İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YER DEĞİŞTİRMEDE MEKANSAL DENEYİM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fatma Pelin SEZGİN

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

OCAK 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YER DEĞİŞTİRMEDE MEKANSAL DENEYİM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Fatma Pelin SEZGİN
(502121119)

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İpek Vedia YÜREKLİ İNCEOĞLU

OCAK 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502121119 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Fatma Pelin SEZGİN**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"YER DEĞİŞTİRMEDE MEKANSAL DENEYİM"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. İpek Vedia YÜREKLİ İNCEOĞLU** .....
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Arzu ERDEM** .....
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Semra AYDINLI .....
Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi

Teslim Tarihi : **15 Aralık 2014**
Savunma Tarihi : **21 Ocak 2015**

ÖNSÖZ

Tezimin tüm aşamalarında sabırla bana yol gösteren, her şeyin en içime sinebilecek şekilde ilerlemesine yardımcı olan, pozitif tutum ve yorumlarıyla beni her zaman cesaretlendiren değerli danışman hocam Doç. Dr. İpek Yürekli' ye başta olmak üzere; eğitim hayatım boyunca benden maddi ve manevi hiçbir desteğini esirgemeyen sevgili annem ve babama, ablalarım Ebru ve Selin'e; zorlu tez yazma süreci boyunca yanımda olan biricik yol arkadaşım Ece Üstün'e, uzak mesafelerdeyken bile her an telefonun ucunda olup beni dinleyen ve motive etmekten yorulmayan arkadaşlarım Orkun Beydağı ve Ezgi Baştuğ'a, yüksek lisans eğitimimin Viyana'da geçen bir yıllık kısmında çalışmam için bana her türlü motivasyonu ve desteği sağlayan sevgili ev arkadaşım Chiara Palladino'ya, meslek hayatımın en başında tanıştığım için bana kendimi şanslı hissettiren iki yol gösterici mimar Başak ve Şafak Emrence'ye ayrı ayrı teşekkürlerimi sunarım.

Aralık 2014

Pelin SEZGİN
(Mimar)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

İÇİNDEKİLER ..... **vii**
KISALTMALAR ..... **viii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xi**
ÖZET ..... **xiii**
SUMMARY ..... **xv**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Zaman, Değişim ve Hareket İlişkisi 2
1.2 Beden, Mekan, Hareket ve Algı İlişkisi 5
2. YER DEĞİŞTİRME VE MİMARLIK **9**
2.1 Yer Değiştirme 9
2.1.1 Yer Değiştirmenin Tarihsel Süreci 9
2.1.2 Yer Değiştirmenin Zaman ve Mesafe ile Biçimlenen Ölçeği 15
2.1.3 Yer Değiştirme Algısı 17
2.2 Yer Değiştirme Biçimleri 19
2.2.1 Etken-Edilgen Hareket 19
2.2.2 Doğrudan-Duraklamalı Hareket 22
3. YER DEĞİŞTİRME MEKANLARI **27**
3.1 Ara Mekanlar 28
3.1.1 Etken Hareketteki Ara Mekanlar 29
3.1.2 Edilgen Hareketteki Ara Mekanlar 35
3.2 Aracı Mekan 39
3.2.1 Kent İçindeki Aracı Mekanlar 39
3.2.2 Kentler/Ülkeler Arasındaki Aracı Mekanlar 43
3.3 Araç Mekan 48
3.3.1 Bir Mimari Mekan Olarak Ulaşım Aracı 48
3.3.2 Yolculuk Deneyimi 57
3.3.3 Mobil Mekan Algısı 60
4. GÜNDELİK BİR ROTA ÜZERİNDEN YER DEĞİŞTİRME MEKANLARININ İNCELENMESİ **67**
4.1 Rotanın Bütünsel Olarak İncelenmesi 68
4.2 Rotada Yer Alan Yer Değiştirme Mekanları 71
4.2.1 Ara Mekanlar 71
4.2.2 Aracı Mekanlar 71
4.2.3 Araç Mekanlar 72
4.3 Rotanın Kesitler Aracılığıyla İncelenmesi 72
5. SONUÇ **83**
KAYNAKLAR **87**
ÖZGEÇMİŞ **92**

KISALTMALAR

CPI **:** The Centre of Process Innovation
JFK **:** John Fitzgerald Kennedy
OLED **:** Organic Light Emitting Diode

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: Değişimin sonsuz sabit an olarak algılanması…….3
Şekil 1.2: Dört nala koşan at, Eadweard Muybridge, (Url-1)……..……...4
Şekil 1.3: Zıplayan atlet, Etienne-Jules Marey, (Url-2)……..……....5
Şekil 1.4: Kuş uçuşu, Etienne-Jules Marey, (Url-3)…….6
Şekil 2.1: Buharlı Lokomotif, Richard Trevithick, 1804, (Url-4)……..…...11
Şekil 2.2: Buharlı Gemi, Robert Fulton, 1807, (Url-5)……..11
Şekil 2.3: Otomobil Prototipi, Karl Benz, 1885, (Url-6)……11
Şekil 2.4: Ford Model-T, Henry Ford, 1908, (Url-7)……11
Şekil 2.5: VW Transporter Van'ın kullanım şekilleri (Nappo & Varielli, 2009).....13
Şekil 2.6: 1910-1960 yılları arasında keşif turizmi için yapılan reklam posterleri (Url- 8).....13
Şekil 2.7: 60'lı yılların mobil mimarlık denemelerinden bir derleme…...…….14
Şekil 2.8: Gündelik Hayat, Laura Gommans (Url-9).....16
Şekil 2.9: Gündelik ve gündelik olmayan hayatta yer değiştirme.....17
Şekil 2.10: Yer: Varoluşsal mesnet noktası.....18
Şekil 2.11: Etken ve edilgen hareket.....20
Şekil 2.12: Etken ve edilgen harekette çevreyi algılama şekilleri.....20
Şekil 2.14: Viyana kent haritasında 4 farklı kişiye ait hareket rotaları.....24
Şekil 2.15: Etken ve edilgen hareket.....24
Şekil 3.1: Yer değiştirme mekanları.....27
Şekil 3.2: Eminönü alt geçitinden kareler 31
Şekil 3.3: Eminönü alt geçitinde geçiş deneyimi 34
Şekil 3.4: Doğal topoğrafyada oluşan yol topoğrafyası (Bayley, 2009).....35
Şekil 3.5: Otoyollar (Yırtıcı, 2007).....37
Şekil 3.6: Zuiderzee rotasında peyzajın varolan ve zamanla algılanan süreklilikleri (Houben, 2003).....38
Şekil 3.7: Paris-Diderot otobüs durağı (Url-10)…….....40
Şekil 3.8: Bus Shelter House, Sean Godsell (Slavid, 2007).....41
Şekil 3.9: Kent içinceki aracı mekanların yolcu, yaya ve araçlarla etkileşimi.....42
Şekil 3.10: Times Square Mural, Roy Lichtenstein (Url-11).....43
Şekil 3.11: Simgeleşmiş ulaşım yapıları, JFK Uluslararası Havalimanı, Berlin Merkezi Tren İstasyonu, Yokohama Uluslararası limanı.....44
Şekil 3.12: Büyük ulaşım yapılarında yolcu ve araç ayrımı.....45
Şekil 3.13: Berlin Merkezi Tren İstasyonu ve Milano Merkezi Tren İstasyonu'ndaki yolcu ve araç mekanlarının ayrımı.....45
Şekil 3.14: Napcabs ve Sleepbox (Url-12 ve Url-13).....46
Şekil 3.15: Terminal'den kareler (Spielberg, 2004).....47
Şekil 3.16: Çalışma alanı olarak kullanılan araçlar (Url-14 ve Url-15).....50
Şekil 3.17: KEG Apartment, Aristide Antonas (Url-16)….....51
Şekil 3.18: Bus Hotel ve Crane Rooms, Aristide Antonas (Url-17 ve Url-18)……..52
Şekil 3.19: Uçaktaki yolcunun mekanı kullanma şekilleri ve mekansal sınırları…...54

Şekil 3.20: Before Sunset filmindeki yemekli vagon sahnesinden kareler (Linklater, 2004).....54
Şekil 3.21: TCDD trenlerinde vagon tipleri (Url-19)…….……55
Şekil 3.22: Place to passage, Hüseyin Çağlayan (Url-20)……..……...56
Şekil 3.23: Otobüste bedenin mekanlaşması (Url-21); Metroda yolculuk aktiviteleri ...…….....……...58
Şekil 3.24: Uçak yolculuğunda yerden kopuş……..…..59
Şekil 3.25: Seri görme, Gordon Cullen (Url-22)…..……..……..…..61
Şekil 3.26: Masstransiscope eskiz kesit, animasyonun metrodan izlenişi, Bill Brand (Url-23)…….....……...62
Şekil 3.27: Mobil mekanda hız ve görsel algı ……...……..…..63
Şekil 3.28: Farklı ulaşım araçlarına ait pencereler, (Houben, 2003)……..63
Şekil 3.29: Penceresiz Uçak, (CPI, 2014)……..64
Şekil 3.30: Tramvayda dış mekan görüntüsünün örtülmesi…..……..65
Şekil 3.31: Farklı ulaşım araçlarında konumlanmaya göre dış mekan görüntüleri…65
Şekil 3.32: Metroda farklı zamanlarda farklı yerlerdeyken yansıma sebebiyle penceredeki görüntünün aynı kalması.....……66
Şekil 4.1: Rota üzerindeki yer değiştirme mekanları..……...67
Şekil 4.2: Yer değiştirme rotası..…….....69
Şekil 4.3: Ev ile d1 arasında etken hareket…….....73
Şekil 4.4: Kesit 1…….....73
Şekil 4.5: Kesit 2…….....74
Şekil 4.6: Kesit 3…….....74
Şekil 4.7: Kesit 4…….....75
Şekil 4.8: Durakta odaklanmış görme…….....75
Şekil 4.9: Durakta çevrel görme…….....76
Şekil 4.10: d1 ve d1 arasında edilgen hareket. ……...…….....76
Şekil 4.11: Araçta 1.konumda mobil mekan algısı…...…….....76
Şekil 4.12: Araçta 2.konumda mobil mekan algısı…...…….....77
Şekil 4.13: Araçta 3.konumda mobil mekan algısı…...…….....78
Şekil 4.14: d2 ile i1 arasında etken hareket……...…….....78
Şekil 4.15: Kesit 8……..……...…….....79
Şekil 4.16: Kesit 9/ Yenikapı Üst geçidi…..……...…….....79
Şekil 4.17: i1 ile i2 arasında edilgen hareket……...…….....80
Şekil 4.18: Yenikapı metro istasyonu içinde metroya doğru hareket……..….....80
Şekil 4.19: Kesit 10……...……..….....81
Şekil 4.20: Kesit 11……...……..….....81
Şekil 4.21: Kesit 12……...……..….....81
Şekil 4.22: Taksim metro istasyonunda çıkışa doğru hareket…….…….....82

YER DEĞİŞTİRMEDE MEKANSAL DENEYİM

ÖZET

Teknoloji ve küreselleşmenin etkisiyle hızlanan ve sürekli hareket halinde olmayı gerektiren modern hayatta insanın yer değiştirmeye harcadığı zamanın barınma ve çalışma sürelerine yaklaştığı görülür. Bu durum yer değiştirmenin, insanın yaşamını ve aktivitelerini şekillendiren mimarlık disipliniyle daha sıkı ilişkiler kurması gerekliliğini ortaya koyar. Bugünkü yaşam alanı, ev, iş, sosyal alanlar ve bunlar arasında yer değiştirirken geçtiği mekanların uç uca eklenmesiyle tariflenen modern insan için yer değiştirme süreci hareketli bir mekansal deneyim içerir.

Yer değiştirme ve mimarlığın ilişkisi üzerine kurulan tez, yer değiştirme halinde olan insanın mekansal deneyimi üzerine yapılan bir incelemedir ve insanın çoğunlukla kalıcı ve sabit bir şey olarak tanımladığı ve gördüğü *mekan'*a hareketlilik ve geçici olma durumları üzerinden bakmayı önermektedir. Bu bağlamda tezde yer değiştirme halinde olan bedenin geçme ve duraklamaları esnasında temas ettiği *mekan'*ı nasıl deneyimlediği, mekan aracılığıyla hareketini ve hareketi aracılığıyla mekanı nasıl algıladığı, hareket halinde geçtiği mekanların onun aktivite ve kullanımı için ne tip potansiyellere dönüşebileceği soruları sorulmuş, bu sorular çeşitli teoriler ve örnekler arasında ilişkiler kurularak cevaplanmaya çalışılmıştır.

Tezin ilk bölümünde yer değiştirme eyleminde beden ve mekan arasında kalan hareket kavramı incelenmiş, insan zihninin hareketi nasıl algıladığı üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde ise *hareket* doğrudan *yer değiştirme* olarak ele alınmış, bu kavramın insan yaşantısında ve mimarlık disiplininde ne ifade ettiği ve nasıl ele alınması gerektiği incelenmiştir. Mekansal deneyim ve algıda yer değiştirmenin ölçeği ve biçimlerinin etkileri tartışılmıştır.

Tezin üçüncü bölümünde geçme, durma ve duraklama eylemlerini kapsayan bütünsel yer değiştirme aktivitesinde geçilen, durulan ve duraklanan mekanlar incelenmiştir. Bunun için öncelikle bu deneyimde aynı görevi üstlenen mekanlar belirlenerek 3 grup altında toplanmıştır. İnsanların bu mekanları kullanma ve algılama şekilleri, bu mekanlarda gerçekleştirdikleri aktiviteler, yer değiştirme dışında hangi durumlar için ne tip potansiyeller taşıdıkları ve hareketi algılamada nasıl bir role sahip oldukları tartışılmıştır.

Dördüncü bölüm ise, ilk üç bölümde teorik olarak anlatılan ve tartışılan durumların bir denemesi niteliğini taşımaktadır. Bu bölümde gündelik hayatta kullanılan bir hareket rotası seçilmiş ve belirlenen rota üzerinde hareket eden deneğin, hareketinin karakteri, geçtiği mekanlar, bu mekanlardaki kullanım ve aktiviteleri, bunlara ek olarak gözlem, deneyim ve algıları rota boyunca kaydedilen bir videonun iki boyut düzleminde diyagramlaştırılması ve yorumlanması ile aktarılmıştır.

Sonuçta yer değiştirme ve mimarlık arasındaki ilişkiden türetilen sorular, literatür araştırmaları, örnekler ve denemeler üzerinden yorumlanmıştır. Bu sayede kullanıcı için yer değiştirme esnasında geçtiği mekanlar ile ilgili deneyimsel bir farkındalık oluşturmak, mimarlar ve tasarımcılar içinse yüksek dozda hareket ve geçicilik

barındıran bu mekanların tasarımına ve üretimine farklı bir bakış yaratmak hedeflenmiştir.

SPATIAL EXPERIENCE IN MOVEMENT

SUMMARY

Dwelling and working as the most basic life functions, that architecture mostly serves to, shape a request for permanent environment, which is generally perceived and used through stability. Therefore, *stability* and *permanence* principles have always been more important and prior than *mobility* and *temporality* principles in architectural design and construction process from past to present.

In today's modern life, which is getting faster day by day under the effects of technology and globalization and which requires the citizens to be in continous motion, the time spent to *movement* is nearly the same with the time spent on dwelling and working. In other words, the twenty-four hours, in which people can fit more activities and experiences today, has triggered a mobile lifestyle. This situation brings out the necessity for the citizens to build stronger relationships with architecture discipline in which they inhabit and maintain their daily activities. This awareness has created the desire to explore the aspects of architecture, which can be temporary and mobile, perceived through motion and can also transform for being mobile. As the result of this kind of desire, the relationship between movement and architecture is decided to research by correlating between the *body*, *space*, *motion* concepts and *perception*, *experience* and *using* processes in this dissertation.

Today's living space: home, working environment, social space and the intermediate spaces connecting these, create the process of movement and this process creates a spatial experience for the citizens. This dissertation, based on the relationship between architecture and movement, is an analysis of the spatial experience of the citizen on motion. It suggests a new perspective on looking to the *space*, which is generally characterized by *stability* and *permanence*, with the concepts of *mobility* and *temporality*. In this context, how the body in motion experiences the space contacted during the *transitions* and *stops*, how the body perceives the motion via the space and space via motion and how the spaces can turn into potentials for the activities of the body are researched. Within the research, these questions are answered by relating various theories and examples.

In the first section, the notion of movement in-between the body and the space during motion and the perception of the body of the motion are examined. To investigate mentioned issues, *change*, *time*, *motion*, *body* and *space* notions are defined at first and the relationships between these notions are tried to be analyzed in order to find out how the body perceives the motion and also the space. After that, these notions are correlated with the perception, experience and using processes.

Time, change and motion are three main concepts of human life which cannot be expressed independent of each other. In the integrated relationship of these three

concepts, change refers to the continous flow of life; time refers to the place of this flow and motion refers to act form of this flow. It can be said that there is also a similar integrated relationship between body, motion and space concepts. In this relationship, body can be described as an interface which creates and perceives the motion; motion can be described as an act created by the body and the space can be described a background of this act. In other words, body builds the motion, motion enables to create experience for space and space provides some various data for body's sensation and perception centres. Shortly, architecture and its spatial qualities are experienced by the human body through movement over time. The human body is an interface, through which the human perceives its environment and the movement of the body changes its perception.

In the second section, the *motion* is considered directly as *movement* and the meaning of *movement* for daily life and for architecture discipline is analyzed. Motion is the most tangible version of a change for human and as the 'movement', it covers a large area in architecture discipline. In the dissertation, the movement can be defined as all the actions of the subject passing from one location to another. For this reason, it covers a large portion also in life, which is shaped by architecture discipline.

Firstly the historical process of movement in architecture and its effects in today's modern lifestyle are researched in the second chapter in order to analyze the links between movement, space and body concepts. Addition to these, the effects of the scale and the kinds of the movement on spatial experience and bodily perception are discussed.

The places, that are used by people during the movement process, becomes associated with architecture in spatial experience in movement, within their spatial characteristics, perceptual datas and providing activities. However, when investigating spatial experience in movement process, as well as the architectural character of space, the form of bodily motion becomes important.

In the third section, the spaces contacted during the whole movement experience, containing passing, stopping and pausing, are examined. Thus, the spaces belonging to the same purpose are decided and collected under three groups. The usage and perception of these spaces by people, the activities of people in these spaces, the other potentials of these spaces, and the roles of these spaces on the perception of movement are discussed.

The movement indicates a continuum in the modern individual's life. During the transitions, which creates the whole movement process, a destination can also be seen as a passing or pausing point for another motion. Thus, movement can be defined not only as a transition, but also a wholistic experience that involves all this passing, pausing and halting moments and spaces. In this context, when we look at the daily movements and also long-distance travel activities, it can be mentioned about 3 different space types. These are the "*in-between"* spaces, which are all the circulation areas of moving body and vehicles; the "*intermediary"* spaces, which allows the individual's orientation to vehicles and "*vehicular*" spaces; which can also be defined the means of transport.

If we define *movement* as an travel action from point A to point B, the spaces of movement are all the locations between these two points. It can also be said that the A and B points are the halt spaces, where people dwell, work, spent time and

continue their activities. Additionally, these spaces take place also as departure and arrival points in the whole movement process.

These 3 space types between A and B, that defines whole movement process spatially, has helped to reveal the characteristics of experience and using processes in the relationship between movement and architecture. The analyzing of the common spatial characteristics of each space type and their spatial potentials that can be varied according to the transport type, has provided to see their functional opportunities and also the expectations of moving body from spaces.

The fourth section contains experiments on the situations theoretically discussed on the first three sections, (theoretical discussions between body, motion, space notions and perception, experience, using processes). In other words, these experiments can be defined as a practical interpretation of first three chapters. In order to make this interpretation, a movement route, which is used in daily life, is chosen firstly. The character of the movement, the passed spaces and the activities in these spaces of subject moving on this route are examined. Additionally observations, experiences and the perceptions of the subject are recorded by a video simultaneously and diagrams and comments are used for the visualization of the video in the research.

Through this experiment, the forms of movement, the ways of sensation and perceiving and the movement spaces, which are discussed under the different chapters in the dissertation, has been illustrated step by step. Besides, the effects of environmental datas like human density, speed, traffic and unforeseen intersections that created by different movement types and situations to the spatial experience in movement are also seen with the help of this experiment

As a result the questions, derived from the relationship between movement and architecture, are interpreted through literature research, examples and experiments. By this means, aims of this research are raising awareness on the passed spaces during movement for people and creating new perspectives on the design and production of these spaces containing movement and temporality for architects. It also can be said that this research is an examination for proving the potentials of movement activity in terms of spatial experience of body. Providing an awareness for the user is aimed by theoretically and practically examining and interpreting the relationships between the mobile body and space during the sensation, perceiving, using, experiencing and transforming activities. Besides, the spatial potentials in the relationship of body, space and movement are provided to produce new discoveries for the user. In addition to this, the positive effects of being mobile & temporary (based on movement activity) are remarked in architectural design, production and usage processes for architects and designers.

1. GİRİŞ

İnsan yaşantısının sürekli dönüşümü, yaşantının doğrudan bağ kurduğu mimarlık disiplininin cevap vermek durumunda kaldığı soruları arttırmakta ve mimarlığın ilişki kurduğu alanın sınırlarını da her geçen gün genişletmektedir. Yaşadığımız dönemin değişim ve hareketin hızı üzerinden tanımlanmaya başlaması, mimarlıkta yapılı çevrenin sabit bir bütün ve mimari mekanın sınırları tanımlı bir boşluk olarak algılandığı düşünme biçimini değiştirmiş; mekan kavramının mimarlıkta, hareket ve değişimin etkisiyle sınırları değişebilir bir boyut olarak yer almasını sağlamıştır (Kronenburg, 2002).

Teknolojik gelişmeler ve yarattıkları küreselleşme durumu sonucunda insan yaşantısının hızı oldukça artmış, içine her geçen gün daha fazla aktivite ve deneyim sığdırılabilen 24 saat, insanın sürekli geçiş halinde olduğu bir yaşam biçimini tetiklemiştir. Günün hızına yetişmeye çalışmak için hayatını sürekli bir yerden bir yere hareket ederek sürdürmeye başlaması, yer değiştirmeyi insanın yaşantısında barınma ve çalışma gibi temel bir gereklilik haline dönüştürmüştür. Bu bağlamda insanın "sonsuz mekan ve zaman boyutlarını kendisi için evcilleştirmede" kullandığı bir araç olan mimarlık, yaşantının birincil gerekliliklerinden biri haline gelen yer değiştirme eylemi ile de doğrudan ilişkili hale gelmiştir (Pallasmaa, 2011a).

Bu bağlamda tezde yer değiştirme, beden ve mekan ilişkisi temel alınmış, sürekli yer değiştirme halinde olan insanın mekanla kurduğu ilişki, geçiş içindeki bedenin mekansallık arayışları, mekanı algılama ve kendisi için yeniden üretme/dönüştürme biçimleri araştırma konusu olarak seçilmiştir. Buna ek olarak, bedenin sahip olduğu aktif veya pasif hareketin ve o an bulunduğu ya da geçmekte olduğu yerin mimari niteliklerinin insanın mekansal deneyim oluşturmasında nasıl potansiyellere dönüştüğü üzerinde durulmuştur.

Bahsedilen konuları araştırmak üzere, tezde öncelikle bedenin hareket ve mekanı algılama biçimlerini çözümlemek amacıyla, değişim, zaman, hareket, beden ve mekan kavramlarının ilişkisi ortaya konacaktır. Devamında kavramsal çerçevede ortaya konan ilişkiler bağlamında, insanın yer değiştirmedeki evrimsel süreci, yer

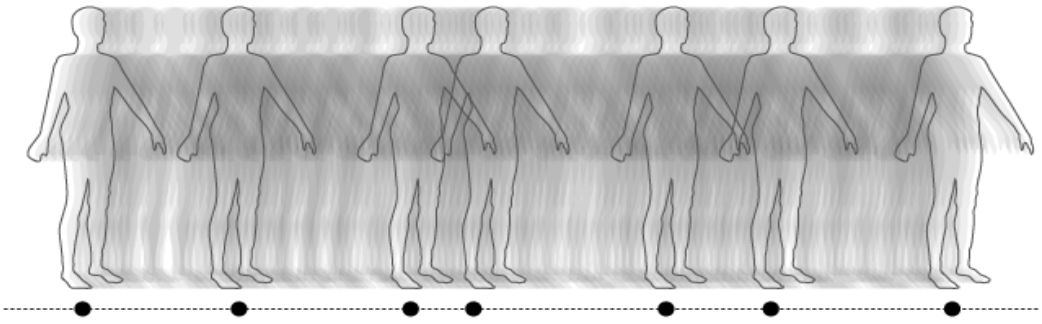
değiştirmenin güncel hayatta ifade ettikleri, beden hareketinin karakteri ve yapılı çevrede, farklı ölçeklerde ne şekillerde gerçekleştiği üzerinde durulacaktır. Daha sonra ise yer değiştirme kavramı mekanla kurulan ilişkiler bağlamında ele alınacak ve bireyin iki durma noktası arasındaki hareketinin tanımladığı alanda yer alan mekanlar tez kapsamında oluşturulan ve tanımlanan 3 mekan tipi üzerinden aktarılacaktir. Sonuç olarak, teoride araştırılan algılama biçimleri, hareket karakterleri ve mekan tipleri bir yer değiştirme denemesi ile pratiğe dökülecek ve gerçekleştirilen deneyim teoride araştırılan durumlarla ilişkilendirilerek yorumlanacaktır.

1.1 Zaman, Değişim ve Hareket İlişkisi

Zaman, değişim ve hareket insan yaşantısında birbirinden farklı ifade edilmesi mümkün olmayan üç temel kavramdır. Bu kavramların bütünleşik ilişkisinde değişim yaşantının sürekli akışını, zaman bu akışın mekanını ve hareket de bu akışın oluş biçimini ifade eder. İnsanın algıladığı biçimle değişim, bir şeyin bir önceki durumundan farklı hale gelmesi veya getirilmesi olarak tanımlanır. Bu bağlamda değişim, tüm olgular için *önceki* ve *sonraki* durumları yaratır ve zamanla olan ilişkisi de bu şekilde kurulur. Sosyal bilimci Moore, *"*Zaman yoksa değişim olmaz, ancak değişim yoksa zaman kavranılmaz*."* cümlesiyle bu iki kavramın birbiriyle olan çift yönlü ilişkisini tarifler (alıntılayan Güvenç, 2008). Hareket ise değişimin zaman içerisindeki gerçekleşme yöntemi ve gerçekleştirdiği durum olarak bu ilişkiye dahil olur. Moore'un söyleminden anlaşılabileceği şekliyle zaman, insan için bir canlılığı ve hareketi kavrama biçimidir. İnsan, en temelde zamanı, dünyanın hareketini kavramak, gece ve gündüz oluşumunu açıklamak için kullanmıştır. Sonrasında insan yaşantısında zaman artık saniye, dakika, saat, ay, yıl, milat gibi belli aralıklar ifade eden, bu aralıklarla bir bütünü ölçerek, bulunulan anın ilerisini veya gerisini tariflemeye yarayan bir tasarım haline gelmiştir (Yazıcıoğlu, 2008).

Zamanın geçişine tanık olan her şey sürekli bir akış ve değişim içerisindedir denilebilir. Ancak insan algısının ötesinde değişim, *önceki* ve *sonraki* olarak tariflenebilecek anlık durumlardan ibaret değildir, bir bütündür ve bir geçişi tanımlamaktadır. Bergson, "süre teorisi" ile insanın onu ancak sezgisel bir yolla bir bütün halinde algılayabilecek olduğundan bahseder. Bergson, değişimin meydana geldiği zamanı "süre" olarak adlandırır. Süre, matematiksel olarak bir zaman

çizgisidir ve bir hareket içerisinde bedenin deneyimiyle ölçülebilir. Süre teorisine göre, zaman; olma veya oluşmanın kendisidir, bunun da ötesinde her şeyin gerçekleşmesini sağlayan bir olgudur. İnsan algısındaki sürenin ölçümünde bu zamansal değer bir birim olarak yer alamaz, bu ölçümde hesaplanan, belli aralıklar veya anlar, kısaca zamandaki görünebilir parçalardır. Çünkü insan anlayışının yapısı, değişim içindeki süreyi tam anlamıyla algılamakta zorlanır, onu durdurur ve bütünselliğini maskeler. Değişim anındaki süreyi algılamaya çalışan insan zekasının yakalayabileceği tek şey, bir "*pozisyonlar serisi"* olur. Bunun yanı sıra algı yakalayabildiği ardışık her iki pozisyonun arasına yeni pozisyonlar ekler ve bunu sonsuza kadar sürdürebilir. Dolayısıyla düşünme yapısı değişimin gerçekleştiği bu süreyi sonsuz sayıdaki sabit anlar olarak değil de bir geçiş olarak algılamada yetersizdir (Şekil 1.1). Algının bu süreklilik içinde yakalayabildikleri *önceki*, *bir önceki*, *sonraki* gibi işaret edebileceği sabit anlardan veya durumlardan ibaret olarak kalır (Bergson, 2012). Lefebvre de zamanı, kozmik olana ait imajların akışını üreten bir boyut olarak tanımlar (1971). Bu tanımlamanın, hem değişimin insan algısındaki parçalı yapısına hem de zamanın değişimi kavramanın yanı sıra onun üretiminin de bir parçası olduğuna gönderme yaptığı söylenebilir.

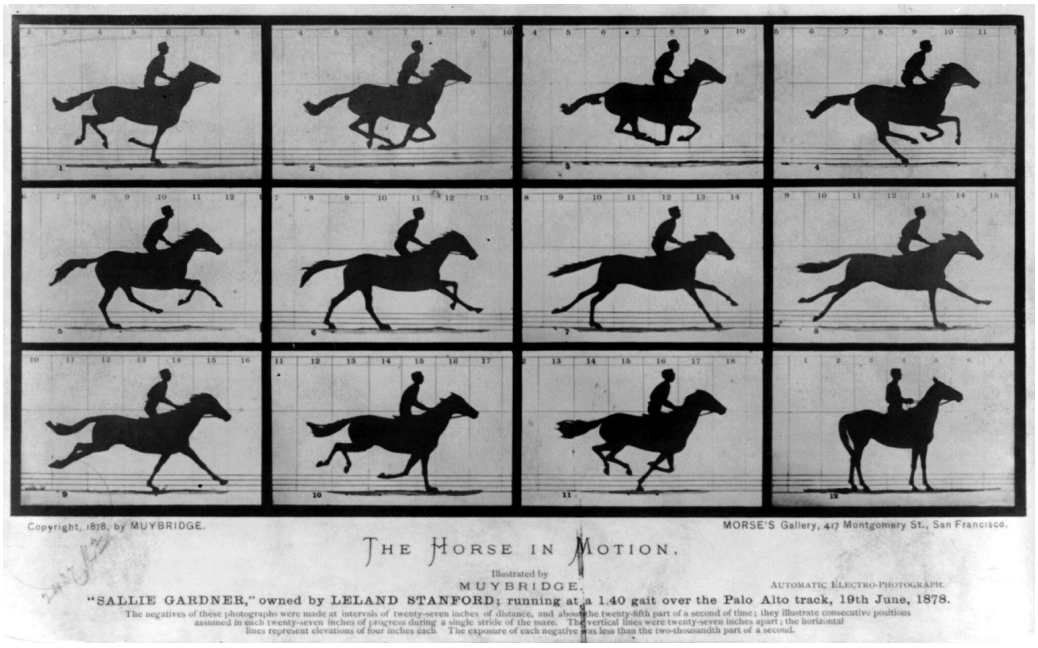


Şekil 1.1 : Değişimin sonsuz sabit an olarak algılanması.

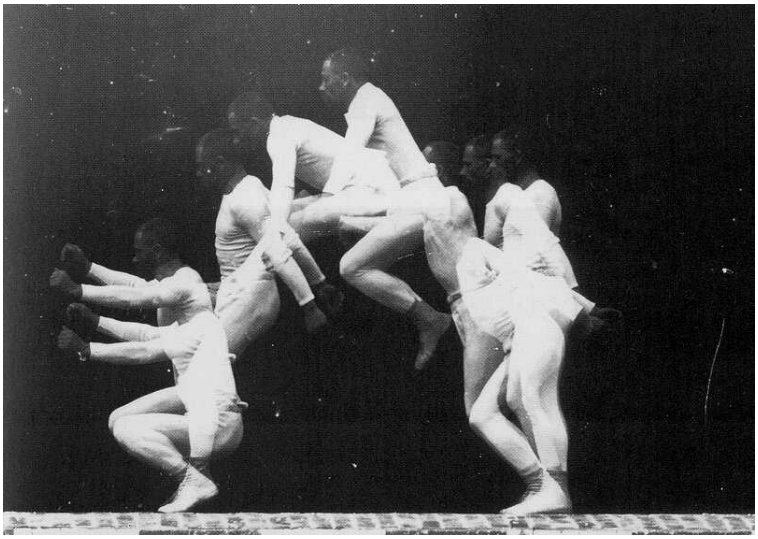
Bergson'un teorisi doğrultusunda bakıldığında, insanın kendisinin de içinde bulunduğu bir değişimi, yani geçiş halini gerçek haline en yakın algılayabildiği durum bedenin bu geçişi/değişimi ürettiği *hareket* halidir. O, hareket halini geçişin nispeten algılanabilir bir kesiti olarak görür. Bergson hareket için "mekanda pozisyonlar, zamanda ise anlar dizisi*"* nitelemesini yaparken, aynı zamanda hareketin hem mekanda hem de zamanda gerçekleşen bir olgu olduğunu vurgular (alıntılayan Smith, 2012).

İnsanın, değişimi ve onun oluş biçimi olan hareketi anlar aracılığıyla ve sabit anları birleştirme yöntemiyle bir geçiş olarak algılaması durumu 19. yy'da hareketin görsel

aktarımı üzerine yapılan çalışmalarda da kendini gösterir. Eadweard Muybridge ve Etienne-Jules Marey gözlemlenen hareket halini kaydetmek için fotoğrafı aracı olarak kullanmış ve mekanik hareketin fazlarını incelemek için özgün yöntemlerini üretmiş ilk kişilerdir. Muybridge, 1878 yılında dört nala koşan bir atın hareket halindeki görüntüsünü yakalamak amacıyla fotoğraf makinelerinden bir düzenek hazırlamış ve 1/1000 enstantane hızıyla çektiği fotoğrafları bir araya getirerek hareketli görüntüyü üretmiştir (Şekil 1.2). Muybridge'in bu çalışması sinematografinin keşfi için en önemli temeli oluşturmuştur. Bunun yanı sıra canlının hareketini önce anlara bölerek, sonra bu görüntüleri art arda dizerek hem hareketin görüntüsel bir analizini oluşturmuş hem de değişim, zaman ve hareketi algılamadaki parça-bütün ilişkisini göstermiştir (Topçuoğlu, 1992). Hareketin görsel anlatımı için anları kullanan bir diğer sanatçı Marey ise, hareketi tekil karelerden oluşan bir görüntüler şeridi içinde aktaran Muybridge'in aksine bütünsel olarak aktarmayı seçmiş ve hareket süresinden aldığı anlık kesitleri tek bir kareye sığdırarak hareketin grafiğini üretmiş ve geçiş halinin bütünselliğini vurgulamıştır (Şekil 1.3). Marey'in çalışmaları aynı zamanda hareketin bütünsel olarak kapladığı alanı ve kendi kendine yarattığı mekanı da ortaya koymuştur. Özellikle 1887 yılında fotografik kayıtla iki boyutta ürettiği kuş uçuşunun hareket analizini üç boyutlu bronz bir modele dönüştürdüğü 'kuş uçuşu' adlı heykel çalışması (Şekil 1.4), hareket evrelerinin bir araya gelerek oluşturduğu bütünsel değişim halini ve boşlukta kapladığı mekanı yansıtması açısından iyi bir örnektir (Meisenhaimer, 1993).



Şekil 1.2 : Dört nala koşan at, Eadweard Muybridge (Url-1).



Şekil 1.3 : Zıplayan Atlet, Etienne-Jules Marey (Url-2).



Şekil 1.4 : Kuş uçuşu, Etienne-Jules Marey (Url-3).

Geçmişten bugüne pek çok bilimsel ve sanatsal çalışmanın ana konusu olan, tezde değişimin oluş biçimi ve aynı zamanda insan zihni için geçişin algılanabildiği bir durum olarak tanımlanan hareket, insanın somut yaşantısında ise beden ve mekan arasında var olur. Bu anlamda mimarlığın öznesi olan beden ve nesnesi olan mekan arasında bulunması, hareketi mimarlık ve mimarlık deneyimi için önemli bir araç haline getirir.

1.2 Beden, Mekan, Hareket ve Algı İlişkisi

Beden, mekan ve hareket kavramları arasında da, değişim, zaman ve hareket arasında olduğu gibi, kavramların birbiri üzerinden tariflendiği bütünleşik bir ilişki söz konusudur. Bu ilişkide beden hareketi gerçekleştiren ve algılayan bir arayüzü, hareket bedenin geçiş yarattığı eylemi ve mekan da bu hareketin altlığını ifade eder. Bir başka deyimle, beden hareketi oluşturur, hareket mekanı deneyimletir, mekan ise kendisi ve bedenin hareketi ile ilgili algı ve deneyim oluşturmada bedene çeşitli

veriler sağlar. Bu veriler bedenin duyularına yönelik bilgilerdir, çünkü hareket mekanda bedenin duyuları aracılığıyla fark edebildiği bir değişimdir (Merleau-Ponty, 2002).

Merleau-Ponty felsefesi insan bedenini deneyim dünyasının merkezi öznesi olarak görür, bedenin sahip olduğu duyuların, onun deyimiyle "bizi sarmalayan zarın özelleşmiş kısımlarının" dış dünyayla bir iletişim kurma şekli olduğunu vurgular. Ona göre beden ve dünya arasında ozmosa benzer bir etkileşim söz konusudur, beden ile dünya arasındaki bir veri aktarımı olarak tanımlanabilecek bu durum da bedenin dış dünya ile olan sınırlarında, duyular aracılığıyla gerçekleşir. Aynı zamanda bu etkileşimde duyuların eşzamanlılığı ve birlikte çalışması bedenin doğru verileri alıp, doğru bilgiyi üretmesi açısından önem taşır (alıntılayan Pallasmaa, 2011a). Merleau-Ponty gibi Pallasmaa'da dış dünyayı algılamada duyuların birlikte çalışmasının önemini vurgular. Batı kültüründe her zaman görme duyusunun, diğer duyulardan üstün görülmesini eleştirir. Ona göre "mimarlık, salt görmeye dayalı beş duyu yerine, birbiriyle etkileşen ve kaynaşan birçok duyusal deneyim alanı içerir" (Pallasmaa, 2011a).

Bedenin mekan içinde hareketi ve duyuları aracılığıyla oluşturduğu algı, onun sezgileriyle birleştiğinde mekansal deneyimi oluşturur. Bedene mutlak mekan bilgisinden fazlasını sağlayan ve "algılayan özne ile algılanan nesnenin diyaloğu sonucunda ortaya çıkan" mekansal deneyim, "bedensel kavrayış" sonucu oluşturulan algının, "duygu ve düşünce sarmalında ortaya çıkan sezgiler" ile çakıştırılması sonucunda üretilen kişisel bir deneyimdir (Aydınlı, 2008). Bugünün mimarlığında mimari mekanın "fiziksel bir boşluk" olarak değil de , "yaşam ve deneyim içeren bir boyut" olarak tanımlanıyor olması da, mekansal deneyimi birey için gerekli ve önemli kılmaktadır (Kahvecioğlu, 2008).

Beden, mekan ve hareket ilişkisi bağlamında, beden ve mekan arasında kalan hareket kavramının algılanması üzerine düşünüldüğünde, bedenin tüm duyularının eşit olarak çalışmasına karşılık, görme duyusunun ön plana çıktığı durumlar da söz konusu olabilmektedir. Tez kapsamında yer değiştirme olarak ele alınacak olan hareket hali, bedenin fiziksel hareketi ve bu hareketin hızının yanı sıra, hareket süresince bedenin etrafında bir akış yaratan görüntüler aracılığıyla bir geçiş hali olarak fark edilebilir kılınmaktadır. Dolayısıyla yer değiştirme üzerinden incelenen mekansal deneyimde, görme duyusunun ve görme duyusuyla oluşturulan görsel algının da tekil olarak

bedensel duyumsama kadar önem taşıdığı söylenebilir.

Görme ve görsel algılama ile ilgilenen psikolog James Gibson, 20. yüzyılın başlarında, hareketin görsel olarak nasıl algılandığıyla ilgili çalışmalar yapmıştır. Gibson'a göre, insan bir nesnenin hareketini, onu görüş alanındaki sabit arka plana göre konumlandırarak algılamaktadır. Gözün algıladığı hareket hali, ancak gerçekte veya algıda sabit olan bir mekan veya arka plan aracılığıyla gerçekleşir. Bir başka deyişle, gözün hareketi algılayabilmesi için öncelikle görüş alanında sabit bir altlık oluşturması gerekmektedir. Bu sabit altlık üzerinde gözden hareketli nesneye gönderilen ışınların, hareketli olarak yansıması nesnenin hareketinin algılanmasını sağlar. Dolayısıyla zihinde önce stabiliteyi algılamak, hareketi algılamanın bir parçası olarak yer alır (Gibson, 1954).

Hareketi algılamak için önce stabilite arayışına giren görme duyusu da aslında sürekli canlı ve hareketlidir, çevresindeki her şeyi bir çember içine alarak görüş alanını oluşturur ve odaklanmış olduğu nesneyi ve hareketini bilinçli veya bilinçsiz olarak takibe alır (Berger, 1972). Gözün ve görme duyusunun aslında hiçbir şekilde sabit olamayacağını, çünkü beden sabit konumdayken, kafanın ve gözün gördüğü şeyler aracılığıyla istemli veya istemsizce hareket ettiğini iddaa eden Gibson ise, bu sebepten dolayı insanın gündelik hayatta çevresini de sabit olarak algılayamayacağını iddaa eder. Gözün görüş alanı sınırlarında olanı tanımlamak için kullandığı görsel alan kavramı ona göre hareketle var olur (Gibson, 1950).

Bedenin mekanı algılamasında da, hareket hali ve bunun görsel olarak nasıl algılandığı bellekte oluşturulan mekan algısı açısından önemlidir. Kahvecioğlu (2008), mimari mekanın algılanmasıyla ilgili deneyimi şöyle tarifler:

> Mimari mekan, algı ve zaman kavramlarını bir arada ele aldığımızda, insanın mekanla kurduğu algısal ilişkinin, zaman boyutuna bağlı olarak bellekte bir 'imaj'a dönüştüğü söylenebilir. Söz konusu imaj, algılanan çevre, algılayan insan ve algısal sürecin tüm değişkenlerine ait verilerin bir sonucudur.

Bu söylem üzerinden yer değiştirme halindeki bedenin mekanı algılama şekli üzerinde düşünüldüğünde algılanan çevrenin mimari mekan, algılayan insanın hareket halindeki beden ve bellekte oluşan imajın ise sabit bir mekan ve etrafında sürekli olarak değişen bir imajlar dizisi olduğu yorumu yapılabilir. Bedenin aktif hareketindeki algısında sabit olarak konumlandırılan mekan, bedenin kendisiyken; herhangi bir araç içerisinde gerçekleştirdiği pasif hareketinde ise sabit algılanan yine

bedeni ve buna ek olarak içinde bulunduğu aracın kendisi olur. Bergson (2012), buna şu şekilde değinmiştir: “Bedenim uzay içinde değiştikçe diğer tüm imgeler de değişir; bedenim ise tersine değişmeden kalır. Dolayısıyla bedenimi, elbette tüm diğer imgeleri bağlayabileceğim bir merkez yaparım”.

Tez kapsamında hareketin, ilk olarak bedenin mekanı deneyimlemesinde bir aracı eylem olarak tanımlanmasına karşılık, yer değiştirme halindeki bedenin mekansal deneyiminin incelenmesinde hareket ana eylem olarak konumlanır. Bedenin mekan üzerinde ve mekanlar arasındaki hareketini tarif eden yer değiştirme, bugünün teknolojik gelişme düzeyi ve gündelik hayatın gereklilikleri doğrultusunda, insan yaşantısını şekillendiren mimarlık disiplininde çalışma ve barınma kadar geniş bir yer kaplayan bir fonksiyon haline gelmiştir.

2. YER DEĞİŞTİRME VE MİMARLIK

2.1 Yer Değiştirme

İnsan zihni için değişimden kaynaklanan geçişin en somut algılanabilir hali olan hareket, mimarlıkla ilişkilendirildiğinde 'yer değiştirme' olarak bu disiplinde geniş bir alan kaplamaktadır. Tez kapsamında incelendiği kısmıyla öznenin bir konumdan başka bir konuma geçmesi süresince gerçekleştirdiği eylemlerin bütünü olarak olarak tanımlanabilecek yer değiştirme; mimarlığın, aktivite mekanlarını tasarlamak ve inşa etmek aracılığıyla şekillendirdiği insan yaşantısının aslında büyük bir bölümünü kaplamaktadır (İzgi, 1999). Yer değiştirme, mekan ve beden arasındaki ilişkiyi çözümleyebilmek, öncelikle yer değiştirmenin tarihsel sürecini araştırmayı, bu sürecin hangi noktalarında mimarlığa temas ettiği, bugün modern yaşantıda ne ifade ettiği ve modern insanın algısında nasıl bir anlam ürettiği sorularını sormayı gerektirmektedir

2.1.1 Yer Değiştirmenin Tarihsel Süreci

Geçmişten günümüze çağlar üzerinden yer değiştirme evrimine bakıldığında, toplumların ilk çağ ve öncesinde barınmak, beslenmek ve tehlikelerden korunmak gibi sebeplerle yer değiştirmek zorunda kaldığı ve pek çoğunun hayatta kalmak sebebiyle göçebe yaşam tarzını benimsediği görülür. İnsanın ilk yer değiştirme aracı ayaklarıyken, daha sonra M.Ö 4.yy ile 3.yy arasında at, eşşek ve deve gibi hayvanları yer değiştirmek amacıyla kullanmaya başlamıştır. M.Ö 3500 yıllarında tekerleğin keşfi ve tekerlek kullanılarak üretilen çeşitli araçlar, M.Ö 2700 yıllarında ise Mısırlılar'ın deniz ulaşımını başlatan yelkenliyi icat etmeleri, ulaşım araçları tarihinin bilinen ilk keşifleridir (Lambert, 2014).

Roma uygarlığı döneminde ise karayolu ve denizyolu ağlarının oluşmaya başladığı görülür. Roma imparatorluğu topraklarını bir ağ gibi saran ve imparatorluğun askerlerinin gerektiğinde bir uçtan diğer bir uca ulaşabilmeleri için oluşturulan yol ağı üzerindeki ulaşım, atlar ve atlı vagonlar aracılığıyla sağlanmaktadır (Lambert, 2014). Roma uygarlığına ait tarihsel kalıntılar, bugün olimpiyat olarak adlandırılan

spor oyunları, açık hava gösterileri ve panayırlar sebebiyle, komşu toplulukların bu yol ağlarını kullanarak turistik ziyaretler yaptığını da göstermektedir. (Eralp, 1983).

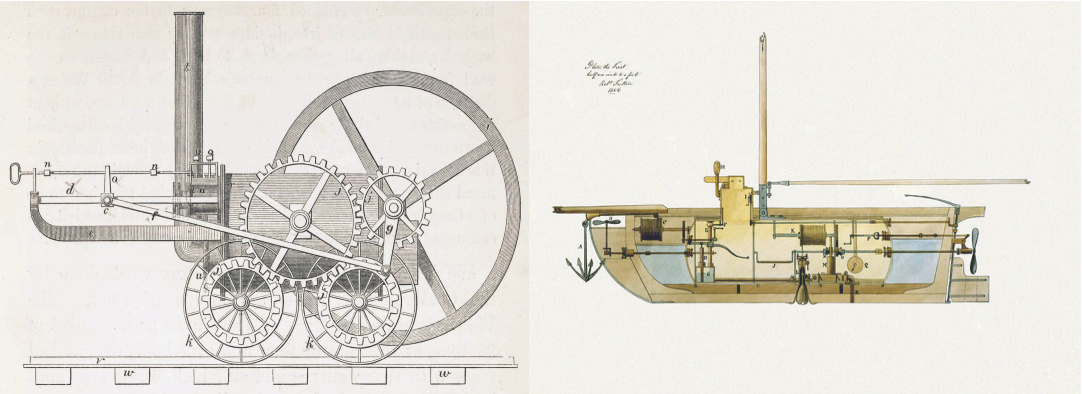
Para ve yazının keşfedilmesiyle ticaret çağı başladığında ise, ticaret dünya üzerinde bir yer değiştirme sebebi haline gelmiştir. Romalılar ticaret için deniz yolunu kullanmış ve Cortia adı verilen 1000 ton yük taşıma kapasitesine sahip ticaret gemilerini inşa etmişlerdir (Barraclough, 2008). Karadaki ticaret hareketliliği ise Asya ve Avrupa arasındaki ipek, kumaş, baharat ve değerli madenlerin alış-verişi doğrultusunda şekillenmiş ve İpek Yolu adı verilen ticaret yolunu oluşturmuştur. İpek Yolu'nun yaklaşık uzunluğu 6000 km.'dir, dolayısıyla yol üzerinde, hareket halindeki tüccarların dinlenmesi için çeşitli duraklama alanlarının yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla yol üzerinde kervanların en fazla (deve yürüyüşüyle) 9 saat, yani yaklaşık 40 km. aralıklarla duraklayabilecekleri dinlenme tesisleri kurulmuş ve kervansaray adı verilen bu yapılar yer değiştirmeden türeyen bir form olarak tarihte yerini almıştır (Xinru, 2010).

Orta çağda ise din faktörü dünya üzerinde coğrafi bir hareketlilik yaratmıştır. Dinlerini başka topraklara yaymak isteyen ve aynı zamanda inançları bakımından kutsal olan toprakları ele geçirmek isteyen topluluklar uzak mesafelere hareket etmeye başlamıştır. Ayrıca yine bu dönemlerde yapılan Hac ziyaretleri de turistik seyahatlerin ilk örneklerinden olarak görülmektedir (Eralp, 1983).

Yeni çağın başlarında coğrafik bilginin belirli bir düzeye ulaşması ve gemicilik deneyiminin gelişmesi, Avrupalılar'ı başta yeni ticaret yolları bulmak üzere dünyanın bilinmeyen köşelerini keşfetmeye yöneltmiş, bunun sonucunda dünyayı bütünü ile ortaya çıkan keşif yolculukları gerçekleşmiştir. Dünyanın yuvarlaklığını ispat eden ve keşfedilmemiş kıtaları ortaya çıkartan bu keşifler insanlığın coğrafi bilgisini bambaşka bir noktaya taşımış, yer değiştirme deneyimini geliştirmiş ve toplumların uzak topraklara olan ilgi ve merakını kışkırtmıştır.

Yer değiştirme evrimindeki en büyük itici güç ise Endüstri Devrimi'dir. Buharlı makinenin keşfiyle başlayan Endüstri devrimi, 1804 yılında buharlı lokomotifin ve 1807 yılında buharlı geminin keşfedilmesinin yolunu açmış, denizyolu ve demiryolu ulaşımının gelişiminde başka bir boyuta geçilmesini sağlamıştır (Şekil 2.1 ve 2.2). Ulaşılabilen mesafelerin, hareket hızının, aynı zamanda taşınabilen yolcu kapasitesinin artmaya başlamasıyla tatillerde, uzaktaki akrabaları ve memleketleri ziyaret etmek amacıyla yapılan yer değiştirmeler çoğalmıştır. Örneğin ilk yolcu

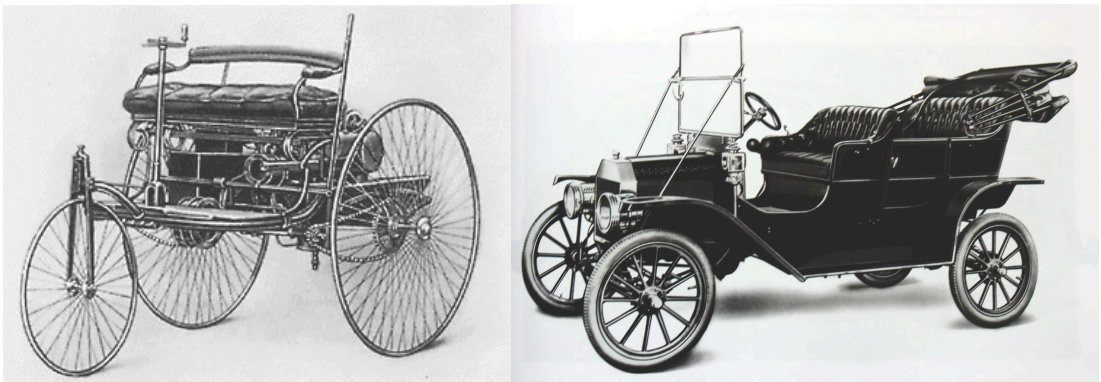
trenlerini 1825 yılında çalıştırmaya başlayan İngilitere'de, 1840'taki Paskalya tatilinde raylı sistem üzerinde 15.000 kişi kentler arası yolculuk yapmış, şebekenin taşıdığı yolcu sayısı 1854 yılında 79 milyona yükselmiştir (Collis, 2003; Lambert, 2014).



Şekil 2.1 : (Solda) Buharlı Lokomotif, Richard Trevithick,1804 (Url-4).

Şekil 2.2 : (Sağda) Buharlı Gemi, Robert Fulton, 1807 (Url-5).

19.yy'a kadar yer değiştirmede, demiryolu ve denizyolu ulaşımı baskındır. 19. yy sonu ve 20.yy başında ise motorlu taşıtların keşif ve gelişimleri karayolu ulaşımının popülerliğini arttırmıştır. 1885 yılında Karl Benz tarafından ilk otomobil prototipinin çıkarılması, 1908 yılında Ford Model T'nin üretimi özellikle bireysel mobilite ve özgürlük açısından büyük bir sıçrayış yaratır (Şekil 2.3 ve 2.4). 30'lu yılların sonunda Volkswagen'ın "Her Aileye Bir Otomobil" sloganıyla başlattığı reklamlar hem Büyük Buhran dönemindeki Avrupa'nın ekonomisini canlandırmayı hem de bireysel mobilite kavramının yayılmasını amaçlar. Bu yayılma ise daha çok II. Dünya Savaşı'nın ardından kendini göstermeye başlar ve 60'lı yıllarda Avrupa'daki ailelerin çoğu otomobile sahip hale gelir (Eralp, 1983).



Şekil 2.3 : (Solda) Otomobil Prototipi, Karl Benz, 1885 (Url-6)

Şekil 2.4 : (Sağda) Ford Model-T, Henry Ford, 1908 (Url-7).

Endüstri Devrimi'nin ardından çalışma hayatındaki değişiklikler, maaşların yükselmesi, çalışma saatlerinin kısalması ve ücretli izin kavramlarının ortaya çıkması sonucu insanın yaşam alanının dışını keşfetmek ve tatil yapmak için gerekli zamana ve paraya sahip olmasını sağlamıştır. Bunun sonucu olarak tatil yapma ve seyahat etme eylemleri, sadece zengin kesimlerin ulaşabileceği şeyler olmaktan çıkmış, orta sınıf aile yaşantısına da girmiştir. 1920'li yıllarda, demiryolu ve denizyolu ulaşımı tatilciler için hala en güvenilir ve ekonomik ulaşımı sunarken, bazı aileler bunun yerine otomobille daha özgürce hareket edebildikleri ve planlayabildikleri bir tatil anlayışını tercih etmeye başlamıştır (White, 2000). Bunun sonucu olarak karayolu ulaşımına gelen hareket, günümüzde çekiciliği hala devam eden karayolu turizmini ortaya çıkarmış, dinlence dönemini belirli bir yerde kalarak geçirmek yerine, kısa süreli konaklamalarla çok yer görmek doğrultusunda biçimlendirmiştir. Ulaşım sisteminin, vardığı noktayı bir barınma ve/veya turizm merkezine dönüştürmesi olarak tanımlanabilecek bu durumla beraber yol üstü dinlenme-konaklama tesisleri, moteller gibi duraklama işlevli mimari yapılar da türemeye başlamıştır.

Denizyolu ulaşımının popüleritesi de karayolunun paralelinde 20. yy'ın ikinci yarısındaki yolcu jetlerinin keşfine kadar devam etmiştir. 19. yy ile II. Dünya Savaşı arasındaki dönem, gemi ulaşımının *altın çağı* olarak adlandırılır. Kıtalar arası ulaşımın ilk modu olan transatlantik gemiler 1920'lere kadar kargo, posta ve göçmen yolcuların taşımacılığında kullanılırken, 20-30'lu yıllardaki turistik seyahat akımıyla 3. sınıf kamaralarını turistik seyahatlere konfigüre etmişlerdir (Norris, 1981). Buna rağmen gemi seyahatlerinin veya otellerde konaklamanın çok lüks ve pahalı geldiği kesimler, bireysel araç ile sahip oldukları mobilite özgürlüğünü başka bir şekilde biçimlendirmeye başlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında otomobili olan aile sayısının çoğalması sonucunda, otomobil sadece zorunlu yer değiştirmeler, getir götür işleri için değil sosyal aktiviteler için de kullanılmaya başlanmış ve evin hareketli bir uzantısı haline gelmiştir. Boş zamanlarında kırsalda piknik yapmak, kasabasının dışındaki doğayı keşfetmek amacıyla yola çıkan aileler için otomobil, ev ile dışarısı arasında bir tampon bölge olarak yer almaya başlamıştır. Bunun sonucunda motorlu araç üreticileri bu durumu fırsat bilerek, iç mekanının mobilyalarla donatılabileceği, bir ev gibi kullanılabileceği kamyon ve otobüsler üretmeye başlar. Transporter Van bunlardan biri olur ve özellikle 60'lı yılların haftasonu tatili anlayışını şekillendirir (Şekil 2.5) (Nappo & Varielli, 2009).



Şekil 2.5 : VW Transporter Van'ın kullanım şekilleri (Nappo & Varielli, 2009).

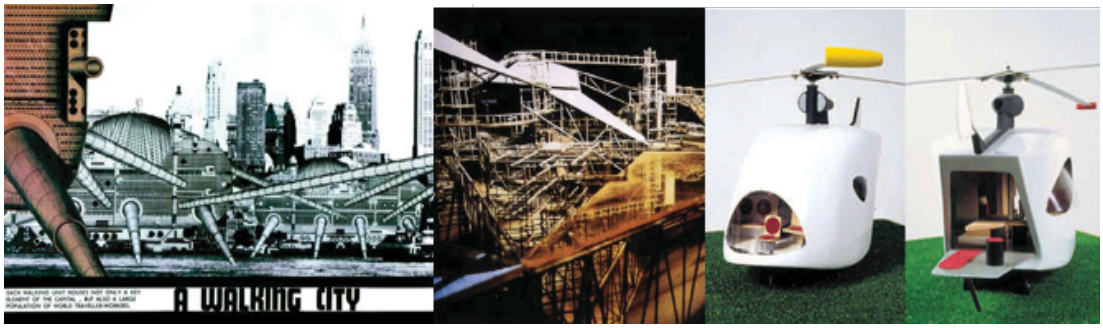
II. Dünya Savaşı'nın ardından havayolu teknolojisinin gelişmesi sonucunda yolcu jetlerinin yaygın olarak kullanılmaya başlaması, yer değiştirme ve turizm açısından, süre gelen dramatik değişimin son parçası olmuştur. 1970 yılındaki Boeing 747 jumbo jetinin hareketi sonucunda havayolu endüstrisi, demiryolu ve denizyolunun etkin olduğu turizm alanını kendi etkisi altına çekmeye başlamıştır. Yolcu jetlerinin geliştirilmesiyle daha uzağa daha hızlı ulaşımın mümkün kılınması, televizyonların yaygınlaşması sonucunda dünyanın geri kalan kısmı ile ilgili evin içine giren görüntü ve bilgi akışı, keşif turizmi ilgili bir canlılık yaratır. İnsanlarda git gide çoğalan merak ve keşfetme arzusu, turizm şirketleri tarafından yapılan paket turlar ve reklamlar aracılığıyla kışkırtılır (Sezgin & Yolal, 2012), (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 : 1910-1960 yılları arasında keşif turizmi için yapılan reklam posterleri (Url- 8).

Sonuç olarak Endüstri Devrimi'nin ardından 20. yy sonlarına kadar devam eden mobilite çağı, insana hareket uzantılarıyla nereye kadar gidebileceğini göstermiş olur. Her yeni keşif ile doğan yeni yer değiştirme alternatifleri, toplumun zamanı kullanma biçimine de yön verir. Bununla beraber bu alternatiflerin her geçen gün çoğalması, kişiye nerede, ne zaman, ne şekilde ve ne kadar ödeyerek yer değiştirebileceğini seçme özgürlüğü tanımıştır. Tüm bu durumların birey ve

toplumda oluşturduğu modern varoluşla, imkan ve özgürlüklerin farkına varılmaya başlanması ve çelişik arzuların kışkırtılması mimaride de kendini göstermiştir (Ojalvo, 2012). Modernizmin "eleştirel, yaratıcı, muhalif, sınırları zorlayan, yenilikçi ve deneysel uzantısı olan" Avangard ile birlike *hareketlilik* ve *mobilite* kavramları insan yaşantısı kadar mimarlığın da olmazsa olmazı haline gelir (Şentürer, 2013). 60'ların yenilikçi mimarları, mobil yaşam formları üzerine çok sayıda deneme yapar (Şekil 2.7). Bu denemelerden bazıları gelecek üzerine kurgulanan ütopyalar olarak kalırken, bazıları mobilitenin güncel zamanda, mekanla nasıl ilişkilendirilebileceğini göstermeyi amaçlamıştır.



Şekil 2.7 : 60'lı yılların mobil mimarlık denemelerinden bir derleme.

Kısacası 20. yy boyunca artan bir ivmeyle devam eden endüstrileşme ve devamındaki modernist yaklaşımlar yaşam tarzlarını değiştirmeye başlamıştır. Sanayi Devrimi'yle boyut değiştiren ve bilgi çağıyla bugünkü düzeye gelen ulaşım teknolojisi, insanın hareket imkanlarını neredeyse sınırsızlaştırmış ve hareket hızının her geçen gün artmasını sağlamıştır. Sanayi Devrimi'nin ardından gelişen teknolojilerin çalışma zamanını azaltması sonucu daha fazla boş zamana sahip olan birey, gelişen hareket imkanlarıyla daha sık ve daha kolay yer değiştirmeye başlamıştır. Eskiden maddi kaynaklar ve zamansal faktörler yüzünden ancak bir gereklilik doğrultusunda katedilebilecek mesafeler, bugün ulaşım sistemlerinin geldiği gelişmişlik seviyesinde keyfi olarak da katedilebilir hale gelmiştir. Bugün birey için, ülkeler arasındaki vize ve sınır kontrolleri bile, zaman zaman dünya üzerinde en uzak iki nokta arasındaki mesafenin uzunluğundan daha dert edilir problemler olabilmektedir.

Dünya üzerindeki noktaların birbirine iletişimsel ve fiziksel anlamda kolay ulaşılabilir olması anlamına gelen küreselleşme kavramı, bugün insan zihninde dünyanın küçüldüğü ve yerler arası mesafelerin kısaldığı algısını oluşturmaktadır. Özellikle elektronik haberleşmenin yarattığı eşzamanlılık, bireyin mesafe algısında

bir çelişki yaratır. Çünkü bugün mesafeler, yolcuların ve malların hareketinde vardır, ancak bilgi ve iletişim hareketinde ise yoktur (Kaya, 2005).

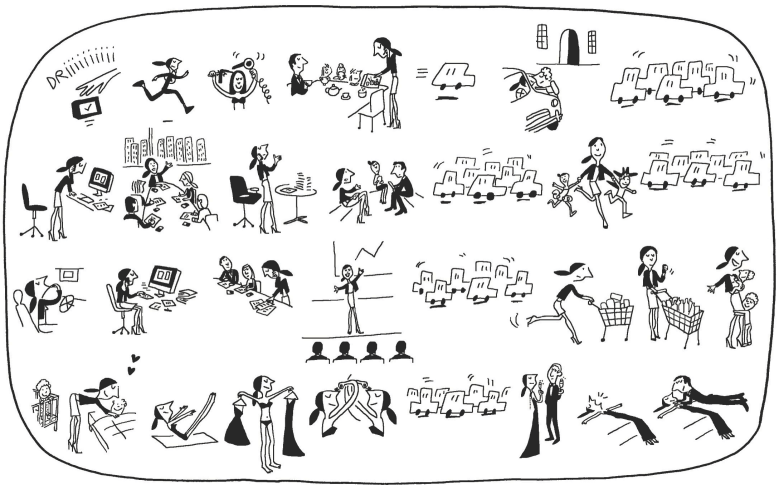
Tüm bu gelişmelere ve yer değiştirmenin kazandığı hıza rağmen, bugün modern insanın yaşantısının yollarda geçen kısmı azalmamış aksine artmıştır, bunun sebebi mesafeler için harcanan zamanın çokluğu değil, kısa zamanda uzun mesafe katetme imkanının bireyi sürekli yer değiştirmeye itmiş ve de gündelik hayatın bireyi sürekli yer değiştirmek zorunda bırakmış olmasıdır. Bu durumun bireyin yerleşme kararlarını bile değiştirdiğini söylemek mümkündür. Örneğin metropol kentlerde bugün pek çok kişinin yaşadığı alan ve çalışma alanı kentin farklı bölgelerinde yer alır. Kentin iki ayrı ucunda yer alsa bile bu iki noktanın birbirine belli bir sürede ulaşılabilir olması, kişiye istediği yerde yaşama ve istediği yerde çalışma özgürlüğünü sunar. Bu özgürlüğe sahip olmak isteyen birey, yollarda geçen zamanın çokluğuna aldırmadan günde 2-3 saatini yer değiştirme sürecine feda edebilmektedir.

Farklı sebeplerle bile olsa yaşantının büyük bir kısmının yollarda geçiyor olması, ve küreselleşmenin değiştirdiği fiziksel mekan algısı insanın yer değiştirmeden beklentilerini de farklı hale getirmiştir. Tüm bu gelişmelerin meydana geldiği yakın geçmişte kişinin ulaşımdaki öncelikleri başta daha uzağa ulaşabilme, sonra hızlı hareket etme ve ulaşımın ekonomik olmasıyken, bugün araç içi hizmet, konfor, bulunulan aracın aidiyet kurmaya elverişli olması, sağlanacak yolculuk aktiviteleri gibi beklentiler bunların önüne geçebilir hale gelmiştir. Başka bir deyişle yer değiştirmenin geldiği bugünkü seviyede kişinin ulaşımdan beklediği şey mekansallık ihtiyacını da karşılaması olmuştur.

2.1.2 Yer Değiştirmenin Zaman ve Mesafe ile Biçimlenen Ölçeği

Yaşantıda istekler ve gereklilikler etrafında şekillenen aktivite ve eylemler, yaşam zamanını gündelik ve gündelik dışı olmak üzere iki bölüme ayırır. Endüstrileşme, modernizm ve içinde yaşadığımız bilgi çağının getirileriyle bugünkü formunu alan modern yaşam, para, zaman ve mesafeler gibi sayısal veriler tarafından yönetilmektedir. Yaşantının gerekliliklerini ve kişisel arzuları yerine getirmek için bu sayısal verilere duyulan ihtiyaç insana çeşitli görevler edindirir ve onu belli aralıklarla bunları tekrar etmek zorunda bırakır (Şekil 2.8). Lefebvre'e göre doğum ve ölüm arasında kalan yaşam zamanının bu tekrarlar ile kurgulanan ve rutini simgeleyen kısmı *gündelik hayat*'ı temsil etmektedir (1971). Bu bağlamda kişinin bu

rutinin dışına çıktığı veya çıkarıldığı zamanların da hayatın gündelik olmayan bölümünü temsil ettiği söylenebilir.

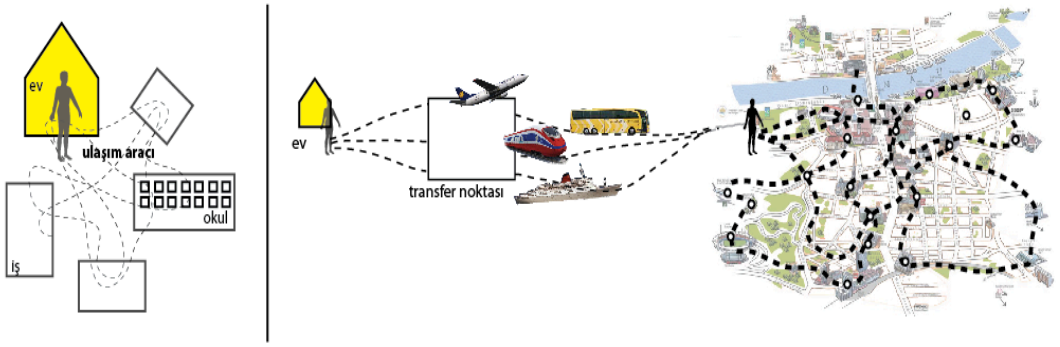


Şekil 2.8 : Gündelik Hayat, Laura Gommans (Url-9).

Çalışma ve mecburi eylemlerin baskın olduğu modern yaşam, kişide yarattığı yorgunluk, stres ve tekrardan sıkılmanın sonucunda, eğlence, kafa dağıtma ve rahatlama anlamlarını barındıran *boş zaman*'ı da bir ihtiyaca dönüştürür. Dolayısıyla boş zaman'ı ve rutinin kesintiye uğradığı aralıkları kapsayan gündelik dışındaki hayat, modern yaşamda baskın olan gündelik hayatın geçici bir molası olarak görülür (Lefebvre, 1971). Modern yaşam tarzında çoğunlukla gündelik hayatta harcanan fiziksel ve psikolojik enerjinin yeniden kazanılmasını simgeleyen evrensel 'tatil' kavramı da bu molanın karşılığı ve yaşamın odak noktası olarak varolur.

Yaşantının zamanı kullanma biçimleri aracılığıyla ikiye ayrılması, insanın yer değiştirme karakterini ve ölçeğini de etkilemektedir. Gündelik hayatında, tanımlı aralıklarla kent içinde evden işe, işten eve, alış-verişe, çeşitli sosyal alanlara gidip gelmek amacıyla yer değiştiren birey için, haftasonu tatilleri, yıllık izinler veya onu rutinden koparan anlık durumlar gündelik dışında kalan yaşam alanını tanımlar. Yer değiştirme bağlamında ev, iş/okul ve sosyal alanlar üçgeninde gerçekleşen gündelik hareket, çoğunlukla kent ölçeği ile sınırlıdır. Bu harekette otomobil veya otobüs, metro, tramvay gibi toplu taşıma araçları kullanılır ve sokak, cadde, anayol, istasyon, durak, tünel vb. kent ölçeğindeki sirkülasyon alanlarından geçilir. Gündelik hayatın dışındaki yer değiştirmeler ise çoğunlukla bireyin yaşam alanına daha uzak mesafelere yaptığı yolculukları çağrıştırır (Şekil 2.9). Tren, uçak, gemi, otomobil vb. araçlar kullanılır. Mesafenin uzaması ile yolculuk süreleri artar ve araçlar, içinde daha fazla zaman geçirilmeye yönelik mekanlara dönüşür. Geçilen yolların karakteri

değişir ve buna da ek olarak istasyon, gar, terminal gibi ulaşım mekanları gündelik hayattaki geçiş mekanlarına kıyasla daha kompleks yapılar haline gelir. Kısacası gündelik hayat dışında kalan yer değiştirmelerde mesafelerin artması ile yer değiştirmenin ölçeği büyümüş ve yer değiştirme mekanları değişmiş olur.



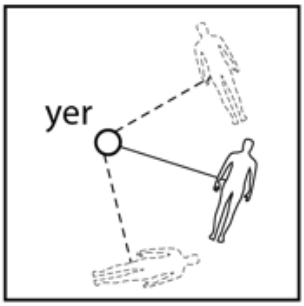
Şekil 2.9 : Gündelik ve gündelik olmayan hayatta yer değiştirme.

Gündelik hayatta yer değiştirme bireyin pek çok aktivitesini gerçekleştirmesini sağlayan bir aracı eylemdir. Ancak gündelik dışında kalan zamanların esnek kullanımı, yolculuğun verdiği keyif ve stresi azaltma etkileri, yer değiştirmeyi bir aracı eylem olmanın dışında, o zamanın değerlendirilme biçimi olabilecek bir aktiviteye de dönüşebilir kılmaktadır. Başka bir deyişle, yer değiştirme, insan yaşantısında farklılaşan zamanlara göre ve insanın bu farklılaşan zamanlardaki gereklilik ve isteklerine göre değişebilen bir eylemdir. Birey için 'şimdiki' olan zamandaki istek ve gerekliliklerle şekillenen zaman kullanımı, yer değiştirme ölçeğini ve karakterini, dolayısıyla yer değiştirme algısını da değiştirir. Bu da yer değiştirme süresince oluşan mekansal deneyimi ve mekanlarla ilgili oluşturulan algıları etkiler.

2.1.3 Yer Değiştirme Algısı

Varoluş felsefesini yerleşme üzerinden kurgulayan Heidegger'e göre yer, insanın "varoluşsal mesnet noktasıdır" (Şekil 2.10). O, *yer*'e bedenin ait olduğu, mesken edindiği, zaman içinde deneyimlerini oluşturduğu değişmez bir nokta olarak bakar. Heidegger'e göre bedenin bağlandığı ve mesken edindiği bir *yer* mutlaka olmalıdır. Mimarlık da bu yere hizmet ederek var olur (Ojalvo, 2012). Ancak bilgi çağının ve dahilindeki küreselleşmenin getirileriyle oturduğu yerden dünyanın öbür ucuna ulaşabilir hale gelen bireyin, kendisine yabancı olan, yaşamında bir *yer* olarak konumlanamayan mekanlara karşı olan adaptasyon kabiliyeti ve hızı artmıştır. Bunun

sonucunda bireyin yere olan bağlılığı azalmış, bedenini kişisel bir yer'e dönüştürebilir hale gelmiştir.



Şekil 2.10 : Yer: Varoluşsal mesnet noktası.

Yer değiştirme olanaklarının çoğaldığı günümüz dünyasında, kişinin yaşantısı yollarda geçmeye başlamış, barınma ve çalışma alanlarından sonra en çok zaman geçirilen mekanlar yer değiştirme sırasında geçilen ve duraklanan yerler haline gelmiştir. Dolayısıyla bireyin zihninde anlar üzerinden algılayabildiği hareket esnasındaki geçiş hali, bugün kendi yaşantısını tariflemektedir. Çeşitli amaç ve ihtiyaçlar doğrultusunda sürekli bir noktadan bir noktaya hareket eden bireyin yaşam alanı tüm bu durma, geçme ve duraklama mekanlarının uç uca eklenmesiyle bir bütün haline gelmiştir. Edindiği adaptasyon kabiliyetine rağmen tüm bu alan içerisinde zaman zaman yer' e ihtiyaç duymakta ve bedeninin geçici olarak bulunduğu mekanlarla iletişim kurmanın yollarını aramaktadır.

Kişinin yaşamındaki yer değiştirme döngüsüne bakıldığında, varılan bir noktanın, bir sonraki noktaya geçmeden önce duraklanan/geçilen bir başka nokta olarak yer aldığı görülür. Dolayısıyla yer değişimini iki mekan arasındaki geçiş hali olarak ele almak yerine tüm bu durma, geçme ve duraklama anlarını ve mekanlarını kapsayan bir bütün olarak düşünmek gerekmektedir. Yer değiştirme algısındaki bu kavramları açmak gerekirse; bir noktadan başka bir noktaya gitmek, konum değiştirmek *geçme*, bir noktada belli bir süre bulunmak *durma*, geçme anındaki kısa süreli durmalar ise *duraklama* olarak tanımlanabilir.

İki durma noktası arasında hareket eden biri için yer değiştirme sadece sürekli hareket halinde olunan anları değil, hareket kararının verildiği ve başladığı, çeşitli amaçlarla duraklanan, kesilen ve sonra tekrar devam edilen bir rotayı ve zamanı tarifleyebilmektedir. Yer değiştirmenin dahilindeki bu mekanlar, mekansal nitelikleri, yarattıkları algılar, çevreyi algılatma biçimleri ve mekanda olanaklı kıldıkları aktiviteler sebebiyle kişinin yer değiştirme deneyiminde mimarlıkla ilişkili

hale gelmektedir. Ancak mekansal deneyim araştırılırken, mekanların mimari karakterinin yanı sıra, bedenin mekanla kurduğu ilişki olan beden hareketinin karakteri ve mekanda ne şekillerde gerçekleştiği önem kazanmaktadır.

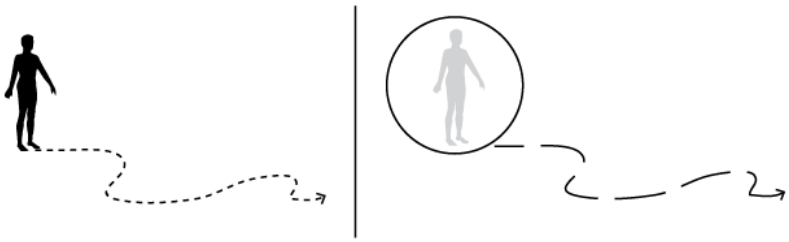
2.2 Yer Değiştirme Biçimleri

Bir konumdan başka bir konuma hareket etmedeki tüm geçme ve durma anlarını kapsayan bir eylem olarak tanımlanan yer değiştirme, bedenin hareketi, sahip olduğu hız, hareket yönü, araç ile hareket edip etmemesi, hareketinin rotası ve yer değiştirme zamanını kullanma biçimi gibi etkenlerle biçimlenmektedir. Bu etkenlere göre değişen yer değiştirmenin karakteri, insanın yer değiştirme sürecinde yer alan mekanları kullanma, algılama ve deneyimleme şeklini de etkilemektedir. Yer değiştirmenin biçimsel karakteri olarak incelenen hareket etme şekilleri, beden, mekan ve zaman arasında hareketin nasıl gerçekleştiği olarak tanımlanabilir. Bedenin etken ya da edilgen olarak hareket etmesi/ettirilmesi açısından etken-edilgen hareket; bedenin hareket hızı, rotası ve zamanı kullanma şekli açısından doğrudan-duraklamalı hareket olarak iki başlık altında incelenebilir.

2.2.1 Etken-Edilgen Hareket

Etken ya da edilgen olarak hareket etmek, bedenin yaya olarak veya bir taşıt aracılığıyla yer değiştirmesi açısından çeşitlenir (Şekil 2.11). Etken harekette, beden aktif olarak hareket halindedir, belli bir hıza sahiptir ve kendi fiziksel devinimi aracılığıyla yol kat eder. Beden o an bulunduğu mekan içerisinde yer değiştirir, dolayısıyla yer değiştirme mekanı ile kendisi arasında herhangi bir aracı katman veya sınır bulunmaz, hareketini ve geçtiği mekanı salt kendi duyuları ve kendi bedeninin hızı üzerinden algılar. Etken hareket, sadece bakışa ayrıcalık tanımaz (Le breton, 2008). Pallasmaa, Tenin Gözleri (2005) adlı kitabında, beden aracılığıyla gerçekleştirilen mekan deneyiminde duyuların rolünden ve mekansal algılamada duyuların birbirini tamamlamasının öneminden bahseder. Ona göre mimarlığın bedensel deneyimi çok duyuludur; mekanın mimari nitelikleri, örneğin maddeselliği veya ölçeği, gözün, kulağın, burnun, tenin, dilin, iskeletin ve kasların eşit birlikteliği aracılığıyla ölçülebilir. Etken hareket de, duyuların birlikte çalışmasına, Bachelard'ın deyimiyle "duyuların çok sesliliğine" elverişli bir yer değiştirme biçimi tanımlamaktadır (alıntılayan Pallasmaa, 2005).

Şehrin karşısına bedenimle çıkarım; pasajın boyunu ve meydanın enini bacaklarım ölçer; bakışım bedenimi bilinçsiz biçimde katedralin cephesine yansıtır,bedenim orada silmelerin ve konturların çevresinde dolanır, girinti ve çıkıntıların boyutlarını duyumlar; bedenimin ağırlığı katedralin kapısının kütlesiyle buluşur ve kapının arkasındaki karanlık boşluğa girerken elim kapının topuzunu kavrar. Bedenim ve şehir tamamlar ve tanımlar. Ben şehirde barınırım, şehir de bende barınır." (Pallasmaa, 2011a)



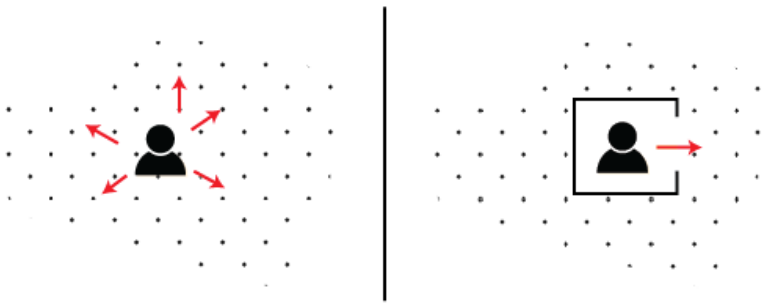
Şekil 2.11 : Etken ve edilgen hareket

Etken hareketin en temel eylem şekli olan yürümek, bedenin bütün duyularının çevresini algılamaya açık olduğu ve duyumsamanın mekandaki diğer bedenler haricinde herhangi bir dış etken tarafından maskelenmediği bir hareket biçimidir. Yürüme halindeki beden, beş duyusunu bir arada kullanabilir ve hareket ettiği mekana ait tüm duyusal verileri toplayabilir. Bu açıdan yürümek, beden,mekan ve duyuların salt birlikteliğini sağlaması açısından mekansal deneyimde diğer hareket biçimlerinin önüne geçer. De Certeau'ya göre de yürürken mekanlar arasında mekik dokuyan adımlar, herhangi bir toplanma mekanından yoksun olan yayaların varlıklarıyla kenti oluşturma biçimleridir. Öte yandan kenti seyredebilmeyi ve kesintisiz bir etkileşim kurmayı sağlayabilmesi açısından yürümek, kentten zevk almanın bir aracı olarak da görülür (2008).

Edilgen hareket ise, bedenin bir vasıta aracılığıyla hareket ettirilmesini ve yer değiştirmesini tarifler. Bu harekette bedenin pozisyonu sabittir ve hareket eden araçtır. Dolayısıyla sabit konumdaki beden, hareket eden aracın hızına sahiptir ve çevresini bu hız üzerinden algılar. Bu durumda aracın hızı, bedenin geçtiği mekan ile kendisi arasında bir katman olarak yer alır. Etken hareket ile edilgen hareket arasında hız algısı oldukça farklıdır. Örneğin, beden kesintisiz ve doğrusal bir hızla yürürken veya koşarken, beden hareketinin fiziksel şartları onu *yer*'le bağlantısını kesmeye zorlar. Bedensel devinimin hızı arttığında kişinin etrafında akan sahnedeki şeylere odaklanması güçleşir (Sennet, 1996). Ancak araç içindeki harekette, etken harekettekinden çok daha yüksek bir hızla hareket ederken görsel olarak çevreyi algılamak daha kolaydır, çünkü fiziksel olarak hareket etmeyen ve neredeyse bir

enerji harcamayan beden tüm dikkatini ve algısını çevresine odaklanmak için kullanabilmektedir.

Edilgen hareketteki beden ile geçtiği mekan arasındaki ikinci bir katman ise aracın kendisidir (Şekil 2.12). Hareket süresince ulaşım aracı içerisinde bulunan beden, geçtiği mekanı aracın camlarından gözlemler ve çerçeveler içinden algılar. Başka bir deyişle dış mekana ait görüntüler, yer değiştiren bireye bir pencere içerisinde sınırlanmış olarak sunulur. Ancak etrafını sınırlı bir alan içerisinden duyumsamasına rağmen göz, edilgen harekette çevreyle diğer duyulardan daha sıkı bir etkileşim kurmaktadır. Yol üzerinde görülenler, zihinde o an araçla geçilen çevre ile ilgili bir bellek oluşmasını sağlar, bunun yanında hareketin uzaklık açısının, perspektif etkisinin ve yolun istikametinin görünürlüğünü güçlendirir (Lynch, 2010). Araç bir kabuk olarak görme dışındaki duyular için ise daha güçlü bir maskedir. Örneğin araçtayken hissedilen sıcaklık, geçilen mekanın değil aracın iç mekanının sıcaklığı, işitilen sesler aracın iç mekanındaki sesler, kokusal veriler de yine araç mekanına ait verilerdir. Dokunsal ve süredurumsal duyumsama ise, yalnızca aracın yol boyunca gerçekleştirdiği kavisleri, titreşimleri, iniş ve çıkışları hissederek çevreyi ve hareketi algılanabilir kılmaktadır (Lynch, 2010).



Şekil 2.12 : Etken ve edilgen harekette çevreyi algılama şekilleri.

Bireyin araç içerisindeki konumu ve aracın yer düzlemine bakış açısı da dış mekanın algılanmasında önemli bir etken olarak yer alır. Örneğin, otobüsle hareket eden bir yolcu için, dış mekanın sürücü konumundaykenki görüntüsü, cam kenarında veya koridor tarafında oturan bir yolcuykenki görüntüsü birbirinden farklı olur. Bedenin araç içerisindeki konumu dış mekandan ne kadar uzaklaşıyorsa, dış mekan algısı o derecede örtülür. Aynı şekilde otobüsle hareket eden bir yolcu ile uçakla hareket eden yolcunun çevre algıları da tamamiyle farklılık gösterir. Yer düzlemine olan uzaklık ve bakış açısı, görünenlerin formunu değiştirerek farklı çevre algıları yaratır.

2.2.2 Doğrudan-Duraklamalı Hareket

Doğrudan veya duraklamalı hareket ile yer değiştirmek ise, hareket zamanını kullanma biçimi, sahip olunan hız, hareket rotasının önceden planlı olması veya yer değiştirme sırasında şekillenmesi gibi etkenler üzerinden çeşitlenir. Doğrudan hareket, yola çıkış noktasının ve varılacak noktanın, izlenecek rotanın ve çoğunlukla yolculuk süresinin belli olduğu bir yer değiştirme biçimidir. Başlangıç noktasından bitiş noktasına doğrudan ulaşmayı amaçlayan hareketli, gereklilikler dışında keyfi olarak herhangi bir noktaya uğramadan ve duraklamadan ilerler. Kent insanının gündelik hayatında sürekli tekrarladığı yer değiştirmelerin çoğu, örneğin ev ve iş arasındaki gidiş-gelişler, doğrudan harekete örnek olarak verilebilir. Doğrudan harekette, çoğunlukla iki nokta arasındaki en kestirme veya en hızlı ulaşımın sağlanacağı (örneğin trafik sıkışıklığının az olabileceği ön görülen) yol seçilir, çünkü temel amaç bir noktadan bir diğerine en kısa sürede ve en kolay şekilde ulaşmaktır. Bu ulaşım biçiminde hareketlinin zamanı genellikle sınırlıdır, araç değiştirirken veya araç beklerken yapılan duraklamalar haricinde herhangi bir duraklama söz konusu olmaz.

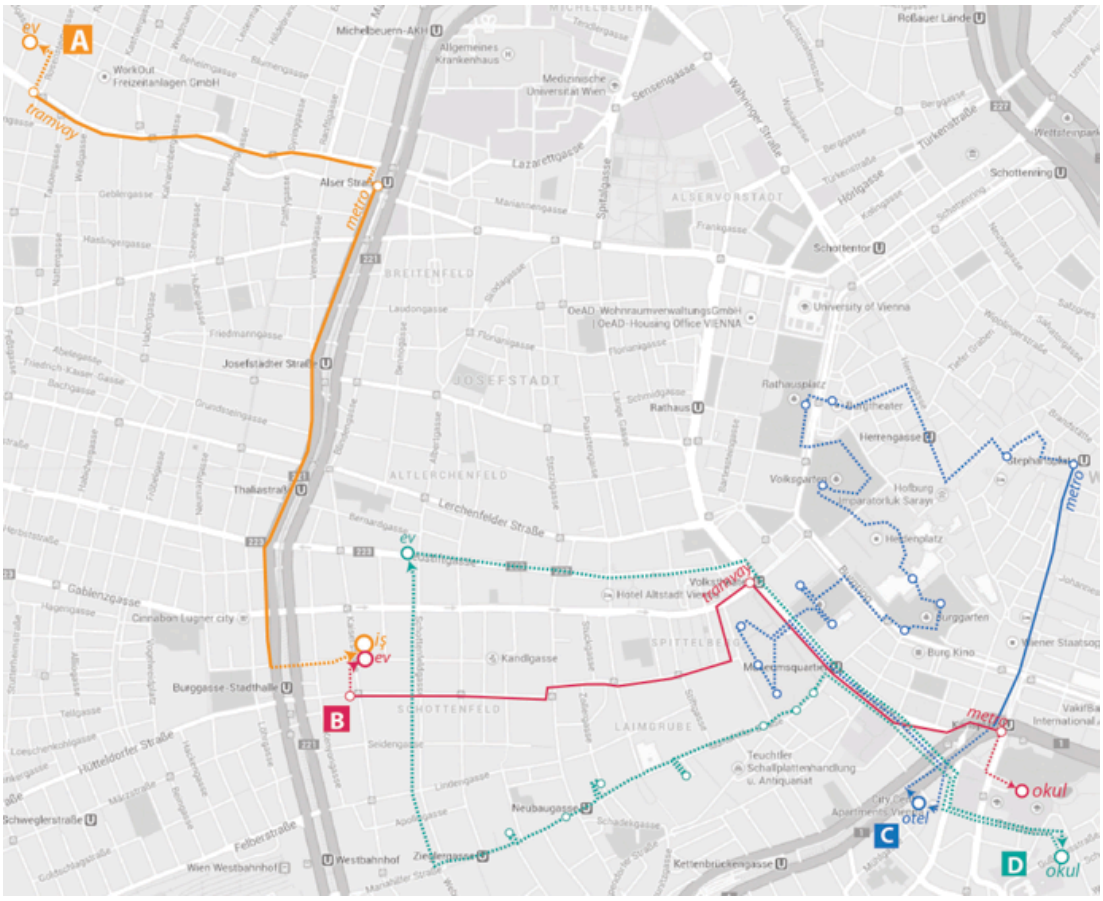
Duraklamalı hareket ise, bireyin başlangıç ve varış noktası arasında yer değiştirme zamanını daha esnek bir şekilde kullanabildiği, yol üzerinde başka noktalara uğrayabildiği, duraklayabildiği, rotadan sapıp geri dönebildiği veya rotasını değiştirebildiği, hızını özgürce arttırıp azaltabildiği bir yer değiştirme biçimi olarak tanımlanabilir. Duraklamalı harekette de doğrudan harekette olduğu gibi belirli bir başlangıç ve bitiş noktası olabilir, ancak farklı olarak bu iki nokta arasındaki hareket daha özgürce şekillenir, rastlantı ve karşılaşmalara açık olarak şekil alır. Başlangıç noktasından çıkan birey tamamen rastlantısal olarak veya isteği doğrultusunda bir rota oluşturarak, hareketi sürecinde varış noktasını belirleyebilir. Boş zamanda kentte yapılan gezintiler, alış-veriş, vitrinlere bakmak gibi eylemler, turistik geziler, aylak yürüyüşler duraklamalı harekete örnek olarak gösterilebilecek hareketlerdir. Lefebvre, kent içindeki sokak hareketinin karakterinin duraklamalı hareket doğrultusunda şekillendiğini düşünür. Ona göre sokaktaki yayaların sirkülasyon hızı, vitrinleri fark etme ve sergilenen nesneleri satın almak için duraklama imkanı tarafından belirlenir (2013).

Yer değiştirmenin doğrudan-duraklamalı olarak biçimlenmesi, 4 ayrı kişinin kent içindeki günlük rotalarının takibini gösteren Viyana kentinin haritası üzerinden

örneklendirilebilir (Şekil 2.13). A, B,C ve D olarak kodlanan bireylerden A evinden işine giden bir çalışanın, B ve D evden okula giden iki öğrencinin ve C ise kenti gezmeye gelen bir turist çiftin takibini göstermektedir. Haritadaki noktalı çizgiler yürümeyi (etken hareketi), düz çizgiler araç içindeki (edilgen) hareketi, küçük daireler duraklanan noktaları, büyük daireler ise kalkış ve varış noktalarını simgeler. A kişisi evinden işine ve işinden evine aynı yolu ve aynı araçları kullanarak ulaşır, bu iki nokta arasındaki en kısa yolu kullandığı ve yol üzerinde keyfi olarak başka yerlerde duraklamadığı için hareketi doğrudandır. A kişisinin doğrudan hareketi üzerinde de duraklama noktaları bulunur, bunlar araçlar arasında aktarma yaptığı duraklar, yani bekleme noktalarıdır. Evinden çıkarak işine toplu taşıma araçlarını kullanarak edilgen hareket ile ulaşan A, eviyle tramvay durağı arasında, tramvay durağı ile metro istasyonu arasında ve indiği metro istasyonu ile iş mekanı arasındaki hareketi etken hareket ile sağlar. Doğrudan hareket üzerindeki duraklamalar, hareketi bölmez, çünkü gereklilik doğrultusunda gerçekleştirilir.

A'ya benzer şekilde B kişisi de ev ve okul arasındaki hareketi doğrudan olarak ve toplu taşıma araçlarını kullanarak sürdürür. Aynı şekilde durak noktaları ile kalkış-varış noktaları arasındaki mesafeleri yürüyerek kateder. D kişisinin hareketi de B'ninki gibi ev ile okul arasındadır. B'den farkı bütün mesafeleri yürüyerek etken hareket ile katetmesi ve evden okula giderken doğrudan hareket ile yer değiştirirken, okuldan eve dönerken duraklamalı olarak hareket etmesidir. Okula gidiş rotasında en kısa yolu tercih eden ve duraklamadan ilerleyen hareketli, eve dönüş rotasında mağazaların ve yiyecek-içecek mekanlarının olduğu işlek bir alış-veriş caddesini tercih ederek, vitrinlere bakarak ve mağazalara girip çıkarak ilerler ve evine ulaşır. C ile gösterilen turist çift ise otelden çıkıp, yürüyerek kentin müzeler bölgesini ve parklarını gezerek tekrar otellerine döner. Bir turistik gezi rotasını gösteren bu hareket de duraklamalı harekete örnektir. Müze ve park alanları bu hareket üzerindeki duraklama noktaları olarak görülmektedir. De Certeau, Kent İçinde Yürümek adlı makalesinde (2008), dolaşmak veya vitrinleri gezmek olarak şekillenen bir yerden geçmek etkinliği ile ilgili, "bir plan üzerinde bütüncül ama geri dönüşler içerebilen bir çizgi oluşturan noktalar" tanımlamasını yapmıştır. Haritada D ve C'nin hareketinde bu durum görülmektedir. Bu 4 hareket rotası, yer değiştirme biçimleri kapsamında kıyaslanacak olursa, doğrudan hareket rotalarının (A ve B) daha kısa mesafe ve daha kısa bir zaman aralığına işaret ettiğini; duraklamalı hareket rotalarının (C ve D) ise daha dolambaçlı, daha tesadüfi görünen, daha uzun bir

mesafeye ve de daha geniş bir zaman aralığına işaret ettiğini söylemek mümkün olabilir.



Şekil 2.13 : Viyana kent haritasında 4 farklı kişiye ait hareket rotaları.

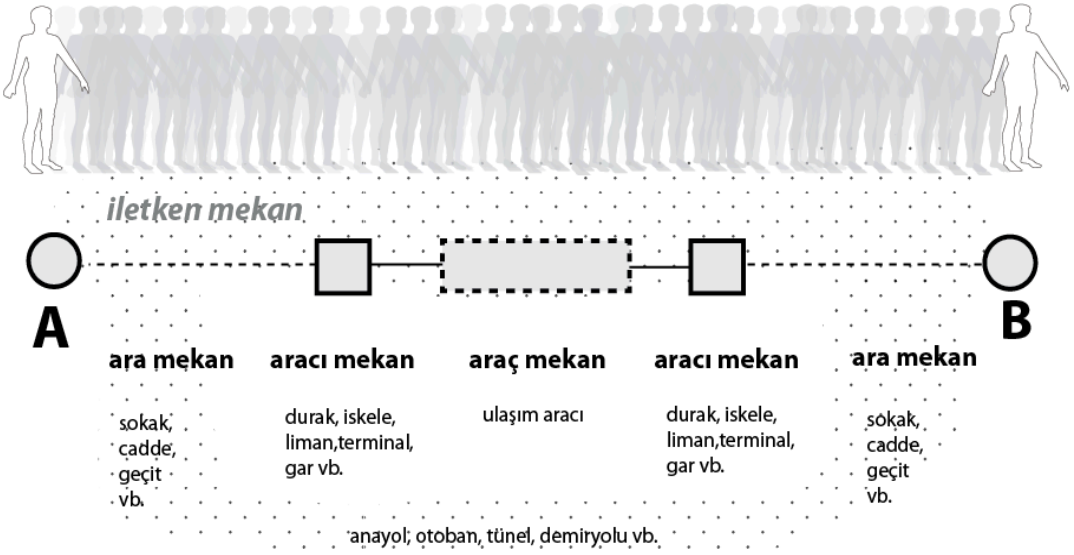
Yer değiştirme zamanının esnekliği ve kişinin o anki yer değiştirme aktivitesiyle ilgili oluşturduğu veya oluşturmadığı kurallar yer değiştirmenin biçimini, dolayısıyla hareket rotasını ve bu rota süresinde hareket eden kişinin etrafını nasıl algıladığını etkileyen en baskın durumlardır. Plan düzleminde bakıldığında iki nokta arasındaki doğrudan hareketin aktarmalar dışında kesintisiz olduğu ve süreklilik içerdiği, duraklamalı hareketinse durmalara, tekrarlara, geri dönüşlere daha elverişli olduğu görülür. Duraklamalı hareketin bu özgür biçimlenmesi hareket eden kişinin anlık kararlar vermesi ve rastlantılara göre kararlarını değiştirebilmesi ile gerçekleşmektedir.

Öte yandan doğrudan ve duraklamalı hareket eden farklı kişilerin zaman zaman aynı noktaların üzerinden geçmelerine rağmen etraflarını farklı şekillerde algılamaları da hareketlerinin farklı biçimlenmesi ile ilgilidir. Örneğin duraklamalı olarak hareket eden turist daha fazla detay görebilmek için yürürken bakış açısını buna göre ayarlar, görme algısı sürekli aktiftir, etrafını keşfetme çabası ile şekillenen bir duyumsama

oluşturur. Hareketi, yeni bir şey keşfettikçe onun peşine takılmaya elverişli olarak gelişir. Doğrudan hareket eden insanlarla aynı rota üzerinde aynı hızla yürüdüğünde bile etrafı algılama şekli kendi hareketine özgüdür. Aynı nokta üzerinden okuldan evine giden bir öğrenci içinse, rota üzerindeki detaylar turist için olduğu kadar ilgi çekici değildir ve bu yüzden hareket ederken çevresine daha doğrusal bir açıyla bakar, çoğu zaman turistin gördüğü şeyleri görmeyebilir bile. Onun için rastlantılar yeni bir şey keşfedip peşine takılmaktan ziyade tanıdığı biriyle karşılaşmak veya herhangi sıradışı bir durumun onu durdurması veya rotasını değiştirmesine sebep olması şeklinde gelişebilir. Bu açıdan bakıldığında iki farklı hareket tipinde de rastlantıların kaçınılmaz olduğu ancak farklı etkilere sahip olduğu yorumu yapılabilir.

3. YER DEĞİŞTİRME MEKANLARI

Modern bireyin yaşantısında, yer değiştirme bir süreklilik belirtir. Mekanlar arasında gerçekleşen bu geçişlerde, varılan bir nokta, bir sonraki noktaya geçmeden önce geçilen/duraklanan başka bir nokta olarak yer alır. Dolayısıyla yer değiştirme sadece mekanlar arası geçişi değil, bütün bu durma - geçme anlarını ve mekanlarını kapsayan bütünsel bir deneyimdir. Bu bağlamda, gündelik hayattaki rutin yer değişimlerine ve bu rutinin dışında kalan yolculuk etkinliklerine bakıldığında, bütün bu duraklama ve geçiş anlarını kapsayan 3 farklı mekan tipinden bahsedilebilir. Bu 3 farklı mekan tipi; hareket halindeki bedenin veya ulaşım aracının sirkülasyon alanları olan *ara mekanlar*, bireyin araca yönlenmesini sağlayan *aracı mekanlar* ve bireyin edilgen hareket halinde yer değiştirdiği *araç mekanlar* olarak sıralanabilir (Şekil 3.1). A noktasından B noktasına hareket olarak tanımlanabilecek yer değiştirme eyleminde, bu 3 mekan A ile B noktaları arasında kalan mekanlardır. A ile B noktaları ise bireyin konaklama, çalışma ve bunlar haricindeki aktivitelerini sürdürdüğü, belirli bir zaman geçirdiği, diğer noktalara göre daha kalıcı ve sabit olduğu durma mekanlarıdır. Bu mekanlar aynı zamanda yer değiştirme eyleminde de kalkış ve varış noktaları olarak yer alırlar. Durma mekanları yer ve yerleşme ile kurdukları bağ açısından yer değiştirme mekanlarından ayrılırlar.



Şekil 3.1 : Yer değiştirme mekanları.

Marc Auge'ye göre yer ruhu olan bir mekandır. Bulunduğu yer ve çevresiyle ilişkiler kurarak var olur, tarihsellik barındırır ve kimliğiyle tanımlanır (1995). Bunların yanı sıra yer'in birey ve toplumla kurduğu etkileşim de görünür olmalıdır, kısacası 'yer' olarak tanımlanabilecek bir mekanın yaşantının izine sahip olması gereklidir (Uluoğlu, 2013). Bu bağlamda durma mekanlarının çoğu (ev, çalışma alanı, sosyal alanlar vb.), bireyin bu mekanlarla kurduğu bağ, yarattığı aidiyet ve mekanın mimari çevresiyle kurduğu ilişkiler açısından yer olma özelliği taşımaktadır. İlişkisellikten, tarihsel perspektiften ve kimlikten yoksun olan bir mekan ise Auge'nin tanımıyla yok-yer (non-place) olarak tanımlanır. Ona göre insan ve nesnelerin hızlandırılmış sirkülasyonunu sağlayan otobanlar, ray hatları, havaalanları, kavşak ve geçitler gibi mekanlar süpermodernizmin yarattığı yok-yerlerden bazılarıdır. Yer ve yok-yer kavramlarına göre yer değiştirme mekanlarının büyük bir kısmının yok-yerler olduğu söylenebilir. Marc Auge'nin de "yolcu mekanlarının ilk yok-yer arketipi olabileceği" yorumu bu düşünceyi destekler niteliktedir (1995). Yer değiştirme sürecindeki konum ve fonksiyonlarına göre kategorize edilen 3 mekan tipi bireyin kullanımı, aktiviteleri, yer/yok-yer olma durumları, yarattıkları mekansal deneyim ve ulaşım tipine göre benzerlik veya farklılık gösteren mekansal ve işlevsel nitelikleri dahilinde 3 ana başlıkta incelenecektir.

3.1 Ara Mekanlar

İki durma noktası arasında bireyin yer değiştirmesinin zemini olan ve hareketi yönlendiren ara mekanlar aslında farklı ölçek, kural, hız, kullanıcı ve sınırlara sahip olan yolların bütünü olarak düşünülebilir. Temel işlevi bireyi gitmek istediği noktaya iletmek olan bu mekanlar iletken sirkülasyon alanları olarak da tanımlanabilir.

Ara mekanların, yer değiştirme kapsamında mekansal olarak ele alındığında, bireyin yer değiştirme biçimleri ile ilişkilendirilerek değerlendirilmesi gerekir. Bu bağlamda bireyin durma mekanı ile aracı mekan arasında yaya (etken) olarak hareket ettiği sokak, kaldırım, cadde, geçit vb. gibi insan ölçeğindeki sirkülasyon alanları ile bireyin ulaşım aracı içerisinde (edilgen olarak) hareket ederken geçtiği anayollar, otoyollar, demiryolu, tünel vb. araç ölçeğindeki sirkülasyon alanları birbirlerinden ayrılır.

3.1.1 Etken Hareketteki Ara Mekanlar

Bedenin bir ulaşım aracından bağımsız olarak hareket etmesi, yaya olmaya ve çoğunlukla yürümeye karşılık gelir. Gehl'in de dediği gibi "Yürümek ilk ve en temel ulaşım biçimidir" (alıntılayan Çil & Hatipoğlu, 2008). Ancak, teknolojinin günden güne gelişmesiyle ve gündelik hayat hızının artmasıyla değişen ve çeşitlenen ulaşımın edilgen formları, Roland Barthes'ın dediği gibi "önce ayakları ortadan kaldırmaya" yönelmiştir (alıntılayan Le Breton, 2008). Çağdaş toplumu oluşturan insanların çoğunda neredeyse en kısa güzergahlar için bile yürüyüş dışında başka çözümler bulma arzusu vardır, böylece *yürüme*'yi tamamiyle bir boş zaman aktivitesi olarak bir köşeye ayırabileceklerdir. Ancak her koşulda yürümek modern yaşantıda da olsa bir gerekliliktir. Yürüyüş sadece bir yerden bir yere ulaşmak için değil, aynı zamanda insanın yaşadığı çevreyi hatta dünyayı duyumsaması için de bir önemli bir araçtır. Çünkü Le Breton'un da dediği gibi "yürüyüş, dünyanın uçsuz, bucaksızlığını bedenin oranlarına indirger" ve böylece bedenin çevresini daha net algılamasına yardımcı olur (2008). İnsanın çevresini doğrudan bedeni ve tüm duyularıyla algılayabildiği etken hareketin ara mekanları, onun yapılı çevre üzerinde yaya olarak hareket etmesi için tasarlanmış kaldırım, sokak, cadde, patika, alt geçit, üst geçit, köprü vb. gibi insan ölçeğindeki sirkülasyon alanları olarak tanımlanabilir. Bedenin aktif hareketi aracılığıyla deneyimlediği bu geçiş mekanları, sahip oldukları hız, yoğunluk, hareket veya durma kuralları, mimari nitelikleri vb. etkenler üzerinden çeşitlenir.

İstanbul gibi bir metropolde yaşayan insanın, evin dışına adım attığında ayak bastığı yer kaldırım ve dolayısıyla sokak olur. Kaldırım, sokağın yaya bedene ayrılan kısmı olarak düşünülebilir ama aslında mekansal olarak yüklendiği anlam bundan çok daha fazlasıdır. "Hem dış mekan ile yapılar, hem de hareket ile sosyal aktiviteler arasında bir arayüz olarak ele alınabilecek kaldırım, aynı zamanda sürücülerin yayalaştığı, özel ve kamusal dünyaların buluştuğu bir mekandır" (Çil & Hatipoğlu, 2008).

Beden ve araç hareketinin bir aradalığı bağlamında sokaklara bakıldığında, yaya beden için kaldırım, motorlu araçlardan korunmak için bir güvenli bölge olarak görülür, ya da en azından görülmelidir. Ancak İstanbul gibi hızın egemen olduğu ve yaya üstünlüğünün zayıf olduğu kentlerde güvenlik hissinin yerini tedirginlik alır. Hızını alamayan motorlu bir araç aniden kaldırıma çıkabilir ve yaya da çoğunlukla bunun farkında olarak hareketini sürdürmek durumundadır.

Sokak sadece bir geçiş mekanı veya sirkülasyon alanı değildir. Aynı zamanda bedenin kent ile buluşma ve etkileşme alanıdır (Lefebvre, 2013). Sadece bir sokağın gündelik akışı okunarak kentin o bölgesinin yaşantısı ile ilgili fikir sahibi olunabilir. Sokaktan geçenlerin hızı, yoğunluğu, hareket yönü; bulunulan bölgenin kullanımı, hangi mimari fonksiyonların etkin olduğu, kullanıcılarının karakteri hakkında bilgi verir.

> …Belki bir gece kuşu veya sabahın köründe yollara düşmüş biri görülebilir. Daha sonra orta, lise, üniversite öğrencileri sabahın daha makul saatlerinde işlerine gidenlerin saflarına katılırlar. Bu saatlerde sokaklar canlanır, mağazalar kapılarını açarlar,otomobiller yoğunlaşır.Daha sonra vakitleri bol olan ya da alış-verişe giden yayalar çıkar ortaya. Yaya akışı öğleye doğru yoğunlaşır ve daha sonra zayıflar. Yazın, kafelerin terasları, tabakları ve bardaklarına olduğu kadar gelip geçen müşterilere de dikkat eden müşterilerle dolup taşar. Akşama doğru sokaklar yavaş yavaş boşalır, sadece eğlence düşkünleri, gece kuşları ya da arkadaş ziyaretlerinden veya restoranlardan dönenler ve evlerine dönmek için acele edenler ya da bir süre daha vakit geçirmek isteyenler kalır dışarıda (Le Breton, 2008).

Gündelik hayatın çalışma ve boş zaman olarak ikiye ayrılması sokaktaki yayaların hareketinde de kendini gösterir. Yaya bedenler, bir yerden bir yere doğrudan ulaşmak için yürüyen, yetişmek için acele edenler ve gezinen, aylaklık edenler olarak ayrılır. Her bir karakter ve her bir aktivite anı için sokağın yüklendiği anlam başka olur. Acele eden biri için sokak sadece bir geçiş ve görsel etkileşim alanıyken, zaman sınırlaması olmadan gezinen biri için bir sosyal aktivite alanıdır. Günümüzde kentin bir alış-veriş ve tüketim mekanı olarak yeni bir anlam yüklenmesiyle, "vitrin bakmak, piyasa yapmak" diye adlandırılan sokak aktiviteleri de türemiştir (Yücel, 2008).

Sokaktaki etken hareketin kent ve bireyde oluşan kentsel bellek açısından da önemi vardır. Beden hareket halindeyken, herhangi bir maske ya da aracı bir katman olmadan çevresini algılar. Sokakta yürümek, en basitinden yaşanan mevsimin farkına varmayı, kentin o mevsimi nasıl yaşadığını algılamayı sağlar. Yürünen zeminin dokusu, doğal ve yapay aydınlatmanın o saatteki aydınlık seviyesi, ışıklı veya renkli tabelalar, yazı ve reklamlar, binaların cepheleri, tümsek ve çukurlar, etraftan gelen kokular gibi bireyin duyuları doğrultusunda algıladığı her şey kişinin kent belleğine eklenir.

Sokak ve caddelerin çoğunlukla trafik tarafından kesilen kısımlarını tamamlayan geçitler ise, sokak düzleminin altından ve üstünden geçirilen yollar olarak etken

hareketin ara mekanları arasında yerlerini alırlar. İniş-çıkışlarla alt veya üst kota bağlanan geçitler yerden koparılmış mekan parçaları gibi görülür. Bu kopukluk hissi, geçitin, etrafındaki yapılı çevreyle bir bütünlük ve devamlılık ilişkisi içinde olmamasından kaynaklanır. Yaya hareketi için tasarlanan strüktürler olmalarına rağmen kentin sirkülasyonu hızlı ve kalabalığın yoğun olduğu noktalarında yaya için genellikle bir çekicilik barındırmazlar. Geçitten geçmek demek, yayanın yürümekte olduğu hareket zemininden ayrılarak aşağı inmesi veya yukarı tırmanması, başka bir deyişle fiziksel anlamda fazladan bir çaba harcaması, belki yolunu uzatmak zorunda kalması ve bu sayede zaman kaybetmesi anlamlarına gelebilir. Kent içinde sürekli ordan oraya koşturan ve her daim yapılacak işleri olan kentli için zaman çok önemlidir. Bu sebeple, geçitleri kullanmak yerine, araç akışının olduğu yola atlamak ya da geçiti kullanmamak için alternatif yollar/kestirmeler oluşturmak kalabalık kentlerde rastlanan spontane yaya aktiviteleridir.

Geçitlerin, fazla çekici olmamasının bir diğer nedeni de etrafından mekansal anlamda kopuk olmasıdır. Örneğin alt geçitlerin basık ve doğal ışıktan yoksun olması, kentin hareketli ve kalabalık saatlerinde bu mekanı birey için psikolojik anlamda itici bir hale sokabilir (Şekil 3.2). Aynı şekilde gece saatlerinde, insan yoğunluğunun azalması ve geçitin yer kotundan görünür olmaması sebebiyle oluşan ıssızlık birey için alt geçiti güvensiz bir yere dönüştürür.



Şekil 3.2 : Eminönü alt geçidinden kareler.

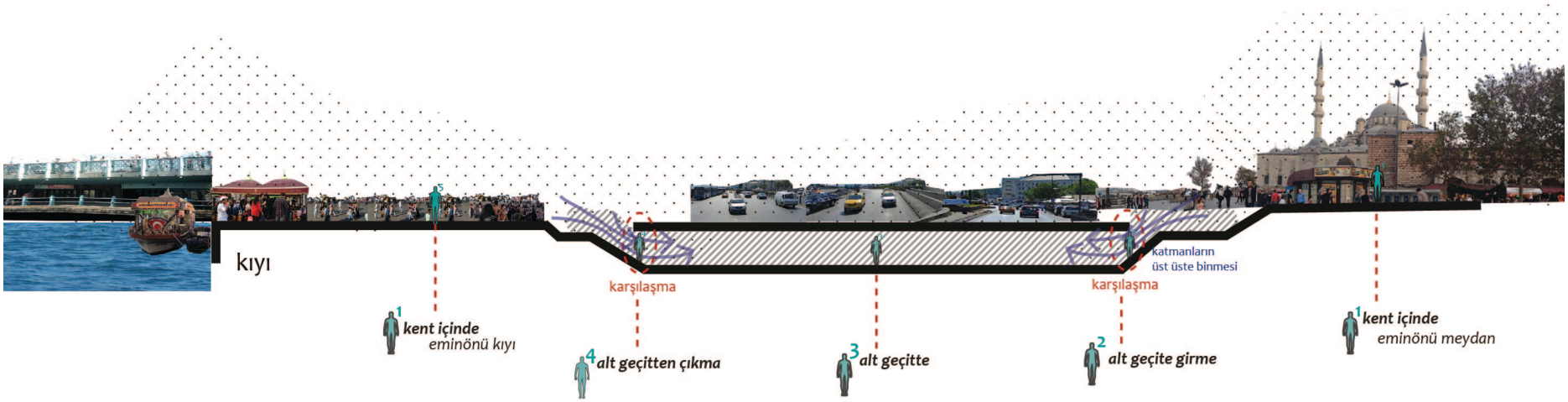
Mekansal olarak dış çevresinden kopuk olan geçitler bulundukları yere ve geçiş dışında sahip oldukları fonksiyonların varlığına yokluğuna göre yok-yer olarak tanımlanabilir. Ancak kentin tarihsel sürecinde bir anlamı olan, geçiş dışında başka fonksiyon/lar barındıran ve bulunduğu yerin bir parçası haline gelen pek çok geçit de vardır. Eminönü alt geçidi ve Karaköy alt geçidi bu anlamda örnek olarak verilebilecek önemli alt geçitlerdendir. Bu geçitlerin ortak özelliği her birinin bir

geçme mekanı olmasının yanı sıra alış-veriş işlevi yüklenerek aynı zamanda bir durma mekanına dönüşmüş olmasıdır.

Geçitin o an yer değiştirme halinde olan bedenin hareketinde ne anlama geldiği, bireyin o anı nasıl kullandığıyla da doğrudan ilişkilidir. Doğrudan hareket gerçekleştirmekte olan bireyin zamanı genellike kısıtlıdır, yer değiştirmenin temel amacı varış noktasına ulaşmaktır ve birey geçiti sadece bir geçme mekanı olarak kullanır. Bu doğrultuda geçiş sürecinde kalabalığın arasındaki boşlukları yakalamak ve hızlıca geçidin sonuna ulaşmak bedenin içgüdüsel hareket eğilimi olur. Buna karşılık birey, yer değiştirmesi esnasında zamanı daha esnek kullanıyorsa veya gezinme halindeyse, bir başka deyişle yer değiştirme biçimi duraklamalı hareket ise, geçitte yer alan dükkanlar veya seyyar satıcı tezgahları geçiti onun için çekici kılar ve burada geçirdiği zamanın artmasına sebep olabilir.Bazen de geçit, içinde/üstünde satılan şeyler üzerinden tanımlı hale gelir ve o zaman alternatif yollar olsa bile birey orayı yer değiştirme rotasına özellikle dahil etmek ister.

Geçit her ne kadar kullanımı doğrultusunda bulunduğu noktaya ait bir ‘yer’ haline gelse de, başlangıç ve bitiş noktası arasında bir sıçrayış yarattığından kişinin mekansal algısında da kopukluk yaratır. Aslında aynı düzlemde (aynı kotta) birbirinin devamı olan giriş ve çıkış noktaları, geçitten geçmiş kişi için iki farklı mekandır. Ve geçme hareketi dahilinde iki nokta arasındaki bu devamlılık; bireyin alt geçitte olması durumunda, dış mekanı göremediği için, üst geçitteyse de etrafını farklı bi kottan algılayacağı için kopar ve bireyin algısında bu iki uç iki farklı mekan haline gelir. Bu durum Eminönü Alt Geçiti’nde gerçekleştirilen bir geçiş deneyimi üzerinden aktarılabilir. Eminönü’nde yürümekte olan bedenin algısı, bulunduğu yer ile ilgili çeşitli durum katmanlarının birleşimi ile oluşur. Bunlar tarihi doku, imgeler, insan yoğunluğu, ticari etkinlikler, turist hareketleri, trafik, gürültü gibi katmanlar olabilir. Yer düzleminde yürürken alt geçite yönelen beden için alt geçitin merdivenleri bir karşılaşma/çarpışma anı tanımlar. Burası bedenin açık alandan kapalı alana geçtiği, hareket kotunun değişmeye başladığı, daha yoğun bir kalabalıkla çarpıştığı, gün ışığının azalarak yerini yapay aydınlatmaya bıraktığı bir yerdir. Bu durumda etken bedenin yer üstünde oluşturduğu mekansal algı değişmeye başlar, iki farklı mekanın sahip olduğu farklı katmanlar çarpışarak muğlak bir durum yaratır. Alt geçite girdiğinde ise yer üstü ile ilişki kuramaz hale gelmesi onda farklı bir mekansal algı yaratır. Alt geçitin çıkışına ulaştığında tekrar yer üstüne çıkan

beden bu sefer giriş noktasındakinden farklı katmanlarla karşılaşır. Kıyıdaki yoğunluk, ticari etkinlikler, imgeler, kokular, sesler başlangıç noktasından farklıdır. İki uç arasındaki dönüşümün gerçekleştiği mekan ise algıda üzerine alt geçit algısının yapıştırıldığı bir alan tanımlar (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 : Eminönü alt geçitinde geçiş deneyimi.

3.1.2 Edilgen Hareketteki Ara Mekanlar

Etken hareket halindeki beden için doğal çevredeki karasal boşluk iletkendir. Beden ayağının dokunabildiği her zemin üzerinde yürüyerek yer değiştirebilir ve gitmek istediği yere ulaşabilir. Buna karşılık, edilgen olarak yer değiştirmek isteyen beden, hareket eklentisi olan araç için iletken olabilecek bir zemine ihtiyaç duyar. Bu zemin ise aracın hareketi için özelleşmiş yapı ve kurallara sahip olan yollardır. Yolların doğal topografya üzerinde kendi topografyasını kurmaya başlamasıyla beraber, bedenin etken ve edilgen hareket zeminleri görünür ve görünmez sınırların eklenmesiyle birbirinden ayrılır (Deviren, 2008), (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 : Doğal topoğrafyada oluşan yol topoğrafyası (Bayley, 2009).

Otomobilin aile yaşantısına girişiyle topluma kazandırdığı bireysel hareket özgürlüğü bireyin ulaşım ve yerleşme ile ilgili alışkanlıklarını dönüştürerek, modern yaşamın bugünkü formunu almasında önemli bir etken olmuştur. Otomobille tanışan ve onu yaşamının bir parçası haline getiren modern insanın, gittiği her yere bu hareket eklentisini taşımak istemesiyle 'yol' kavramı anlamını değiştirmiş; yol, bu bireysel eklentinin hareket zemini olarak mimari çevreyi sarmalamaya başlamıştır. Dolayısıyla modern çağ ile birlikte kent üzerinde en baskın ara mekanlar haline gelen karayolları, üzerinde yaşanılan topografyayı bir ağ şeklinde kaplamıştır. Bunun sonucu olarak dünya bugün katedilebilir yolların toplamı haline gelmiştir (Mattenklott, 1993).

Yol ağının arasında kalan kent, bugün belirli yollar ve bu yollar arasındaki ilişkiler üzerinden tariflenir. Bu bağlamda bugün yolun, ulaştırmanın ötesinde kenti var eden birincil varlıklardan biri haline geldiğini söylemek mümkündür. Kent içindeki yol, yerleşim alanından uzaklaştıkça sokak, cadde, tali yol, anayol ve otoyol şeklinde sıralanan hiyerarşik bir düzen içinde kurgulanır. Bu düzende yolun ölçeği büyüdükçe, araç sayısı artar ve hız limiti yükselir, yol git gide insan ölçeğinden araç ölçeğine geçer ve kentten uzaklaşmaya başlar. Başka bir deyişle yol, yerleşimden koptukça insandan kopmuş olur.

Günümüzde kentin bir parçası olan yollar, çevreyle kurdukları ilişki, bir yeri tarif etmede sahip oldukları önem, kentin tarihsel gelişiminde oynadıkları rol açısından bir kimliğe sahiptirler ve bu onlara 'yer' olma özelliği kazandırır. Ancak yolların kentten ve insandan koptukça aynılaşması, yaşantı izini kaybetmesi onları kimliksizleştirir ve yok-yer'lere dönüştürür. Bu ara mekanların sahip oldukları mekansal ve işlevsel nitelikler doğrultusunda yer veya yok-yer olması durumları bireyin oluşturduğu algı ve bellek açısından da farklı deneyimler yaratır.

Yollardaki hareket deneyimi, David Harvey'nin mekan ve zaman sıkışması kavramını çağrıştırır. "Mekan zamanı deforme eder, zaman da mekanı bozar" diyerek tariflediği bu sıkışmada mekan ve zaman deneyiminin iç içe kaynaşmasını sağlayan, 'hız' faktörü olur (1997). Hız, araç ve ara mekanların deneyimi için bireyin algısına zorunlu bir katman olarak takılır. Aynı zamanda edilgen hareketin ara mekanı olan yolları, etken hareket halindeki beden için sınırlandıran ve tehlikeli hale getiren bir yol kuralı haline dönüşür.

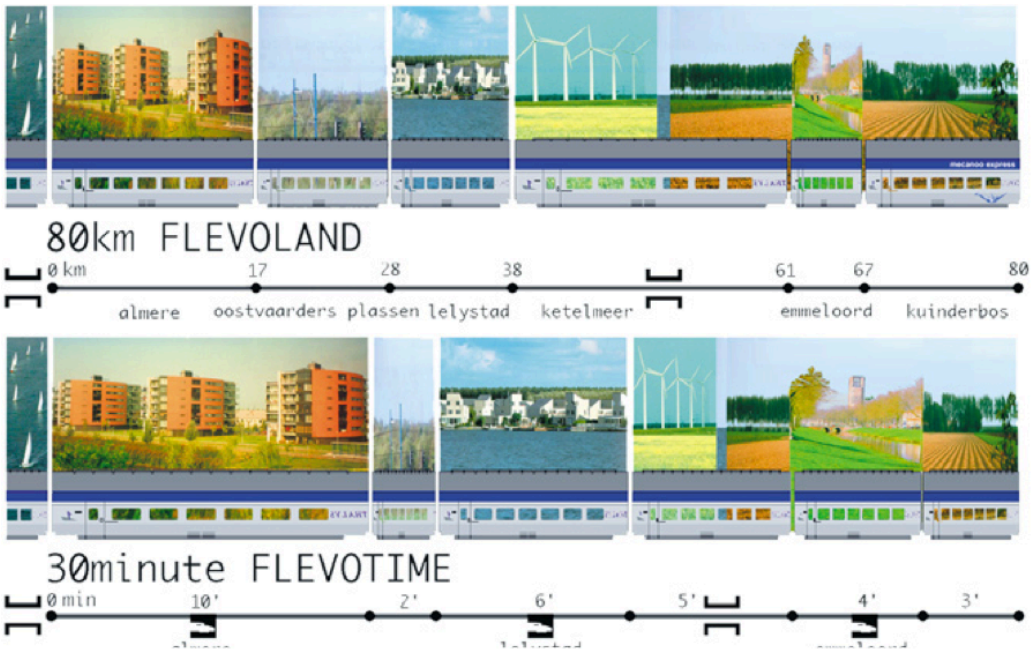
Gündelik hayatta kent, bedene eklemlenen hızlı ve motorize hareket üzerinden izlenir ve deneyimlenir (Pallasmaa, 2005). Yollar araç hareketi için bir altlık oluştururken, bu yolları çevreleyen kent yüzeyleri de araç içerisindeki bedenin, hareketini algılamasını sağlayan bir arkaplana dönüşür. Bu arkaplan kentin mimari dokusu, yapıların cepheleri, yeşil alan ve peyzaj düzenlemeleri, gökyüzü, deniz, sabit veya hareket halinde olan diğer insan ve araçlar tarafından oluşan bir bütündür. Aracın ara mekandaki hızı ne kadar düşükse, orada bulunduğu zaman o kadar artar ve algısı bu mekana ait daha çok veri toplama imkanı bulur. Böylece bu mekanla ilgili oluşturduğu bellek güçlenir, zihin bu mekana ait bir imgeye sahip olur. Hareketi esnasında gördüğü bazı şeyleri kendisi için bir referans noktasına dönüştürür.

Lynch, insanların başlangıç ve bitiş noktasını bildikleri yollarda daha rahat hareket ettiğini savunur (2010). Yolun ne şekilde, ne yöne ilerleyeceğini, nerede biteceğini bilmek, kişiye kendini güvende hissettirir ve tedirgin bir şekilde yolu takip etmek yerine, zamanını kenti gözlemlemeye harcamasına olanak tanır. Aynı zamanda kentin bütününde nerede yer aldığını bilmesi, ona bulunduğu ara mekanı zihnindeki bütünsel kent algısı içerisinde bir yere koyma imkanı verir. Hız limitinin yükseldiği kent içi anayollarda ise mekansal algı farklılaşır. Araç hızlandıkça, yolu çevreleyen yüzeylere ait görüntüler iç içe geçer ve bulanıklaşır. