

**T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ETKİLEŞİMSEL ALGI KURAMI BAĞLAMINDA
GALATA KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Pelin KILIÇ

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Adem Erdem ERBAŞ

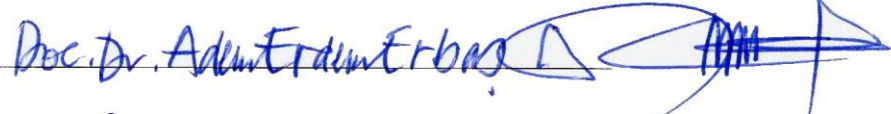
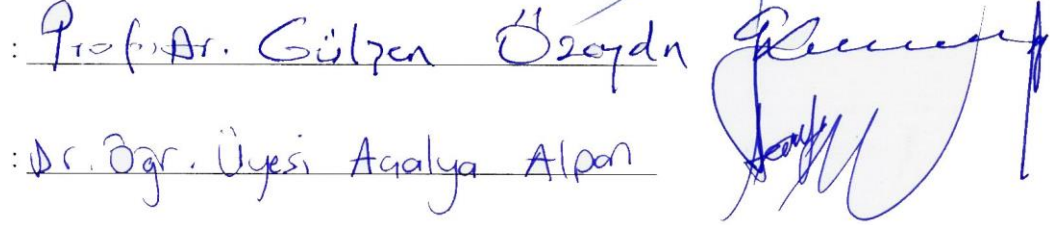
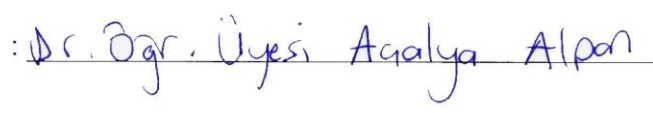
HAZİRAN 2019



PELİN KILIÇ tarafından hazırlanan ETKİLEŞİMSEL ALGI KURAMI BAĞLAMINDA GALATA KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ adlı bu tezin yüksek lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.


Doç. Dr. Adem Erdem ERBAŞ
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında
Kentsel Tasarım tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: 
Üye : 
Üye : 
Üye : _____
Üye : _____

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.



Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım klavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

Pelin KILIÇ





"Gücümü, içimdeki güçsüzlükle boğuşurken tükettim."

- Dostoyevski



ÖNSÖZ

Bu tezin yazılma sürecinde ilk günden beri yardımını ve desteğini her zaman hissettiğim, kendime ait bakış açımı aktarmamı sağlayan, beni kendime yeniden inandıran ve yazmam için gereken cesareti her daim benimle paylaşan tez danışmanım Doç. Dr. Adem Erdem Erbaş'a, süreç boyunca bana yol gösterdiği için Sayın M. Ertürk Işıkpınar'a, lisans hayatımdan bu yana deneyimini ve birikimini benimle paylaşan Öğr. Gör. Açılya Alban'a, değerli katkılarından ötürü Prof. Dr. Gülşen Özaydın'a, araştırma sürecinde benimle anılarını, fikirlerini, bilgilerini ve düşüncelerini açık yüreklilikle paylaşan katılımcılara, uzun yürüyüşlerimin, dinlenmelerimin, fotoğraflarımın, hayatımın bir parçası ve bu tezin esas konusu olan Galata Köprüsü'ne ve köprünün insanlarına, her şeyin başladığı, ve her şeyin bittiği yer olan Abbasağa mahallesine, evimize, odaya, çaycıya, şair leylaya, geçen güzel günlerimize, çemberimin kesiştiği ve birlikte büyümeye devam ettiğimiz arkadaşlarıma çok teşekkür ederim.

Ve biliyorum ki çok azdır. Sen benim hayatımdaki azlardansın. Hiç unutmayacağım zamanlarda; bana ayna olabildiği, desteğini, şevkatini esirgemediği için sevgili amcama, çok teşekkür ederim.

Her anımda olduğum kişi olmamı sağladıkları ve desteklerini esirgemedikleri için sevgili anneme ve babama minnettarım.

İyi ki varsınız.

Pelin Kılıç, 2019

ETKİLEŞİMSEL ALGI KURAMI BAĞLAMINDA GALATA KÖPRÜSÜ ÖRNEĞİ

ÖZET

Günümüzde, kentsel alanların planlama ve tasarım süreçlerinde bireyler ile sahip oldukları benzersiz kişilikleri genellikle gözardı edilmektedir. Oysa ki her bireyin en azından kullanıcı düzeyinde, mekânda etkin ve benzersiz bir kimliği, aidiyeti bulunmaktadır. Bu çalışma ile duyumsama ve deneyime dayalı olan çevre psikolojisi bileşenleriyle, mekânın planlama ve tasarım sürecine nasıl entegre olabileceği sorgulanmaktadır. Burada mekânın ve kullanıcı tarafından oluşturulan “yer”in anlamının tanımlanabilmesi, ancak bireyin mekândaki etkin rolünün de planlama ve tasarım sürecinde irdelenmesiyle sağlanabilmektedir. Pek çok yaklaşımda çevre psikolojisinin çalışma alanı kent mekânı olarak tanımlanmaktadır. Özellikle kentsel mekânın algılanmasına ve anlamlandırılmasına yönelik yapılan bu çalışmalar, bireyin mekândaki deneyimini ön plana çıkarmaya yönelik yaratıcı süreçleri kapsamaktadır. Mekânın yeniden tanımlanabilmesi için bireyin mekândaki etkin rolünün irdelenmesi prensibiyle bu çalışma kurgusu oluşturmuştur. Bu kurgu, önemli bir kentsel mekân ögesinin, plan ve proje ilişkisi çerçevesinde anlamlandırılmasına yönelik farklı çözümlemeleri içermektedir.

İstanbul kentinin en önemli imgelerinden biri olan Galata Köprüsü, bir “köprü” olarak varoluş ve dönüşüm süreçlerinin yanı sıra bireyin kullanıcı olarak mekânı kullanma deneyimi, sahip olduğu kimlik ve aidiyet kavramları üzerinden oluşturduğu deneyimle de tanımlanabilmektedir. İstanbul’un en önemli imgelerinden biri olan Galata Köprüleri Bizans döneminden bu yana kentin sosyal yaşantısına önemli bir ışık tutmaktadır. Galata Köprüleri bulunduğu coğrafi konum itibarıyla ulaşım aksının devamı niteliği taşınmasından daha çok kentle birlikte yaşayan ve gelişen bir organizmadır.

Bu nedenle Galata Köprüsü’nün, planlama sürecinde yeniden kurgulanabilmesi için öncelikle kente kattığı anlamın irdelenebilir olması gerekmektedir. Bu nedenle tez çalışması, çevre psikolojisinin belirlediği metodolojiler doğrultusunda Galata Köprüsü’nün deneyim alanı olarak kente kattığı anlamı yeniden tanımlamaya çalışmaktadır. Galata Köprüsü’nün, İstanbul Kenti için sahip olduğu anlamın çözümlemesi bağlamında, plan ve tasarım süreçlerine entegre edilmediği, dar bir bakış açısıyla salt bir mühendislik çözümü olarak sunulduğu, ancak uzunca bir süre Galata Köprüsü’nün mühendislik açısından da sorunlu olduğu, örneğin gemi geçişine izin veren kollarının açılmadığı da bilinmektedir. Bunlara ek olarak, köprü üzerinde yer alan bir çok farklı işlevin devam ettiği, oysa bu alanların ne Beyoğlu ne de Eminönü tarafından imar planı süreçlerine entegre edilmediği görülmektedir.

Sonuç olarak Galata Köprüsü'nün, “köprü” olarak bir “geçiş” ögesi niteliği bulunsa da üzerinde durulan, bakılan, zaman geçirilen bir “kentsel öğe” olarak “bellek”lerde büyük bir anlam kazanmıştır. Bu anlamlandırmada “köprü” kavramının sadece bir mühendislik projesi üzerinden değerlendirilemeyeceği, aynı zamanda mekânın planlama ve tasarım süreçleri ile edebiyat ve sanat kavramları çerçevesinde bir değerlendirme de önemli olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Planlama ve tasarım ilişkisi, parçacıl ve anlık çözüm nerileri üzerinden değil, “bütüncül” plan ve tasarım süreci içinde aranmalıdır. Bu bütünselliği sağlamada ise evre psikolojisi bileşenlerinin, mekânın planlama ve tasarım sürecine entegre edilmesi, analiz ve karar süreçlerinde bu bileşenlerin kullanılması önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Galata Köprüsü, evre Psikolojisi, Ekolojik Psikoloji, Transaksiyonel Yaklaşım, Deneyim, Yerin Anlamı



IN THE CONTEXT OF TRANSACTIONAL THEORY OF PERCEPTION, GALATA BRIDGE CASE

SUMMARY

Nowadays, in the planning and design processes of urban areas, individuals are often ignored by their unique personality. However, each individual has at least a user-level, effective and unique identity in the space. This study examines how to integrate into the planning and design process of the space defined by experience with the components of environmental psychology based on sensation and experience. It is possible to define the meaning of space and the user-created in the place, but the effective role of the individual in the space can be achieved through the planning and design process. In many approaches, the work area of environmental psychology is defined as urban space. These studies, especially for the perception and perception of urban space, include creative processes aimed at highlighting the individual's experience in the space. In order to redefine the space, this study has formed the principle of examining the active role of the individual in the space. This fiction includes different analyzes of an important element of urban space in the context of a plan and project relationship.

Galata Bridge, which is one of the most important images of the city of Istanbul, can be defined by the experience created by the existence and transformation processes as a bridge by the individual as a user and by using the experience of using space as a user and the concepts of identity and belonging. Galata Bridges, one of the most important images of Istanbul, has been giving a significant light to the social life of the city since the Byzantine period. Galata Bridges are a living and developing organism with the city rather than being a extension of the transportation axis due to its geographical location.

For this reason, in order to reconstruct the Galata Bridge in the planning process, it is necessary to first examine the meaning it adds to the city. For this reason, this thesis does not redefine the meaning of the Galata Bridge as a field of experience in accordance with the methodologies determined by environmental psychology. In the context of analysing the meaning of the Galata Bridge for the City of Istanbul, it is not only integrated into the plan and design processes, it is presented as a purely engineering solution with a narrow point of view, but the bridge has been problematic in terms of engineering for a long time. In addition to these, it is seen that many different functions on the bridge continue, whereas it is not integrated into the zoning plan processes by Beyoğlu or Eminönü.

As a result, although the Galata Bridge is a transition element, it has gained a great meaning in the “memory” as an “urban element”, which is emphasized viewed and leisure time. In this sense, it is concluded that the concept of bridge cannot be evaluated only through an engineering project, but also an evaluation within the framework of the planning and design processes of the space and the concepts of literature and art. The relationship between planning and design should be sought in the holistic approach to plan and design process,

not through fragmentary and ad-hoc solutions. It is recommended to integrate environmental psychology components into the planning and design process of the space, and to use these components in the analysis and decision processes.

Keywords: Galata Bridge, Environmental Psychology, Ecological Psychology, Transactional Theory, Experience, Meaning of Place



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	ix
ÖZET.....	xi
SUMMARY.....	xiii
İÇİNDEKİLER.....	xv
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xix
1. GİRİŞ.....	21
1.1. Çalışmanın Amacı.....	22
1.2. Çalışmanın Kapsamı.....	22
1.3. Çalışmanın Yöntemi.....	23
2. ÇEVRE PSİKOLOJİSİ KAVRAMI VE TEMEL YAKLAŞIMLAR	25
2.1. Ekolojik Psikoloji.....	32
2.2. Mimari Psikoloji.....	34
2.3. Coğrafi Psikoloji.....	35
2.4. Bölüm Sonucu	36
3. ÇEVRE PSİKOLOJİSİ'NDE BAĞLAMSAK, ETKİLEŞİMSEL YAKLAŞIM	39
3.1. Ekolojik Yaklaşımın Oluşumu	40
3.2. Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşım	41
3.3. Bölüm Sonucu	44
4. ÖRNEK ALAN: GALATA KÖPRÜSÜ	47
4.1. Etkileşimsel Bir Metodolojinin Oluşumu.....	47
4.2. Mülakat Verilerinin Tanımlanması.....	50
4.3. Galata Köprüsü'nün Tarihsel Gelişimi	56
4.3.1. Mekânsal Değişim	56
4.3.2. Galata Köprüsü ve Mekânsal Planlama Süreci	67
4.4. Sosyal-Kültürel Değişim.....	74
4.4.1. Edebiyatta Galata Köprüsü	74
4.4.2. Sinemada Galata Köprüsü	76
4.5. Galata Köprüsü'ndeki Deneyimin Aktivite Bağlamında İlişkilendirilmesi	81
4.6. Galata Köprüsü'ne ilişkin "Anlamlar"ın Yeniden Tanımlanması	90
4.7. Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşım İle Analizlerin Sonuçları.....	98

5. SONUÇ.....	101
KAYNAKÇA.....	105



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1. Katılımcıların Galata Köprüsü'ne dair anlamları..... 92

Çizelge 4.2. Galata Köprüsü Çevresel Psikoloji Değerlendirme Tablosu 103





ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 4.1. Katılımcı Görüşme Haritası	51
Şekil 4.2. Amaç ve deneyimlenme biçimine göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.	52
Şekil 4.3. Galata Köprüsü'nde geçirilen süreye göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.	53
Şekil 4.4. Galata Köprüsü'nün kullanım sıklığına göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.	54
Şekil 4.5. Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların Galata Köprüsü'nü kullanma sürelerine göre dağılımları.	55
Şekil 4.6. Cısr-i Cedid (Yeni Köprü) adıyla anılan ilk Galata Köprüsü (Url-1).....	57
Şekil 4.7. 2. Galata Köprüsü ve Aziziye Karakolu, 1890, Mihran İranian (Url-2).....	59
Şekil 4.8. Galata Köprüsü'nün geçirdiği dönüşüm (Url-3)	61
Şekil 4.9. 1928 yılında Galata Köprüsü	62
Şekil 4.10. Eski Galata Köprüsü'nde tramvay ve insanlar, 1960 İstanbul, Ara Güler (Url-4)	63
Şekil 4.11. Galata Köprülerinin Haliç üzerinde konumları	65
Şekil 4.12. Galata Köprüsü Kısa Tarihi.....	66
Şekil 4.13. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Galata Köprüsü Gösterimi.....	67
Şekil 4.14. Beyoğlu İlçesi 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.	68
Şekil 4.15. 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.....	72
Şekil 4.16. Anlat İstanbul (2005) filminde Galata Köprüsü gündelik yaşamı.	78
Şekil 4.17. Anlat İstanbul (2005) filminde Galata Köprüsü'nden Haliç panoraması..	78
Şekil 4.18. Anlat İstanbul (2005) filminde "Tarihi Galata Köprüsü".	79
Şekil 4.19. Uzak (2002) filminde Galata Köprüsü.	80
Şekil 4.20. Uzak (2002) filminde Eminönü'nden Galata'ya bakış.	80
Şekil 4.21. Galata Köprüsü'den bir manzara.....	82
Şekil 4.22. Galata Köprüsü'de gün batımı.....	83
Şekil 4.23. Galata Köprüsü'nün alt kotunda mevcut kullanımlar.	83
Şekil 4.24. Köprü-Karaköy alt geçit bölümü.....	84
Şekil 4.25. Galata Köprüsü-Eminönü meydan bölümü.....	84
Şekil 4.26. Galata Köprüsü'nün insanları	85
Şekil 4.27. Köprüdeki balıkçılar.	87
Şekil 4.28. Köprünün alt kotuna ilişkin mevcut kullanımlar.	88
Şekil 4.29. Balıkçılar ve malzemeleri.....	89
Şekil 4.30. Köprünün insanları.	90



1. GİRİŞ

1960'lı yıllar özellikle kentleşme olgusunun hız kazanmasıyla birlikte modern kent olarak tanımlanabilecek yeni yaşam biçiminin ortaya çıkardığı sorunların giderek yoğunlaştığı, çeşitlendiği ve görünür olduğu bir dönemdir. Böylelikle, yaşanan bu süreç kentin fiziksel boyutları ve kentsel mekânizmalara yönelik meselelerde, disiplinlerarası çalışma biçimlerinin oluşmasına neden olmuştur. Psikoloji bilimi ise uzun yıllar boyunca çevrenin insan davranışları üzerindeki etkilerine ilişkin bir merak unsuru uyandırmış ve çalışmalarının bir kısmını bunun üzerine temellendirmiştir. Bu nedenle çevre psikolojisinin tarihi ile psikoloji tarihi eş zamanlı işleyen bir dinamik olarak düşünülebilir.

1950'lerden sonra kentsel mekânının algılanmasına yönelik çevre psikolojine ilişkin gelişimler söz konusudur. Bir mekânın anlamını algılamaya yönelik yapılan bu çalışmalar, bireyin mekândaki deneyimini ön plana çıkarmaya yönelik süreçleri kapsamaktadır. Çevre psikolojisi, insan ve onun bulunduğu fiziksel ortamları arasındaki etkileşimleri irdelemektedir. Çevre psikolojisi alanını bu biçimde tanımlama ihtiyacı, alanın öncüllerinden olan Lewin'in (1951) davranışın, insan ile evresi arasındaki ilişkinin bir fonksiyonu olduğuna ilişkin teorik önermesidir. Lewin'in (1951) oluşturmuş olduğu formül, davranışın birey, çevre ve her ikisi arasındaki etkileşimin ürünü olarak ortaya çıktığını savunmakta ve davranışın anlaşılmasında bireyin bağlamı içinde ele alınması yaklaşımını vurgulamaktadır.

Pek çok yaklaşımda çevre psikolojisinin çalışma alanı kent mekânı olarak tanımlanmaktadır. İstanbul kentinin en önemli imgelerinden biri olan Galata Köprüsü'nün bir "köprü" olarak varoluş ve dönüşüm süreçlerinin yanında tamamen deneyimle de tanımlanabilmektedir. Galata Köprüsü, kullanıcılarının belirli saatlerde esas olarak Karaköy-Eminönü arasındaki bağlantıyı sağlayan temel bir aks olarak görülmesinin yanında, bireyler için gerçek bir deneyim alanına dönüşmektedir. Bu husus, Galata Köprüsü'nün mekânsal planlarda bir kentsel proje, ulaşım altyapı

elemanı olarak tanımlanmasını yanı sıra İstanbul'un mekânsal pratiği için önemli bir fiziksel alanı olmasını sağlamaktadır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, duyumsama ve deneyime dayalı olan çevre psikolojisi bileşenleriyle deneyimle tanımlanan mekânın planlama süreci ile bütünleşmesini sorgulamaktır. Burada mekânın yeniden tanımlanabilmesini sağlayan esas husus bireyin mekândaki etkin rolünün irdelenmesiyle sağlanabilmektedir. Galata Köprüsü'nün, planlama sürecinde yeniden kurgulanabilmesi için öncelikle kente kattığı anlamın irdelenebilir olması gerekmektedir. Bu nedenle söz konusu bu çalışma, çevre psikolojisinin belirlediği metodlar doğrultusunda Galata Köprüsü'nün deneyim alanı olarak kente kattığı anlamı yeniden tanımlamayı hedeflemektedir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Tez; giriş bölümünde, sorunsalın kuruluşu ile birlikte kuramsal çerçevenin tanımlanması ile başlar.

İkinci bölüm, çevre psikolojisine ilişkin literatür taramasını içermektedir. Bu bölüm, psikoloji alanı içerisinde konumlanan çevre psikolojisinin tanımlanmasını ve gelişim sürecini kapsamaktadır.

Üçüncü bölüm, çevre psikolojisinin araştırma yöntemlerine ilişkin metodoloji ve örneklemeleri barındırmaktadır. Bu bölüm, ekolojik psikoloji alanı içerisinde gelişim gösteren mekânın çok yönlü irdelenmesini sağlayan ve insan-davranış ilişkilerini inceleyebilen Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşımı da kapsamaktadır.

Dördüncü bölüm, öncelikle Galata Köprüsü'nün mevcut konumu, tarihsel sürecini ve kent planlarındaki ifadesini açıklamaktadır. Akabinde, yapılan mülakatlar, kişisel deneyim ve gözlemler doğrultusunda Galata Köprüsü'nün ekolojik psikoloji alanının yaklaşımlarından olan Etkileşimsel kuram kapsamında köprünün deneyim ve anlamına ilişkin bütüncül bir inceleme gerçekleştirilmiştir.

Son bölüm ise, planlama alanının her türlü koşulda kentin ruhuna ve kültürüne adanmış kamusal alanları planlama sürecine entegre edememesine yönelik

değerlendirmeleri kapsamaktadır. Çevre psikolojisi alanının, davranış-çevre ilişkisi bağlamında mekânın fiziksel yapısının kullanımına ve mekâna ilişkin anlamların oluşmasına yönelik katkılarını ortaya koymaktadır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın içeriğine yönelik yapılan literatür çalışmasının yanısıra araştırmalar sonucu elde edilen verileri desteklemek amacıyla rastlantısal bir şekilde Galata Köprüsü'nde seçilen insanlar ile yapılan derinlemesine mülakat verileri ve fotoğraf çalışmaları çerçevesinde yapılan saha çalışması yöntemin esasını oluşturmaktadır. Veri toplama teknikleri olarak katılımlı gözlem, yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat, kişisel deneyimler ve doküman inceleme olarak belirlenmiştir. Araştırmada nitel yöntem tercih edilmiştir.

Araştırma kapsamında toplamda 28 kişiyle yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat yapılmıştır. Ek olarak gözlem esnasında ve ayrıca alandaki kişilerle, konuyu içselleştirebilmek amacıyla küçük sohbetler gerçekleştirilmiştir. Araştırmada mülakat yapılan kişilerin özel bilgileri saklı tutulmuş, araştırma etiği gereğince araştırmacılarla da paylaşılmamıştır.

Yarı yapılandırılmış mülakata ilişkin soruların kurgulanması sırasında; bireyler tarafından Galata Köprüsü'ne ilişkin atfedilen anlamların ve deneyimlenme biçimleriyle ilişkilerinin irdelenmesi gözönünde bulundurulmuştur.

Mülakat yapılacak kişiler belirlenirken katılımcıların Galata Köprüsü ile ilişkisi temel alınmıştır. Bu bağlamda mülakat gerçekleştirilen kişiler rastlantısal olarak seçilmiş olsa bile Galata Köprüsü'nü kullanma biçimlerine yönelik genel bir temsiliyetleri söz konusudur. Katılımcılar genel anlamda; balıkçılar, Galata Köprüsü'nde yürüyenler, ulaşım amacıyla kullananlar, seyyar satıcılar, sokak çocukları, işletme çalışanları, uzun süreli esnaf, işletmelere gelen müşteriler olarak tanımlanabilmektedir.

Araştırma boyunca mülakatlar sırasında güven verici ortam oluşturulmaya çalışılmıştır. Sorular, genelden özele doğru sıralanmış, cevap konusunda yönlendirme yapılmadan görüşme sağlanmıştır. Katılımcıların isteği üzerine değişkenlik göstererek

ses kaydı yapılmamış herhangi bir görüntü alınmamıştır. Katılımcılara mülakatlar başlamadan önce araştırma hakkında ve soruların içeriklerine yönelik bilgi verilmiştir.



2. ÇEVRE PSİKOLOJİSİ KAVRAMI VE TEMEL YAKLAŞIMLAR

Çevre kavramı, kelime anlamı sebebiyle günümüzde farklı çağrışımlarla tanımlanabilmektedir. Birden fazla anlam bütünlüğüne sahip olduğu için, ifade edilen anlamların tümü doğru ve anlamlıdır diyebiliriz. Türk Dil Kurumu tarafından “çevre” sözcüğü “ bir şeyin yakını, etrafı, muhit, periferi, hayatın gelişmesinde etkili olan doğal, toplumsal, kültürel dış faktörlerin bütünlüğü” ile tanımlanmaktadır. Bu tanımlar yalnızca ifadeyi oluşturan fiziksel bir bütünlüğü, nesneyi değil aynı zamanda insan veya nesneyi çerçeveleyen dış faktörler ve anlamlar bütünü de kapsamaktadır.

Çevre, organizmayı kapsayan canlı, cansız, durum ve etkenlerin bütünüdür. Bu bütün içerisinde dış etmenleri ve zaman-mekân koordinatlarıyla şekillenen ilişkileri ve ortamları kapsamaktadır. Bu nedenle çevre tanımını, kişiyi etkileyen, şekillenmesini ve yaşamını belirleyen iklimsel, biyotik ve toplumsal etmenlerin bütünü olarak yapabiliriz (Çubuk M., 1977).

Önem (2012) çevre kavramının; mimarlar, psikologlar ve coğrafyacılar tarafından farklı tanımlandığını ifade etmektedir.

“Çevre, bir canlı varlığın bağlantı kurduğu olaylarla varlıkların tümüdür ve herhangi bir varlığın belirlenmesinde dış etkenleri kapsar. Çevrenin farklı tanımlamaları vardır. Coğrafyacılar için, toprak yüzey biçimleri ve iklimden oluşan fiziksel çevre, mimarlar için insanın oluşturduğu yapıların tümü; toplumbilimciler için bireyin etrafını saran diğer insan grupları; psikologlar için daha çok bireyin arka planı ve geçmişi çevre olarak adlandırılmaktadır.” (Önem, 2012, sf.79)

Bu tanımlamanın eşliğinde çevre kavramının, mikro ve makro organizma ölçeğinde; fiziksel ve toplumsal etmenlerin bir aradalığının geliştiği bütün etmenleri kapsadığını ifade edebiliriz.

Çevre, mekânda ki varlığın her koşulda duyarlı olduğu, tepkide bulunabildiği tüm nesneler bütünü oluşturur; koşulları, güçleri ve uyarıcıların yoğunluklarını kapsayan bir yapıyı ifade etmektedir (Uğur, 1982).

Söz konusu tanımlamaların ortak noktası “çevre” kavramının yalnızca fiziki bir bütünlüğü içermediği, aynı zamanda dış etmenler bütünlüğünü oluşturduğudur. Bu nedenle insan hem çevrenin merkezi oyuncusu hem de onunla bütünleşmiş bir organizma olarak tanımlanabilmektedir. Böylelikle çevre terimi, kozmolojik, coğrafi, fiziksel ve sosyal çevreyi içinde bulunduran bireyleri ve her şeyi kapsayabilmektedir.

Bu tanımlamalar eşiğinde çevre, 20.yüzyılın ikinci yarısında önemli sorunların ve araştırma konularının başında yer almaktadır. Modern kentlerin oluşum ve dönüşüm süreçleri çevrenin yeniden tanımlanmasına ve araştırmacıların dikkatlerini çekmesine akabinde yeni uzmanlık alanlarının oluşmasına sebep olmuştur.

Çubuk (1973), coğrafyada gerçekleşen değişimlerin araştırmalarına ilişkin yeni yaklaşımların gerekliliğini vurgulamıştır.

“Özellikle kentsel alanlarda ölçsüz şekilde olagelen bu tüketim, kentleşme ve onun beraberinde getirdiği sorunlarla hız kazanmaktadır. Bunun durdurulması, beşeri toplulukların mekân kullanmada yeni bir düşünme şekline kavuşturulmasına bağlıdır. Bu da her şeyden önce “Beşeri yerleşmelerdeki mekânsal dengesizliklerin kaldırılması, bir coğrafsal dengenin araştırılmasıyla olası olabilecektir.” (Çubuk, 1973, s.13)

60’lı yıllar özellikle kentleşme olgusunun hız kazanmasıyla birlikte modern kent olarak tanımlanabilecek yeni yaşam biçiminin ortaya çıkardığı sorunların giderek yoğunlaştığı, çeşitlendiği ve görünür olduğu bir dönemdir. Böylelikle, bu süreç kentin fiziksel boyutlarına ve kentsel mekânizmalara disiplinler arası çalışma biçimlerinin oluşmasına neden olmuştur. Çevre psikolojisinin ekseriyetle İkinci Dünya Savaşı sonrası Kuzey Amerika ve Avrupa’da yaşanan sosyal gelişmelerle birlikte gündeme geldiği ifade edilebilir.

Kentin, birtakım binaların ve nesnelerin toplamı veya mekânsal düzenlemesi olmadığı gerçeği araştırmacıları insan-çevre etkileşimine yöneltmeye başlamıştır. Bu nedenle özellikle kentsel ortamlarda ortaya çıkan sorunların psikolojinin öne çıkardığı bakış

açılarıyla anlaşılamayacağı farkedilmiştir. Süreç içerisinde “uygulamalı psikoloji” alanlarının doğması böyle gerçekleşmiştir. Kuşkusuz bu gelişme, psikolojiye yönelik yapısal eleştirel yaklaşımların da doğmasına sebep olmuştur (Göregenli, 2015).

Çevre psikolojisi, esasında mekânsal değişikliklerin insan davranışını nasıl etkilediği üzerinde çalışan bir alandır. Psikoloji bilimi uzun yıllar boyunca çevrenin insan davranışları üzerindeki etkilerine ilişkin bir merak unsuru uyandırmış ve çalışmalarının bir kısmını bunun üzerine temellendirmiştir. Bu nedenle çevre psikolojisinin tarihi ile psikoloji tarihi, eş zamanlı işleyen bir dinamik olarak düşünülebilmektedir.

Çevre psikolojisi, sosyal değişimin ya da sosyal dünyanın, pozitivizmin ilkel bir formuyla açıklanamayacak kadar karmaşık oluşuna yönelik “bağlam”sal vurguları olan yeni bir epistemoloji arayışının hem babası hem çocuğudur (Altman&Stokols, 1987).

