İ SEFAİN YOLCU SALONU

1732 yılında 1. Mahmut tarafından yaptırılan Tophane Çeşmesi, güneyden Kılıç Ali Paşa, kuzeyden Nusretiye camileriyle, batıdan Tophane atölyeleri ve doğudan rıhtım ile çevrili Tophane Meydanı'nın ortasına inşa edilmiştir. Mimar Mehmet Ağa'nın eseri olan çeşme, zamanla kıyının doldurulmasıyla denizden uzakta kalmıştır.

03.10

TOPHANE KASRI (TOPHANE PAVILLION)

Meydana bakan kasır, 19. yüzyıl başlarına aittir. Yerinde III. Selim'in kışlaya gelişlerinde istirahati için yaptırılmış bir sarnıç ve üzerinde bir köşk bulunuyordu. 1825 yılında bu yıkılarak II. Mahmud tarafından kâgir bir kasır yapıldı. Abdülmecid zamanında ise günümüzdeki yapı, İngiltere Elçiliğinin de mimarı olan İngiliz mimar William James Smith'e yaptırılmıştır.

Tophane Kasrı, padişahların istirahat köşkü ve aynı zamanda askeri eğitimlerin izlendiği, Osmanlı Yönetim Meclisi toplantılarının yapıldığı bir mekândır.

1858 yılında gelen Rus Çarı'nın kardeşi Grandük Konstantin, Abdülmecid tarafından burada kabul edilmişti. 1897 Osmanlı Yunan savaşına son veren uluslararası konferans bu kasırda toplandı. Lozan anlaşmasından sonra Uluslararası Boğazlar Komisyonu, ve İkinci Dünya Savaşı içinde Sıkıyönetim Mahkemesi burada çalışmış, daha sonraları Malul Gaziler Yurdu olarak kullanılmış, şu anda ise MSGSÜ tarafından eğitim amaçlı kullanılmaktadır.

04 SALIPAZARI

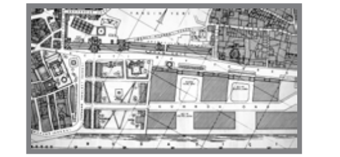
Daha önce serbest bölge olarak da işletilen bu alan, bir dönem bu nedenle Ford montaj fabrikasına (1925-1944) daha sonra ise "Amerikan Pazarı" diye adlandırılan yarı kaçak malların satıldığı dükkanlara, en sonunda da nargilecilere ev sahipliği yaptı.

Antrepoların yapımı sırasında meydanın ve rıhtımın halka kapatılmasının yanı sıra kıyıdaki Seyr-i Sefain yapısı gibi kimi ilginç ve değerli dönem yapıları da kurban edildi.

Bir ara Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi (MSGSÜ), Tophane-i Amire'den Salıpazarı'na doğru uzanan yamaçlarda, Menderes dönemi yol açma operasyonları sırasında yıkılan "İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi" yapılarının ihyası ile (yeniden ve geri çekilerek yapılması ile) bir "Mimar Sinan Araştırma Merkezi" yapısı yapmaya kalkıştı. Neyse ki, bilinçli ve duyarlı bir kesimin direnişi ile bu girişim gerçeğe dönüşmedi. Bu alanın korunması ve bir arkeo-parka dönüştürülmesi gerekliği, yapılan kazılarda ortaya Bizans eserleri ve mezarları ile bir kez daha kanıtlanmış oldu.

Kentin merkezinde yer alan limanın derinlikten, arka plandan, demiryolu benzeri ulaşım altyapısından yoksun olması ve konteyner sisteminin gelişmesi sonucunda Salıpazarı antrepoları ve yük limanı yalnızca yirmi yıl kadar yaşatılabilen ölü bir yatırıma dönüştü.

Kent içindeki biricik konumu, kruvaziyer turizminin gelişmesi gibi kimi dinamikler sonucunda planlarda da hakkında kamu yararına karar üretilemeyen tüm Salıpazarı rıhtımı, pakete Karaköy bölümü de eklenerek yap-işlet-devret modeli ile tahsise çıkarıldı ve özel sektörün (Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş., 2013) yapılaştırmasına terk edildi.



Antrepoların müellifi mimarı Sedad Hakkı Eldem'in, Tophane Meydanı'nı denize kapatan 4 no'lu antreponun yapılmasına şiddetle karşı çıktığı da kaydedilmeli:

"Salı pazarından Tophane'ye kadar uzanan yeni gümrük ve ambar tesisleri ile ilgili olarak sonradan Karaköy Dolmabahçe yolu da genişletilerek ele alınmıştır. Ancak kompleksin 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."

Bugün İstanbul Modern'in kullandığı, Tophane Meydanı'nı denize kapatan antrepo ve yine hemen ardında MSGSÜ Resim Heykel Müzesine dönüştürülen ofis blokunun yer seçimleri (örneğin neden MSGSÜ kampüsüne komşu konumda yer edindirilmedikleri) ise neredeyse hiç sorgulanmadı.

Örneğin İstanbul Modern'in kurucu-destekçisi Eczacıbaşı ailesine hiç olmazsa Galataport projesinin bir diyeti olarak bu meydanı ve kıyısını yeniden İstanbul'a kazandırmak üzere müzeyi başka bir konuma çekmesi teklif bile edilmedi. Aslında müzenin deniz kenarındaki konumundan hemen önüne yanaşan devasa kruvaziyer gemileri nedeniyle pek de yararlanabildiği söylenemez.

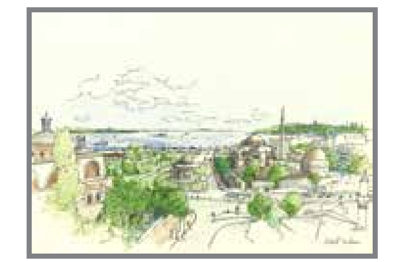
Bu arada, Galataport projesi ile Tophane (Nusretiye) saat kulesinin de altına dört kat bodrum yapılırken kulenin nasıl korunacağı meçhul.

Şimdilerde dolgu için denize yüzlerce kazık çakılan Galataport şantiyesini yol boyunca gizleyen panolar yine biz İstanbullulara pek yakında burada da denizle buluşacağımızı müjdeliyor. Ne var ki Tophane artık denize açılan bir meydan değil.

Kentliden inatla ve titizlikle saklanan Galataport projesine göre ise gümrüklü alan, varış holü, giriş denetim büroları gibi liman hizmetlerinin (yani asıl port'un) tümüyle yer altındaki dört katlı bir bodrumda gerçekleştirileceği anlaşılıyor.

Yolcuları gemilerden yer altına indirmek için, rıhtımdan yaklaşık 5 metre yükseklikte kapaklar kalkacak ve her rıhtım hem de çok sayıda kapak yalıtılacak. Yerden açılan bu kapaklardan deniz tarafında turistler havalimanlarındakine benzeyen karmaşık bir körük-asansör sistemi ile yer altına alınacak. 4000 otomobil ve 400 otobüs kapasiteli garaja alınacaklar. Buradan yaya olarak veya otobüsler ile yer yüzüne erişecekler.

Galataport'ta yer üstünde ise elbette seçkin mağazaların yer alacağı ticari sokakları, AVM'ler, konaklama mekanları ve çok nitelikli ofisler bulunacak. Esas hedef de bu olsa gerek.



Tüm kente, ülkeye "kruvaziyer turizmine hizmet" olarak tanıtılan Galataport projesinin, güncel gelişmeler de göz önüne alınınca; gelecekte nasıl bir ülkede, nasıl bir kruvaziyer turizmine veya sektör ayakta kalırsa nasıl bir turizme hizmet edebileceğini kendi içinde bile rasyonel olarak açıklayamamakta.

Bu açıdan bakılınca, Nisan 2017'de inşaatın projelere aykırılıklar nedeniyle mühürlenmiş olması, turizm ve kruvaziyer turizmi biraz canlanıncaya kadar zaman kazandırdığı için belki de yatırımcılarına biraz nefes bile aldırdı.

Bir "turizm yatırım uzmanı" Galataport'un sorunlarını şöyle açıklıyor:

"Eski fonksiyonunu yitiren bu alan, kentin ve kentlinin denizle barışması için bir (hatta, son) fırsattır. Şehrin trafik açısından zaten yoğun olan bu kesimi, kruvaziyer turizmi gibi turizm sezonu (hatta yılın nerede ise tamamı) içinde belirli günlerde aşırı sayıda (dolu veya boş) turist otobüsü trafiğini asla kaldıramaz. Galataport ile kruvaziyer turistinin ilgi alanı olan tarihi yarımada arasındaki bu çok yoğun ve dar zamana sıkışmış iki yönlü trafik, İstanbulluların zaten var olan yoğunluğu ve sıkışıklığı misli ile artırıp istirabı dönüştürdüğü gibi, gelen yolcunun (zamanında gemiye dönememek endişesinden ötürü) gemiden inmesi ve kent ekonomisine katılması için de caydırıcı olmaktadır."

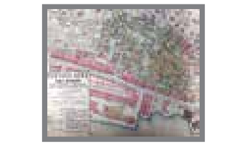
Tavit Köletavitoğlu, Şehir Plancısı.

04.01

SALIPAZARI

Salıpazarı rıhtımı kuzey ucundaki mendirek dahil, 637 metre uzunluğunda ve 10 metre derinliğindedir. 1860'ların sonundan beri farklı işlevlere uygun olarak dönüşümlere uğramakla beraber Tophane Rıhtımı'ndaki bina stoğu hep aynı kaldı. Top imalathaneleri antrepoya, antrepo otomobil montaj fabrikasına, montaj fabrikası tekrar antrepoya dönüştü.

Ta ki 1950 istimlakleri ve otomobilli yaşama yer açmak için yapılan kitlesel yıkımlara dek. Bu binalar, Necati Bey Caddesi'nin ilk yanındaki Müşirlik Binası, İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi, İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi Mescidi ve Top Arabacılar Kışlası gibi halen ayakta nev-i şahsına münhasır binaların kaderlerini paylaşıp, yıkıldılar.



Otomobil yolları, Türkiye'nin ilk otomobil fabrikasını yuttu. Deniz tarafında ise 610 metrelik bir sahil şeridi doldurularak, bugün kısmen antrepo, kısmen sergi alanı, kısmen İstanbul Modern Müzesi olarak kullanılan üç adet beşer katlı antrepo ve dört adet iki katlı ambar inşa edildi. Yani dönemin endüstri mirasının altyapısal bir parçası olan tarihi Galata Rıhtımı da tamamen 1950 yılında "İstanbul'a medeniyet getirecek imar faaliyetlerinin" altında kalmış oldu.

Bu depolama alanları ise, Sedad Hakkı Eldem'in Campax İnşaat Şirketi ile Türkiye Denizcilik Bankası için ortaklaşa tasarladıkları projeye göre yapılmış, fakat aynı projenin rıhtımdaki dördüncü ambar yerine iki cami arasında, ortasında Tophane Saat Kulesi'nin olduğu bir meydan açma ve Müşirlik Binası ile İmalat-ı Harbiye Usta Mektebi'ni koruma planları uygulanmamıştır.

1920'lerde Ford Fabrikası'nın bulunduğu Salıpazarı Gümrük alanı 1986'da yük gemilerine kapatılmış, 1995'de mülk sahibi Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Özelleştirme İdaresi'ne devredilmesinin sonra, 1500 metrelik sahil şeridi Turizm Alanı ilan edilmiştir.

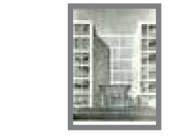
04.02

TOP ARABACILARI KIŞLASI ESKİ ANTREPOLAR FORD FABRİKASI

III. Selim'in (1761-1808) orduya yönelik ıslahat hareketleri kapsamında inşa edilen, çok büyük bir ölçeğe sahip Top Arabacıları Kışlası, Melling'in panoramasını yaptığı dönemde henüz yeni yapılmıştı. Yapı kat sayıları kademeli olarak artan, birbirine paralel üç sıradan meydana geliyordu. 1823 senesindeki Firuzağa Yangını'nda zarar gören kışla II. Mahmud tarafından yeniden yaptırılmıştır.

1863 yılındaki yangında tamamen yıkılmış, yerine tek katlı ve top, top arabası ve askeri donanım üreten imalathaneler yapılmıştır. Yaklaşık 180 metre rıhtımı olan bu alan, 1925-1944 yılları arasında, Ford Fabrikası'na tahsis edilmiştir.

Cumhuriyet'in ilk montaja dayalı otomotiv fabrikası, Amerikan Ford Motor Company firması, Sovyet otomotiv pazarına ulaşabilmek için Tophane rıhtımında gümrüksüz serbest bölge statüsündeki bu alanı üretim ve sevkiyat alanı olarak kullanmıştır.



04.03

DENİZCİLİK İŞLETMELERİ ANTREPOLAR - 1958

1957'deki Karaköy yıkımlarıyla birlikte, yaklaşık 400 metre rıhtımı olan bu alandaki denizcilik işletmeleri yapılarının o zamanki ihtiyaçlara göre tasarlanması gerekmekteydi. Bu alanda yapılması düşünülen, antrepo, iş hanları ve çarşılardan oluşan yeni liman projesi işi mimar Sedad Hakkı Eldem'e verilmiştir. Uygulamada, projede vurgulanan denize açılan Tophane Meydanı'nın göz ardı edildiği görülmektedir.

Karaköy, 1993 yılında Koruma Kurulu tarafından kentsel sit alanı ilan edildikten sonra, 2000'li yıllarda antrepolar kiralanmaya başlanmıştır. Antrepo 4 İstanbul Modern'e, Antrepo 5 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Resim ve Heykel Müzesi'ne kiralandı. Kalan diğer yapılar ise Galataport kapsamında yıkılmaktadır.

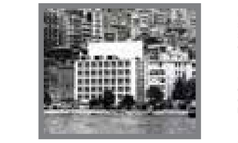
04.04

İSTANBUL MODERN - 2004

Sedat Hakkı Eldem'in projesine sonradan eklenen, 4 No'lu Antrepo binası 2004 yılında Türkiye'nin ilk modern sanat müzesine dönüştürülmüştür.

05 FINDIKLI VE KABATAŞ

Salıpazarı'nın devamında, yolun hemen kara tarafındaki eski seçkin ofislerin çoğu da hızla otele dönüştürüldüler ve Galataport'un konuklarını beklemekteler. Örneğin Sedad Hakkı Eldem'in tasarladığı Fındıklı Akbank (sonra Aksigorta) yapısı otele dönüşmek üzere satıldı. MSGSÜ, kimi duyarlı öğretim üyelerinin girişimi ile 2014 yılında bu binanın tescili için T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul 2 no'lu Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Başkanlığı'na başvurdu.


Fındıklı Akbank, özgün yapı.

Akbank yapısını Sedad Hakkı Eldem şöyle anlatır:

"Binanın planında öncelikle uygulanmasına çalışılan özgür, büyük ve toplu çalışma yerleri sağlanması olmuştur. Bu sebepten dolayı, memur ve müdürleri ayrı ayrı bölmelerde oturtmaktansa, bunların tek büyük salonlarda yerleştirilmelerine gayret edilmiştir. Bu salonlar binanın bütün cephe uzunluğunda ve 11 metre kadar derinliktedir. Ortalarında direkler yoktur. Bu büyük mekânlarda çiçekli alçak bölmelerle müdür ve muavinlere yer ayrılması, masa ve çiçeklikler düzeninin ortogonal olmayıp, serbest ve farklı yönlerde tertiplenmeleri düşünülmüş iken, tatbikatta bundan vazgeçilerek daha alışılmış ve aksiyal bir sisteme dönülmüştür. Büyük salonların tavanları akustik levhalarla kaplıdır. Anemostatlar gömülü ve her tarafın aynı şekilde havalandırılmasına imkân verecek şekilde düzenlenmiştir. Işıklıklar da tavan yüzeyleri üzerinde eşit aralıklara bölünmüştür. Binanın dıştan gece görünüşünde düzenli ve aynı renkte bir ışık taksimatının sağlanmasına gayret edilmiştir. Bu ölçüde büyük büroların bu şekille aydınlatılmaları Türkiye'de birinci defa burada uygulanmıştır. Bina betonarme karkastır. Sistemin olağanüstü büyük açıklıkta olması yüzünden eksenler üç metre gibi dar bir aralık ile düzenlenmiş, direklerin derinlikleri arttırılmıştır. Bu sayede döşeme kalınlıkları yarım metre içinde kalabilmiştir. Betonarme elemanlarının başlangıçta Marmara mermeri ile kaplanmaları düşünülmüş iken, bu malzemeye karşı genellikle beslenen çekimserlik yüzünden, bunlar sonradan sunî taşa çevrilmiştir. İlk projede ön görülmüş olan özel dekor ve döşemeden sonradan vaz geçilmiş bankanın stokları ile yetinilmiştir."

Metin Hepgüler'in eseri olan Kabataş'taki Türkiye Sanayi Kalkınma Bankası yapısı da otele dönüşecek. Salıpazarı-Kabataş ekseninde yer alan daha bir dizi ofis ise çoktan otele dönüştü.

Beyoğlu gençliğinin kıyıya inebildiği biricik kanal olan merdivenlerin (Salıpazarı Sokak) ise basamaklarının gökkuşağı renklerine boyanması kıyılardaki bu dönüşüme ve denize, doğaya erişimsizliğe karşı barışçıl bir protesto olsa gerek.

Bu arada, MSGSÜ yapılarının rıhtımı yaklaşık 200 metre. Burası da yalnızca kampus girişindeki güvenlik engelini aşabilenler ile üniversitenin şanslı öğrencilerine açık. Bu yapılar, her iki yanında (Galataport'ta ve Kabataş transfer merkezinde) denize çakılan sayısız kazıkların titreşimlerini ve otel olma tehlikesini kazasız belasız atlatabilirse, umalım uzun yıllar bu kısıtlı grubun kullanımına açık kalacak.

MSGSÜ Rıhtımı.

MSGSÜ'nün kuzey komşusu Fındıklı Parkı, Karaköy-Dolmabahçe ekseninde elde kalmış tek kamuya açık alan idi. Bu eksenin bir "sanat koridoruna" dönüşeceğini uzun yıllar boyunca ümit eden MSGSÜ'nün de zaman zaman kimi sanat etkinliklerini kamuyla buluşturabildiği bir açık alandı. Park, yetişkin ağaçların yanı sıra çok sayıda heykel de barındırıyordu.

05.01

ÇİFTE SARAYLAR DGSA MSGSÜ

1860 yılında Padişahın kızları için Fındıklı'da Çifte Saraylar olarak Mimar Garabet Balyan tarafından inşa edilen binanın 200 metre kadar rıhtımı vardır. Binanın Cemile Sultan'a ait kısmına, 1926 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi Alisi'nin taşınmasıyla birlikte, bina, Güzel Sanatlar Akademisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1948 yılında geçirdiği yangından sonra 1953 yılında yenilenen binanın tümü halen MSGSÜ binası olarak kullanımını sürdürmektedir.

Güzel Sanatlar Akademisi Deniz Tarafı Fotoğrafı ve Zemin Kat Planı - 1956

Güzel Sanatlar Akademisi Binası Girişi - 1960'lar

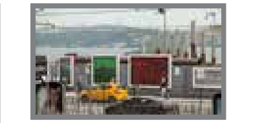
Güzel Sanatlar Akademisi 1953 yılı yenilenmesinden sonraki hali

Pervititch Haritası - Fındıklı - 1936

06 KABATAŞ - DOLMABAHÇE

Kabataş meydanından arabalı vapur kaldırılmış; boğaz turları, Kadıköy ve ada seferleri buraya alınmıştı. Böylece Fındıklı-Dolmabahçe arasında kalan ve füniküler ile de Taksim'e bağlanan kesim çok bakımlı olmasa da durakları, yeşil alanları, çay bahçeleri ile hem çevre işyerlerinde çalışanlar hem öğrenciler hem de yamaçlardaki yeşil yoksunu bölgelerde yaşayanlar tarafından kullanılıyor, neredeyse 24 saat yaşıyordu.

Kabataş kazıkları


Kabataş inşaat panoları

Kamusal mekanı yok ederek kıyıları kentliye kapatma operasyonu ile bu alan da önce metro inşaatı gerekçesi ile sonra da Kabataş Transfer Merkezi inşaatı nedeniyle inşaat panoları ile kapatıldı. Panoların ardında denize yine yüzlerce kazık çakılıyor.

Panolar üzerinde elbette "kentlinin pek yakında deniz ile buluşacağı" konusundaki malum vaat yer almakta…

06.01

DOLMABAHÇE MEYDANI

Dolmabahçe Meydanı; saray, cami, saat kulesi yapılarıyla tanımlı hale gelen, yaklaşık 300 metre rıhtımı olan bir meydandır. Mevcutta ise otopark, tur otobüsü bekleme yeri ve kafe olarak kullanıldığı görülmektedir.

Kabataş – Beşiktaş arasındaki körfez alanı, 16.yy'ın başından beri yapılan dolgularla, sırasıyla Çinili Köşk denilen bir kasıra, daha sonra da 18. yüzyılda Beşiktaş Sarayı denilen büyük bir saraya dönüştürülmüş, bu bina da yıkılıp yerine 1855 yılında, mimar Garabet Balyan tarafından 600 metre rıhtımı olan mevcut saray, temeli meşe kazıklar üstünde tamamen dolgudan oluşan 250.000 metrekarelik bir alanda, yol tarafı yüksek duvarlarla çevrili olarak inşa edilmiştir.

06.02

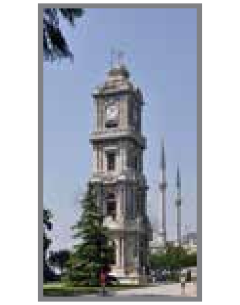
DOLMABAHÇE CAMİSİ - 1855

Sarayın güneyinde ve sahilde 1855 yılında Garabet Balyan tarafından kare planlı olarak eklektik üslupta inşa edilmiş bir yapıdır. Önceden dış avlulu olan caminin, yol genişletme ve stadyum yapımı sırasında avlu duvarları ve kapıları ve kuzeydoğu köşesindeki sebil yıkılmıştır. 1948-1966 yılları arasında, deniz müzesi olarak kullanıldığı bilinmektedir. Günümüzde cami olarak kullanıma devam etmektedir.

06.03

DOLMABAHÇE SAAT KULESİ - 1894

Dolmabahçe Sarayı'nın saltanat kapısı ve Dolmabahçe Camisi arasında yer alan ve sarayla birlikte Garabet Balyan tarafından aynı yıllarda yapılmış saat kulesi 4 katlı ve 27 metre yüksekliğinde eklektik bir yapıdır.



ÇİZİM: GÜREL YONTAN

01.01
01.02
02.02
02.03
02.04
03.03
03.07
03.08
03.10
03.02
03.04
03.06
04.04
04.03
05.01
05
06
06.02
06.01
06.03

“PERA’DA DENİZE SIFIR”

5-30 HAZİRAN 2017

İstanbul ile yaşıt, kentin tarihi boyunca canlılığını koruyan Beyoğlu ve kıyılarındaki İstanbul Limanı, tüm İstanbul’un merkezidir, hepimizin ortak hafızasıdır.

Tümüyle yapılaşmış bu bölge bir yanında Haliç diğer yanında da Boğaziçi ile çevrilmiş coğrafyasıyla aslında denize uzanan bir yarımadadır.

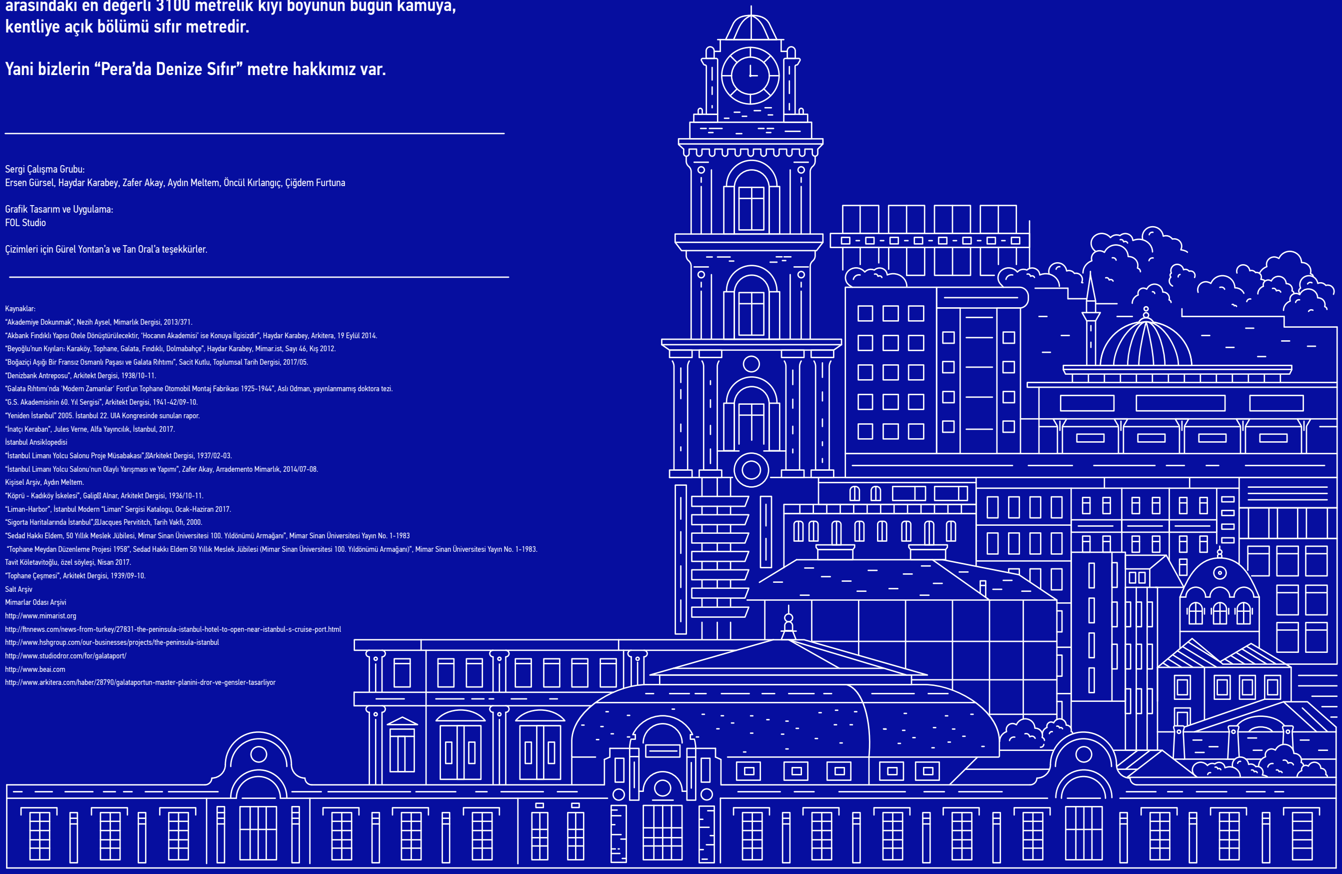
Ne var ki sergide konu edilen Beyoğlu’nun Karaköy-Dolmabahçe arasındaki en değerli 3100 metrelik kıyı boyunun bugün kamuya, kentliye açık bölümü sıfır metredir.

Yani bizlerin “Pera’da Denize Sıfır” metre hakkımız var.

Sergi Çalışma Grubu:
Ersen Gürsel, Haydar Karabey, Zafer Akay, Aydın Meltem, Öncül Kırlangıç, Çiğdem Furtuna

Grafik Tasarım ve Uygulama:
FOL Studio

Çizimleri için Gürel Yontan’a ve Tan Oral’a teşekkürler.

Kaynaklar:
“Akademiye Dokunmak”, Nezih Aysel, Mimarlık Dergisi, 2013/371.
“Akbank Fındıklı Yapısı Otele Dönüştürülecektir, ‘Hocanın Akademisi’ ise Konuya İlgisizdir”, Haydar Karabey, Arkitera, 19 Eylül 2014.
“Beyoğlu’nun Kıyıları: Karaköy, Tophane, Galata, Fındıklı, Dolmabahçe”, Haydar Karabey, Mimar.ist, Sayı 46, Kış 2012.
“Boğaziçi Aşığı Bir Fransız Osmanlı Paşası ve Galata Rıhtımı”, Sacit Kutlu, Toplumsal Tarih Dergisi, 2017/05.
“Denizbank Antreposu”, Arkitekt Dergisi, 1938/10-11.
“Galata Rıhtımı'nda 'Modern Zamanlar' Ford'un Tophane Otomobil Montaj Fabrikası 1925-1944”, Aslı Odman, yayınlanmamış doktora tezi.
“G.S. Akademisinin 60. Yıl Sergisi”, Arkitekt Dergisi, 1941-42/09-10.
“Yeniden İstanbul” 2005. İstanbul 22. UIA Kongresinde sunulan rapor.
“İnatçı Keraban”, Jules Verne, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2017.
İstanbul Ansiklopedisi
“İstanbul Limanı Yolcu Salonu Proje Müsabakası”, Arkitekt Dergisi, 1937/02-03.
“İstanbul Limanı Yolcu Salonu'nun Olaylı Yarışması ve Yapımı”, Zafer Akay, Arrademento Mimarlık, 2014/07-08.
Kişisel Arşiv, Aydın Meltem.
“Köprü - Kadıköy İskelesi”, Galip Alnar, Arkitekt Dergisi, 1936/10-11.
“Liman-Harbor”, İstanbul Modern “Liman” Sergisi Katalogu, Ocak-Haziran 2017.
“Sigorta Haritalarında İstanbul”, Jacques Pervititch, Tarih Vakfı, 2000.
“Sedad Hakkı Eldem, 50 Yıllık Meslek Jübilesi, Mimar Sinan Üniversitesi 100. Yıldönümü Armağanı”, Mimar Sinan Üniversitesi Yayın No. 1-1983
“Tophane Meydan Düzenleme Projesi 1958”, Sedad Hakkı Eldem 50 Yıllık Meslek Jübilesi (Mimar Sinan Üniversitesi 100. Yıldönümü Armağanı)”, Mimar Sinan Üniversitesi Yayın No. 1-1983.
Tavit Köletavitoğlu, özel söyleşi, Nisan 2017.
“Tophane Çeşmesi”, Arkitekt Dergisi, 1939/09-10.
Salt Arşiv
Mimarlar Odası Arşivi
http://www.mimarist.org
http://ftnnews.com/news-from-turkey/27831-the-peninsula-istanbul-hotel-to-open-near-istanbul-s-cruise-port.html
http://www.hshgroup.com/our-businesses/projects/the-peninsula-istanbul
http://www.studiodror.com/for/galataport/
http://www.beai.com
http://www.arkitera.com/haber/28790/galataportun-master-planini-dror-ve-gensler-tasarliyor