Mengi (2012)’ ye göre, insan-çevre ilişkileri üzerinde yeniden düşünme pratiklerinin oluşmasının sebeplerinden biri çevre sorunlarının daha görünür olmaya başlamasıdır.

“İnsan-doğa ilişkilerine insanı esas alan, insana değer yükleyen insan-merkezci yaklaşımın zaman içerisinde, özellikle insan egemenliğinin yaratmış olduğu çevre sorunları nedeniyle yeniden gözden geçirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. İnsan-merkezci (anthropocentric) yaklaşımın biraz daha yumuşatılması, bir başka deyişle, insan-doğa ilişkilerinde insan egemenliğinin sınırlandırılmaya çalışılmasına karşın, kimi farklı felsefi yaklaşımların ve etik anlayışların ortaya çıktığı görülür. Bunlardan birisi, bütün canlı varlıklara değer veren “canlı-merkezci” (biocentric) yaklaşım, diğeri de ilgi alana canlı varlıkların yanı sıra cansız varlıkları da katarak ekosistemi bir bütün olarak değerlendiren “çevre-merkezci” (ecocentric) yaklaşımdır.” (Mengi, 2012, s.76)

Göregenli (2005)’ e göre çevre psikolojisi alanının özellikle 1960’lı yıllardan sonra sorgulanmaya başladığı ifade edilmektedir.

“60’lı yılların dünyası, sadece psikoloji açısından değil, bütün sosyal bilimler, belki de bütün düşünme biçimleri açısından kaçınılmaz bir gerçekliğin çarpıcılığıyla, dünyanın artık bildik epistemolojilerle “açıklanamayacağını” dolayısıyla artık “kontrol edilemeyeceğini” gösterdi. Hayat, zaman ve mekândan bağımsız bir laboratuvarla kontrol edilebilecek olandan çok daha karmaşıktı, simülasyonu imkansızdı.” (Göregenli, 2015, s.2)

Sommer (1969)' a göre yeni bir bilimsel disiplinin, çalışma alanının bazen karizmatik kişilerin öne sürdüğü parlak fikirlerle, bazen de ilgili disiplinin içinde doğduğu alanın gelişmesi ve var olan dinamikleriyle, sosyal olguların etkileşiminden doğduğunu söyler.

İnsan ve çevre etkileşimini ön planda tutan çalışmalar genellikle insan-çevre arasındaki kopukluğun üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu etkileşimde insanın; kişiliği, belleği, genetik unsurları, kodlanmış sosyal normları ön planda tutulmaktadır. İnsan ve çevre etkileşimi düşünüldüğünde; farklı mekânsal ve sosyal durumlara göre insan davranışları çeşitlilik göstermektedir.

Temel yaklaşımlar

Tanımlar genel anlamda, bir alanın sınırlarını belirleme özelliğinden kaynaklı gereklilik taşımakla birlikte, yalnızca basitleştirilmiş özetleri ifade edebilmektedir. Bu durum, özellikle çevre psikolojisi gibi disiplinler arası pratikler neticesinde ortaya çıkan bir alan için katı sınırların oluşturulması ihtimalinden dolayı sakıncalı olabilmektedir. Ayrıca, psikoloji genel anlamda yaşayan bir bilim dalı olması nedeniyle sürekli değişen ve gelişen bir alan olduğu dikkate alındığında, tanımlamaların eskimesi ve alandaki yeniliklerin tümüyle yansıtamaması ile ilişkilidir. Bu nedenle, çevre psikolojisinin köklerinin geleneksel psikoloji içinde hangi yıllara kadar ulaştığının bilinmesi zor olsa bile en erken 1950'li yıllarda psikologlar, psikiyatristler ve mimarların öncülüğünde çalışmaların olduğu bilinmektedir.

Çevre psikolojisi terimi, 1964'te William Ittelson tarafından New York'ta düzenlenen bir konferansta ilk kez kullanılmıştır. Süre içerisinde, çok disiplinli yapısından kaynaklı olarak mimari psikoloji, psikolojik ekoloji, ekolojik psikoloji gibi tanımlar kullanılmıştır. Bu alanın etkileşimini psikoloji, mimari ve coğrafyadaki öncüler açıklamaktadır.

Çevre psikolojisine ilişkin psikoloji alanında kullanılmaya başlanması itibariyle birbirinden farklı tanımlamalara esas olmuştur. Ancak Paul A. Bell, Jeffrey D. Fisher, Andrew Baum ve Thomas C. Greene tarafından hazırlanan Environmental Psychology kitabında; çevre psikolojisinin davranış-deneyim-çevre arasındaki süregelen ilişkinin incelenmesini kapsadığı vurgulanmaktadır. Çevre psikolojisi, davranış ve deneyim ile

yerleşik ve doğal çevre arasındaki ilişkinin incelenmesi olarak tanımlanmaktadır. (Bell, Fisher, & Loomis, 1978, sf.7)

Çevre psikolojisini “ fiziksel çevre ile insan davranışları arasındaki karşılıklı ilişkilerin incelenmesi” olarak tanımlamak mümkündür ve en yaygın tanımlamanın da ilişkisinin karşılıklılığını vurgulama yönünde olduğu görülmektedir (Gifford, 2002). Bu tanımlama ile çevre psikolojisinin iki yönlü bir etkileşimin ürünü olduğu ifade edilebilmektedir.

Çevre psikolojinin altında yatan bir başka varsayım ise, çevre - davranışsal ilişkinin gerçekten karşılıklı ve yeni ilişkiler olduğudur. Çevre davranışları etkiler ve sınırlar, ancak davranış aynı zamanda çevrede değişikliklere yol açar (Bell, Fisher, & Loomis, 1978).

Çevre psikolojisi genel olarak; insan davranışlarının her gün kullanıldığı ve yaşadığı çevre içinde oluşturduğu karmaşık ilişkilerin incelenmesini kapsamaktadır. Kullanıcıların deneyim ve beklentileri doğrultusunda biçimlenen fiziksel çevre ile kullanıcı arasındaki ilişki ancak kullanıcıların davranışları ve kültürel değerleri ile tanımlanabilmektedir.

Psikiyatrist Humphrey Osmon’ın 1957’de psikiyatrik koğuş modelinin temel fonksiyonları üzerine bir çalışması yayınlanmıştır. Sommer ve Ross’un 1958’de tıp uzmanlığı içinde, yaşlılarla ilgili sosyal tesisler üzerine yaptıkları araştırmalar basılmıştır. Ittelson, Proshansky ve Rosenblatt psikiyatrik süreçleri etkileyen fiziksel-mekânsal faktörlerin analitik bir yaklaşımla ele alınmasına yönelik uzun yıllar çalışmalar sürdürmüştür. Aynı dönemlerde Kuper (1953), “yeni aile evleri”nde yaşayan insanlar için oluşturulan mekânsal örgütlenmeden nasıl etkilendiklerine ilişkin çalışması yayınlanmıştır (Bell, Fisher, & Loomis, 1978).

Çevre psikolojisi alanına yönelik belirtilen bütün yaklaşımlar öncelikle mekânsal değişkenlerin bireyin davranışlarını nasıl etkilediğine ilişkin tek yönlü bir süreci esas almaktadır. Bu daha çok geleneksel psikolojinin neden-sonuç ilişkisine dayalı bir çalışma modelini ifade etmektedir, çevre psikolojisinin insan-mekân ilişkilerinin etkileşimine yönelik kavramsal boyutu içermemektedir (Göregenli, 2015).

Kurt Lewin'e kadar (1890-1947) çevre, psikoloji tarafından genel olarak laboratuvar ortamında incelenebilecek bir mekânizma olarak tanımlanmaktadır. Kurt Lewin'in sosyal psikoloji alanı kapsamında yer alan çalışmaları, çevre psikolojisinin temellerini oluşturmaktadır. Bu dönem çevre psikolojisinin temel paradigmalarının ve bakış açısının oluşumunun başladığı bir aralık olarak tanımlanabilmekte olup, sosyal psikolojinin bir alt dalı olarak gelişimini sürdürmüştür. Davranışların açıklanmasında kişinin ve çevrenin özelliklerine verilen önemle birlikte, araştırmalarda davranış-kiş-i-çevre ilişkisinin ön planda tutulmaya başlanmıştır.

Özellikle, Lewin'in (1951) tanımlamasıyla, davranışın birey, çevre ve her ikisi arasındaki etkileşimin ürünü olarak ortaya çıktığını savunmaktadır. Mekânsal pratikler göz önünde bulundurulduğunda birey bağlamının etkin bir şekilde varlığını vurgulamaktadır. Dolayısıyla, mekânda varolan "birey" in varlığının vurgulanması akabinde mekânda ki bireye ilişkin özgü süreçlerin irdelendiği çalışma pratiklerinin ortaya çıkmasında etkili olmuştur (Lewin, 1951).

Çevre psikolojisi alanında çevresel faktörlerin çocuk gelişimi üzerinde etkilerine yönelik çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Özellikle, Barker (1968) *ekolojik psikoloji* adı altında daha genel bir model sunmakta olup ve belki de bu alana ilişkin en özgün metodolojilerden birini oluşturmaktadır.

Çevre psikolojisinde araştırmalarında kullanılan diğer çalışmalar arasında: çevresel gerilim yaklaşımı (stres durumlarının çevresel boyutları), uyarım yaklaşımı (Yerkes-Dodson yasası; çevrenin uyarım ve uyarımın davranış üzerine etkileri; Hall-Spence öğrenme kuramı), çevresel yük yaklaşımı (Cohen ve Milgram: bireyin çevresel uyarımları seçiciliği), uyarım yoksunluğu yaklaşımı (Zubek, Shultz, Parr; çevresel uyarım azlığının sonuçları) uyum düzeyi yaklaşımı (Wohlwill: optimal uyarım düzeyinin saptanması; I. Altman; optimal mahremiyet düzeyi), davranışların kısıtlanması yaklaşımı (çevrelerinin kısıtlayıcı etkileri, çevresel durumlar üstünde algılanan denetim ve güç eksikliğinin sonuçları) ekolojik psikoloji yaklaşımı (Barker; davranış setleri) gibi çeşitli modeller sayılabilir. Tüm bu yaklaşımları, gelişmekte olan bir alanda gelişmekte olan kuramsal çalışmalar olarak görmek doğru olacaktır. (Morval, 1985)

Çevre psikolojisi alanına ilişkin yürütülen ilk çalışmalarda aynı anda hem uygulamalı hem de teorik amaçlar için bir araştırmalar yürütülmüştür. Çevre psikolojisine ilişkin yürütülen bütün araştırmalar problem odaklı ya da bazı pratik meselelerin çözümüyle ilgili olması amaçlanmıştır ve sebep-sonuç ilişkileri ve teorik materyal bu odaktan gelişmektedir. Çevresel kirliliğin davranış üzerindeki etkileri, çevresel olarak yıkıcı davranışların değiştirilmesi ve insan-tasarım ilişkisine yönelik araştırma alanları uygulama ve pratik konularla ilgilidir (Bell, Fisher, & Loomis, 1978).

Söz konusu çalışmalar arasında Barker (1968), *ekolojik psikoloji* adı altında oluşturmuş olduğu model belki de bu alana ilişkin en özgün metodolojilerden birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, çevre psikolojisinin kökleri Barker'ın (1968) “davranış ortamı”, Lewin'in “yaşam alanı” ve Tolman'ın yaptığı mekânsal öğrenmenin öğrenilmiş sinirsel örüntüler yoluyla gerçekleşebildiğini öne sürdüğü döneme kadar gitmektedir. Bu üç yaklaşım çevre psikolojisinin temelini oluşturduğu söylenebilir.

Günümüzde çevre psikolojisinin ulaştığı noktalar göz önüne alındığında özellikle kentlerdeki kalabalıklaşma, fiziksel dönüşüm, kişisel mekân, alansallık gibi konularda bireyin ön planda tutulduğu ancak temelde fiziksel ve sosyal çevrenin her ikisi de incelemeye dahil edilmektedir. Ayrıca, fiziksel çevrenin davranış üzerine etkilerinin incelenme süreci büyük ölçüde fiziksel çevrenin sosyal özellikleri ile de ilişkilendirilmektedir. İçinde bulunduğumuz ve yapılandığımız mekânlar ne kadar fiziksel bir olgu olarak tanımlanıyor olsa bile aynı ölçüde sosyal bir olguyu ifade etmektedir. Bu nedenle, çevre psikolojisinin fiziksel çevreyle olduğu kadar sosyal çevre ile de doğrudan ilişkilidir.

Buna göre çevre psikolojisi alanının temel tanımlarını, ilkelerini ve varsayımlarını şöyle genel olarak şöyle tanımlayabiliriz:

- Çevre psikolojisi öncelikle mekân ile insan arasında ki karşılıklı bir ilişki olduğunu savunur. Davranış, birey-çevre etkileşiminin ürünü olarak ortaya çıkmaktadır.
- Psikoloji alanı içerisinde gerçekleştirilen laboratuvar çalışmalarının insan davranışlarının tanımlanmasında yetersiz olduğu anlaşılmıştır.

- Laboratuvar çalışmalarının yetersizliği alana ilişkin çoklu analiz düzeylerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bireyden topluma, makrodan mikro düzeye kadar tüm analiz düzeylerinin kullanılması gerektiğine odaklanmıştır. Özellikle çevre psikolojisi alanı makro (molar) düzey üzerine yoğunlaşmaktadır.
- Kuramsal ve uygulamalı çalışmalarının birbirini tamamlaması için çok yönlü ve eklektik araştırma modelleri kullanılmaktadır. Niteliksel ve niceliksel yöntemlerin bir arada kullanılması vurgulanmaktadır. Çalışmalar esnasında, bulguların dış dünyada kullanılabilir olması ile teoriye doğrudan bir etkinin oluşmasını sağlamaktadır. Bu yaklaşımlar bireyi çevresi ile ilişkisinde edilgen bir aktör olarak kurgulanmasını engellemektedir. Böylelikle, etkin algılama modelinin oluşumu sağlanmıştır.
- İnsan-çevre ilişkilerinin tanımlanması sürecinde farklı disiplinlerin de ilgi alanına girmesi sonucu çevre psikolojisinin disiplinlerarası yapısının gelişmesi sağlanmıştır.
- Çevreyi ve bireyin davranışlarını, birbirleriyle olan bağlantılarını ortadan kaldıracak, bağlamı ihmal edecek bir şekilde parçacı bir yaklaşımla incelemenin yetersizliği vurgulanmıştır. Bu yaklaşım çevre psikolojisi çalışmalarını önemli bir şekilde biçimlendirmiştir.

Bu bölümde, çevre psikolojisi alanı içerisinde yeni yaklaşım olarak tanımlanan üç farklı çalışma alanının insan-çevre ilişkilerini anlama ve araştırması üzerine yaklaşımları, nasıl yöntemler geliştirdikleri, nasıl farklılaştıkları açıklanacaktır.

2.1. Ekolojik Psikoloji

İkinci Dünya Savaşı sonrasında sosyal psikoloji üzerine çalışmalar hız kazanmıştır. Bu çalışmalar özellikle küçük grupların işlevleri ve grup içi çatışmaları kapsamaktadır. Bu dönemde, Lewin (1948) ve onun öğrencileri Festinger, Schacter, Black (1950) ve Deustsch (1949) grup çalışmalarıyla birlikte çeşitli sosyal problemlerin tanımlanmasına başlamışlardır.

Bu dönemde ortaya çıkarılan en önemli kuramlardan biri Lewin'in "yaşam alanı" çalışmasıdır. Bu çalışma, psikolojik ekoloji alanında kuram ve uygulamanın

birlikteliğinin ilk örneklerindendir. “Yaşam alanı” kuramı ile birlikte, uygulamayı sürecin bir parçası olarak kullanan eylem araştırmaları (action research) gerekliliği vurgulanmıştır. Ayrıca, davranış, birey ve çevre etkileşiminin birlikte kurgulanması söz konusudur. Bu çalışma, psikolojinin uzun yıllar laboratuvar ortamında gerçekleştirdiği çalışma pratiklerine bir tepki olarak ortaya çıkmaktadır. Kuramın ana kaynağı sosyal problemlerin olması ve gerçek yaşama dayalı araştırma sistematığının olmasıdır.

Eylem araştırmaları anlayışı ise, davranışı anlamanın en etkili yolunun ancak onu değiştirmek olduğu anlayışıyla hareket etmektedir. Lewin’in kavramları 1970’li yıllardan itibaren psikoloji çalışmalarını büyük ölçüde etkilemiş olup, **ekolojik psikoloji** alanının temelini oluşturmaktadır.

1940’lı yılların sonlarına doğru Barker (1968) ve arkadaşları; çocuk gelişimi ve davranışları üzerine çalışmalara başlamışlardır. Bu çalışmanın temel amacı, doğal çevrenin faktörleri araştırmaya katılmaksızın yalnızca çocuk davranışının oluşumunu gözlemek, kaydetmek ve çözümlemektir. Çocukların davranışları aynı çevrede de farklılaşmaktadır; fakat değişik çevrelerin çocuk davranışları üzerindeki farklılaştırıcı etkisi, çok daha yüksek oranlarda olmaktadır. Böylelikle bireyin içinde bulunduğu herhangi bir iletişim “davranış ortamı” kavramının yaratılmasını sağlamaktadır. Barker (1968)’in çalışmaları kişiden ayrı çevrenin üzerine odaklanmaktadır.

Barker (1968), kişisel değişkenleri ihmal etmekten çok, onların “davranış ortamı” içerisinde kendiliğinden tanımlanabileceğini ancak çevresel faktörlerin daha önemli olduğunu ifade etmektedir. Bireyler, her gün “davranış ortamı”nın oluşturduğu ağ içerisinde yönelim kazanmakta olup, fiziksel çevrenin davranışlarını kontrol etmelerine izin vermektedirler. Fakat bireylerin, fiziksel çevre içerisinde oluşturdukları davranış şekilleri özelinde onların kişisel beklentilerini/özelliklerini ifade etmez.

Davranış ortamı, mekânda keskin sınırlara, zaman içinde belirli sürelerle ve ayrıca fiziksel ve sosyal öğelerin kültürel bir örgü içinde içiçe geçtiği bir yapıyı ifade etmektedir. Tanımlanan bu yapı; okul, sınıf, eczane, kahvehane, basketbol sahası olabilir, her bir tanımlama birer davranış setidir. Her mekânın oluşturduğu anlam ve fiziksel yapı çerçevesinde meydana gelen davranışlar birbiriyle değiştirilemez. Burada

çevre, içinde yaşayanlara bir bakıma bağımlılık göstermektedirler. Bu nedenle çevrenin fiziksel koşullarının yani dekorların özelliklerini korumak için ona yönelik davranış ve etkinlik biçimleri oluştururlar. (Morval, 1985)

Özellikle davranış ortamı, kişinin mekânda nasıl bir rol oynayacağına ilişkin girdileri kapsamaktadır. Böylelikle kişinin ortamda gerçekleştirebileceği olası davranışlar kestirilebilmektedir. Burada ne çevre nötr bir değişken değil, içinde yaşayan insanlara bağlı ve onların oluşturduğu anlamı olan bir veriyi ifade etmektedir.

Ekolojik psikoloji ile çevre psikolojisi arasındaki farkı genel olarak şöyle tanımlayabiliriz: ekolojik psikoloji, grupların çevrede varolan sosyal ve fiziksel kaynaklara uymalarını sağlayan kollektif süreçlere önem verir, çevre psikolojisi ise çevrenin birey üstündeki etkisinde rol oynayan kişilerarası süreçleri vurgular (Morval, 1985).

Eğer hem mekânı kullanan birey hem de mekânın kullanım biçimlerine ilişkin bilgiye sahip olabilirsek, deneyimin en doğru şekilde tanımlanabilmesini sağlayabiliriz. Bu tanımlamanın iki temel etmen üzerinden kurgulanması gerektiği unutulmamalıdır. Gerçek dünyadaki deneyimin, perspektifler açısından tanımlanabilmesi her zaman olasıdır ancak doğru bir bilgiye ulaşabilmemizi sağlayan bireyi, içinde bulunduğu bağlamıyla birlikte ele alarak gerçekleştirebilmektedir.

Bu ise "kentsel mekân organizasyonunun" sosyal ve fiziksel bütünlük içerisinde insan-davranış etkileşimini esas alınarak incelenmesine olanak sağlayacak tabanın sağlanması anlamına gelmektedir (Işıkpınar, 1990).

Lewin (1951)'in ve Barker (1968)'in yaklaşımları, sadece çevre psikolojisinin ortaya çıkma sürecinde psikoloji alanını etkilemekle kalmamış, alanın gelişimi için oluşturulacak bağlamsal yaklaşımlara da öncülük etmiştir.

2.2. Mimari Psikoloji

Çevre psikolojisinin ortaya çıkışında farklı disiplinlerden sağlanan etkileşim içerisinde en çok ön planda olan kuşkusuz mimarlık alanından gelen katkılardır. Genellikle farklı bilim dalları psikoloji alanına ilişkin yaklaşımlara öncelikle kendi disiplinleri açısından bakmaktadırlar. Mimar temelde fiziki çevrenin insan ile olan etkileşiminden bağımsız

ele alınamayacağını bilmektedir. Ancak, bu hususa rağmen mimarlar temelde tasarıma ilişkin somut veri oluşturma isteklerinden dolayı psikoloji alanını kullanmışlardır. Bu nedenle mimari psikoloji alanının öncelikle fiziki çevreyle ilgilendiğini ve yalnızca mekânsal sorunlara ilişkin çözüm bulma arayışıyla gelişim gösterdiğini söyleyebiliriz (İmamoğlu, 1973).

Çevre psikolojisinin erken dönemlerinde, yapıları fiziksel çevrenin (mimarlık, teknoloji, mühendislik) insan davranışı üzerindeki etkilerine çok önem verildi. Modern mimari, savaş sonrasında insanlara nezih ve sosyal tesisler tasarlamak gibi temel problemleri çözmeye çalışıyordu. Bu nedenle, pek çok çevre psikolojisi araştırmasının odağında ev, ofis ve hastanelerin potansiyel kullanıcılar için en iyi nasıl inşa edilebileceği soruları vardı. Davranışsal işlevselliği kolaylaştıracak olan binaları tasarlayan bir alan olan mimari psikolojinin gelişimi sağlandı.

1960'lı yıllarda mimari psikoloji yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Aynı dönemlerde İngiltere'deki bazı üniversitelerde mimari düzen ve insan davranışı üzerine etkileri konusunda çalışmaların yapıldığı araştırma birimleri kurulmuştur. 1970'lerde ise David Canter ve Terence Lee'nin çalışmaları çevre psikolojisinin gelişmesine ilişkin iyi örneklerden bir kaçıdır.

Mimari psikoloji alanında belki de en çok gözardı edilen konu mekân ve birey ilişkisinin yanında, yerlerin biçimlerin ve tüm insanı mekânsal olayların anlamla yüklü olduğu gerçeğidir. Bu anlamlar, insanın mekânsal davranışlarında en az mekânın fiziki özellikleri kadar etkili olmaktadır. Yer in anlamına ilişkin bu kavramlar, uzun süre psikolog, coğrafyacı ve mimarlar tarafından gözardı edilmektedir.

Mimari psikoloji alanı, belki de çevre psikolojisi alanının en çok disiplinlerarası çalışmalara açık bölümünü ifade edebilmektedir. Çalışmaların yoğunluğu ve niteliği açısından psikoloji alanından çok mimarlık, kent planlama ve ilgili disiplinlerden araştırmacılar tarafından gerçekleştirilmektedir.

2.3. Coğrafi Psikoloji

Davranışsal coğrafya araştırmacıları, çevrenin algılanması, tanımlanması ve yeniden yapılandırılması ilge ilgili psikolojik süreçleri irdelemeye çalışmakla birlikte, insan ve

mekân arasındaki karşılıklı ilişkiyi irdelemektedirler. Bu alan, mimari psikolojide olduğu gibi 1970'li yıllar itibariyle davranışsal coğrafyacılar tarafından kurgulanmıştır. Ancak o dönemlerde birebir psikologlar ve coğrafyacılar arasında çalışma süreci yaşanmamıştır.

Coğrafya ile ilgili bilim dalları coğrafyanın fiziki mekânına ilişkin sorunlara odaklanarak çalışma pratiği geliştirmişlerdir. Bugün, çevre kirliliği, çevresel tutumlar çağdaş çevre psikolojisinin önemli konuları olarak ele alınmaktadır. Bu konular tartışma düzeyinde yalnızca coğrafyanın ve fiziki mekânın etkileri üzerinden değerlendirmelerle sonuçlandırılmıştır. Bu alan psikoloji kuramcıları tarafından daha baskın olarak kullanılmış olup, bireyin çevre ile ilişkisi gözardı edilmiştir. Çevresel problemler konusunda insan çevre ilişkisini psikolojisinin katkıları olmadan tanımlamaya çalışmışlardır. Bu nedenle coğrafya-psikoloji ilişkisi uygulama düzeyinde tamamen yetersiz kalmaktadır.

2.4. Bölüm Sonucu

Bu bölümde çevre psikolojisi kavramı ve alanı gelişim süreci temel tutularak; çevre psikolojisinin mimarlık, coğrafya ve psikoloji gibi farklı disiplinlerden çalışmaların farklı yaklaşımları incelenmiştir. Mimarlık, coğrafya ve psikoloji alanındaki öncülerin çevre psikolojisine yönelik yürütmüş oldukları çalışmalarda nasıl yöntemler ve yaklaşımlar geliştirdikleri detaylı olarak tartışılmıştır. Bunlara ek olarak çevre psikolojisine ait çalışmalarda güncel yaklaşımların nasıl kurgulandığı açıklanmıştır.

Çevre psikolojisi alanı ile birlikte toplumlar tarafından ortaya çıkarılan çevresel sorunlar için bilimsel bir çalışma alanı oluşturulmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında insan ve yaşam çerçevesi arasındaki ilişkinin irdelenmesinde ekoloji ağırlıklı yaklaşım sistemi kurgulanmıştır.

Çevre Psikolojisi alanı özellikle 1980'lerden sonra hız kaybetmeye başlamıştır. Bunun sebepleri arasında özellikle çevre psikolojisinin bağımsız bir alan olma çabası, aynı zamanda çok disiplinli yapısı tarafından engellenmektedir. Çevre psikolojisi, değişik kültür, politika ve coğrafi koşulların etkilerine yönelik birebir incelemeler gerçekleştirdiği için alana ilişkin genel bir teori oluşturulma ihtimalini

zorlaştırmaktadır. Çevre psikolojisinin önerdiği her yeni metodoloji olası bir alt disiplin tarafından absorbe edilerek alanın özgünlüğünün azalmasına sebebiyet vermektedir.

Uygulamalı psikoloji alanı olarak çevre psikolojisi alanında özellikle ekolojik psikolojinin, toplum sorunlarına çevresel bir yaklaşım sağlamasından kaynaklı olarak makro ölçekte bakış sunduğu görülmektedir. Çevre psikolojisi, bütün bağlamsal iddialarına rağmen bireysel perspektifi benimsemiş ve bireyin davranışına çevrenin etkisi üzerine yoğunlaşmıştır. Ancak ekolojik psikoloji alanı, fiziksel ortamlarda yaşayan ve sosyal ağları içeren süreçlere yönelik bir çalışma sistemi geliştirmektedir. Bu nedenle çalışmanın esasını oluşturmaktadır.

Yeni gelişmelerin yaşandığı çevre psikolojisi alanında öncelikle bireyin taleplerinin ön planda olduğu, araştırma süreçlerine entegre edildiği disiplinlerarası çalışma pratikleriyle işlevsel çevrelerin oluşabilmesi sağlanabilecektir. Bu ölçüde coğrafyanın, psikolojinin ve mimarinin birlikte çalışması gereken bir alan olarak algılanmalıdır. Eylemin, araştırmanın, mekânda bireyin taleplerinin etkin olduğu araştırma süreçlerinin önemi vurgulanmaktadır.



3. ÇEVRE PSİKOLOJİSİ'NDE BAĞLAMSAL, ETKİLEŞİMSEL YAKLAŞIM

İnsan-çevre etkileşimine ilişkin hangi temellerden oluştuğu ve nasıl boyutlarla ortaya çıktığı sorunsalı uzun yıllardır tartışılmaktadır.

“İnsanlar, içinde yaşadıkları çevreyi nasıl anlamlandırmaktadırlar? Zihinlerinde mekânla ilgili ne tür bir tasarım oluşmaktadır? Çevresel alanlar hangi yanlarıyla algılanmakta ve belleğe kaydedilmektedir? Bu olguları belirleyen etkenler nelerdir? Başka bir deyişle, mekânsal algı ve imgelerimizi, davranışlarımızı mekânın özellikleri mi belirlemektedir? Yoksa insan, çeşitli sosyo-kültürel özellikleri, kişilik çizgileriyle algı ve imgeleriyle bu süreçte aktif bir rol mü oynamaktadır?” (Göregenli, 2015, s.17).

Bu bağlamda, soruların yanıtlarının aranmasına ilişkin süreç çevre psikolojisinin disiplinler arası çalışma pratikleri ile gerçekleşebilecektir. Bilindiği üzere insan davranışları belirli bir fiziksel ve sosyal çevre de oluşmaktadır. Bu iki temel husus gündelik hayat içerisinde sürekli olarak etkileşim içerisinde. İnsan içinde bulunduğu çevreyi, kenti, onun fiziksel her deneyimi ile yeniden anlamlandırmakta ve zihninde yeni bir kodlama yaratabilmektedir. Toplumsal ilişki ağlarının, düşünsel ve kültürel imgelerin bir bütünü olan kent, aynı zamanda yaşanan toplumsal süreçler neticesinde oluşan kolektif belleğin de temel unsurlarından biridir.

Çevre psikolojisi ağırlıklı olarak kent algısı ve algının tasarım süreçlerine ilişkilendirilmesi üzerine çalışmaktadır. Kentsel alanların algılanması ve kentsel imajlara ilişkin çalışmaların büyük bir bölümünde çevre algısı ve insan-çevre ilişkisine yer verilmektedir. Mekâna ilişkin geliştirilen psikolojik yaklaşımlar mekânı kimliğin oluşumunda bir veri olarak kabul etmektedir. Böylelikle bireyin içinde olduğu sosyal ve kültürel yapıyı vurgulamakta olup, onunla birlikte ele alabilmektedir.

Kentsel mekânlar, insanlık yaratımı ve insanlık durumunun bir bütünü, birer gündelik hayat mekânı, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıları içeren mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Gündelik hayatın geçtiği mekânlar, yaşamın öznel ve psikolojik süreçlerinin geçtiği, algı ve denetimlerin bilince, kişiliğe ve anılara

dönüştüğü yerler olarak inşa edilirken, kişilerin mekâna yüklediği farklı kimliklerle şekillenmektedir. Kentsel mekânlar, bu yönüyle hem kentin kamusal benliğini ve kimliğini inşa etmekte hem kişilerin kimliğini ve kişiliğini şekillendirmekte, hem de yaşanan medeniyetlerin birer tezahürü olarak karşımıza çıkmaktadır (Solak, 2017).

Önceleri mekânın algılanması ve tanımlanması, gestaltçı bir tepki olarak ortaya çıkmadan önce daha yapısalcı bir bakış açısıyla irdelenmektedir. Çevre algısına ilişkin gerçek incelemeler daha sonra gelmiştir; çünkü bu bakış açısı önceleri insan ve çevre arasındaki etkileşimin önemini göz önünde bulundurmamıştır. Genel olarak algı üzerine çalışmalar çok uzun zamandır devam ediyor olmasına rağmen “çevre algısı” konusunda çalışmalar henüz yenidir. Ittelson ve arkadaşlarına göre, algı, bilişsel boyutlar ve diğer psişik süreçler birlikte işlerler ve bu süreçler birbirinden bağımsız olarak incelenemezler. Algısal bilişsel sistem, bilgi işleme sürecinin oluşturduğu daha genel bir sistemin bir alt-sistemi gibi düşünülür.

Her ne kadar bu alanda yapılan tanımlamalar algının zihinsel temsiline ilişkin ifade barındırıyor olsa bile fiziksel mekâna ilişkin kavramlara da bağlıdırlar. Kendi ve kendi-değil arası ayrım olanaksızdır; çevre bizi bütünüyle kapsadığından, insan ile yaşam çerçevesi arasındaki çeşitli uzlaşmaları incelemek gerekir (Morval, 1985).

Bu bölümde temel olarak çevrenin, davranış-birey ekseninde algılanması ve tanımlanmasına ilişkin çalışan ekolojik yaklaşım irdelenecektir. Bu bağlamda, ekolojik psikoloji alanının gelişim gösterdiği ve mekânsal problemlerin tanımlanmasına ilişkin çok yönlü bir bakış açısı sunan Etkileşimsel (transaksiyonel) yaklaşım tartışılacaktır.

3.1. Ekolojik Yaklaşımın Oluşumu

Geleneksel psikoloji teorileri, davranışsal süreçlerin zamana yayılan bütünsel birimler olduğunu gözardı etmiştir. Aynı zamanda mikro ölçekte; algı, biliş, öğrenme ve gelişme gibi bireye ilişkin süreçlere odaklanmıştır. Psikolojiye ekolojik bakış açısının oluşturulmasına yönelik teorik ve metodolojik çalışmalara ağırlık verilmesi ise 1960’lı ve 1970’li yılların çevresel konular ve sorunların ortaya koyduğu yeni bilimsel gündemlerle gerçekleştirilmiştir (Altman&Stokols, 1987).

Çalışmanın ilk bölümünde çevre psikolojisine ilişkin tanımlarda da belirtildiği üzere söz konusu alanın insanlar ile yapıları ve doğal çevreleri arasındaki etkileşimle ilgilendiği ve çevrenin davranışa etkileri ile davranışın çevrede meydana getirdiği değişiklikleri değerlendirdiğini ifade edebiliriz. Çocukluk çağıının doğaya yakın yerlerde geçmesi gibi çevresel koşullar, insanların doğaya bağlılıklarını ve çevreyi koruma tedbirlerini destekleme konusundaki isteklerini etkilemiştir. Aynı şekilde insanların, doğayı koruma tedbirlerini desteklemesi de çevresel koşulları etkilemiştir. Bu nedenle, çevre psikolojisinin insanlar ve çevreleri ile olan karşılıklı ve dinamik etkileşimleri ekoloji psikoloji alanında vurgulanmaktadır (Steg, 2015).

Çevre psikolojisinde ekolojik çerçevenin tanımlanmasında bireylerin ait oldukları yaşam alanlarının nesnel bir gerçekliğe sahip olduğu vurgulanır. Söz konusu nesnel gerçeklik, yaşam alanlarının zamansal ve fiziksel özelliklere sahip olduğu gerçeği ile desteklenmektedir (Barker, 1968).

Ekolojik yaklaşım, davranışsal ve ekolojik değişkenlerin sistematik bir yolla etkileştiklerini, en kuvvetli biçimi ile ekolojinin davranış üzerinde bazı sınırlayıcı etkileri olduğunu öne sürmektedir.

Ekolojik yaklaşım, algılama sürecinin incelenmesinde öncelikle çevreye ilişkin ekolojik bir betimleme yapmaktadır. Bunu genellikle çevrenin fiziksel özelliklerinin baskın olduğu bir ifade ile gerçekleştirmektedir. Bu betimlemeyi aynı zamanda çevrenin özelliklerinin gözlemciye uygun gelen temel yapılandırmalarla belirlediğini ifade etmektedir. Yaklaşımın son olarak ön plana koyduğu olgu ise gözlemcinin bu bilgiyi gerçekten edinip edinemediğine ilişkindir.

3.2. Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşım

Transaksiyonel analiz hem psikoloji hem de iletişim teorisi olarak tanımlanabilmektedir. Psikoloji alanı içerisinde geliştirilen klasik psikanaliz biçimlerinden uzaklaşarak; bireyin kişilerden farklı yönlerinin incelenmesi ve karşılaştırılmasına odaklanmaktadır.

Psikoloji alanında; kuramın kurucusu Berne (1961) tarafından, genel olarak “Karşılıklı Davranışsal Çözümleme” olarak tanımlanmaktadır. En az iki birey arasında

gerçekleşen iletişim sürecinde davranışların karşılıklı çözümlenmesini ifade etmektedir. Berne, bir uyarıcı ve bir tepkiden oluşan birime, transaksiyon (karşılıklı etkileşim işlemi) adını vermektedir (Berne, 1961; Akkoyun, 2011, s. 31).

Analizin temelinde ebeveyn, yetişkinlik ve çocuk ego durumları üzerine odaklanarak bir yaklaşım geliştirilmektedir. Temel değişkenler sebebiyle bireyin belirli anlarda çocukça, yetişkince ya da ebeveyn gibi düşünüp davranabildiği ifade edilmektedir. Bu nedenle transaksiyonlar; bireyler arasındaki karşılıklı duygu, düşünce ve davranışlarındaki iletişim ve etkileşimleri göstermektedir.

Söz konusu kuramın çevre psikolojisi alanı içerisinde gelişiminde öncelikle ekolojik psikoloji alt alanı ile doğrudan bağlantısı vardır. Bu kuramın gelişiminde, çevrenin tüm niteliklerinin katılımını içerdiğini, insanın hiçbir şekilde etkin olarak bulunduğu durumdan ayrışamadığını, bundan kaynaklı olarak çevrenin de onunla karşılaşan bireyden ayrışamayacağını ifade etmektedir. Bu kuramın gelişiminde özellikle Barker (1968) 'ın "davranış ortamı" kavramı olarak bilinen ve çevre-davranış üzerine yoğunlaşan yaklaşımın önemi fazladır. Kuram algılamada, deneyimin önemini vurgular ve insan-çevre arasındaki etkileşimini odak noktasına almaktadır.

Altman ve Rogoff' a göre transaksyonel yaklaşımın yöntemi; öncelikle ortamları ve bağlamları göz önüne alır; her fenomen, ortamlar, katılanların aşinalığı sonucu oluşan bütünler olarak tanımlanabilir. Bu nedenle de sürecin bağlama eklemlendiği ifade edilebilir. Hiçbir bağlamın genelleştirilebilir olduğu ise varsayılmaz (Altman, Rogoff, 1987).

Stokols (1987) araştırma süreci içerisinde öncelikle temel problemin belirlenmesi ve bu problemin eksenlerinin tanımlanarak; birbirleriyle ilişkilerinin ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Stokols (1987)'e göre; bu bağlamsal araştırmalarda ilk olarak çözümlenmeye odaklanılacak olan merkezi-hedef olgusunun tanımlanması gerekmektedir. Merkezi hedefin tanımlanması ile birlikte ikinci aşama ise, hedef değişkenin ortaya çıkışı ve biçimlenmesinde etkisinin olduğu düşünülen bağlamsal-durumsal değişkenler setinin ortaya çıkarılmasıdır. Araştırma süresinde, merkezi

hedefin ele alınış süresinde, mevcut durumda ortaya çıkan bütüncül değişkenlere odaklanılır. Bütüncül değişkenler arasındaki ilişkilerin dinamikleri anlaşılmaya çalışılır.

Stokols (1987)'e göre; bağlamın vurgulanmasını iki ana nedene bağlamak mümkündür: bunlardan biri, insan davranışının oluşmasında, ekolojik etkilerin giderek önem kazanmasıdır. Ekolojik kaynak sınırlılığının anlaşılması ve genel nüfusun problemlerine artan ilgi nedeniyle, davranışın içinde oluşturduğu bağlamın gözardı edilmemektedir. Ancak bu süreçlere ilişkin yapılan çalışmalarda yalnızca davranışın-bireyin kişisel değişkenlerle tanımlanması yetersiz kalmaktadır. Yalnızca bireyin bulunduğu sosyal çevrenin değil; tarihsel-kültürel coğrafi ortamın, insanın günlük aktivitelerini daha iyi açıklayabilmektedir (Altman&Stokols, 1987).

Transaksiyonel yaklaşımı savunan teorisyenlerin genel olarak paylaştıkları varsayımlar bulunmaktadır. Öncelikle bu psikolojik fenomen; her koşulda meydana geldiği mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortamıyla ilişkisi içinde tartışılmalıdır. Bireylerin ayrı soyut uyarılar ve olaylara karşı tepkileri konusuna odaklanırken, günlük etkinlikleri ve ortamların uzun vadeli analizleri araştırma kapsamına dahil edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Araştırmaya ilişkin çözüm süreci bu yönelimler çerçevesinde ele alınmalıdır. Çevre-davranış etkileşimde kapsamlı ilişkilerin araştırılması kaygısı, belirli ölçüde duyarlılıklarla birleştirilmelidir. Araştırmaya ilişkin belirlenen bu temel çerçevenin yanında, coğrafyanın ekolojik ve dışsal etmenlerin ölçütü, yalnızca araştırmanın kurgulanma sürecinde değil, mekânsal pratiklerle uygulanışları süresinde değerlendirilmelidir (Göregenli, 2015).

Transaksiyonel yaklaşım Ertürk Işıkpınar tarafından "aşkinetkin" yaklaşım olarak tanımlanmaktadır. Işıkpınar (1990), akinetkin yaklaşımın araştırma settinglerinin ve oluşturduğu kapsamların önemini vurgulamaktadır.

"Aşkinetkin araştırma settinglerini ve kapsamlarını dikkate alır. Olaylar psikolojik, zamansal ve çevresel niteliklerden oluşmuşlardır ve dolayısı ile araştırmanın bu yönleri ile ilgili yöntemler gerektirirler. Psikolojik süreçlerin fiziksel ve sosyal kapsamlarda nasıl içgizil olduğunu anlayabilmek için aşkinetkin araştırmacılar "doğal" durumlarda çalışma eğilimindedirler. Laboratuvarda ya da doğal bir durumda olsun,

psikolojik bir süreç kapsamdan özgür değildir, öyle ise araştırmacı süreci daima kapsamda gömülü olarak ele almalıdır.” (Işıkpınar, 1990, sf.83)

Böylelikle transaksiyonel yaklaşım araştırma sürecinde belirlenen temel problemlerde katılımcıların bakış açılarını anlamaya çalışmaktadır. İnsanlar, bildikleri ve deneyimledikleri settinglere hakim oldukları normları ve davranışsal tarzları ile gelirler. Herhangi bir settingde o settingin gerektirdiklerini ve nasıl davranmaları gerektiğini anlamaya çalışırlar. Transaksiyonel bir yönelimin başarılı olması için olayların katılımcılara getirdiği "anlamaların" keşfedilmesi gerekir. (Işıkpınar, 1990)

Etkileşimsel algılamına tanımlamalar eşiğinde baktığımızda, kuram geçmiş deneyimler kişinin bugün ön plana çıkardığı ihtiyaçlarına entegre edebilmektedir. Algılama sürecinin oluşumunda geçmiş deneyimlerin etkisinin olduğu kadar, içinde bulunduğu şartlarla gelişen davranışlara da dayanmaktadır. Birey ve çevre ilişkisi dinamik olarak incelenebilmekte olup çok yönlü bir prensip belirlemektedir. Çevrenin gelişim süreci ve bireyin genetik olarak yadsınabilecek geçmiş deneyimleri de sürecin etkin parçası olabilmektedir.

Transaksiyonel yaklaşım çerçevesinde gerçekleştirilen çok yönlü araştırma biçimleri, bireyin bulunduğu sosyal çevrenin değil; tarihsel-kültürel coğrafi ortamın, insanın günlük aktivitelerini daha iyi açıklayabilmektedir. Araştırmaya ilişkin belirlenen bu temel çerçevenin yanında, coğrafyanın ekolojik ve dışsal etmenlerin ölçütü, yalnızca araştırmanın kurgulanma sürecinde değil, mekânsal pratiklerle uygulamaları süresinde değerlendirilmesini sağlamaktadır. Bu husus çevrenin ve deneyimin açık bir sistem olarak tanımlanmasına, dönüşümün ve gelişimin devamlılığına işaret etmektedir. Temsiliyeti oluşturulabilen algı süreci sürekli değişim gösterebilmektedir.

3.3. Bölüm Sonucu

Bu bölümde, planlama alanında davranışsal ağırlıklı bir analiz sürecinin oluşabilmesine yönelik Çevre Psikolojisi üzerinden geliştirilen Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşım incelenmiştir. Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşımın ekolojik psikoloji alanı içerisinde gelişim süreci ve temel araştırma prensiplerine ilişkin bakış açıları irdelenmiştir. Etkileşimsel yaklaşımla birlikte, insanın sosyal ve fiziksel

çevresi ile ilişkilenme biçimlerine yönelik çok yönlü çalışmaların gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Bu bölümden ortaya çıkarılan en önemli sonuç; insan ve çevre olgularının ve insan/çevre etkileşiminin belirli yöntemler ve tanımlar neticesinde irdelenebileceğine ilişkindir. Davranış-çevre ilişkilerinin zaman ve mekân bağlamında sistematik bir şekilde ele alınmasının olasılığını göstermektedir.

Bu bölüm kapsamında Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşımın belirlediği temel prensipleri tanımlayabiliriz;

- Araştırma süreci içerisinde belirlenen temel problem mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortamıyla ilişkisi içerisinde ele alınmalıdır.
- Bireylerin, ayrı ayrı soyut uyaran oldukları gözardı edilmemelidir.
- İnsanların günlük aktiviteleri ve ortamları daha molar ve uzun vadeli analizleri araştırma kapsamı içine alınmalı ve çözümlenmelidir.
- Çevre-davranış arasındaki genel ilişkiler araştırılırken, temel problemin analizine ilişkin spesifik durumlar yani bağlamlar tanımlanabilmelidir.
- Ektektik bir yöntemin önemini vurgular.
- Gözlemciyi olayların bir niteliği gibi anlamaya çalışır.

Yukarıda da ifade edildiği üzere Etkileşimsel yaklaşım çerçevesinde araştırma sürecinin yürütülmesi için öncelikle çok kapsamlı bir bakış açısı geliştirilmelidir. Kentsel mekânın ve coğrafyanın gelişim/değişim süreçlerinde; olaylar ve varlıklar, ancak bir bütün olarak aralarındaki tüm ilişkilerle birlikte değerlendirilmelidir.

Bu çerçeve kapsamında bir sonraki bölümde, Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşım ile seçilen alanın değişim-dönüşüm süreçleri, birey-davranış-anlamlar eşliğinde incelenecektir. Bireylerin fiziksel çevre içerisinde atfettikleri anlamın yeniden tanımlanabilmesini hedefleyen bu çalışmada Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşımın geliştirmiş olduğu; mekâna atfedilen anlamların gelişiminin arkasında yatan fiziksel, sosyal, ekonomik etmenleri anlamaya çalışan tarihsel coğrafi yöntem kullanılacaktır. Galata Köprüsü, bulunduğu coğrafi konumu sebebiyle, tarihsel geçmişe sahip olması, bu tarihselliğin mekânsal deneyimlere ilişkin önemli izler taşıması ve aynı zamanda

1990'lı yıllardan sonra deneyimlenme biçimlerine yönelik değişimlerin gözlemlenmesi nedeniyle Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşımın geliştirmiş olduğu bakış açısıyla açıklanabileceği düşünülmektedir. Bu nedenle öncelikle Galata Köprüsü'nün fiziksel, sosyal ve kültürel tarihsel gelişimi/değişimi irdelenecek olup yapılan mülakat çalışmalarıyla deneyimin ve anlamın zamansal değişimi incelenecektir. Çevre-davranış arasındaki genel ilişkilerin araştırılma sürecinde bireylerin mekâna ilişkin anlamlarının yeniden tanımlanabilmesi için “deneyim anında yeniden sorgulama” düşüncesiyle de Galata Köprüsü'nde gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat verileri kullanılacaktır.



4. ÖRNEK ALAN: GALATA KÖPRÜSÜ

4.1. Etkileşimsel Bir Metodolojinin Oluşumu

Çalışmanın bu bölümünde; etkileşimsel yaklaşım doğrultusunda çalışmanın metodunun tanımlanması ve analiz süreci açıklanacaktır. Etkileşimsel yaklaşım, insanın sosyal ve fiziksel çevresi ile ilişkilenme biçimlerine yönelik çok yönlü çalışmaların gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu nedenle, araştırma süresi içerisinde temel problem/hedef belirlenmelidir. Belirlenen problem, mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortamı içerisinde bulunduğu süreçlerle birlikte ele alınmalıdır. Temel problemle birlikte problemi birebir etkileyen bağlamsal alt problemlerin belirlenmesi ve sürecin bu yönde kurgulanması gerekmektedir. Problemler eşliğinde; bireyler, ayrı ayrı soyut uyaran olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle, mekânın kullanıcılarının sürece katılımı çok önemlidir. Bu çalışma, eklektik bir yöntemin önemini vurgulamaktadır.

Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşım ile Galata Köprüsü'nün mekânsal değişim süreçleri, birey-davranış-anlamlar eşliğinde incelenecektir. Kullanıcılarının Galata Köprüsü'ne atfettikleri anlamın yeniden tanımlanması araştırmanın temel amacını oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında belirlenen spesifik problem ise, planlama sürecinde Galata Köprüsü'nün planlarda tanımlanma, anlamlandırılma biçimi ile kullanıcılarının anlamlandırma biçimleri arasındaki farktır. Kullanıcıların anlamlandığı Galata Köprüsü kavramının planlama sürecinde yeniden kurgulanması gerekmektedir. Bu kapsamda, kentsel mekânlara bütüncül bir bakış açısı geliştirmek amacıyla; mekâna ilişkin anlam ve deneyimin irdelenmesi göz önünde bulundurularak tarihsel geçmişle ilişkilenen sürecin bağlamsal ifadesinin oluşturulması amaçlanmaktadır.

Araştırmada, mevcut planlama sürecinde mekânsal anlamın yansıtılmadığı gerçeği göz önünde bulundurulacaktır. Bu kapsamda, kentsel mekânlara; psikolojik ve sosyo-

kültürel açıdan yaklaşım sağlanarak, kültür bağlamında psiko-sosyal bakış açısının gerekliliği üzerinde durulmaktadır.

İnsan-çevre ilişkileri veyahut çevresel tasarım disiplinlerinde araştırma süreci çeşitli yöntemler kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu yöntemler; bilgi toplama, işleme ve verilerin değerlendirilmesine yönelik farklılık gösterebilmektedir. Anket ve soru kağıdı gibi bilgi toplama tekniklerinin yanında, gözlem ve görüşme ile sağlanan, deneyimi de sürecin bir parçası olarak kurgulayan tekniklerin daha etkili sonuçlar verdiği bilinmektedir. Bu nedenle tez kapsamında alan çalışması gerçekleştirilip bu süreç içerisinde gözlemci de çalışmanın bir parçası olarak tanımlanmaktadır. Bilgi toplama sürecinde; bireysel deneyim, yarı yapılandırılmış görüşme formu ile derinlemesine mülakat, gözlem, belgeleme yöntemlerine ilişkin farklı tekniklerden yararlanılmıştır. Görüşmelerin dökümanite edilmesinin yanında, görüşmeler sırasında yapılan gözlemler de yöntemin temel parçasını oluşturmaktadır.

Çalışma temel olarak 3 aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama, Galata Köprüsü'nün tarihsel bağlamı, planlama süreci, edebiyat, fotoğraf, sinema üzerinden tanımlanmasının irdelenmesine ilişkindir. İkinci aşama, Galata Köprüsü'nün kullanıcıları ile gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat çalışmasıdır. Üçüncü aşama ise, tarihsel okuma ve mülakat verilerinin desteklenmesi amacıyla yapılan gözlemlerden oluşmaktadır. Galata Köprüsü'nün gözlemlenme süreci fiilen 10 yıldır kullanan araştırmacının öznel düşüncelerini kapsamaktadır. Ayrıca bu süreç, mülakatlar sırasında kullanıcıların mekânı deneyimleme biçimlerine yönelik eylemlerini de kapsamaktadır. Böylelikle, Galata Köprüsü'nün tarihsel anlamı, kullanıcıların atfettikleri anlamlar ve gözlemcinin öznel tanımlamaları eşliğinde tüm araştırmaların sentezi oluşturulacaktır.

Yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat soruları geliştirilirken, mekânın kullanıcılarına ait demografik bilgi ve enformasyon yanında, mekânı deneyimleme biçimleri, süreleri, amaçları ve anlamının tanımlanmasına ilişkin değerlendirmelerin yapılması istenmiştir. Mülakat süreci içerisinde kullanıcıların Galata Köprüsü'nü kullanma süresinin tanımlanmasıyla birlikte mekânda yaşamsal deneyim kazanıldıkça o mekânın anlamının incelenmesi sağlanmaktadır. Aynı zamanda mülakatlar sırasında

“mekânın anlamını deneyim anındayken yeniden sorgulama” düşüncesini sınamaya yönelik, Galata Köprüsü’nü kullanma ve deneyimleme biçimleri incelenmektedir.

Bu çerçevede, Galata Köprüsü üzerinde rastlantısal olarak ifade edilebilecek ancak belirli aktiviteler yoluyla Galata Köprüsü ile ilişki kurmuş katılımcılar belirlenmiştir. Katılımcıların belirlenme şekli tanımlanırken, Barker (1968)’in “davranış ortamı” çalışmasından yararlanılmaktadır. Bu yaklaşımla Galata Köprüsü kullanıcılarının “davranış ortamı” olarak tanımlanmakta olup, bir tür davranışsal mekân olduğu vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, mülakat gerçekleştirilen kişiler rastlantısal olarak seçilmiş olsa bile Galata Köprüsü’nü kullanma biçimlerine yönelik genel bir temsiliyetleri söz konusudur. Mülakatlar, 2019 yılının mayıs ayı içerisinde, hafta sonunu da kapsayan beş gün süre ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcılar, görüşme sıralamalarına göre numaralandırılmış ve analiz süresi içerisinde öznel ifadeleri değerlendirilmiştir.

Yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat için belirlenen sorular;

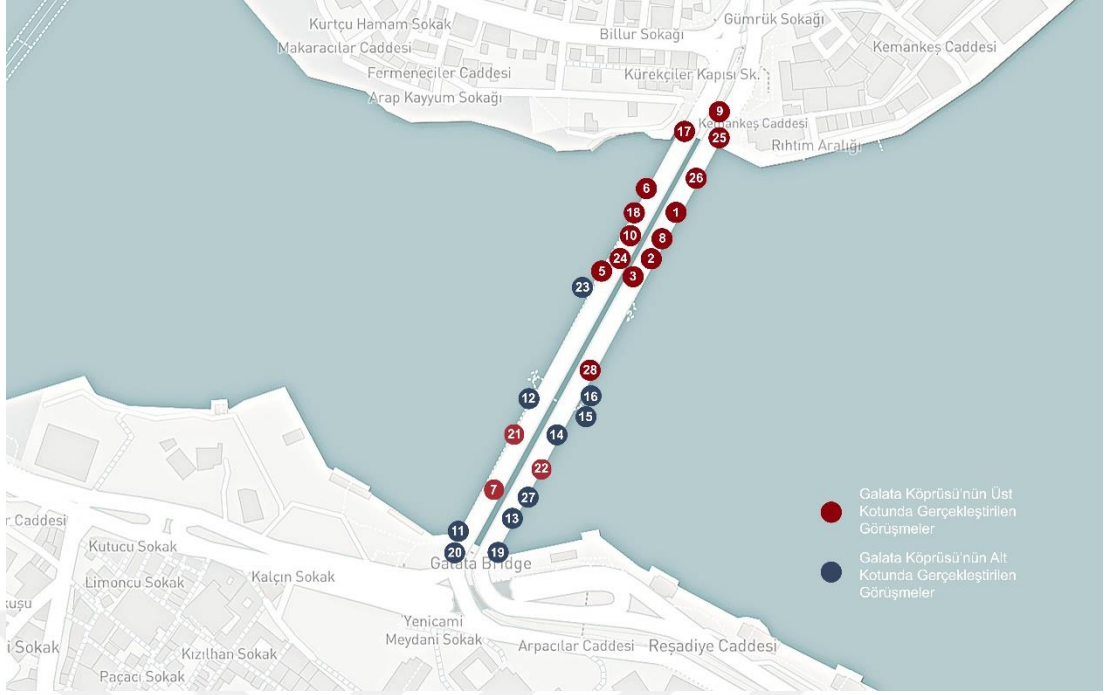
- Kaç yıldır İstanbul’da yaşıyorsunuz?
- İstanbul’da nerede oturuyorsunuz?
- İstanbul’da evinizden çıktığınızda özellikle gitmeyi tercih ettiğiniz yerler nereler? (Parklar, meydanlar, özel alanlar vb)
- Bir önceki soruda bahsetmiş olduğunuz hiyerarşi içerisinde Galata Köprüsü ’nün bir yeri var mı?
- Kaç yıldır Galata Köprüsü’ne geliyorsunuz?
- Galata Köprüsü’nde ne kadar zaman geçiriyorsunuz?
- Şu an neden Galata Köprüsü’ndesiniz?
- Galata Köprüsü’ne geldiğiniz zaman neler yapıyorsunuz?
- Galata Köprüsü’nün genellikle üst kotunu mu alt kotunu mu kullanıyorsunuz? Neden?
- Galata Köprüsü sizin için ne anlam ifade ediyor?
- Galata Köprüsü’nün sizin için olumlu/olumsuz yönleri nelerdir? Sizi Galata Köprüsü’ne çeken ve iten etmenler nelerdir? (Fiziksel olarak, aktiviteler olarak ve mekânın anlamına ilişkin)

4.2. Mülakat Verilerinin Tanımlanması

Çalışmanın bu kısmında tez kapsamında gerçekleştirilen yöntemlerle ele alınan modelin, analiz sürecine ilişkin bilgiler ortaya konacaktır. İnsan-çevre ilişkileri veyahut çevresel tasarım disiplinlerinde araştırma süreci çeşitli yöntemler kapsamında gerçekleştirilmektedir. Bu yöntemler; bilgi toplama, işleme ve verilerin değerlendirilmesine yönelik farklılık gösterebilmektedir. Anket ve soru kâğıdı gibi bilgi toplama tekniklerinin yanında, gözlem ve görüşme ile sağlanan, deneyimi de sürecin bir parçası olarak kurgulayan tekniklerin daha etkili sonuçlar verdiği bilinmektedir. Bu nedenle tez kapsamında iki ayrı alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Birincisi, mekânda yaşamsal deneyim kazandıkça o mekânın anlamının değişimini incelemektedir. İkinci alan çalışması ise, *“yerin anlamını deneyim anındayken yeniden sorgulama”* düşüncesini sınamaya yönelik yapılan çalışmadır.

Bilgi toplama sürecinde; bireysel deneyim, yüz yüze görüşme, gözlem, belgeleme yöntemlerine ilişkin farklı tekniklerden yararlanılmıştır. Görüşmelerin dökümanite edilmesinin yanında, görüşmeler sırasında yapılan gözlemler de yöntemin temel parçasını oluşturmaktadır.

Bu çerçevede Galata Köprüsü üzerinde rastlantısal olarak ifade edilebilecek ancak belirli aktiviteler ile Galata Köprüsü ilişki kurmuş katılımcılar belirlenmiştir. Bu bağlamda mülakat gerçekleştirilen kişiler rastlantısal olarak seçilmiş olsa bile Galata Köprüsü’nü kullanma biçimlerine yönelik genel bir temsiliyetleri söz konusudur.



Şekil 4.1. Katılımcı Görüşme Haritası

Yapılan derinlemesine mülakat çalışmalarında 18 Erkek, 10 Kadın olmak üzere toplamda 28 kişiyle görüşülmüştür. Görüşmeler sırasında Galata Köprüsü'nde gerçekleştirilen aktiviteye göre kişiler rastlantısal bir şekilde seçilmiştir. Görüşmelerin 19'u Galata Köprüsü'nün üst kotunda, 9'u ise köprünün alt kotunda gerçekleşmiştir.

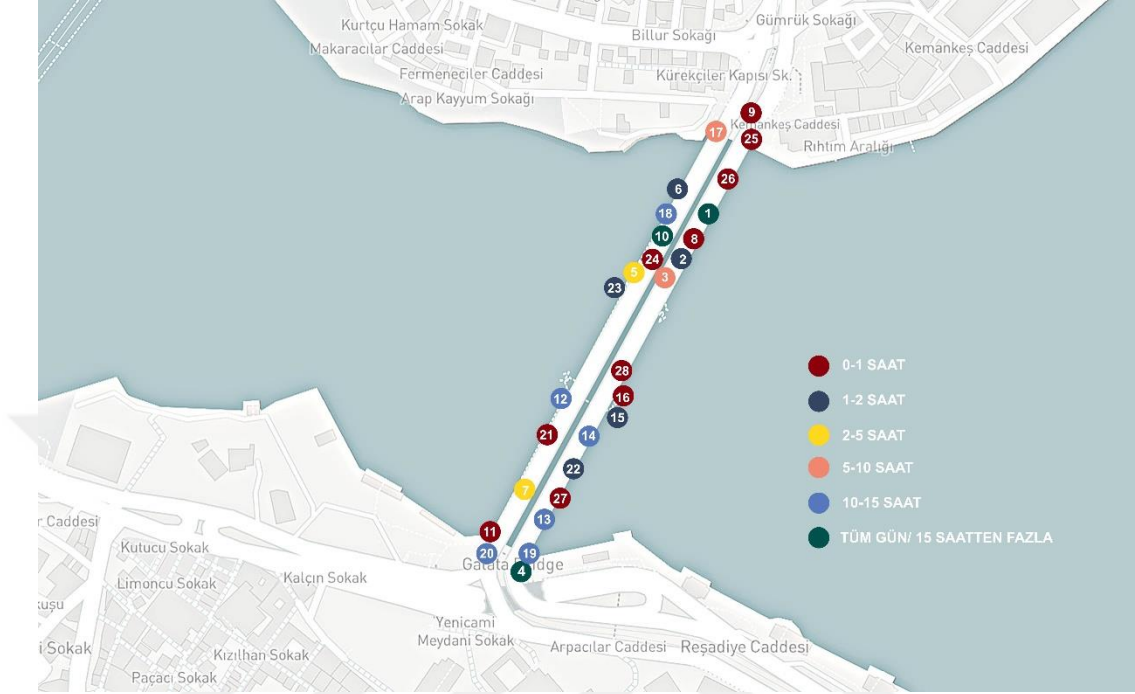
Görüşmelerin gerçekleştirildiği kişiler meslek gruplarına göre; öğrenciler, köprüdeki seyyar satıcılar, restoran işletmecisi, restoran çalışanı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Belediye Temizlik Görevlisi, Güvenlik, fotoğrafçılar, doktor, asistan, mimar, editör, inşaat mühendisi, yabancılar ve köprünün çocukları olarak tanımlayabilmekteyiz. Katılımcıların yaş dağılımı; 7 kişi 18-25 yaş arası, 9 kişi 25-35 yaş arası, 7 kişi 35-45 yaş arası ve 8 kişi 45 yaş üstü olarak ifade edilebilir.



Şekil 4.2. Amaç ve deneyimlenme biçimine göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.

Katılımcıların Galata Köprüsü'nü deneyimleme biçimine ve köprüde bulunma amaçlarına göre dağılımı; 5 kişi balık tutmak, 9 kişi çalışma amacıyla, 4 kişi dolaşmak/fotoğraf çekmek, 1 kişi arkadaşlarıyla buluşma/dolaşma, 1 kişi tramvay kullanımı, 3 kişi manzarayı izlemek, 4 kişi fotoğraf çekmek/dolaşmak, 3 kişi geçiş bölgesi/ulaşım/yürüme, 1 kişi geçiş bölgesi/yürüme/balık yemek, 1 kişi balık yemek olarak tanımlanabilmektedir. Çalışma amacıyla Galata Köprüsü'nde bulunan 9 kişinin 3'ü seyyar satıcı, 2'si restoran çalışanı, 1'i restoran işletmecisi, 1'i İstanbul Büyükşehir Belediye görevlisi ve 1'i dilencidir. Kullanıcıların, Galat Köprüsü'nü deneyimleme biçimleri birden fazla tanımlama kazanabilmektedir. Galata Köprüsü'ne dolaşmak için gelen kullanıcılar bu süre içerisinde fotoğraf çekmek, arkadaşlarla buluşmak gibi farklı eylemleri de bir arada kurgulayabilmektedirler. Aynı şekilde Galata Köprüsü'ne manzarayı izlemek amacıyla gelen kullanıcılar bu süre çerçevesinde huzur bulmak, rahatlamak istediklerinden bahsetmektedirler. Şekil.4.2. ' göre, Galata Köprüsü'nde olta balıkçılığı yapan kullanıcılar köprü'nün Karaköy yakasında ağırlıklı olarak bulunmaktadır. Bunun temel sebebi, mevsim, hava durumu ve akıntı yönüne göre balıkların konumlanmalarından kaynaklıdır. Aynı şekilde Galata Köprüsü'nde dolaşan

ve fotoğraf çeken kullanıcılar köprünün haliç tarafını ağırlıklı kullanmaktadır. Bunun temel sebebi ise, kullanıcılar tarafından görsel imajın oluşturulmasında daha fazla fırsatların olmasından kaynaklıdır.



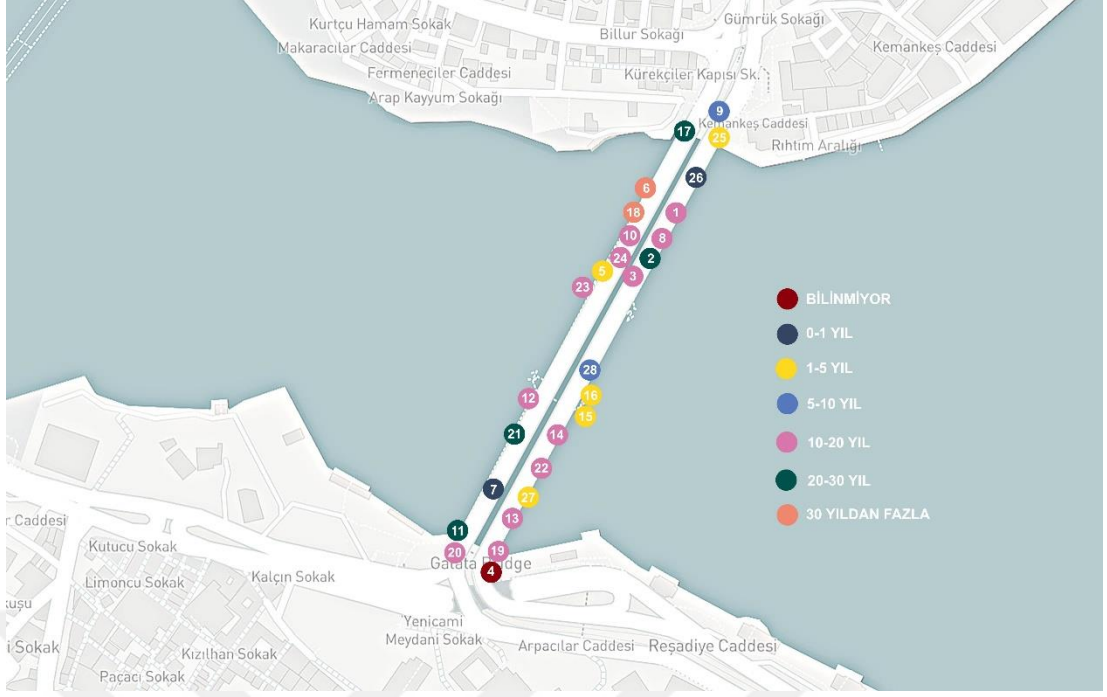
Şekil 4.3. Galata Köprüsü'nde geçirilen süreye göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.

Katılımcıların Galata Köprüsü'nde geçirdikleri süreye göre dağılımı; 0-1 saat arası 10 kişi, 1-2 saat 5 kişi, 2-5 saat 2 kişi, 5-10 saat 2 kişi, 10-15 saat 6 kişi ve 15 saatten fazla kullanan 3 kişi bulunmaktadır. Galata Köprüsü'nde 15 saatten fazla zaman geçiren kullanıcılar genellikle balık tutmak amacıyla gelen kişiler olup gün boyunca eylemlerine devam ettiklerini ifade etmektedirler. Çalışmak amacıyla gelen kullanıcılar genellikle 10-15 saat arasında deneyimlerine devam etmektedirler. Fotoğraf çekmek, dolaşmak, manzarayı izlemek ve ulaşım amacıyla köprüyü kullanan kullanıcılar 0-1 saat ve 1-2 saat aralığında köprüyü kullanmaktadırlar.



Şekil 4.4. Galata Köprüsü'nün kullanım sıklığına göre Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların dağılımı.

Katılımcıların Galata Köprüsü'nü kullanma sıklıklarına göre dağılımı; haftada 1-2 kez 6 kişi, haftada 3-4 kez 2 kişi, haftada 5 gün 1 kişi, haftada 6 gün 5 kişi, ayda 1-2 kez 6 kişi, ayda 3-4 kez 1 kişi, yılda 1-2 kez 2 kişi ve her gün kullanan 5 kişidir. Buna göre, özellikle Galata Köprüsü'nün temel yapısını oluşturan insanlar olan seyyar satıcılar, restoran çalışanları, restoran işletmecileri ve olta balıkçıları köprüyü en sık kullanan kişilerdir. Bu kişilerin köprüyü kullanma sıklığı hemen hemen haftanın her gününü kapsamaktadır. Daha seyrek sıklıkla köprüyü kullanan kullanıcılar ise, fotoğraf çekmek, dolaşmak, manzarayı izlemek ve ulaşım amacıyla deneyimlerini sürdürmektedirler.



Şekil 4.5. Galata Köprüsü'nde mülakata katılanların Galata Köprüsü'nü kullanma sürelerine göre dağılımları.

Galata Köprüsü'nü ne kadar süre boyunca kullandıklarına ilişkin sorular neticesinde katılımcıların köprüye ilişkin geçmişlerine göre dağılımı; 0-1 yıl 2 kişi, 1-5 yıl 5 kişi, 5-10 yıl 2 kişi, 10-20 yıl 12 kişi, 20-30 yıl 4 kişi, 30 yıldan fazla 2 kişi ve köprüyü ne kadar süredir kullandığını bilmeyen 1 kişi bulunmaktadır. Buna göre, katılımcıların yarısından fazla Galata Köprüsü'nü 10 yıldan fazla bir süredir kullanmaktadır. Bu kullanıcılar ağırlık olarak Galata Köprüsü'nde çalışanlar, olta balıkçılığı yapanlar, fotoğraf çekenler ve yürümek için köprüyü kullananlardır. Bu nedenle eylemlerin, köprü'nün kullanımına ilişkin amaçlarla birleştiğini söyleyebiliriz. Galata Köprüsü'nü 10 yıldan uzun bir süredir kullanan kullanıcıların büyük bir çoğunluğu deneyimlerine sadık bir şekilde köprüyle ilişkilerine devam etmektedirler. Ancak 20-30 yılı aşkın süredir köprüyü kullanan kullanıcılar 4. Galata Köprüsü ve 5. Galata Köprüsü arasında değişim süreçlerini deneyimlemişlerdir.

4.3. Galata Köprüsü'nün Tarihsel Gelişimi

4.3.1. Mekânsal Değişim

Birinci Galata Köprüsü

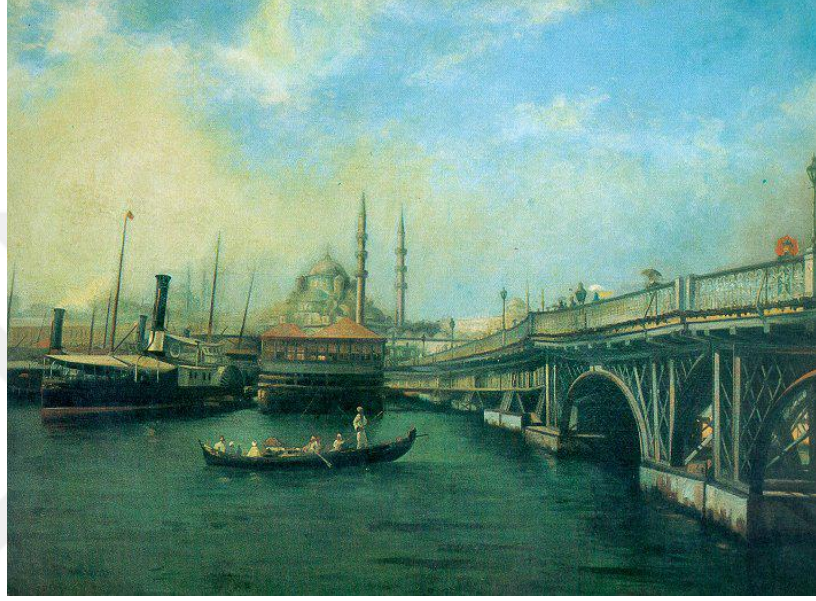
Batı'nın Altın Boynuz olarak tanımladığı, Haliç'in üzerinde Tarihi Yarımada ile Pera'yı birbirine bağlayan bir köprü yapılması ihtimali çok uzun zamandır gündemde olan bir konudur. Bilinen ilk Galata Köprüsü I Justinyanus döneminde yapıldığı ifade edilse bile bu köprü hakkında net bir bilgi yoktur. 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet komutasındaki Osmanlı ordularının İstanbul'u fethi sırasında, askerlerin geçebileceği yüzer bir köprü yaptırılması söz konusu olmuştur. Ayvansaray yakınlarında yalnızca bir gece için kullanılan bu köprü Fetih'ten sonra kaldırılmıştır. Sultan II. Beyazıt döneminde Haliç'e bir köprü yaptırılması gündeme gelmiş olup o dönemde Leonardo da Vinci, Michel Angelo ve Arnold von Harff davet edilmiştir. Da Vinci, 350 metre uzunluğunda, 25 metre genişliğinde ve altından yelkenlinin geçebileceği su üzerinden 41 metre yukarıda olacak biçimde taslak bir köprü projesi hazırlamıştır. Ancak bu köprü de gerçekleştirilmemiştir.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un kentsel gelişiminde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Özellikle Beyoğlu merkezinin hızlı gelişimi ile birlikte Pera bölgesinin de içinde bulunduğu alanda iki-üç katlı yapılaşmalar yerini daha yüksek katlı konut alanlarının dönüşümüne bırakmıştır. Bu dönemde Beyoğlu ve Pera bölgesi İstanbul'un kentsel yaşamının yoğunluğunu üstlenen ve gelişme gösteren bir merkez niteliğindedir. Haliç üzerinde ilk köprü Hayratiye (Cisr-i Atik, Mahmudiye) adıyla 1845 yılında II. Mahmut tarafından yaptırılmıştır. Ancak söz konusu 1. Galata Köprüsü, Haliç üzerinde gelişim gösteren ve gittikçe kalabalıklaşan İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte değildir. (Evren, 1994).

Eminönü ve Galata arasında köprü yapılmasına ilişkin birkaç rivayet söz konusudur. Bunlardan ilki, İstanbul'u ziyaret edecek olan Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'ya şehri ve Osmanlı'nın görkemini göstermek olduğudur. İkincisi ise, esas olarak dikkat edilmesi gereken neden olan, padişahın Topkapı Sarayı'nın yanı sıra Beşiktaş ve Boğaz

saraylarını kullanmasıdır. Bu nedenle de Beyoğlu ve Beşiktaş bölgesindeki nüfusun artışı sebep gösterilebilmektedir.

Bu ilk köprü Azapkapı-Unkapanı arasında yapılmıştır. Tershane’de yapılmış olup dubalar üzerinde ve ahşap olarak inşa edilmiştir. Uzunluğu 500 metre olan köprünün Yeni Camii’nin ön tarafında bulunan Gümrük Emaneti önü ile karşı taraftaki şuan Denizcilik Bankası binası arasında kurulduğu bilinmektedir.



Şekil 4.6. Cisr-i Cedid (Yeni Köprü) adıyla anılan ilk Galata Köprüsü (Url-1).

Aslında söz konusu, ilk Galata Köprüsü bugünkü yerinden biraz daha Tophane yani boğaza doğru kısmında konumlanmaktaydı. İlk Galata Köprüsü’nün açılışı, Abdülmecit tarafından yapılmış olup, aynı zamanda padişahın geçtiği ilk köprü ünvanına sahiptir. Halk arasında Cisr-i Cedit, Yeni Köprü, Büyük Köprü, Valide Köprüsü ve Yeni Cami Köprüsü adıyla bilinmektedir. Köprülerin bakım-onarımlarını karşılamak, bunun yanında köprüde çalışan her türlü personelin giderlerini sağlamak amacıyla köprüden geçen insan, hayvan ve taşıtlardan müruriye adı verilen geçiş ücreti alınmıştır. Bu uygulama ilk kez 25 Kasım 1845’te alınmaya başlanmış, uygulama 85 yıl sürmüş ve 31 Mayıs 1930 Pazar günü gece yarısı kaldırılmıştır (Evren, 1994).

İkinci Galata Köprüsü

Tam olarak 18 yıl hizmet veren, kullanımından dolayı eskidiği ve niteliksiz bir hal aldığı ifade edilen 1. Galata Köprüsü yerine yeni bir köprü yapılması gündeme gelmiştir. Her ne kadar köprünün fiziksel yapısının niteliksizleşmesi nedeniyle yeni bir köprüye ihtiyaç duyulduğu ifade edilse bile o dönemde Haliç'te yapılması planlanan köprüler Osmanlı'nın gösteriş dolu yaşamının da önemli bir simgesi olmaya başlamıştır. Padişahların dışardan gelen yabancı resmi konuklara devletin görkemini göstermek istemeleri böyle bir köprünün yapılması için önemli bir etken olduğu ifade edilmektedir. Galata üzerinde yapılan ilk köprünün Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın İstanbul'a ziyareti nedeniyle yapıldığı ifade edilmektedir. Bunun yanında ikinci köprü ise bu kez III. Napolyon'un İstanbul'a davet edilişi sebep sunularak bir şekilde devletin görkemini gösterme amacıyla yapılmıştır. Bu dönemde Abdülmecit ve Bezmi Alem Valide Sultan tarafından yeni bir köprü yapılması önerilmiştir. Kaptan-ı Derya Ateş Ahmet Paşa'nın çabalarıyla 1863'te yapımı tamamlanan köprünün boyu 500 metre olup, küçük gemilerin geçmesini sağlamak için iki gözü bulunmaktadır. 2. Galata Köprüsü'nün tamamı tershanede yapılmış olup 1. Galata Köprüsü'nde olduğu gibi korkulukları ahşap olarak tasarlanmıştır (Evren, 1994).

Haliç'in iki yakasını bağlayan Galata Köprüsü'nde vapur seferlerinin gerçekleştirilmesi ile birlikte iki yakanın birbirine bağlanmasını ve bölgelerin gelişiminin hızlanmasını etkilemiştir. Tarihi yarımada ile Galata ve Tophane arasında ulaşım öncelerde kayıklarla sağlanmaktaydı. İstanbul'un ulaşımına ilişkin sağlanan bu gelişme ile birlikte kayıkçıların eskisi kadar faaliyetlerini sağlayamamasına sebep olmuştur. Kayık ile bir yakadan diğer yakayı arşınlayan bu ulaşım sistemi Galata rıhtımının gelişimi ile birlikte vapur seferlerine yerini bırakmıştır. Söz konusu yeni köprünün yapılmasıyla birlikte de eski köprü Unkapanı Köprüsü yerine çekilmiştir.

İstanbul'un iki yakasını bağlayan Galata Köprüsü taşıtlar ve yayalar için geçiş kolaylığı sağladığı gibi Karaköy ve Eminönü meydanlarını da kentin en hareketli bölgeleri haline getirmiştir. Bu yüzyılın başında Pera'nın yanı sıra en şık mağazalar Eminönü Meydanı ve çevresinde bulunmaktadır.



Şekil 4.7. 2. Galata Köprüsü ve Aziziye Karakolu, 1890, Mihran İranian (Url-2).

İkinci Galata Köprüsü, Şekil 4.6.'da görüldüğü üzere kenar ayaklarından ortaya doğru yükselen bir yapıyla tasarlanmıştır. İkinci Galata Köprüsü'nün ortası için oluşturulan kemer aslında gemilerin geçişlerinin sağlanması için yapılmış olup, iki kenarında bulunan ahşap korkuluklar vapurların yanaşabilmesini sağlamaktadır.

İkinci Galata Köprüsü'nden de geçiş yeni bir tarife hazırlanarak paralı olmuştur. 12 yıl boyunca oldukça faal bir şekilde tarifeli kullanımı devam etmiştir. Özellikle, Galata Köprüsü'nün halk tarafından geçiş alanı olarak kullanıldığı kaynaklarda ifade edilmektedir. Gün doğumundan gün batımına kadar her saatte tam anlamıyla insan akışını bu ikinci köprü sağlamaktadır (Evren, 1994).

“Birbirlerine karşılıklı kayıtsızlıkları sayesinde katlanan, içe dönük insanların bir aradalığı. Kent mekânında bu tür bireyciliğin belli bir anlamı vardı. On dokuzuncu yüzyıl şehirleri planlanırken, serbestçe hareket eden bireylerin bedenleri yavaş yavaş içinde hareket ettikleri mekândan ve mekânın içindeki insanlardan koptular. Mekân hareket yüzünden değerini yitirirken bireyler başkalarıyla ortak bir kaderi paylaştıkları hissini yavaş yavaş yitirdiler” (Sennett, 2011).

Sennet (2011)'in de ifade ettiği üzere, İkinci Galata Köprüsü belki de yıllardır görmeye alışık olduğumuz birbirinden bu kadar farklı insanın neredeyse burun buruna yürüdüğü; birbirine hiç bakmadığı ancak akışın devam ettiği o imajın ilk ifade edildiği köprüdür. Her ne kadar kozmopolit kent yaşamının başlangıcı olarak kabul edilebilen

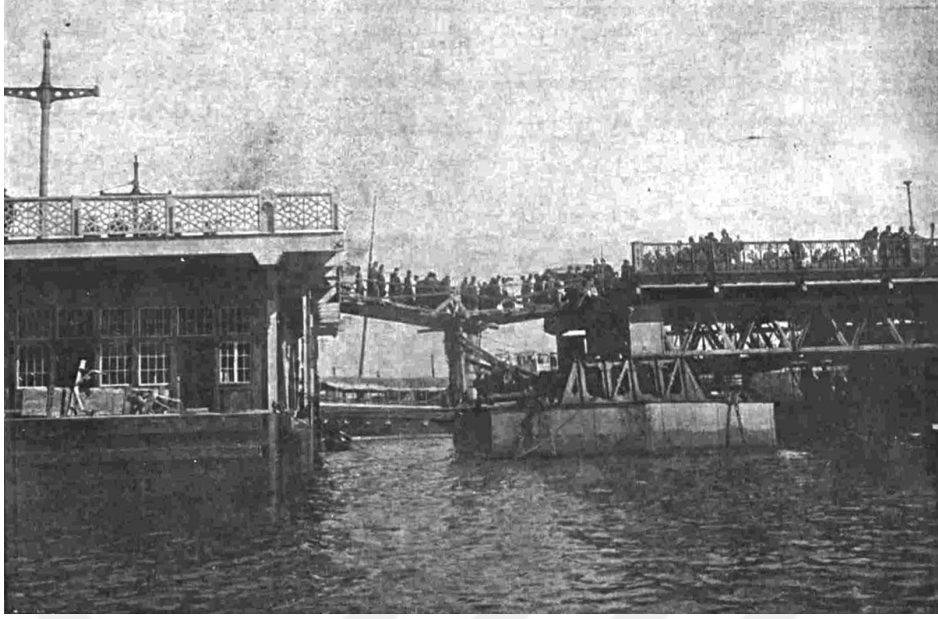
bu dönem aynı zamanda sosyo-kültürel birikimin yaşandığı böylelikle Galata Köprüsü'nün ileri dönemlerinde etkileşim halinde İstanbul kentsel yaşamının üretildiği bir mekâna dönüştürecektir.

İkinci Galata Köprüsü kullanım sıklığı ve fiziksel yapısından kaynaklı olarak; insan ve taşıt trafiğine yalnızca 12 yıl dayanabilmiştir. Uzun ömürlü olamadığı için kısa bir süre içerisinde kullanılamaz hale gelmiştir.

Üçüncü Galata Köprüsü

Galata üzerinde yapılan ilk iki köprünün ahşaptan olması ve kısa sürelerde kullanılmaz hale gelmesi, sonunda büyük bir kısmı demirden yapılması düşünülen bir köprüyü gündeme getirdi. Bu dönemde, 2 demir köprü projesi gündeme gelmiş olup biri Galata diğeri de Azapkapı-Unkapanı köprüsüdür. Öncelikle, Galata Köprüsü için çalışmalara başlanmış olup 1869'da bir İngiliz firmasının verdiği teklif kabul edilmiştir. Bu yeni köprü, 460 metre uzunluğunda ve 18 metre genişliğinde tasarlanmış olup her iki tarafta 1,5 metre yaya yolu ve 13 metrelik taşıt yolu düşünülmüştür. Ancak 1871'de proje tamamlanmak üzereyken bu yeni yapı Unkapanı-Azapkapı arasında eski köprünün yerine taşınmıştır.

Yapımı 1875'te kabataslak olarak biten Üçüncü Galata Köprüsü'nün inşasına Abdülaziz tarafından başlanmıştır. Padişahın tahttan indirilmesi ve Rus Savaşının başlaması üzerine 3. Galata Köprüsü'nün yapılması gecikmiştir. Abdülhamit saltanatının birinci yılı olan 1877'de hizmete açılmıştır (Evren, 1994).



Şekil 4.8. Galata Köprüsü'nün geçirdiği dönüşüm.

Kaynak: Servet-i Fünun, 1912, sayı 1089, kapaktaki fotoğraf (Url-3).

Bu demir yapı 480 metre uzunluğunda ve 14 metre genişliğinde olup kaldırımlar yaklaşık 2 metre ve araba yolu ise yaklaşık 10 metre olacak şekilde tasarlanmıştır. 3. Galata Köprüsü'nün her iki ucunda lokantalar, dükkânlar ve kahvehaneler yer almıştır.

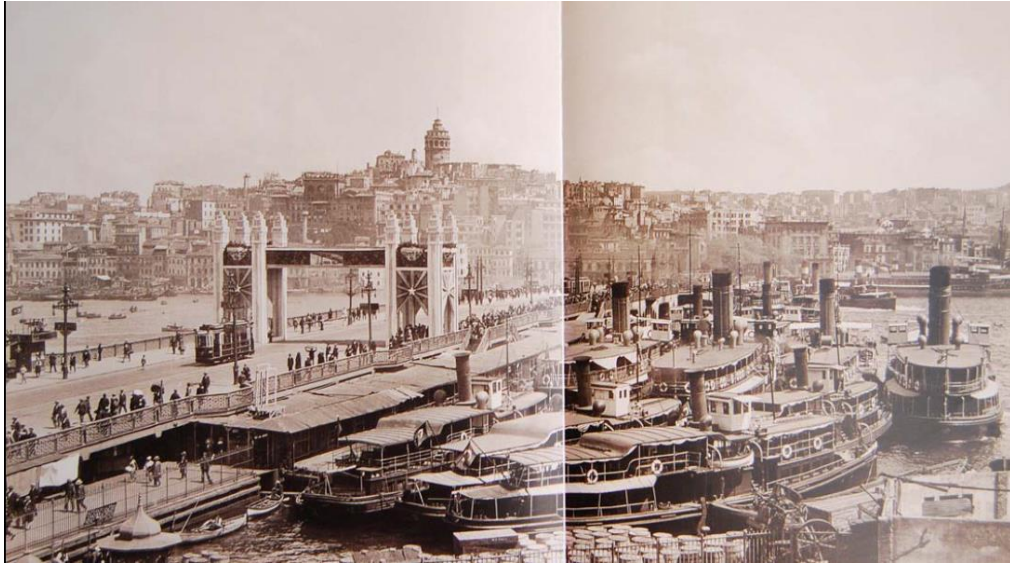
İngiliz mühendislere yaptırılan bu köprü, Haliç üzerinde ilk açılır kapanır köprü ünvanını taşımaktadır. Köprü, Karaköy tarafındaki Aziziye Karakolu önünden başlayıp, orta kısmında açılır kapanır bölümü bir yükseklik göstererek yeniden inişe geçip, Eminönü meydanına ulaşmaktaydı. İfade edilen bu açılıp kapanabilen kısım ise insan gücüyle hareket ettirilmekteydi.

37 yıl boyunca Eminönü-Karaköy arasında hizmet gören 3. Galata Köprüsü, 1912 yılında 4. Galata Köprüsü'nün yapılmasıyla birlikte bu kez yapım aşamasında tasarlandığı Azapkapı-Unkapanı arasına götürülmüş orada 23 yıl kullanımına devam etmiştir. 3. Galata Köprüsü 61 yıl boyunca İstanbul'un geçiş bölgesi olarak hizmet göstermiştir (Evren, 1994).

Dördüncü Galata Köprüsü

Üçüncü Galata Köprüsü'nün de kullanılamayacak bir duruma gelmesinden ve kimi yerlerinden Haliç'in sularını kuşbakışı görmenin olası olduğu fiziksel bir hal

almasından dolayı yeni bir köprünün yapımına karar kılınmıştır. Dördüncü Galata Köprüsü, Alman firması ile ihale yoluyla gerçekleştirilmiş olup yapım sırasında masrafların içerisine tramvay yolunun inşaatı da eklenmiştir. Montaj işlemlerine 1910'da Karaağaç'ta başlanan Dördüncü Galata Köprüsü, daha sonra parçalar halinde römorkörlerle çekilerek bugünkü yerine getirilmiş ve 27 Nisan 1912'de halkın hizmetine açılmıştır. Elektrikli tramvay ile Dördüncü Galata Köprüsü ilk kez 25 Ocak 1914'te buluşmuştur.



Şekil 4.9. 1928 yılında Galata Köprüsü. Kaynak: “İmparatorluk’tan Başkente İstanbul” sergisi kataloğu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 54-55.

Dördüncü Galata Köprüsü, 466 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğinde tasarlanmıştır. Köprünün her iki tarafında 5,5 metre olmak üzere yaya yolu ve 14 metre araç yolu ayrılmıştır. Dördüncü Galata Köprüsü, birbirine geçmeli 12 parçadan oluşmaktadır. Köprü boyunca İstanbul tarafında gemilerin günlük geçişleri için düşünülen deniz geçidi bulunmaktadır. Her iki tarafına da şehir hatlarında çalışan buharlı gemiler yanaşabilmektedir. Boğaziçi tarafında 7 iskele, Haliç tarafında ise 2 iskele ile birlikte köprü yönetimi, deniz kuvvetleri ve polis için de bir iskele ayrılmıştır.



Şekil 4.10. Eski Galata Köprüsü'nde tramvay ve insanlar, 1960 İstanbul, Ara Güler (Url-4).

Adı “Eski Galata Köprüsü” olarak anılan bu köprünün yapımın tamamlandığı 1912 yılından itibaren 1954 yılında ilk ciddi onarımını, 1964 yılında ise ikinci ciddi onarımını geçirmiştir. 1971’de taşıyıcı dubaların değiştirilmesi ile önceleri tamamen köprüye yanaşan şehir hatları vapurları Karaköy ve Sirkeci kıyılarına taşınmıştır.

Uzun yıllar boyunca Galata Köprüsü ile tramvay görüntüleri bütüncül bir imge oluştururlar. Böylelikle, köprü yalnızca üzerinden araçların geçtiği bir yer olma bağlamından uzaklaşır. Galata Köprüsü’ne ilişkin pek çok fotoğrafta ve resimde tramvayın köprü üzerinde geçişini irdeleyebiliyoruz (Şumnu, 2002).

Uzun yıllar boyunca er ya da geç köprünün kendini taşıyamayacağı ve arızaların ortaya çıkacağına ilişkin uyarılar verilmiştir. 28 Mayıs 1990’da “Eski Galata Köprüsü Sempozyumu” düzenlenmiş olup, sempozyum sürecinde köprünün gelişimi için görüş birliğine ulaşılamamıştır. Bu nedenle köprünün korunmasına karar kılınmıştır. Bu sürecin beraberinde köprünün tarihi eser kapsamına alınması beklenirken

beklenmedik bir olayla karşı karşıya kalınmıştır. 17 Mayıs 1992 Pazar günü sabaha karşı 5.30 sularında köprü altında bulunan Cafe Green'in mutfağında çıkan bir yangınla büyük bir hasar görerek bir kez daha kullanılamayacak duruma gelmiştir (Evren, 1994).

Yangın sonrasında köprüde önemli mekânların büyük bir çoğunluğu ile birlikte polis ve zabıta noktaları tamamen yanmıştır. Köprü üstünde ise yayalar ve araçlar için ayrılan bölümlerde asfaltın çökmesiyle birlikte, ulaşımı olanaksız bir hale getirmiştir. Eski köprünün yanmasıyla, henüz tamamlanmayan yeni köprünün yapım süreci hızlandırılmıştır. Bu süreçte Galata Köprüsü'nün İstanbul ulaşımı için çok önemli bir yeri olduğu fark edilmiştir.

Onarılmayacak derecede yanan köprü batma tehlikesi ile karşı karşıya kaldığından ötürü öncelikle 21 Mayıs 1992 günü bir kısmı sökülerek Eminönü'ne daha sonra da ikinci kısmı 24 Mayıs'ta alelacele yapılan bir veda töreni ile İstanbul Ticaret Odası'nın önüne çekilmiştir (Evren, 1994).

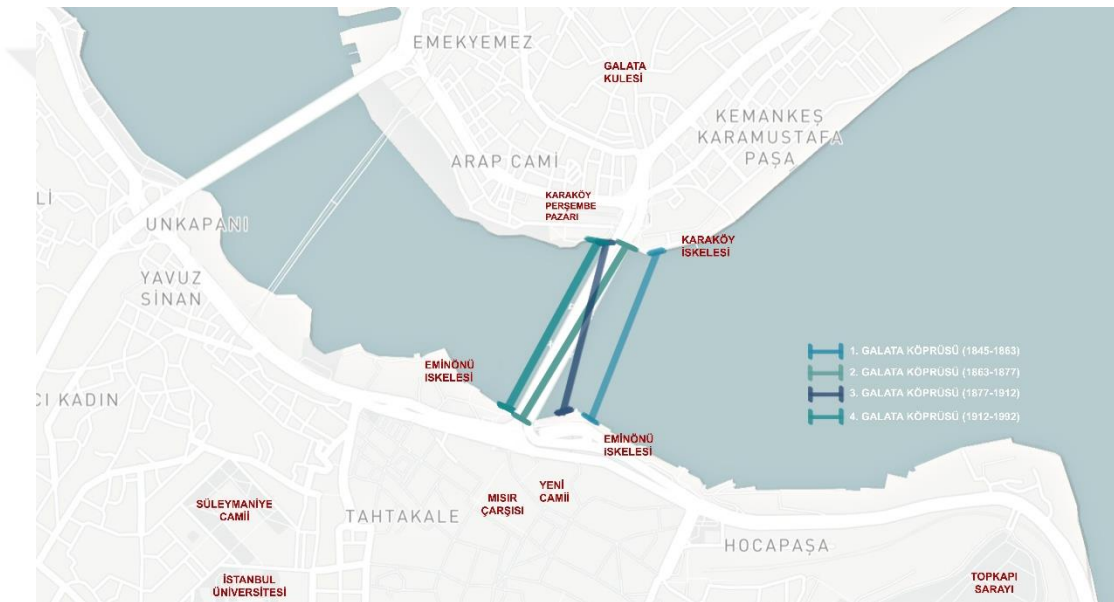
Beşinci Galata Köprüsü

İlk olarak 13 Ocak 1987'de Beşinci Galata Köprüsü üzerine çalışmalara başlanmıştır. Köprü için öncelikle fizibilite etüdlerinin yanı sıra jeolojik ve sismik çalışmalar da Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü tarafından Eylül 1982'de başlamıştır. 25 Nisan 1986 tarih ve 84/8028 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yeni köprünün yapılmasına ilişkin uygun görüş verilmiştir. 25 Mayıs 1984 yılında resmi gazetede yayınlanan karar ile birlikte yeni Galata Köprüsü'nün iki ucunda da yeniden düzenlenecek olan Eminönü ve Karaköy meydanlarının yapım işinin 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerinin uygulanmamasına karar kılınmıştır.

İhaleye 9 firma katılmış, bu firmalardan sekizi yeni köprünün betonarme dubalar üzerine oturtulması fikrini ortaya atmış, bunlardan yalnızca STFA-THYSSEN grubu alternatif bir proje sunarak kazık temel sistemi ile bir masif köprü, açılabilir kısım için ise çift basküllü bir köprü sistemi önermiştir. Bu alternatif sistem de Karayolları tarafından kabul edilerek yeni köprünün çalışmalarına başlanmıştır (Evren, 1994).

Eski köprünün yanmasıyla birlikte açılışı ertelenen yeni köprüye ilişkin çalışmalar o dönemde hızlandırılmıştır. Beşinci Galata Köprüsü'nün resmi açılışı 17 Haziran'da Süleyman Demirel ile Erdal İnönü'nün katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

490 metre uzunluğunda olan halen kullanmaya devam ettiğimiz Galata Köprüsü'nün 80 metrelik kısmı açılabilen şekilde yapılmış baskül köprü özelliğindedir. Köprü 42 metre genişliğine sahip olup her yöne doğru 3 şeritli araç yoluna sahiptir. Aynı zamanda köprünün iki yanında da yaya yolu bulunmaktadır. Tramvay hattının Kabataş'a kadar uzatılmasıyla birlikte köprünün tam ortasındaki iki şerit, tramvay yolu geçirilmiştir.

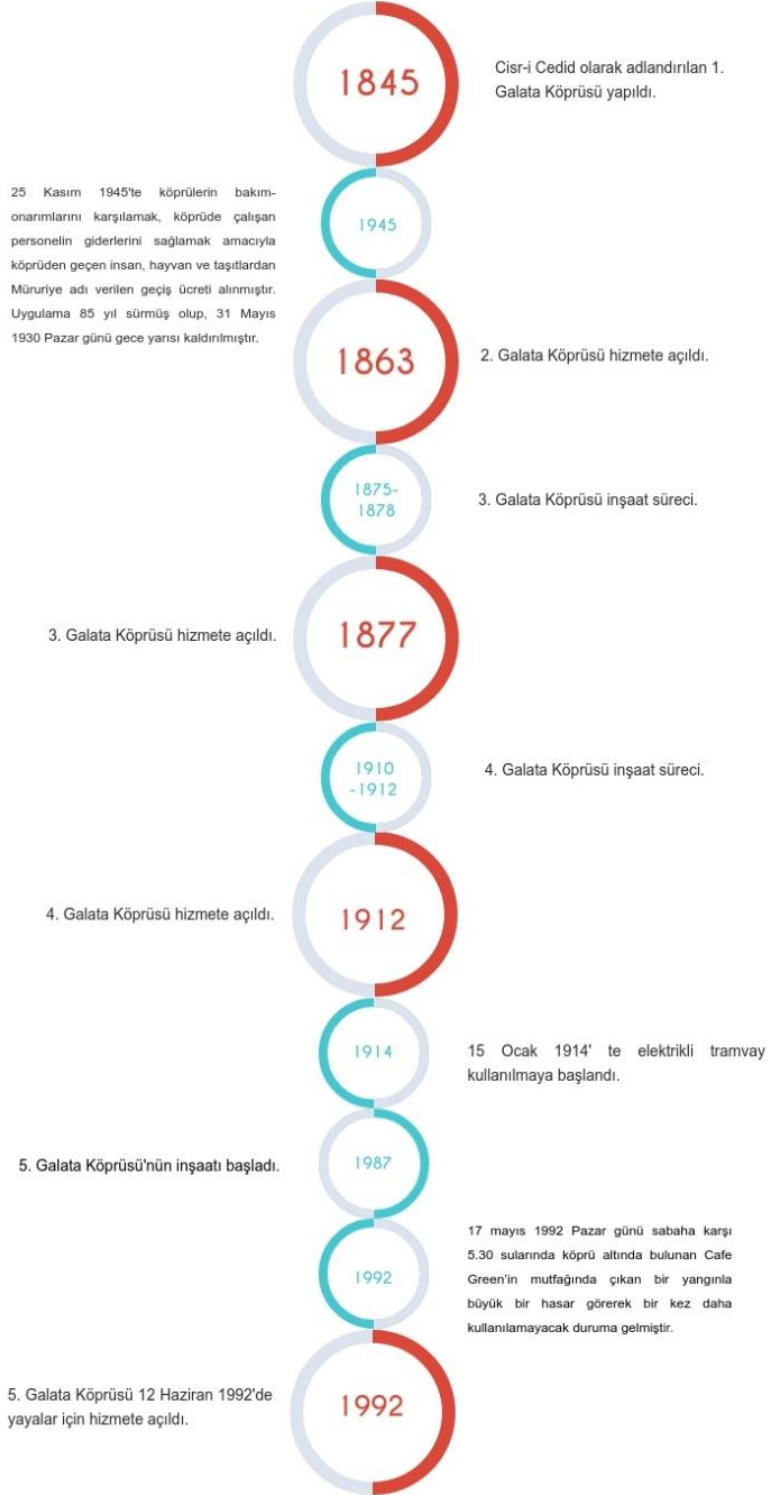


Şekil 4.11. Galata Köprülerinin Haliç üzerinde konumları

Özetle; 1845'ten günümüze kadar "Galata Köprüsü" olarak bilinen ve kimi yenilemeler sebebiyle isminin başına sürekli olarak "yeni" ifadesini alan söz konusu köprü yaşadığı her dönemde İstanbul kentini içinde yaşatabilen bir organizma olarak var olmuştur. Deneyimi anlamlandıran aktiviteler mekânın geçirdiği fiziksel süreç ile birlikte dönüşüm geçirmiş olsa bile bana kalırsa işlevselliğini kaybetmemektedir. "Tarihi Galata Köprüsü" olarak adlandırdığımız ve tarihselliğini yüzyıllardır varlığını sürdürdüğü fiziksel bütünlüğü olarak ifade edildiği açıktır. Ancak söz konusu köprü içinde bulunduğu coğrafi konumu neticesinde, İstanbul'un yaşam pratiklerine ilişkilenmesiyle birlikte İstanbul'un tarihsel sürecinin bir parçası olabilmıştır.

Galata Köprüsü:

kısa tarihi



Şekil 4.12. Galata Köprüsü Kısa Tarihi

4.3.2. Galata Köprüsü ve Mekânsal Planlama Süreci

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarih ve 103 sayılı kararı ile uygun bulunan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 15 Haziran'da İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından onaylanmasının ardından 17 Temmuz 2009'da askıya çıkarak yürürlüğe girmiştir.



Şekil 4.13. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Galata Köprüsü Gösterimi.

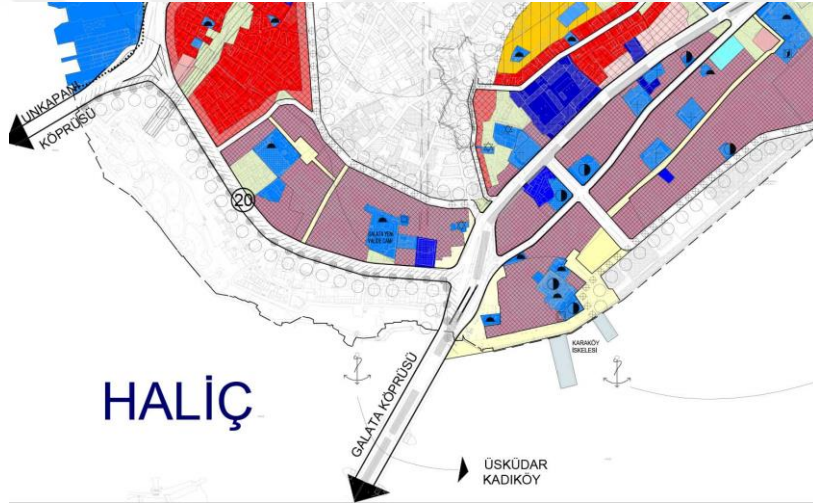
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Galata Köprüsü, "Ulaşım Sistemi" ana başlığı, "Demiryolu Ulaşım Sistemi" alt başlığında, "Raylı Toplu Taşıma Güzergâhı" olarak tanımlanmıştır. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu üçüncü bölümünde Galata Köprüsü'ne ilişkin yalnızca tek bir açıklama bulunmaktadır. Bu ifade de köprünün yapım süreci ve amacını tanımlamaktadır. Rapora göre;

"Birçok yabancı banka, banker ve komisyoncunun yerleştiği Galata, bir finans merkezi haline gelmiştir. Galata'nın, eski kent merkezinin karşısındaki gelişimi sonucunda 1837'de Azapkapı ile Unkapanı arasında ahşap bir köprü yapılmış ve böylece kentin iki merkezi birbirine bağlanmıştır. 1845'te yapılan Galata Köprüsü de bu

bütünleşmeyi güçlendirmiştir” (1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2009:72).

Galata Köprüsü’ne ilişkin yapılan bu açıklama ile kentin üst ölçekli planında köprünün yalnızca eski kent merkezinin karşısında gelişim gösteren başka bir merkezle oluşturduğu bir bağ olarak algılandığı fark edilmektedir. Söz konusu plana ilişkin plan raporunda mevcut banliyö hatları demiryolu, Büyükşehir Belediyesi’nin işletme yetkisinde bulunan hatlar ise raylı toplu taşıma güzergâhı olarak gösterilmiştir. Galata Köprüsü bu bağlamda İstanbul kentinin üst ölçekli planında Demiryolu Ulaşım Sistemi’nin bir parçası yani yalnızca “ulaşım elemanı” olarak tanımlanmaktadır. Planda ifade edilen haliyle Galata Köprüsü’nün boğazda ve Haliç’te bulunan diğer metro ve karayolu köprüleri arasında hiçbir fark bulunmamaktadır.



Şekil 4.14. Beyoğlu İlçesi 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı.

Kaynak: Beyoğlu Belediyesi, KANİP Plan Raporu, 2008.

Şekilde 4.1.2.’de görüldüğü üzere Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı’nına ait lejantta Galata Köprüsü, “Kentsel-Teknik Altyapı Alanları” başlığı altında “Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları” olarak tanımlanmıştır. Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu’nda “Yüzeysel Toplu Taşıma Güzergâhları (Cadde Tramvayı)” tanımı açıklanmış olup, Kabataş-Eminönü Cadde Tramvayı’na ilişkin hükümler belirtilmiştir. Buna göre;

“Planlama alanı içinde yüzeysel toplu taşıma türü olarak hizmet vermekte olan Tünel - Taksim Nostaljik Tramvay ile Kabataş - Eminönü Tramvay hattı bulunmaktadır.

Günümüzde hizmet etmekte olan tramvaylar haricinde plan çalışması kapsamında Kabataş'ta sonlanan cadde tramvayının Beşiktaş'a uzatılması önerilmektedir.

Kabataş - Eminönü Cadde Tramvayı

1994 yılında Eminönü ile Zeytinburnu arasında 20 duraklı, 11.2 km'lik bir hat olarak hizmete sunulan ve Çağdaş Tramvay olarak isimlendirilen bu raylı sistem tarihi yarımadadaki yoğun otobüs trafiğini kaldırması bakımından önemli bir işlev üstlenmiştir. 2005 yılı başında inşaatı tamamlanan Kabataş - Eminönü arasında ki tramvay hattının hizmete başlamasıyla cadde tramvayı Kabataş transfer merkezine kadar uzatılmıştır. Planlama ile Beşiktaş İlçesine dek uzatılması öngörülmektedir. Eminönü istasyonundan başlayan güzergâh Yeni Galata Köprüsü üzerinden geçerek Kemankeş ve Meclisi Mebusan caddeleri ile Kabataş'a uzanmaktadır. Planlama alanı içinde tramvay hattının Karaköy, Tophane, Fındıklı ve Kabataş istasyonları bulunmaktadır. Fındıklı istasyonuna kadar hizmet vermekte olan tramvay hattı, Füniküler sistemin tamamlanması sonrası Kabataş istasyonu da dahil olarak tamamı kullanıma açılmış ve Kabataş İstasyonunda öngörülen transfer merkezi alanı sayesinde tramvay hattının füniküler sistem ile Taksim Meydanına ve Yenikapı - Ayazağa metro hattına entegrasyonu sağlanmıştır. Füniküler sistem ile birlikte deniz ulaşım ve karayolu ulaşım bağlantıları da sağlanmış olup tramvay hattının yolculuk talebi artmıştır. Mevcut işleyiş içerisinde ortalama hafta içi günde 250.000 yolcu (2007 yılı) taşınmaktadır. Tramvay hattının kapasitesi ise 15.000 yolcu/sa/yön'dür. Hemzemin kavşaklarda tramvaya öncelik veren sinyal sistemi vardır" (Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, 2008: 356).

şeklinde ifade edilmektedir. Buna göre Galata Köprüsü mevcut konumu itibarıyla, Kabataş-Eminönü Cadde Tramvayı'nın güzergâhının bir parçası olarak tanımlanmaktadır. Tramvay hattına ilişkin güzergâh bilgileri, yolcu taşıma kapasitelerine ilişkin bilgiler verilmektedir.

Raporun, "Mekânsal Analizlerin Sentezi" bölümünde Karaköy bölgesine ilişkin bir sentez oluşturulmaktadır. Buna göre, "Karaköy bölgesi iş yeri ve büro fonksiyonlarının yoğun olduğu bölgedir. Galata Köprüsü ile liman arasındaki alandan oluşan ticari bölgenin zemin katlarında farklı ticaret fonksiyonları da bulunmaktadır" (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.273), mekânsal analizlerin sentezi bölümü. Raporda ifade

edildiği üzere Galata Köprüsü bölgede hakim olan ticari fonksiyonların bir kısmını sahip olduğu vurgulanmaktadır.

Raporun, “Fiziki Doku Analizleri” başlığı altında, “I.Bölge: Galata - Karaköy ve Tünel Çevresi” içerisinde yer aldığı ifade edilmektedir. Bu bölümde Galata Köprüsü’ne ilişkin “Galata’nın Haliç ağzı ve Galata Köprüsü ayağı çevresinde yer alan Karaköy Bölgesi daha çok ulaşım kavşağı ve meydan niteliğindedir” (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.80). Bu tanımlama içerisinde Galata Köprüsü’nün Karaköy ayağının ulaşım kavşağı ve meydan niteliği taşıdığı ifade edilmektedir.

Raporun, “ Birinci Kademe Ulaşım Güzergâhları” başlığı içerisinde, “Meclis-i Mebusan Caddesi ve Kemeraltı Caddesi olarak isimlendirilmiş olan ve Galata Köprüsü’nden başlayarak Karaköy, Salıpazarı, Tophane, Kabataş üzerinden Beşiktaş’a bağlanan sahil yolu bölgenin ikinci önemli ana arteridir” (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.225). Söz konusu tanımlamalar neticesinde Meclis-i Mebusan ve Kemeraltı Caddesi olarak isimlendirilen ve bölgenin ikinci önemli ana arterinin Galata Köprüsü’nden başlayarak kent içerisine dağılımının sağlandığı ifade edilmektedir. Bu nokta devamlılığı olan bir ulaşım aksından bahsedilmesi gerekirken Galata Köprüsü planda bir sınır niteliği taşımaktadır.

“Meclis-i Mebusan Caddesi’nin sahil tarafında yer alan Kemankeş Caddesi ve Maliye Caddesi, Salıpazarı ve Tophane bölgesinin önemli ulaşım güzergâhlarını oluşturmaktadır. Galata Köprüsü’nü geçtikten hemen sonra Gümrük Sokak ile Kemankeş Caddesi’ne bağlanılmakta ve sahile paralel olarak devam edip Tophane İskelesi Caddesi ile tekrardan Meclis-i Mebusan Caddesi’ne kavuşulmaktadır ” (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.226). Birinci kademe ulaşım güzergâhları başlığı altında Galata Köprüsü dahilinde gerçekleştirilen bu tanımlama ile köprünün plan içerisinde sınır niteliği taşıma hali ortadan kalmıştır. Galata Köprüsü üzerinde devam eden karayolu ulaşımının iki bölgenin birbirine bağlayan bir etmen olduğu ifade edilmektedir.

Raporun, “Tramvay Hattı” başlığı altında “Eminönü-Kabataş Cadde Tramvay Hattı, Galata Köprüsü üstünden geçerek Karaköy’e ve oradan sahil yolunu takip ederek Kabataş’a ulaşmaktadır” (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.243). Bu tanım içerisinde

Galata Köprüsü'nün tramvay hattı için kullanılan bir aksın devamı olduğunu ifade etmektedir. Hattın uzunluğuna, yolcu kapasitesine yani yalnızca fiziksel ve niteliksel özellikler tanımlanmaktadır.

Raporun, "Trafığe Kapalı Yollar ve Meydanlar" başlığı altında, "Karaköy Meydanı ve çevresindeki bazı yollar da bir diğer yayalaştırma örneğini oluşturmaktadır. İskeleler ile yapı adaları arasındaki alan ve bu alana açılan yolların trafiğe kapatılması ile küçük bir iskele meydanı oluşmuştur. Karaköy Meydanı, Galata Köprüsü'nün bittiği noktadan başlayarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne kadar devam etmektedir" (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.362). İfade edildiği üzere Galata Köprüsü'nün plan içerisinde sınır niteliği taşıdığı yeniden vurgulanmaktadır. Söz konusu plana ait raporda "Galata Köprüsü'nün bittiği" ve "Galata Köprüsü'nün başladığı" olarak direk sınır tanımlamalarının yapıldığı ifadeler kullanılmaktadır. Oysa köprü mevcut konumu itibarıyla sürekliliği olan bir ulaşım aksı niteliğine sahiptir. Plan üzerinde siyah bir ok işareti ile aksın devamlılığı olduğu net bir şekilde tanımlanmaktadır. Köprünün Karaköy ve Eminönü buluşma noktaları birer meydan ve kavşak niteliği taşımakta olup bu bölgelerin tam olarak insanların bütünleştiği alanlar olduğu açıktır. Bu nedenle köprüye ilişkin yapılan ve köprünün başladığı ve bittiği noktaların net bir şekilde tanımlanması olanaksız görülmektedir. Böyle bir tanıma sahip olabilecek köprünün sınırları nelerdir? Sınır olarak tanımlanabilecek köprünün başlangıç ve bitiş noktaları nasıl çizilmeli/ifade edilmelidir? Köprü plana ve uydu görüntüsüne baktığımızda iki yakayı birbirine bağlayan dikeyde bir ulaşım aksı olabilmektedir. Dikeyde ulaşım aksı olabilen köprü bağlantısı yatayda nasıl bir sınıra dönüşebilmektedir?

Söz konusu Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda ölçeğinin ve plan kapsamının durumu da göz önünde bulundurularak Galata Köprüsü'nün fiziksel olarak tanımının yapılabilirdiği, fiziksel konumu itibarıyla yakın çevresiyle de ilişkisinin sorgulandığı görülmektedir. Ancak planda ifade edilen boyut Galata Köprüsü'nün yalnızca fiziksel ve iki yönlü işlevsel kullanımını içermektedir. İşlevsel kullanımı olarak köprünün karayolu ulaşımına açık olması ile tramvay hattının bu aks üzerinden geçirilmesi olarak ifade edilmektedir. Ayrıca, Galata Köprüsü'nün Karaköy ayağının, köprüye ait bir bitiş noktası aynı zamanda Karaköy Meydanının bir

parçası olarak tanımlanmıştır. Ancak köprünün kendi içerisinde kamusal bir alan olduğu yaya ulaşımı kapsamında aktif olarak kullanıldığına ve bu nedenle Karaköy aksının devamı niteliğinde olduğuna ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır.



Şekil 4.15. 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı. Kaynak: Fatih Belediyesi, KANİP Plan Raporu, 2004.

1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda Galata Köprüsü, " Kentsel ve Teknik Altyapı Alanları" başlığı altında "Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları (Cadde Tramvayı)" olarak tanımlanmıştır. Söz konusu plan hükümlerine göre;

"2.8.6.4.1. Yüzeysel Toplu Taşım Güzergâhları (Cadde Tramvayı)

Mevcutta var olan, Kabataş'tan başlayarak Galata Köprüsünden geçerek Sirkeci, Sultanahmet, Beyazıt, Aksaray ve Çapa'dan geçip Zeytinburnu'na devam eden cadde tramvayından başka planlarda Şehzadebaşı ve Fevzipaşa Caddeleri üzerinde Vezneciler-Edirnekapi Cadde Tramvayı ve Sirkeci'de mevcut Beşiktaş-Zeytinburnu Cadde tramvayına entegre olan Eminönü-Eyüp Cadde tramvayı hatları işlenmiştir. Bunların yanında, Marmaray Tüp Demiryolu Geçişinin gerçekleşmesinden sonra Yedikule-Sirkeci Banliyö Güzergâhının yaya aksları ile desteklenmek şartı ile Yüzeysel Toplu Taşıma Sistemleri (Cadde Tramvayı) olarak birlikte düzenlenebileceği hükmü getirilmiştir.

Kabataş-Zeytinburnu Cadde Tramvayı

Kabataş'ta deniz ulaşımı ve Kabataş-Taksim funiküler hattıyla entegrasyonu sağlanan Kabataş-Zeytinburnu Cadde Tramvayı; Kabataş'tan başlayarak Galata köprüsünden geçerek, Ankara Caddesi, Hüdavendigar Caddesi, Alemdar Caddesi, Divanyolu, Okçularbaşı Caddesi, Yeniçerileri Caddesi, Ordu Caddesi, Aksaray Meydanı ve Millet Caddesini kullanarak Topkapı'ya ulaşmakta, buradan Zeytinburnu-Merter istikametine devam etmektedir. Hattın Beyazıt Meydanı ile Sirkeci arasındaki bölümü sadece yaya ve tramvay olarak kullanılması öngörülmektedir.

Ayrıca, Eminönü-Zeytinburnu tramvay hattının geçtiği Beyazıt'la Eminönü arasındaki güzergâha yakın çok sayıda anıt eserlerin bulunması ve tramvayın Sultanahmet'teki Yerebatan Sarnıcının üzerinden geçmesi bu eserleri olumsuz olarak etkilemektedir. Bu maksatla, söz konusu hattın Beyazıt'tan sonraki bölümü daha hafif bir sistem kullanılarak devam etmesi gerektiği hususunda plan kararları üretilmiştir.

Kabataş-Zeytinburnu Cadde Tramvayının İstanbul Genel Ulaşım Planı çerçevesinde Beşiktaş'a uzatılması plan ve proje çalışmaları kapsamında sürdürülmektedir" (Nazım İmar Planı Raporu, 2008, s.156).

Rapor içerisinde Galata Köprüsü üzerinden yapılan tanımlamada köprü; yalnızca Kabataş'tan başlayan tramvay hatlarının yarımada devamlılığını sağlayan geçiş rotası olarak tanımlanmaktadır.

Özetle, Galata Köprüsü'nün yürürlükte olan 3 plan ile birlikte nasıl tanımlandığına baktığımızda, öncelik köprünün ulaşım altyapı elemanı olarak tanımlanmasına yöneliktir. 1/250.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda özellikle köprü Haliç ve boğazda bulunan diğer köprülerle eşdeğer nitelikte bir tanıma sahip olmaktadır. 1/5000 ölçekli Beyoğlu KANİP ve 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada KANİP planlarında da ölçeklerin ve planın türünün getirmiş olduğu özellikler neticesinde Galata Köprüsü yine bir ulaşım elemanı olarak tanımlanmaktadır. Ancak alt ölçekli planlarda ulaşım akslarının birbirleriyle ve kesiştikleri meydanlarla ilişkileri bağlamında köprünün iki ayağına ilişkin farklı ifadeler bulunmaktadır. Her iki planda da köprü tam olarak çizim teknikleriyle belirtilmemiş, sınırlara dahil edilmemiş sadece sürekliliği sağlanan bir aks olarak ifade edilmiştir. Bu açıdan köprü Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından

hazırlanan kentsel proje olarak tanımlanabileceği için İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde bütüncül olarak bir planlama sürecine dahil edilmektedir.

Ancak Galata Köprüsü'nün Haliç'te bulunan diğer köprüler ile arasında ciddi anlamda farkların olduğu açıktır. Köprünün kendi içinde yeni bir ifade kazanmasını gerektiren bu farklılıklar öncelikli olarak köprünün yaya ulaşımı sayesinde aktif olarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Köprünün, kentin insanları ile arasında yakından ilişkisi bulunmaktadır. Bu ilişkilene şekli, köprüyü kullanan her bireyin kendi deneyim biçimini köprü pratiğini aktarmasından kaynaklıdır. Köprünün deneyimlenme biçimi yeni ve öznel bir biçim olabileceği gibi, kent kültürü ile tanımlanmış bir hususta olabilir. Ayrıca köprüde geçirilen süre göz önünde bulundurularak bireyin anıları ve geçmiş deneyimleri ile birebir ilişkilendirilerek öğrenilmiş deneyim biçimlerinin oluşmasını sağlamaktadır.

Baktığımız zaman “Tarihi Galata Köprüsü” olarak tanımladığımız ve bir yakanın diğer bir yakaya bağlanması olarak kurgulanan bu “aks”, deneyimlenme şekilleri olarak olta balıkçılığı, restoran, seyyar satıcı, birahane, iskele, milli piyango büfesi, demiryolu gişesi, kahve, gazete bayii, orta satıcısı, manav ve ayakkabı boyacısına ev sahipliği yapmıştır. Süreç içerisinde ifade edilen deneyimlerde fiziksel değişimler sebebiyle kayıplar yaşanabiliyor olsa bile halen köprüye ilişkin birçok işlevsel çeşitlilik devam etmektedir.

4.4. Sosyal-Kültürel Değişim

4.4.1. Edebiyatta Galata Köprüsü

Kişinin yaşam biçimi olan kültürden soyutlanmış insan-çevre etkileşimi düşünmek pek olası değildir. İnsan, bugün her tür çevrede kültürel etkileşimler neticesinde bağ kurmaktadır. Bu nedenle, araştırma sürecinde psikolojik yaklaşımla, insan-çevre etkileşim kuramları sosyal-kültürel bağlamında bireyin kişisel ve toplumsal varlığının bir parçası olarak ele alınmaktadır (Aktürk, 1993)

Durbaş (1995), Mrs Max Müller'in anılarında, Ebüzziya Tevfik Bey'in yayımladığı “Bir Fransız Seyyah” başlıklı yazı dizisinden ve Edmonde de Amicis'in 1874'te Galata

Köprüsü'ne ilişkin yaptığı betimlemelerin ortak özelliği istisnasız Galata Köprüsü'nde ki sosyal pratiklerin çeşitliliği ve kullanıcı yoğunluğudur.

“Bir şey görebilmek için köprünün küçük bir yerini seçmeli, ve hep oraya bakmalıdır. Oraya buraya bakınca, göz iyi görmez olur, zihin karışır. Kalabalık, her grubu bir halkı temsil eden, bir renkli kocaman dalgalar halinde geçer. En garip tip, kılık kıyafet ve her sınıftan insan topluluğu boşu boşuna hayal edilir, yirmi adımlık bir yerde ve on dakikalık bir zamanda orada görülen efsanevi kargaşalık üzerinde bir fikir edinmek düşünülecek şey değildir” (Edmondo De Amics)

Halen günümüzde yerli ve yabancı, farklı yaş gruplarına aidiyet kazandırmış bir köprü olarak Haliç'te yer almaktadır. Belki de Galata Köprüsü'nün sahip olduğu en önemli niteliklerden biri kendisini var eden aktörlerin çeşitliliğidir. Bu çeşitlilik, öncelikle Galata Köprüsü'nün sahiplenip yeniden tanımlanmasını sağlamakla birlikte, bu bölge üzerinde bir yere giden kullanıcılar tarafından mutlaka uğranması gereken bir nokta olarak tanımlayabilmektedir. Durbaş (1995), Galata Köprüsü'nü şöyle tanımlamaktadır;

“Orhan Veli'nin üzerine dikilip kürek çekenleri dubalardan midye çıkaranları, mavnalarda dümen tutanları, kuşları, balıkları, bulutları keyifle seyrettiği Galata Köprüsü, Nazım Hikmet'in annesi Celile Hanım'ın oğlunun affı için imza kampanyasının üzerinde başlatıp yürüttüğü Galata Köprüsü. Altındaki kimsesiz çocuklarıyla Orhan Kemal'in öykülerine, üzerindeki kestane satıcılarıyla Ara Güler'in fotoğraflarına konu olan Galata Köprüsü” (Durbaş, 1995, s.25).

Galata Köprüsü kentin bütün kesiminin, turistlerin uğradığı, fotoğrafçıların açlarına konu olmuş, Galata Köprüsü'nün alt kotunun altının göçmenlere ve evsizlere kucak açtığı, emeğin ekmeğe dönüştüğü, müzisyenlerin ve her türlü sokak sanatçısının var olduğu bir mekân konumundadır. Bu konum Galata Köprüsü'nün “insanları” tarafından kazandırılan bir kimlik sürecinin parçasıdır. Galata Köprüsü'nün belki de en eski ve hala hafızalarda kalan en önemli aktörü “Uzun Ömer”dir. Uzun Ömer, Galata Köprüsü'nün ikramiyesi olarak bilinen milli piyango bayiidir. Bu karakter Abasıyanık'ın hikayesine de konu olmuştur. Uzun zaman boyunca özellikle İstanbulluların onu görmek için Galata Köprüsü'ne geldikleri söylenmektedir.

Çetin Altan'ın ifadesiyle Galata Köprüsü ve İstanbul'un nasıl bütünleştiği betimlenebilmektedir.

“Karaköy köprüsünün altı her zaman İstanbul kokar. Baharda, yazın, sonbaharda, hatta kar yağarken kışın. Vapurlar geçtikçe hafif sallanan dubaları, ayrı bir özentiyle her mevsimde mucizeli bir bahçe gibi değişik renklere bürünen manavları, şerbetçileri, gazete satıcıları, küçük lokantaları, hareketli büfeleriyle ve kendine özgü paslı ıslaklığıyla Köprü altı İstanbul albümünün en vazgeçilmez sayfalarından biridir” (Altan, 1998).

“İstanbul bi bakıma, her zaman köprülerin ve asıl Galata Köprüsü'nün üstünde yaşamıştır ve Galata Köprüsü, bir zamanların Frenk Beyoğlu'su ile doğulu ve Türk İstanbul'unu birleştiren, hem Haliç'e, hem şehir yamaçlarına ve limana bakan bir su üstü yolu olarak kentin en karakteristik köşesidir” (Gülersoy, 1984, sf.22).

Galata Köprüsü; Sait Faik'in, Orhan Veli'nin, Fazıl Hüsnü Dağlarca'nın, Rıfat Ilgaz'ın, Suat Taşer'in, Nevzat Üstün'ün, Can Yücel'in, Sunay Akın'ın, Nazım Hikmet'in, Sait Faik Abasıyanık'ın şiirlerine ve öykülerine uzun zaman özne olmuştur. Kemalettin Tuğcu, Köprüaltı Çocukları romanında Galata Köprüsü'nün yaya bölümüyle dubalar arasında kalan kısmında kalan ve burada yaşayan çocukların yaşamını anlatmıştır. Bu anlatı Fikret Hakan'ın “Köprü Altı Çocukları” filmi ile de Türk Sineması tarihinde yer almaktadır. Bu bağlamda “ Köprü Altı Çocukları” nın da kentsel bellekte yer aldığını söyleyebiliriz.

Galata Köprüsü'ne ilişkin erişilen bu bilgiler araç yolu ile boydan boya keskin bir şekilde ikiye ayrılan ve bir ulaşım aksı olarak tanımlanabilen bu kamusal alanda süregelen yaşama ilişkin kesitleri öne sürmektedir. Durbaş (1995)'in da ifade ettiği üzere, ayakla köprü arasında bir ilişki olarak tanımlanan bu köprü aslında doğrudan insanla kurulan bir ilişkidir.

4.4.2. Sinemada Galata Köprüsü

Galata Köprüsü'nün sinemada ilk olarak on dokuzuncu yüzyılın sonlarında konu edilmiştir. Bu dönemde Louise ve Auguste Lumiere kardeşler 1896 yılında İstanbul'a gelerek Haliç'in Panoraması, Boğaziçi Kıyıları'nın Panoraması, Türk Topçusu ve Türk Piyadesinin Geçit Töreni adlı bir seri filmler çekimi yapmıştır. Louise ve Auguste

Lumiere kardeşlerin bu dönemde çektikleri panoromalarda Üçüncü Galata Köprüsü'nün mekânsal yansımaları ilk kez bir filmin konusu olmuştur. Dördüncü Galata Köprüsü olarak adlandırdığımız “Tarihi Galata Köprüsü” ilk olarak 1992 yılında sinemada Muhsin Ertuğrul'un yönettiği İstanbul'da Bir Facia-ı Aşk filminde bir imge olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan mülakatlar sırasında katılımcıların da üzerinde durduğu temel hususlardan biri Galata Köprüsü'nün sinemada imgelenebilir ve belgelenebilir olmasıdır.

“İstanbul'un simgeleri olan üç büyük köprüsünden ziyade burası, beni kullanım açısından daima etkilemiştir. Dünyada sinemanın ilk mucitlerinden sayılan Lumiere Kardeşler'in, doğuya açılan belgeselcilik hareketi içerisinde İstanbul'da bulunup, Galata Köprüsü'nü filme çekmeleri beni çok etkilemişti. İstanbul'da bir çok yapı olmasına rağmen bu mimariyi belgelemeleri belki bir yönlendirme sonucundaydı, belki de tamamen tesadüfi bir gelişmeydi ama sonuçta bu yapıyı hem dünyaya tanıtmışlar hem de eşi benzeri olmayan bir arşivlemenin içerisinde dahil etmişlerdi. Bu da inanılmaz gurur verici bir olaydı. İkincisi ise, Sultan II. Abdülhamid tarafından Yıldız Sarayı'nın başressamlığına getirilen Fausto Zonaro'nun 1900'lerin başında resmettiği 'Ertuğrul Süvari Alayı'nın Geçişi' beni çok etkileyen sanat eserleridir” (32.Katılımcı, Fotoğrafçı).

Galata Köprüsü'ne sinemada yer veren yönetmenler; Nuri Bilge Ceylan; Uzak (2002), Halit Refiğ; Gurbet Kuşları (1964), Hüseyin Karabey; Unutma Beni İstanbul (2011), Orhan Aksoy; Taşı Toprağı Altın Şehir (1978), Memduh Ün; Üç Arkadaş (1968), Lütfi Akad; Kanun Namına (1952), Ümit Ünal; Anlat İstanbul (2005), Reha Erdem; Hayat Var (2008). Galata Köprüsü, sinema tarihinin ilk yapıtlarına konu olmasının yanında, Yeşilçam sineması ve 2000'li yıllardan sonra yeni bir yapı oluşturan Türk Sineması'nın görsel anlatılarının ögesi olmuştur.

Ümit Ünal'ın Anlat İstanbul (2005) filminde, İstanbul'un bir “arka plan” olarak var olmasını sağlarken aynı şekilde kentin panoramik yapısı sinemanın esas kahramanı olmasını sağlamıştır (Zeycan, 2017). Filmin görsel anlatı süreci öncelikle “düşsel/masalsı” imgeleri üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle Boğaziçi kıyıları, kentin kuşbakışı görüntülerinin farklı çekim teknikleri ile oluşturulmuştur. Bu

mekânların arasında Galata Köprüsü'nün kullanılmasının temel sebebi, köprünün başlı başına seyir noktası olabilmesidir.



Şekil 4.16. Anlat İstanbul (2005) filminde Galata Köprüsü gündelik yaşamı.

Galata Köprüsü üzerinden gerçekleştirilen çekimler ile kentin hareketli kıyılarının gündelik yaşamı ile birlikte köprü üzerinde süregelen gündelik hayat izlenebilmektedir. Kentsel yaşamın sıradanlığına ilişkin verilen bu bilgiler coğrafyanın doğal ve tarihsel yapısına ait önemli imgelerin sergilenmesini de sağlamaktadır. Galata Köprüsü bu anlamda zamansızlığı ile vurgulanabilmektedir.



Şekil 4.17. Anlat İstanbul (2005) filminde Galata Köprüsü'nden Haliç panoraması.

Kentten bağımsız olarak denizin bir öge olarak kullanılması, Yeni Cami ve Galata Köprüsü'nü kadrajın konusu olarak tanımlanması ile birlikte görsel imgelerin kodlanması sağlanmaktadır.



Şekil 4.18. Anlat İstanbul (2005) filminde “Tarihi Galata Köprüsü”.

Ayrıca, yönetmen Ümit Ünal filmin son sahnesinde “Tarihi Galata Köprüsü” olarak adlandırdığımız yarım kalan Dördüncü Galata Köprüsü üzerinde bir çekim gerçekleştirmiştir. Ümit Ünal, Dördüncü Galata Köprüsü'nün filme bir imaj olarak konu edilmesinin sebeplerinden birinin, 80 yıl boyunca köprünün İstanbul'un merkezi olmasıdır. Bu süre içerisinde Dördüncü Galata Köprüsü'nün yüzlerce Türk filminde; kahramanların Galata Köprüsü'nden geçtiği sahnelerde ve birçok hikaye de kullanıldığı vurgulanmaktadır (Alkan, 2007). Nuri Bilge Ceylan'ın Uzak (2002) filminde kentte yaşanan modern ve geleneksel yaşamın çatılması ana karakter üzerinden aktarılmaktadır. Uzak filmi, belki de İstanbul kentinin, kentsel öğelerin ve imgelerin baskın olarak kullanıldığı filmlerden biridir. Bu film boyunca Beşinci Galata Köprüsü'ne ilişkin imgeleri görebiliyoruz. Karakterin iç dünyasında yaşadığı çarpışmaları kent mekânının konu edildiği sahnelerde izleyebiliyoruz. Uzak filminde öncelikle ana karakterin İstanbul'da gerçekleşen yoğun kar yağışı ile Galata Köprüsü'ne gelişini izliyoruz. Bu sahne ile belki de İstanbul'un en son belgelenen kar yağışına tanıklık edebiliyoruz.



Şekil 4.19. Uzak (2002) filminde Galata Köprüsü.

Özellikle, Galata Köprüsü’nde yapılan yürüyüşler köprünün deneyimlenme biçimine ilişkin örnekleri irdelememizi sağlıyor. Galata Köprüsü üzerinde yapılan bir yürüyüş ile olta balıkçıları ve balıklarını gördüğümüz, Eminönü ayağından Pera’yı izlediğimiz, Yeni Camii’yi izleyebildiğimiz bir köprü olarak imgelendirebiliyoruz.



Şekil 4.20. Uzak (2002) filminde Eminönü’nden Galata’ya bakış.

Hüseyin Karabey’in Unutma Beni İstanbul (2011) filminde Galata Köprüsü’nde balık tutan “balıkçı” imajı önemli bir imge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sahnede aynı

zamanda Eminönü, Yeni Camii ve Galata Köprüsü'nde ki kentsel yaşantıyı görebiliyoruz. Eminönü, tarih boyunca konumu nedeniyle ticari öneme sahip olup halen bu gelişimini korumaktadır. Galata Köprüsü, İstanbul için hem turistik bir bölgenin parçasını hem de kültürel coğrafyanın bir parçasını ifade etmektedir. Bu yaklaşım, İstanbul'un farklı kültürlerini ve dönemlerini birbirine bağlamasıyla gelişmektedir. Sinema da bu süreci her daim görsel anlatısının bir parçası olarak sunmaktadır. Bu nedenle, Galata Köprüsü yaşadığı fiziksel dönüşümler neticesinde her dönemde varlığını sürdürürken hem kent içi ulaşım bölgesi hem önemli bir düğüm noktası hem de kamusal yaşamın okunabildiği bir yapıyı ifade etmektedir.

4.5. Galata Köprüsü'ndeki Deneyimin Aktivite Bağlamında İlişkilendirilmesi

Bu bölüm, Galata Köprüsü'nde gerçekleştirilen deneyimlerin aktiviteler bağlamıyla ilişkilendirilmesini kapsamaktadır. Bu nedenle öncelikle Galata Köprüsü'nün kullanıcılarına sunduğu fiziksel koşullarından bahsedilecektir.

Galata Köprüsü'nün fiziksel yapısından ötürü tanımlanabilecek referans noktaları; alt ve üst kot, baskül ve kulelerdir. Alt ve üst tanımlaması balıkçılar ve restoran çalışanları için çok fazla kullanılmayan bir ifadedir. Galata Köprüsü'nün üst kotu balıkçılar tarafından kullanılır ve köprünün alt kotu restoran çalışanları tarafından kullanılmaktadır. Üst kotta bulunan balıkçılar aktivitelerine devam etmek için alt kotu tercih etmemektedirler. Galata Köprüsü içerisinde oluşturulan referans noktalarını mevcut fiziksel durumu dışında yakın çevresi de sağlamaktadır. Galata Köprüsü hali hazırda Eminönü ve Karaköy'ü birbirine bağlamaktadır. Bu nedenle iki yakaya da kıyısı bulunan köprünün meydanlar ve suyla kurduğu ilişki çok değerlidir. Bu iki bölge de ulaşım biçimleri ve yoğun ana aksların kesişim noktaları olarak tanımlanabildiği için kentin oluşturduğu sirkülasyonun birikme, buluşma ve bekleme alanıdır.

“Fotoğraf çekmek için hep bir an kolluyorum. Hayatın akıp gittiği bir yer olduğu için, fotoğraflar aynı yer ve nokta da çekilmiş olsa da hep farklı bir gizemle fonda hareket ediyor gibi geliyor bana. Hareket, hayatın içinden geliyor. Elbette, bir fotoğraf karesi elde etmenin umudu oluyor içimde. Bir de Balık yiyeceğim zaman Köprü'nün başındaki Karaköy İskelesi'nde ki balık pazarından alışveriş yapıyorum. Eğer bu pazardan balık almıyorsam, balık tüketmiyor ve hep aynı esnaftan alışveriş

yapıyorum. Bu da Galata Köprüsü civarında hissettiğim güveni pekiştirmemde ve kendime ait bir alan hissetmemde bir araç oluyor” (24. Katılımcı, Yönetici Asistanı)

Mülakat gerçekleştirilen kullanıcılardan bazıları Galata Köprüsü’nde gerçekleştirdikleri aktiviteleri yakın çevresiyle bir bütünlük içerisinde ifade etmektedir. Galata Köprüsü’nün gövde kısmının bir yakası Haliç’i diğer yakası ise İstanbul boğazını kucaklamaktadır. Galata Köprüsü üzerinde geçirilen zaman boyunca tarihsel bir bütünlüğün ortasında kalmasından ötürü kullanıcılarına özel bir vista sunmaktadır. Galata Köprüsü’nün Karaköy tarafında Pera bölgesinde yükselen tarihi dokuyu ve beraberinde Galata Kulesi’ni görebilmekteyiz.



Şekil 4.21. Galata Köprüsü’den bir manzara.

Kaynak: Kişisel arşiv.

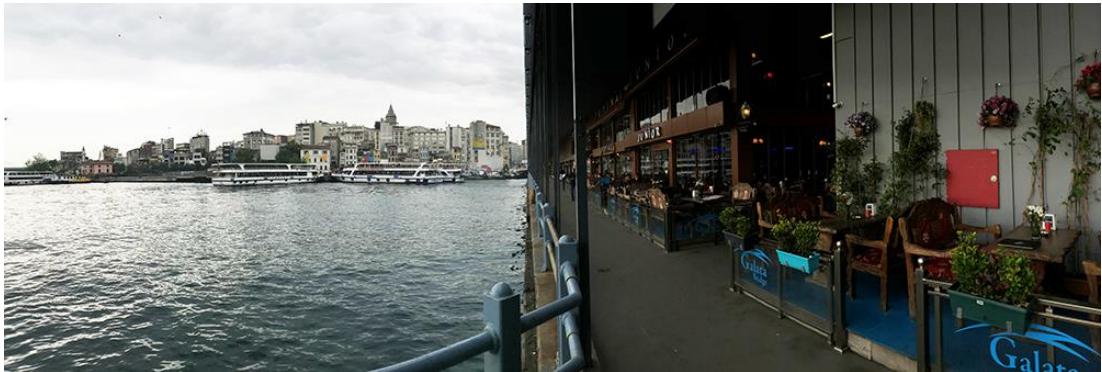
Eminönü tarafında ise Tarihi Yarımada’ya ait dokunun izleriyle birlikte İstanbul’un önemli simgelerinden olan Topkapı Sarayı ve Süleymaniye Camii’yi gözlemleyebiliyoruz. Bu bölge İstanbul’un başka bir tarihsel coğrafyasının izini taşımaktadır. Galata Köprüsü fiziksel konumu itibariyle yalnızca demir köprü olarak tanımlanabilme ihtimalinden çok uzaktadır. Galata Köprüsü’nün alt ve üst kotu, baskül ve kuleleri kullanıcıların deneyimleyebileceği farklı manzaralarla karşı karşıya bırakmaktadır. Mülakatlar ve gözlemler sonucunda köprünün ağırlıklı olarak öğleden sonraları ve akşam iş çıkışı saatlerinde yoğun kullanıldığı kanısına varılmıştır.



Şekil 4.22. Galata Köprüsü’de gün batımı.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Galata Köprüsü’nün üst kotunda kurulan hâkim ilişki manzaranın oluşturduğu derinlikle kurgulanmaktadır. Bu derinlik Boğaz, Haliç, Galata ve Eminönü bölgelerinin bireylere sunduğu özellikleriyle tanımlanmaktadır. Galata Köprüsü’nün alt kotu ise tamamen restoranlar tarafından ele geçirilmiş bambaşka bir tanımlama kazanmaktadır. Bu kot; denize, vapurlara yakınlığı sebebiyle de oltaların suyla ilişkisinin daha yakından izlenmesini sağlamaktadır. Galata Köprüsünün üst kotu daha öznel deneyimlere, rastlantısal ilişkilere açık olabilirken, alt kotu daha tanımlı kullanıcı profilleri tarafından değerlendirilmektedir. Üst kotta olta balıkçıları ve seyyar satıcılar arasında geliştirilen hiyerarşi alt kotta yerini restoranlara bırakmaktadır. Ancak bu iki kot birbirinden bağımsız deneyim biçimleri olarak tanımlanabileceğini düşünülmemektedir. Bunun temel sebebi Galata Köprüsünün üst kotunda sağlanan aktivite çeşitliliğini alt kotta gerçekleştirilememe gibi bir ihtimalin olmamasından kaynaklıdır.



Şekil 4.23. Galata Köprüsü’nün alt kotunda mevcut kullanımlar.

Kaynak: Kişisel Arşiv.

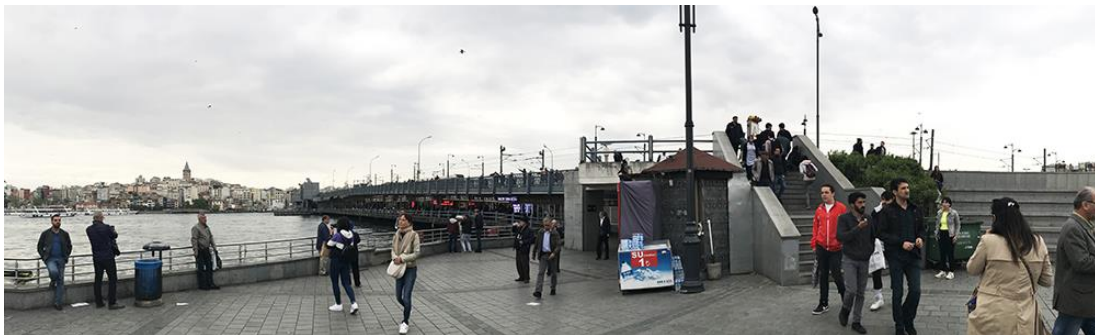
Bu kotta deneyim daha seyrek belki de daha yüzeyseldir. Galata Köprüsü'nün üst kotunda kesintisiz bir yürüyüş aksı bulunmaktayken alt kotta baskül kısmında yürüyüş yerini manzarayı izleme ve suya yaklaşma mekânlarına bırakmaktadır. Bu kesintiler Haliç'e doğru vapurlar ile deniz ulaşımının sağlanması için yapılmıştır. Böylelikle köprü bu fiziksel özelliği ile de yeni bir boyut ve amaç kazanmaktadır. Olta balıkçıları tarafından köprüde bulunan korkuluklar malzemelerin asıldığı ve gece boyunca orada bırakılabilecek biçimde kullanılmaktadır.



Şekil 4.24. Köprü – Karaköy alt geçit bölümü.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Köprünün iki ayağında bulunan ve meydan tanımlamasına sahip mekânlar günün belirli saatlerinde ciddi doluluk oranlarına ulaşabilmektedir. Burada gerçekleşen ticari faaliyetlerin belki de en önemlisi balık satışının yapılmasıdır. Aynı ticari unsur Galata Köprüsü'nün alt kotunda sağlanabilmekteyken yalnızca farklı sosyal sınıflara veyahut turistik amaçlara hizmet etmektedir. Kentlinin fiilen kullandığı bir ticari alan tanımlaması yapılamamaktadır.



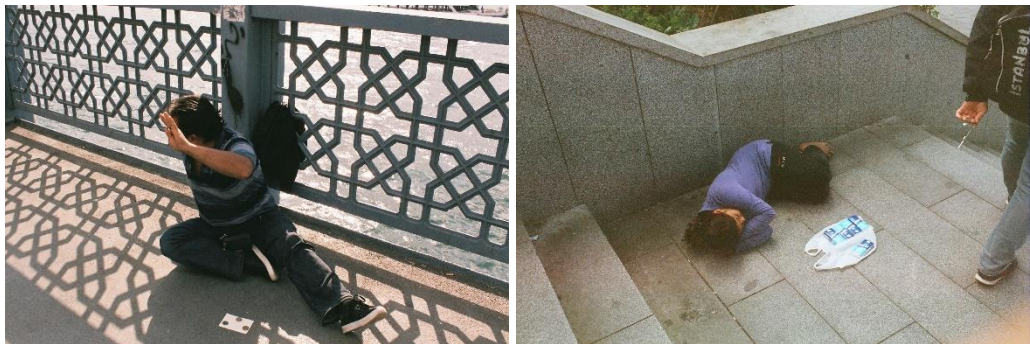
Şekil 4.25. Galata Köprüsü-Eminönü meydan bölümü.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Galata Köprüsü'nün üst kotunda dikey gerçekleşen akış yatayda taşıt trafiği ve tramvay aksının bulunmasından dolayı kesilmektedir. Köprüden karşıdan karşıya geçmek köprü üzerinden neredeyse imkansızdır. Ancak alt kotların veyahut meydan tarafında bulunan alt geçitlerin kullanımıyla köprünün iki yakası arasında geçiş sağlanmaktadır. Bu da Galata Köprüsü'nün gidiş-geliş yol akışı olarak tanımlanan taşıt trafiği biçiminin getirdiği bir etmen olarak sunulabilmektedir.

Yayaların nitelikli ulaşımında yaşanan bu kesinti Galata Köprüsü'nün alt kotunda da lokanta sahipleri ve çalışanları tarafından yürüyen insanlara yaklaşımları ile oluşmaktadır. Bu yaklaşım niteliksiz bir deneyim biçimini ortaya çıkarmakla birlikte köprü alt kotunun evrensel ve kamusal kullanımını da zedelemektedir. Galata Köprüsü'nün alt kotunda bulunan yaya geçitlerinin kullanılmasının bir diğer sebebi ise bu bölgelerde kesişen araç yolları ve kavşakların yaya ulaşımı için sınır niteliği taşımasındandır. Ancak bu zorunlu kullanımı gerektiren fiziksel alan farklı karşılaşmalara da sebep olmaktadır. Bu alt geçitlerde yoğun olarak müzisyenler, sokak sanatçıları bulunmaktadır. Belki kirli, niteliksiz ve güvenlik sorunlarını akla getiren bu alan kullanıcılarına başka bir deneyim sunmaktadır. Ancak tabii ki bu alt geçitlerin ulaştıkları noktalar da kenti için önemli meydanları tanımlamaktadır.

Galata Köprüsü'nde gerçekleştirilen aktiviteler genel olarak köprünün işlevsel çeşitliliğinin de izlerini taşımaktadır. Yürümek, dolaşmak, beklemek, izlemek, yemek yemek, alışveriş yapmak, fotoğraf çekmek, dinlenmek, balık tutmak-satmak gibi birbirinden farklı aktiviteleri içinde barındırmaktadır.



Şekil 4.26. Galata Köprüsü'nün insanları.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Galata Köprüsü'nün, köprüyle birlikte en önemli elemanı kuşkusuz olta balıkçılarıdır. Bu öyle bir eylemsellik geliştirilmiştir ki köprüde gerçekleştirilen bir aktivite olmaktan çıkıp köprüsünün imajının temel yapısını oluşturmuştur. Bu bölüm öncelikli olarak Galata Köprüsü'nün aktörlerinin köprüyü nasıl kullandıklarına ilişkin bilgileri içermektedir. Kullanıcılarla gerçekleştirilen mülakatlar ve gözlem sonucu oluşturulmaktadır. Genellikle balıkçılar köprüyü arkadaşlarla muhabbet etme, manzarayı izleme gibi keyfi nedenlerle tercih etmektedirler. Belki de çok azı balıkçılık üzerinden bir gelir kaynağı oluşturmaktadır. Olta balıkçılığı keyfi olarak başlayan ancak köprü içinde benimsenmiş bir aktivite biçimidir.

“Benim için buranın yeri bambaşka. İstanbul'un en güzel yerlerinden biri burası. Sarıyer doğumlu olmama rağmen Sarıyer bu mekân kadar bana keyif vermiyor. Buranın çünkü çok farklı bir hikâyesi var. Bir tarafa bakıyorsun Haliç ve Balat, başka bir tarafa bakıyorsun Sarayburnu ve Cankurtaran. Baktığınız zaman Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü de Boğaziçi Köprüsü'nü de buradan görebiliyorsunuz. Buradan herşeyi görebiliyorsunuz “ (1. Katılımcı, Olta balıkçısı).

Galata Köprüsü'nde olta balıkçılığı yapan kullanıcılar, köprünün birden fazla özelliğinden dolayı tercih ettiklerini ifade etmektedirler. Olta balıkçıları, Galata Köprüsü'nün coğrafi konumu itibarıyla bulunduğu tarihselliği ve manzaranın eşsizliğini vurgulamaktadır.

“7 yaşından bu yana balık tutuyorum. 10 yaşından beri de bu köprüdeyim. Dedemizden gelen bir şey bu. Dedem babamla birlikte getirdi buraya o günden sonra Sarayburnu, Cankurtaran, Kumkapı, Sarıyer ve Unkapanı gibi yerlerde spor amaçlı yapıyorum. Bazen çok büyük balık gelmesine rağmen bırakabiliyoruz. Limitimizden fazla balık tutmuyoruz” (1. Katılımcı, Olta balıkçısı).

Kullanıcıların olta balıkçılığı deneyimleri ağırlıklı olarak çocukluktan başlayan ve uzun yıllar boyunca devam eden bir alışkanlık olarak tanımlanmaktadır. Deneyimlerinin kuşaklar arası aktarımlarla devam etmesi Galata Köprüsü'nün geçmişine ilişkin yapılan temel vurgulardandır. Genellikle balık tutmak için gelen kullanıcılar ayrıca fotoğraf çektiklerini ya da yalnızca köprüde yürüyüş yaptıklarını ifade etmektedirler.



Şekil 4.27. Köprüdeki balıkçılar.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Köprü bulunduğu konum itibarıyla, kentin en önemli iki merkezi olan Eminönü ve Beyoğlu'nu birbirine bağlayan ancak bu eklemlenme durumu sırasında bireyin zihninde yepyeni bağlam oluşturmaktadır. Köprüyü belirli aralıklarla kullananlardan biri de yerli ve yabancı turistlerdir. Özellikle yabancı turistler gün içerisinde anlaşma sağladıkları otel ve tur şirketleriyle köprünün üst kotuna otobüslerle getirilmektedir. Öncelikle köprünün üstünde yapılan kısa yürüyüş ile birlikte köprünün insanlara sunduğu her ögenin fotoğraflanması dikkat çekmektedir. Bu fotoğraflama süreci turistlerinde özümledikleri belirli fotoğrafik imgelerle gerçekleştirilmektedir. Yani fotoğraflarda görülen, Galata Köprüsü'nün yeniden kaydedilmesine ilişkin hem fiilen hem de bilişsel bir süreç başlamaktadır. Bu noktadan sonra turistler köprünün alt kotuna indirilerek anlaşma sağlanan restoranlarda boğazın önemli simgelerinin tadımına geçiş yapmaktadırlar. Bu tanımlanan aktivite biçimi belki de köprüsünün turistler tarafından en çok tercih edilen şeklidir. Herhangi bir tur şirketi ile anlaşma sağlamayan diğer turistler daha rastlantısal, yavaş ve mekânı keşfetmeye yönelik arayışlar içerisinde.

Galata Köprüsü'nün diğer aktörleri ise köprünün alt ve üst kotunda olmak üzere farklı noktalarında konumlanan seyyar satıcılardır. Seyyar satıcılar arasında; mideye, su, gül, olta ve balık malzemeleri satanlar bulunmaktadır. Seyyar satıcıların kullanıcılara sunduğu imkanlar göz önünde bulundurulduğunda tam anlamıyla bir çeşitlilikten söz edilebilmektedir. Ancak bu çeşitlilik tabii ki merkez niteliği taşıyan baskın bir ticari alan konumlandırması yapabilecek nitelikte değildir. Yalnızca kullanıcıların anlık ihtiyaçlarının karşılandığı daha yalın kullanımları içermektedir.

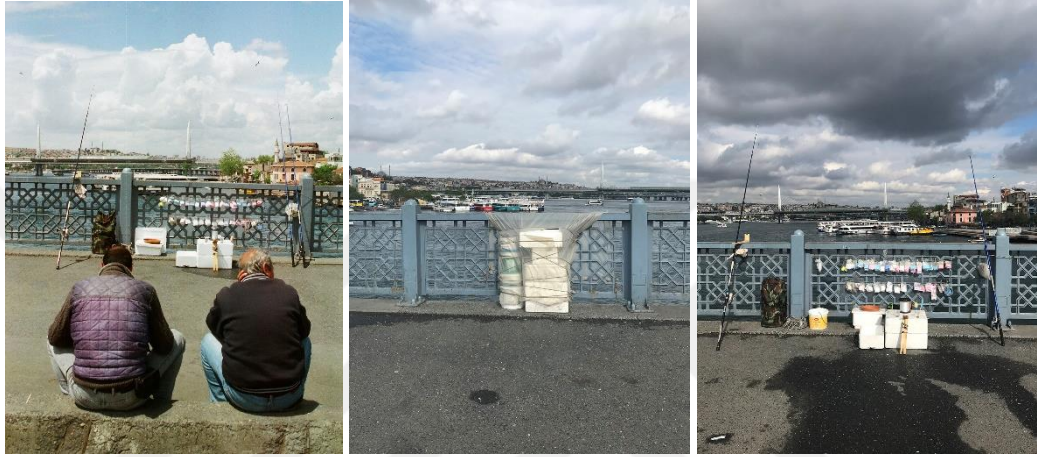


Şekil 4.28. Köprünün alt kotuna ilişkin mevcut kullanımlar.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Galata Kulesi'nde en çok zaman geçiren kişiler restoran sahipleri ve işletmecileri, olta balıkçıları ve seyyar satıcılarıdır. Bu üç aktör aynı zamanda köprüde üretilen emeğin de simgesini oluşturmaktadır. Köprünün insanları olarak adlandırabileceğimiz ve organizmanın ana çekirdeğini bu bölüm oluşturmaktadır. Galata Köprüsü'nün üst kotunu güvenli olarak tanımlayabilecek aktivite şekli olta balıkçılığıdır. Belki de gün boyu arkadaşlarıyla muhabbet edip, oltanın başında bekleyerek hem kendileri hemde köprünün diğer kullanıcılarının kamusal güvenliğini sağlayabilecek gözlemcileri ifade etmektedirler. Aynı şekilde, köprünün alt kotunda bulunan restoranlar her ne kadar uzun çalışma saatleri ile köprünün canlılığını ifade edebiliyor olsa da görüşmeler sırasında da sıkça ifade edildiği üzere restoran çalışanları tarafından kesintiye uğratılan yürüyüş, güvensizlik hissi yaratmaktadır. Ayrıca köprü üzerinde gerçekleştirilen bu aktivite biçimi insanların sosyalleşme alanlarının başında gelmektedir. Her aktivite zamanla; tanışma, buluşma ve yeni karşılaşmalara ev sahipliği yapılmaktadır. Aynı bir mahallede birlikte yaşayan insanlar arasında gelişmeye başlayan mikro ağlar gibidir. Köprüde ilk kez balık tutan biri ile yıllardır balık tutan biri yan yana gelebilir. Her eski balıkçının bir yeri olduğu gibi, yerini bırakabileceği yeni bir karşılaşma ihtimali her zaman olabilir. Köprü bütün bu rastlantısal iletişimleri kucaklayabilen bir alandır. Galata Köprüsü'nde balık tutma süreci yılın dört mevsiminde ve her hava koşulunda geçerlidir. Balıkçıların belirli bir mesaisi yoktur. Bazen günün büyük bir saatini burada geçirebilirler. Balıkçılar kimi

zaman seyyar ekipmanlarını köprüye “emanet” ederek evlerinin yoluna düşmektedir. Özellikle bu husus, mekâna aidiyet mevzusunu ön plana çıkarmaktadır. Balıkçılar burada balık tutar, fotoğraf çeker, yemek yer, çay-kahve içer, arkadaşlarıyla muhabbet eder, oturur, manzarayı izler, satış yapmayı bekler ve dinlenebilirler. Köprünün üst kotunda iki sıra halinde yerleşen balıkçılar imgesel olarak Galata Köprüsü ile bütünleşmişlerdir. Kentlinin zihninde ayrışma sağlamayacak nitelikte konumlanmaktadır.



Şekil 4.29. Balıkçılar ve malzemeleri.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Galata Köprüsü’nde günlük gerçekleştirilen aktiviteler göz önünde bulundurulduğunda gün olta balıkçıları geceden gelerek balık tutmalarıyla başlamaktadır. Bazı balıkçılar geceden gelerek sabahlar bazıları ise yalnızca hafta sonları veyahut iş çıkışlarında tercih edebildiklerini ifade etmektedirler. Hava ve balık durumuna göre değişiklik gösterebileceği gibi günün en kalabalık saati iş çıkışı saatleri diyebiliriz. Bu saatlerde köprünün geçiş mekânı olarak kullanımının maksimumuma ulaşabilmektedir. Ancak ayrıca bu saatlerde köprüde; sohbet etmek, dolaşmak, balık tutmak, fotoğraf çekmek, yemek yemek, arkadaşlarla dolaşmak için gelen her yaş aralığından ve farklı etnik yapıya sahip birçok insan bulunmaktadır.



Şekil 4.30. Köprünün insanları.

Kaynak: Kişisel arşiv.

Köprüde nerede daha iyi balık tutulduğuna, hangi olta veyahut yemle balık tutulacağına ilişkin daha teknik bilgilerin öğrenilme süreci de balıkçılar arasında geliştirilen sosyal ağ sayesinde sağlanmaktadır. Balıkçılar köprüde kalma sürelerine göre zaman zaman oturabilecekleri alanlar da yaratmaktadırlar. Bu nedenle sandalye, tabure ve seyyar sandalyeleri de beraberinde getirmektedirler. Köprüde balıkçılar arasında belirli gruplar olduğu izlenmiştir, her grubun köprü üzerinde balık tuttuğu belirli zaman aralıkları ve alanları bulunmaktadır. Bu açıdan deneyimli ve deneyimsiz balıkçılar arasından oluşturulan hiyerarşi söz konusudur. Aynı durum köprüdeki seyyar satıcılar arasında da bulunmaktadır. Galata Köprüsü olta balıkçıları tarafından en önemli ve en keyifli balık tutulabilecek yer olarak tanımlanmaktadır.

Mülakatlar sırasında yoğunlukla ifade edilen konulardan biri de Galata Köprüsü'nün “bilinçsizce” kullanıldığıdır. Bunun temelinde kullanıcıların genellikle çöplerini denize veya köprüye bırakarak terk ettikleri bilgisi yer almaktadır.

4.6. Galata Köprüsü'ne ilişkin “Anlamlar”ın Yeniden Tanımlanması

Kentsel mekânda birey için bilinmez olan tekinsiz, öğrenilmiş olan ise daha güvenli bir deneyim biçimidir. Burada öğrenilmiş olan mekânsal deneyimler belirli imajlar ve imgeler üzerinden zihinde yer edinen bir tanımlamayı barındırmamaktadır. Öğrenilen deneyim biçimi ekseriyetle tekrarlı eylemlerle, spontane eylemlerin ve tanıdık

yüzlerin arasında beliren yabancı yüzlerin arasında oluşan akışı ifade etmektedir. Bu akış, toplumsal bir durumu da oluşturmaktadır. Bireyin kentsel mekânı kullanabilmesinde bu etmenin öncelikleri vardır. Galata Köprüsü'nde ise her iki mekânsal imaj baskındır. Köprüyü rutin olarak kullanılan bireylerin neredeyse kas refleksi olarak tanımlanabilecek deneyimleme biçimleri vardır. Ayrıca köprüyü henüz hiç deneyimlememiş ancak deneyimlenme “biçimlerini” çeşitli imajlar yoluyla öğrenmiş olan aktörler bulunmaktadır. Galata Köprüsü üzerinde beliren toplumsal gündelik bir akış ile suyun yani doğanın kendi akışı arasında bireyin beden temsili ortadan kalkmaktadır. Köprünün kullanımına ilişkin alışkanlıkları ağırlık olarak geçmiş deneyimler, anılar ve mekânın kullanıcılara sunduğu fırsatlarla şekillenmektedir. Galata Köprüsü'nün deneyimlenme biçimi aynı zamanda köprüye dair anlamların oluşmasında birebir etkilidir. Deneyim ve anlamlandırma süreci, geçmiş anılar veyahut görsel imajlarla öğrenilen ilişkilendirmelerden kaynaklıdır.

“Genelde hızlı yürüyen biri olarak, burada adımlarımı yavaşlatıyorum. Oyalanmak adına yaptığım bir eylem bu. Fotoğraf çeken biri olarak, hep ölümsüzleştireceğim bir an arıyorum. Balıkçıları seyrediyor ve kovalarında neler olduğunu merak ediyorum. Balık kovalarının başında sık sık oyalanıyorum. Çocukken yaptığım bir eylemdi. Bunu hala merak ediyor olmamı, çocukluğuma ilişkin alışkanlıklarımı yitirmek istememe duyguma bağlıyorum. Galata Köprüsü'nü ayrı bir yere koymamın en büyük sebebi de bu!” (24. Katılımcı, Yönetici Asistanı)

Köprüde adımlar yavaşlar, her birey yeni bir ritm oluşturur aura ve akışın içerisinde. İstanbul'un kentsel yaşamının bir özeti sunulmaktadır. Galata Köprüsü sıcak günlerde dahi esintinin eksik olmadığı insanlarla bir arada tarihin ve manzaranın bir parçası olmaya sürekli teşvik eder. Bazen bir flanör gibi köprüdeki kalabalığın bir parçası olmak isterken bazen de köprünün kıyılarında o kalabalığın gözlemcisi olabiliyoruz. Bu sırada geçen kalabalığı, vapurları, günbatımını ve kentin gündelik akışına ilişkin her şey izlenebilmektedir.

Çizelge 4.1. Katılımcıların Galata Köprüsü'ne dair anlamları

KATILIMCI	ANLAM
1	Huzur Bulmak
2	İstanbul'un Sembolü
3	Güç, Para, Emek
4	Para Kazanmak
5	Manzarayı İzlemek
6	Fotoğraf Çekmek
7	Para Kazanmak
8	Seyir Noktası/Manzarayı İzlemek
9	Ulaşım/Tedirgin Edici
10	Herşeyi İfade Ediyor
11	Herhangi Bir Anlam İfade Etmiyor
12	Kentin Buluşma Noktası
13	Alışkanlık
14	Eşi Benzeri Olmayan Manzara
15	Huzur Bulmak
16	Güvende Hissetmek
17	İstanbul'un Sembolü
18	Huzur Bulmak
19	Herhangi Bir Anlam İfade Etmiyor
20	Ekmeğimi Kazandığım Yer
21	Fotoğraflardaki Tarihsel Önemi
22	İstanbul'un Sembolü
23	İstanbul'un Sembolü
24	Seyir Noktası/Manzara
25	İstanbul'un Ruhu
26	İstanbul'un Sembolü
27	İstanbul'un Sembolü/Seyir Noktası
28	Anılar

Yapılan görüşmelerde genellikle köprünün balık tutmak için İstanbul'daki en önemli yer olduğu ve İstanbul'un sembolü olduğu ifade edilmektedir. İstanbul'un başka denizle buluşma noktalarında benzer keyiflerin alınmadığı ve bunun en temel sebebinin köprünün sunduğu manzara olduğu ifade edilmektedir. Güneşin batışında bazen kırmızı bir güne denk gelirsek gerçekten bir büyüünün parçası olabildiğimizi hissedebileceğimiz bir köprü tanımlanabilmektedir.

“Burası aslında benim için bir seyir noktası. Burayı gezerken sadece köprüyle ilgileniyor olamam. Buraya çok bir anlam yükleyemiyorum ama tarihi çevreyi rahat rahat görebildiğimiz bir yer. Tabii ki burası farklı bir şekilde kullanılabilir diye

düşünüyorum. Köprü benim için bir geçiş noktası ama geçmişe dair anılarımın da canlandığı dedemle ananemle gezdiğim bir yerdi” (8. Katılımcı, Mimar)

İstanbul kentsel yaşamına baktığımızda bireylerin genel olarak tanımladığı “kaos” ortamı içerisinde belirli güzergâhlarını tamamlama çabaları ile mekânlarla etkileşim içerisinde kalmaktadırlar. Belki de ancak belirli zaman aralıklarında çok az rastlantısal yürüyüşler ve deneyimlere açık olunabilecek fırsatlar ortaya çıkmaktadır. Birey her zaman bu fırsatları değerlendirememektedir. Yapılan görüşmeler sırasında da Galata Köprüsü’nün “kaos” ortamına ilişkin memnuniyetsizliklerinin olduğunu ifade etmektedirler. İfade edilen bu kaos ortamı aynı zamanda herkesin eşit olabildiği ve İstanbul’un kozmopolit karakterini yansıtmaktadır. Aynı zamanda hem sakinleşilen hem de içinde sakinliğini barındıramadığı öne sürülen bir köprüden bahsediyoruz.

“Açıkçası gün içerisinde çok kalabalık bir yer. Dediğim gibi kaotik bir yer ve ben kaotik ortamlarda bulunmayı sevmiyorum ama bu kaotikliğe rağmen çevresinin oluşturduğu algıdan dolayı değerli bir mevkii olduğunu düşünüyorum. Ben köprünün mevcut fiziksel yapısını çok anlamlı bulmuyorum. Ben buraya geldiğim zaman bu fiziksel durum benim için hiçbir şey ifade etmiyor. Bir köprü bir yapı üzerindeyim ya da değilim ilgilendirmiyor. Köprüye dair olduğu düşünülen şeyler köprüyle alakalı değil bulunduğu konumuyla alakalı. Bulunduğu çevre uzun yıllara ait olduğu için burada olan insan ister istemez o tarihin bir parçası olan yapılara bakmak istiyor. O yüzden çok anlamlı bulmuyorum” (8. Katılımcı, Mimar)

Kimi kullanıcılar tarafından ise köprüdeki bu kalabalık halin insanlarla bir arada olma hissini tetiklediği için güvenli bir alan tanımlaması yaptırmaktadır. Bu nedenle bu köprüde hissedilen ve yaşanan her deneyim öznedir.

“Bana kalırsa burası oldukça ilginç bir yer. Burası çok kalabalık bir sürü insan var. Her dilden dinden farklı insanlarla aynı yeri paylaşabiliyorsunuz. Bu bana çok iyi ve güvende hissettiriyor. Ne bileyim köprü yıkılsa mesela tek başıma ölmeyeceğimi biliyorum, bir sürü insanla aynı hayatı kaderi paylaşabildiğim bir alan burası. Birçok insanla tanışabileceğim, onlarla birlikte köprüde yürüyebildiğim için kendimi burada dünya vatandaşı gibi hissediyorum” (22. Katılımcı, Öğrenci)

Birçok kullanıcı tarafından köprü “huzur bulunan” bir yer olarak ifade edilmektedir. Özellikle köprüden izlenen manzaranın zihni boşaltmak için önemli bir etmen olduğu

baskın bir şekilde kullanılmaktadır. Bu durum belki de gündelik bütün o karmaşa ve yorgunlukların gözardı edildiği yalnızca benlikle yeniden bir yüzleşmenin sağlandığı bir yer tanımlamasını sağlamaktadır.

“Köprü de deniz de çok güzel. Huzur buluyorum Galata Köprüsü’nde. Bu köprü benim için huzurun merkezi haline geldi. Ara sıra bahsettiğim yerlere ara sıra da buraya geliyorum ama Galata Köprüsü’nden bakınca aklıma hiçbir şey gelmiyor insanın. Köprünün üzerine gelince insanın aklındaki tüm negatif düşünceler yok oluyor. İnsana huzur veriyor balık tutmak. Evden çıktığında kafanda bir sürü negatif düşünce olabiliyor. Köprüye geldiğinde sağa sola baktığında hepsi kayboluyor” (1. Katılımcı, Olta Balıkçısı)

“Burası bana huzur veriyor, rahat, stresten uzak kalabiliyorum. Burada sağlıklı hissediyorum kendimi. Beni buraya çeken havası. Balık bahane huzur buluyorum. Denizi seviyorum” (18. Katılımcı, Olta Balıkçısı)

Köprünün seyyar satıcıları ve restoran çalışanları, genellikle köprüde var olma hallerini “ekmeği kazanmak için” şeklinde tanımlamaktadırlar.

“Burayı yalnızca para kazanmak için bir araç olarak kullanıyorum. Midye satmak için bulunduğum noktada Süleymaniye Camisi’ni izleyebiliyorum. Bazen yalnızca köprüye gelip yürüyorum. Diğer seyyarları kontrol ediyorum. Özellikle köprünün her iki yakası çok işlek olduğu için burayı kullanıyorum. Diğer köprülerin üzerinde 20 kişiyi bile bulamazsınız. İstanbul’a ilk geldiğimde Eminönü’nden Taksim’e kadar yürümüşüm. O zaman Galata Köprüsü’nden geçmiştım. Burada yürümek, gökyüzünü ve etrafı izleyebilmek beni çok heyecanlandırmıştı. Ancak şimdi ilk başlardaki tadı alamıyorum. Her gün köprüde zaman geçirince benim için sıradan bir yere dönüştü” (7. Katılımcı, Seyyar Satıcı)

Galata Köprüsü’nün omurgasını oluşturan bu kişiler haftanın 6 günü ve yaklaşık 10-12 saati köprüde geçirmektedirler. Köprüde uzun saatler geçiren kişilerin yani “ekmeğini köprüden kazananlar” olarak tanımlayabileceğimiz kullanıcılar köprü ile deneyimsel bağlarını kaybetmiştir. Galata Köprüsü, onların hayatlarının rutini olmuş olup, bu nedenle sıradanlığa doğru evrilmiştir. Köprüye dair böyle bir kanıksamaya sahip kullanıcılar köprünün deneyime açık tarafına dair bağını kaybetmişlerdir. Köprünün üst kotunda devam eden rastlantısal yürüyüşlerin bir parçası değillerdir.

“Sadece ulaşım amaçlı. Okula gitmek için kullanıyordum ama şimdi fotoğraf ve keyif almak için kullanıyorum. Aşağıdaki restoranlar biraz daha kaliteli olsa daha güzel olur burası. 70’li yıllarda çok güzel birahaneler vardı burada. Geçerken uğrayıp “ bir bira iç – vapura bin – eve git ” gibi. Şimdi öyle bir şey kalmadı. Çok güvensiz ve lezzetsiz hissediyorum. Eskiden hamallar vardı ve Anadolu’dan tüccarlar gelir Eminönü’nden ve Tahtakale’den mal alırlardı dükkânları için. Burada motorlar vardı. Şuradan kayıkla karşıya geçerdiniz” (6. Katılımcı, Doktor)

Mülakatlar sırasında restoranların 70’li yıllarda daha nitelikli olduğuna ilişkin ifadeler vardır. 1970’li ve 1980’li yıllarda köprünün alt kotunda oluşan sosyal pratiklerin kaybolmasından ötürü bu hafıza sahip kullanıcıların hali hazırda bulunan restoranları kullanmayı tercih etmedikleri açıktır. Köprüyü uzun zamandır kullanan kullanıcıların köprüyü deneyimleme pratikleri de değişmiştir. Yıllar önce yalnızca okula gitmek için üzerinden yürüyerek veya ulaşım aracıyla geçip gidilen bir yer iken, ilerleyen yaşlarda bu kullanıcılar yalnızca fotoğraf çekmek ve manzarayı izlemek için köprünün kolektif hafızasına ortak olmaktadır. Bu durumda köprü yalnızca fiziksel olarak geçirdiği değişimler ile farklı deneyimlenme biçimlerine sahip değildir. Köprünün deneyimlenme biçimini kullanıcılarının yaşam pratikleri de etkilemektedir.

“Galata Köprüsü bana kalırsa İstanbul’un ruhunu ifade ediyor. Aynı zamanda hem yavaş hareket edebiliyorsunuz (işte insanlar balık tutuyor, turistler yürüyor, altında vapurlar geçiyor) hem de çabuk hareketler var (arabalar, tramvay, otobüsler). Bu yüzden bu köprüde zaman tuhaf bir şekilde geçebiliyor, her şey var. Aynı yerde turistler ve İstanbullular beraber yürüyebiliyorlar. Bu İstanbul’un kozmopolit karakterini ifade ediyor” (25. Katılımcı, Editör)

“Galata Köprüsü, İstanbul’un en önemli simgelerinden biri. Kentin tarihini yansıtıyor. Güzel bir manzarası, bir hayatın olması ve restoranlarıyla burası İstanbul’un cazibe merkezlerinden biri olarak kabul edilebilir. Galata Köprüsü’nde şehrin bir yansıması var: balıkçılar, turistler, sokak satıcıları, işletme sahipleri, amatör fotoğrafçılar ve yoldan geçenler. Burası her gün yolu buradan geçen farklı görüşlerin, fikirlerin bir karışımıdır” (26. Katılımcı, Öğretmen)

Galata Köprüsü, İstanbul’un kentsel yaşamının izlerinin bulunabildiği ve birebir bu organizmanın yeniden üretilebileceği bir alan olarak görülmektedir. Gözlemci

tarafından Galata Köprüsü “Deneyim Alanı” olarak tanımlanmaktadır. Bunun temel sebebi ise, her birey, her özgün geçmiş, genetik kodlar, ruhsal, duygusal durum ve fiziksel etmenler çerçevesinde öznel deneyimlerin bu alanda üretilebilecek olmasıdır. Galata Köprüsü kendi kendini üretebilen bir alandır. Galata Köprüsü içinde herşeyi olan ancak insanları, arabaları, adımları, gölgeleri, mazarası, tramvayı, balıkçıları, rüzgarı, denizi ve tarihi olmadan hiçbir şey olarak tanımlanabilecek bir alandır. Galata Köprüsü’nü anlamlandırabilen temel mevzu, onu üreten her bileşendir. Bu bileşenler öncelikle tarihsel coğrafyanın etkisiyle başlamaktadır. Ardından İstanbul’un kentsel yaşamının “insanları” tarafından üretildiği bir mekân haline gelmiştir. Bahsettiğimiz yalnızca bir köprü değil İstanbulluların yaşam biçimidir. Galata Köprüsü’ne ilişkin bu anlam mülakat sırasında kullanıcıları tarafından vurgulanmıştır.

“Herkesin burada eşit olduğunu görmek ve sanki burada doğmuş olduğum coğrafyanın ticaret merkezine ilişkin bir köprü olduğu için burada olduğumu hissediyorum. Bu köprü bizi bir an olsa dahi bu hayatta eşit kılabiliyor” (24. Katılımcı, Yönetici Asistanı)

Galata Köprüsü, İstanbul’un insanların eşitlendiği bir mekân iken aynı zamanda deneyimlerin, anlamların öznellediği bir yerdir.

Galata Köprüsü’ne dair ifade edilen anlamların temelinde kullanıcıların köprüye ilişkin geçmiş ve çocukluk deneyimleri yer almaktadır. Bir önceki bölümde ifade edildiği gibi Galata Köprüsü’nün deneyimlenme biçimi ile anlamının üretimi arasında birebir ilişki bulunmaktadır. Bu nedendir ki, kullanıcılar geçmiş deneyimlerine olan bağımlılıklarından ötürü Galata Köprüsü’nde benzer deneyimleme biçimleri ile yeniden köprüde bulunabiliyorlar. Bu duruma, anılara sahip çıkma içgüdüğü de kodlanmış sosyal pratikler de denilebilmektedir.

“Galata Köprüsü her zaman çocukluğuma dair en net anılarımdan biridir. 6-7 yaşımdan beri her hafta sonu annem Eminönü’ne gider alışveriş yapardı. Galata Köprüsü’nü yürüyerek geçerdik. En net hissettiğim duygum geçmişten gelen his olarak Galata Köprüsü’ndeki bugünümdür sanırım” (24. Katılımcı, Yönetici Asistanı)

Galata Köprüsü'ne atfedilen anlamlar belirli imajlar, imgeler ve olaylar ile ilişkilendirilmektedir. Geçmiş yoğunluğa sahip bütün bu duygu aktarımının ortak noktası Galata Köprüsü'dür.

“Galata Köprüsü dediğimde aklıma ilk gelen şeyler; filmlerdeki görüntüleri, konu olduğu fotoğraf kareleri, açılabilir olmasına duyduğum şaşkınlık, gezi parkı zamanında burada kovalanmış olup köprüyü koşarak geçmem, ellerimde 35mm film negatifleriyle buradan geçişlerim, ilk sevgilimle burada çekindiğimiz ilk fotoğrafımız vs vs.” (28. Katılımcı, Öğrenci)

Köprü, fotoğrafçılar tarafından da sıklıkla tercih edilen bir mekândır. Fotoğrafçılar için köprünün varlığının tarihsel önemi ilgileri boyutunda orada çekilen fotoğraflara ev sahipliği yapmış olması olarak vurgulanmaktadır. Bu fotoğraflarla üretilen görsel imajlar, köprüye ilişkin imgelerin oluşmasını sağlamaktadır. Böylelikle, Galata Köprüsü'nü fiilen deneyimlememiş kişiler bile bu bölgeye ilişkin genel anlamlara sahip olabilmektedirler. Bu durum onları anlamın üretildiği o mekânın parçası olma hissine ulaştırmaktadır.

Kullanıcılar genellikle Galata Köprüsü üzerinde yürümektek keyif aldıklarını, Eminönü-Karaköy bölgesi tarafında işleri olduklarında fiilen köprüyü kullanmaktadırlar. Ulaşım biçimi olarak önceliklerinin yürümekten yana olduğunu vurgulamaktadırlar. Kullanıcılar tercihen köprünün üst kotunu kullandıklarını, alt kotta yürüyüşlerinin sekteye uğradığını ve güvensiz hissettiklerini ifade etmektedirler. Nadiren Galata Köprüsü'nün alt kotunda bulunan restoranlarda balık yediklerini veya çay içtiklerini ifade etmektedirler. Bu durum kullanıcıları tarafından da Galata Köprüsü'nün alt kotu ve üst kotu arasında hiyerarşik bir sistemin oluştuğunun göstergesidir. 4. Galata Köprüsü'nün alt kotu ne kadar İstanbul'un her yanından insanların bulunduğu çeşitliliğin gözlendiği bir dönemi ifade ediyorsa, 5. Galata Köprüsü' nün alt kotu ağırlıklı olarak turistler tarafından kullanılan, restoran sahipleri tarafından ele geçirilmiş, kullanıcı ve aktivite çeşitliliği öldürülmüş bir mekândır. Galata Köprüsü'nde ifade edilen olta balıkçıları ve restoranlar arasındaki çekişmenin esas yapısını alt kottaki restoranların çeşitsizliği ve niteliksizliği oluşturmaktadır. Bu durum katılımcılar tarafından alt kotunu sahiplenemediklerini ve hep başka birilerine aitmiş gibi hissettikleri için hızlıca yürüyüp geçmektedirler. da ifade edilmiştir.

“Beni köprüye çeken bir sürü sebep var. İstedığımı, aradığımı bulabildiğim bir mimari. Fakat kişisel olarak olumsuz yönde etkileyen belki de tek şey, köprünün alt kısmında bulunan restoranların fazlasıyla ‘bayağı’ olmaları. Tam olarak hangi tarzda bir işletmeye sahip oldukları belli olmamakla birlikte, müşteri almak adına gerçekleştirdikleri ‘semt pazarı’ edalarıyla bir hayli itici durmaktalar” (23. Katılımcı, Fotoğrafçı)

Galata Köprüsü’nün alt kotu tüm kentliler tarafından kentsel deneyimlere açık olarak tanımlanmak istense bile restoranların hizmet ettiği sosyal sınıf belirli kullanıcıları içermektedir. Bu durum Galata Köprüsü’nün temel ruhunu ve anlamını zedeleyen bir yapının oluştuğunun göstergesidir.

4.7. Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşım İle Analizlerin Sonuçları

Çalışmanın bu bölümünde, Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşım ile Galata Köprüsü’ne ilişkin anlamların kullanıcıları ile yeniden tanımlanmıştır. Bu çerçevede belirlenen temel araştırma sorusu olan “Galata Köprüsü insanlar için ne anlam ifade ediyor?” ile birlikte anlamı deneyim anındayken sorgulamaya yönelik gerçekleştirilen mülakatlar bölümün esasını oluşturmaktadır. Etkileşimsel (Transaksiyonel) yaklaşım bireyin, sosyal ve fiziksel çevresi ile ilişkilenme biçimlerine yönelik çok yönlü çalışmaların gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu kapsamda, Galata Köprüsü mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortamı içerisinde bulunduğu süreçlerle birlikte ele alınmıştır. Galata Köprüsü’ne ilişkin gerçekleştirilen bu çok yönlü çalışma birey-davranış-anlamlar bağlamında irdelenmiştir. Bu bağlamın eksenlerinden biri olarak gözlemcinin deneyimleri-aktarımları da sürecin bir parçası olarak kabul edilmiştir.

Mekânın yeniden tanımlanabilmesi için bireyin mekândaki etkin rolünün irdelenmesi prensibiyle çalışmanın bu bölümü oluşturulmuştur. Bu nedenle Galata Köprüsü’nün planlama sürecinde yeniden tartışılır bir yapı olması için birey tarafından oluşturulan anlam irdelenmiştir. Bu süreçte belirlenen temel yöntem ise köprünün organizmasını oluşturan (olta balıkçıları, seyyar satıcılar ve restoran çalışanları) ve gündelik pratiklerinin bir parçası olarak köprüyü kullanan bireylerle gerçekleştirilen yüzyüze görüşmelerdir. Kişisel deneyimler ve gözlemler doğrultusunda edinilen öznel bilgiler ile desteklenmektedir.

Köprünün geçirdiği mekânsal değişim Eminönü ve Karaköy arasında kurulan köprüler ile açıklanmaktadır. Belki de toplumsal hafızanın en çok yakınlık duyduğu “Tarihi Galata Köprüsü” olarak tanımlanan Dördüncü Galata Köprüsü ile halihazırda kullanımına devam edilen Beşinci Galata Köprüsü arasında fiilen farklar ancak uzun süreli kullanıcıları tarafından tanımlanabilmektedir. Bir mekânın yenilenmesi olarak atfedilen bu süreç belirli sosyal pratiklerin değişmesine de yol açmıştır. Bunlardan biri köprünün altında bulunan mekânların el değiştirmesiyle birlikte kullanım çeşitliliğinin azalmasıdır. Ancak mevcut durumda köprü altındaki restoranların varlığı elbette aktivitelerin devamlılığı için önemli etkenlerdendir. Fakat bu koşullarda restoranlar kullanım biçimleri ve kullanıcı profillerinin değişmesinden dolayı köprüye atfedilen “tarihi” bağlamın birey-mekân ilişkisinin zedelenmesine sebep olmuştur.

Galata Köprüsü’ne ilişkin mevcut planlarda oluşturulan kavramlar ile bireyler tarafından atfedilen anlam birebir bağlam kuramamaktadır. Bu husus planlama süreci içerisinde bireyin öneminin gözardı edilmesinden kaynaklıdır. Galata Köprüsü, mevcut planlarda yalnızca bir ulaşım elemanı olarak tanımlanmaktadır, bu tanımlama Haliç’te bulunan diğer köprüler ile özdeşlik taşımaktadır. Ancak Galata Köprüsü’nün deneyimlenme biçimine yönelik Haliç’te bulunan diğer köprülerle arasında ciddi anlamda farklar bulunmaktadır. Köprünün, kent içinde yeni bir ifade kazanmasını sağlayan bu farklılıklar bireyler tarafından deneyimlenebilen bir alan olduğu gerçeğidir. Bu ilişkilene şekli, köprüyü kullanan her bireyin kendi deneyim biçimini de köprü pratiklerine aktarmasından kaynaklıdır.

Yapılan gözlemler ve mülakatlar sonucunda; yer-mekân ilişkisi, geçmişten gelen deneyim, kültür ve anılar bütünlüğü ile oluşabilmektedir. Ancak zamanla yerler bazen yaşanan dış olaylar veya gelişmeler sebebiyle, bazen de yere özgü kullanıcıların bilinçli çabaları doğrultusunda yeni anlamlar kazanabilirler. Bu nedenle, mekânın kullanıcıları yerlere anlam verme sürecinde aktif bir rol oynamaktadır. Kullanıcılar özellikle güven duygusunun oluşmasında yere olumlu katkılar sağlamaktadır.

Atfedilen anlam ve nitelikli bir kamusal mekânın oluşabilmesi için keyfi aktiviteler ve rastlantısal karşılaşmaların üretebilmesi çok önemlidir. Bireyin en iyi tanıdığı yerler, öncelikle anlam yüklü deneyimleri biriktirdikleri yerlerdir. Bu nedenle algılanan

Çevreyle ilgili rastlantısal deneyimler arttıkça, mekâna yönelik algılar daha zengin ve öznel olabilmektedir. Deneyim suresi, kentsel mekâna ait bilginin artmasının ötesinde, onunla bir butnlk oluşturabilme niteliği gerektirmektedir. Mekâna ait belirli bir deneyim surecine sahip bireyler o çevreyi daha iyi algılamaktadırlar.



5. SONUÇ

Çevre psikolojisi ağırlıklı olarak kent algısı ve algının tasarım süreçlerine ilişkilendirilmesi üzerine çalışmaktadır. Kentsel alanların algılanması ve kentsel imajlara ilişkin çalışmaların büyük bir bölümünde çevre algısı ve insan-çevre ilişkisine yer verilmektedir. Mekâna ilişkin olarak belirlenen psikolojik yaklaşımlar mekân kimliğinin oluşumunda veri olarak kabul etmektedir. Böylelikle, bireyin içinde olduğu sosyal ve kültürel yapıyı vurgulamakta olup, onunla birlikte ele alabilmektedir. Çevre psikolojisi açısından kültür ve yer-mekân ilişkisi, kolektif insan etkinliğini anlamada öncelikle irdelenmesi gereken husustur. Yerin anlamına ilişkin oluşturulan kültür, coğrafyanın mevcut yapısı ve mekâna yönelik tepkilerin toplamıdır. İnsanlarla mekânların ilişkisi, bir açıdan genetik bir yaklaşım olarak ele alınabilse bile, aynı zamanda öznel faktörlerle birlikte değişkenlik gösterebilmektedir. Çevre psikolojisi açısından yer ve mekân arasındaki ilişkiyi kavrayabilmemiz için öncelikle kullanıcılar tarafından oluşturulan kolektif deneyimlerin bütününe bakılması gerekmektedir. Kolektif deneyimlerin irdelenmesi sırasında bireylerin öznel birer bileşen olarak tanımlanması en önemli husustur. Bu nedenle köprüde gerçekleştirilen mülakatlar sırasında bireylerin öznel deneyimleri ve mekânı anlamlandırma biçimleri irdelenmiştir.

İnsanların her gün yaşadıkları deneyimledikleri kentsel coğrafyaların kendilerine ne anlam ifade ettikleri konusu üzerine birçok çalışma gerçekleştirilmiştir. Mekânlar ve mekânlara yüklenen anlamlar temelde birey ve toplum üzerinden geliyor olsa bile insan-çevre ilişkisinin en büyük parçasıdır. İçinde bulunduğumuz sosyal çevremizin etkisiyle oluşan fiziksel çevre aynı zamanda geleneklerimizi, kültürümüzü, değerlerimizi, yargılarımızı, duygularımızı, dünya görüşümüzün dahil olduğu bir bütündür. Yani mekânlar her ne kadar toplumlar için oluşturuluyor olsa bile her bireyin o mekâna özgü anlamı öznedir. Bireyin yaşadığı ve varoluşunun getirdiği bütünlükle anlamlandırdığı mekânın bir başka biri tarafından aynı şekilde

kodlanabilmesi olası değildir. Yer-mekân ilişkisi, geçmişten gelen deneyim, kültür ve anılar bütünlüğü ile oluşabilmektedir.

Fiziksel çevrenin farklı yönlerinde tasarım süreçleri çeşitlense bile sürecin gelişimine ilişkin sonuçlara varılabilir. Öncelikli olarak; bu sürece mekânın kullanıcılarının katılımı çok önemlidir. Bu yalnızca kullanıcı ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik yapılan fiziksel müdahaleleri içermemektedir. Aynı zamanda sosyal bağlılığı ve yerin öznelliğini bireyle yetkilendirilmesini sağlamaktadır.

Bu çalışma ile kentsel tasarımda çoğunlukla göz ardı edilen bireyin sürece etkin katılımı ve bireysel farklılıkların kamusal alanların yeniden tanımlanmasında ki etkin rolü üzerine durulmaktadır. Bu nedenle içinde çeşitliliği barındıran gündelik aktivitelerin sahip oldukları potansiyeller ile kullanıcıların zihinlerinde oluşturdukları anlamın değerlendirilmesine ilişkin bir bakış açısı kazandırılması hedeflenmiştir. Galata Köprüsü'ne ilişkin mevcut planlarda oluşturulan kavramlar ile bireyler tarafından atfedilen anlam arasında bir ilişki kurulmamaktadır. Bu husus planlama süreci içerisinde bireyin öneminin gözardı edilmesinden kaynaklıdır. Mekânsal olarak sağlanan ve kullanıcılarıyla birlikte üretilen bu deneyim alanının planlama çalışması kapsamında değerlendirilebilmesi için öncelikle çevre psikolojisinin sunduğu analiz yöntemleri ile yeniden tanımlanmalıdır.

Bu nedenle Galata Köprüsü'nün, planlama sürecinde yeniden kurgulanabilmesi için öncelikle kente kattığı anlamın irdelenebilir olması gerekmektedir. Galata Köprüsü coğrafyanın yere özgün niteliklerini barındıran bir mekândır. Köprüde gerçekleştirilen her deneyim bireye özgü, anlam ise öznedir. Bu nedenle, kentsel alanlarda yapılacak düzenlemeler için bireylerin oluşturduğu anlamlar kümesinin tanımlanmasına ilişkin çalışmalar gerçekleştirilerek çevre düzenlemelerine ilişkin yeni girdiler oluşturabilir.

Tez çalışması, Çevre Psikolojisinin araştırma alanlarından biri olan Etkileşimsel (Transaksiyonel) Yaklaşımın belirlediği eklettik araştırma metodu doğrultusunda mekânın anlamına, deneyimlerin sürekliliğine ilişkin çok bileşenli araştırmaların önemini vurgulamaktadır. Galata Köprüsü'nün, İstanbul Kenti için sahip olduğu anlamın çözümlemesi bağlamında, plan ve tasarım süreçlerine entegre edilmediği, dar bir bakış açısıyla salt bir mühendislik çözümü olarak sunulduğu, ancak uzunca bir

süre köprünün mühendislik açısından da sorunlu olduğu, örneğin gemi geçişine izin veren kollarının açılmadığı da bilinmektedir. Bu nedenle, öncelikle kullanıcı deneyiminin aktarımıyla gelişen bir planlama süreci kurgulanmalıdır. Bunlara ek olarak, köprü üzerinde yer alan bir çok farklı işlevin devam ettiği, oysa bu alanların ne Beyoğlu ne de Eminönü tarafından imar planı süreçlerine entegre edilmediği görülmektedir.

Sonuç olarak Galata Köprüsü'nün, "köprü" olarak bir "geçiş" ögesi niteliği bulursa da üzerinde durulan, bakılan, zaman geçirilen bir "kentsel öge" olarak "bellek"lerde büyük bir anlam kazanmıştır. Bu anlamlandırmada "köprü" kavramının sadece bir mühendislik projesi üzerinden değerlendirilemeyeceği, aynı zamanda mekânın planlama ve tasarım süreçleri ile edebiyat ve sanat kavramları çerçevesinde bir değerlendirme de önemli olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Planlama ve tasarım ilişkisi, parçacıl ve anlık çözüm önerileri üzerinden değil, "bütüncül" plan ve tasarım süreci içinde aranmalıdır. Bu bütünselliği sağlamada ise çevre psikolojisi bileşenlerinin, mekânın planlama ve tasarım sürecine entegre edilmesi, analiz ve karar süreçlerinde bu bileşenlerin kullanılması önerilmektedir.

Çizelge 4.2. Galata Köprüsü Çevresel Psikoloji Değerlendirme Tablosu.

GALATA KÖPRÜSÜ ÇEVRESEL PSİKOLOJİ DEĞERLENDİRME TABLOSU	
1.TARİHÇE	
Fizik Mekân	Galata Köprüsü'nün bulunduğu coğrafi konumu sebebiyle iki bölgeyi birbirine bağlayan fiziksel bir aks olarak tanımlanabilir.
İşlevsel Değişim	Galata Köprüsü'nün fiziksel değişimiyle eşdeğer bir şekilde gelişen; aktivitelere, ticari alanlarda, rekreasyon kullanımı ve yeme içme mekânlarında işlevsel niteliksizleşme söz konusudur. Ancak, Galata Köprüsü'nün geçiş mekânı olarak tasarlanması sebebiyle, ulaşım aksı olarak işlevselliği devam etmektedir.
Edebiyat ve Sinemada kullanımı	Galata Köprüsü oluşturulmuş olan imgesel anlam sebebiyle kentin simgesel bir yapısını ifade etmektedir. Bu anlam imgesel olarak Dördüncü Galata Köprüsü'ne kadar devam etmektedir. Ancak, Beşinci Galata Köprüsü sanat ve edebiyatta oluşturulabilecek güçlü bir anlam içermemektedir. Dördüncü Galata Köprüsü'nün kentsel yaşama dair imgesel izlerinin bilinç üzerinden kodlamalar gerçekleştirilmesi neticesinde edebiyatta ve sinemada görünürlüğü devam etmektedir. Ayrıca, Beşinci Galata Köprüsü'nün simgeselliği Tarihi Yarımada ve Pera bölgesinin zengin imgeselliğinden de kaynaklıdır.

Çizelge 4.2. Galata Köprüsü Çevresel Psikoloji Değerlendirme Tablosu (devamı).

GALATA KÖPRÜSÜ ÇEVRESEL PSİKOLOJİ DEĞERLENDİRME TABLOSU	
Kültürel Miras	Galata Köprüsü içinde bulunduğu coğrafi konumu neticesinde, İstanbul'un yaşam pratiklerine entegre olabilmesiyle birlikte İstanbul'un tarihsel sürecinin bir parçası olarak tanımlanabilmektedir. Galata Köprüleri yapıldığı her dönemin mekânsal ve sosyal izlerini taşımasından ötürü, tarihsel bağlamda zenginliğini sürdürmektedir.
2. PLANLAMA	
Üst Ölçekli Planda Tanımı	1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda "Ulaşım Sistemi" ana başlığı, "Demiryolu Ulaşım Sistemi" alt başlığında, "Raylı Toplu Taşıma Güzergahı" olarak tanımlanmıştır.
Alt Ölçekli Planda Tanımı	Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda "Kentsel-Teknik Altyapı Alanları" başlığı altında "Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları (Cadde Tramvayı)" olarak tanımlanmıştır.
3. ÇEVRESEL PSİKOLOJİ	
Katılımlı Deneyim	Davranış-birey-mekân ilişkisinin kurulması ve psiko-sosyal süreçlerin bağlamsal olarak incelenmesi en önemli yaklaşımdır. Deneyimler ve anılar bütünlüğü mekâna ilişkin temel davranış ve deneyim kodlamaların oluşmasını sağlar.
Görüşme/Mülakatlar	Galata Köprüsü, Barker (1968)'in atfetmiş olduğu "davranış ortamı" kavramını karşılamaktadır. Her mekânda öğrenilen davranış setleri aktivitelerin temelini oluşturmaktadır. Galata Köprüsü'nde davranış seti olarak tanımlayabileceğimiz kodlanmış, öğrenilmiş aktiviteler söz konusudur. Belki de olta balıkçılığı bunlar arasında en baskındır ve devinimler neticesinde Galata Köprüsü'nün ayrışamaz bir imgesine dönüşmüştür. Mekâna ilişkin belirlenen davranış setleri aynı zamanda mekânın anlamlandırılmasının temelini de oluşturabilmektedir. Fiziksel çevrenin mevcut durumu, sınırlar ve olanaklar davranışların ve deneyimlerin etkileşimini de etkilemektedir. Araştırma süreci içerisinde belirlenen temel problem mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortamıyla ilişkisi içerisinde ele alınmalıdır. Bireylerin eşsiz deneyimleri, ayrı ayrı soyut uyaran olarak ele alınmalıdır. Galata Köprüsü, köprüde üretilen kentsel yaşamın aktörlerinden ayrıştırılmaz. Bu nedenle anlamın oluşumunu tetikleyen algı sürecinde deneyim çok önemlidir. Deneyim her türlü; mekânsal, zamansal ve sosyo-kültürel ortam içinde değerlendirilmelidir. Değerlendirilme süreci içerisinde günlük etkinliklerin önemli ile birlikte mekânların uzun vadeli analizleri de önemlidir. Bu nedenle mekânın uzun süreli kullanıcıların tanımlamaları ve anlamları önemlidir. Bu süreç içerisinde araştırmacı temel gözlemci olarak tanımlanabildiği için gözlemciyi olayların temel niteliği olarak ifade etmek mümkündür.

KAYNAKÇA

(Tarihi Yarımada) Fatih İlçesi Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik, I.Derece Arkeolojik 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu. (2010). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi.* İstanbul.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı. (2009). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi.* İstanbul.

Akkoyun, P. D. (2011). *Psikolojide İşlemsel Çözümleme Yaklaşımı Transaksiyonel Analiz.* Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Aktürk, F. D. (1993). Kentsel Mekanların Tasarımında Psikolojik Boyut Üzerine Araştırma ve Bir Yöntem Önerisi. *Doktora Tezi.* İstanbul: T.C. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Alkan, H. (2007). Kent ve Sinema İlişkisi Bağlamında 90 Sonrası Türk Sinemasında İstanbul. *Yüksek Lisans Tezi.* İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü.

Altan, Ç. (1998). *Al İşte İstanbul.* İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Altman, I ve Ragoff, B. (1987). World Views in Psychology. D. S. içinde, *Handbook of Enviromental Psychology* (s. 33-36). John Wiley Sons.

Altmann, I. ve Stokols, D. (Ed.) (1987). *Handbook of Environment Psychology* (Cilt 1). John Wiley.

Barker, R. G. (1968). *Ecological Psychology Concepts And Methods for Studying The Environment Of Human Behavior.* Stanford, California: Stanford University Press.

Barker, R. G. (1968). Prospecting in environmental psychology. I. A. D. Stokols içinde, *Handbook of Enviromental Psychology* (s. 1413-1433). John Wiley Sons.

Bell, P. A, Fisher, J. O., Loomis, R.J. (Ed.) (1978). *Enviromental Psychology.* Philadelphia: Saunders.

Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu. (2008). *İstanbul Büyükşehir Belediyesi.* İstanbul.

Crary, J. (2004). *Gözlemcinin Teknikleri On Dokuzuncu Yüzyılda Görme ve Modernite* . İstanbul: Metis Yayıncılık.

Çalğıcı, P. K. (2013/2). Çevre Psikolojisi Kavramlarıyla Bir Filmin Analizi. *METU JFA*, 63-80.

- Çubuk M., Karabey, H., Seymen, Ü. (1977).** Çevre Olgusu ve Çevre Düzenleme Üzerine Bir Araştırma. *Yapı Dergisi*, 25-37.
- Çubuk, M. (1973).** Beşeri Yerleşmelerde Mekân Organizasyonu ve Ülkesel Kalkınmayı Bir Mekân Organizasyonu İçinde Yaratmak. *Doçentlik Tezi*. İstanbul: İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Fakültesi.
- Darğa, A. S. (2014).** İstanbul'un Liman Kenti Kimliğinin Dönüşümü: Galata Bölgesi Üzerinden Bir Okuma. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Durbaş, R. (1995).** *Galata Köprüsü*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Evren, B. (1994).** *Galata Köprüleri Tarihi*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Göregenli, M. (2015).** *Çevre Psikolojisi İnsan ve Mekân İlişkileri*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Gülersoy, Ç. (1984).** *Çağlar Boyunca İstanbul Görünümleri*. İstanbul: İstanbul Kitaplığı.
- İmamoğlu, O. (1973).** *Psikoloji ve Mimarlık İlişkisi Üzerine Çevre, Tasarım ve İnsan İlişkileri*. Trabzon: KTÜ Yayınları.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2010).** *Tarihi Yarımada (Fatih) İlçesi Kentsel, Tarihi, Kentsel Arkeolojik, I. Derece Arkeolojik Sıt Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı. (tarih yok).** *Beyoğlu İlçesi Kentsel Sıt Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu*.
- Işıkpınar, E. (1990).** Çevresel Psikoloji. *Davranış Psikolojisi Ders Notları*. İstanbul: İÜ Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.
- Kösenciğ, K. Ö. (2018).** Birey ve Kimlik Süreçleri Bağlamında Geçiş Mekânlarının Değerlendirilmesi, Galata Köprüsü Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Lewin, K. (1951).** *Field Theory of Social Science: Selected Theoretical Papers*. Chicago: University of Chicago Press.
- Steg, L. (2015).** *Çevre Psikolojisi*. (Yrd. Doç. Dr. Lütfiye Kaya Cicereli, Çev.) Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Mengi, A. (2012).** Çevre-Merkezcilik. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* (s. 76). İstanbul: Ninova Yayıncılık.
- Morval, J. (1985).** *Çevre Psikolojisine Giriş*. (N. Bilgin, Çev.) İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

- Önem, A. B. (2012).** Çevresel Algılama. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük* (s. 79). İstanbul: Ninova Yayıncılık.
- Özen, İ. (2011).** Galata Köprüleri ve Yeni Galata Köprüsü. *İTÜ Dergisi*, 35-46.
- Sennett, R. (2011).** *Ten ve Taş Batı Uygarlığında Beden ve Şehir*. İstanbul: Metis Yayıncılık.
- Solak, S. G. (2017).** Mekân-Kimlik Etkileşimi: Kavramsal ve Kuramsal Bir Bakış. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, s. 14-15.
- Şumnu, U. (2002).** The 1912 Galata Bridge As A Site Of Collective Memory. *Master's Thesis*. Ankara: Bilkent University, GSE.
- Sommer, R. (1969).** *Personal Space*. New Jersey: Prentice Hall.
- Uğur, E. (1982).** *Mimari Tasarım İçin Bir Veri Üretim Yöntemi Olarak Çevre Analizi*. İstanbul: İ.T.Ü. Mimarlık.
- Zeycan, D. (2017).** 2000 Sonrası Türk Sinemasında İstanbul İmgeleri: İstanbul Hatırası: Köprüyü Geçmek, Anlat İstanbul ve Hayat Var. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Url-1:** <http://www.azizistanbul.com/gravur01/Galatakoprusu.jpg>. (Erişim Tarihi: 20.04.2019 20.48)
- Url-2:** <http://www.eskiistanbul.net/7378/galata-kulesi-nden-kopru-mihran-iranian-fotografi-1890>. (Erişim Tarihi: 15.06.2019 12.00)
- Url-3:** <https://manifold.press/koprue-sikisan-uc-manzaraServet-i Fünun, 1912, sayı 1089, kapaktaki fotoğraf>.(Erişim Tarihi: 25.05.2019 22.00)
- Url-4:** <https://resizer.piri.net/resize.aspx?w=720&h=0&url=/resim/upload/2017/01/20/02/56/e399205bgalatakoprusu1960lar.jpg>. (Erişim Tarihi: 20.04.2019 17.40)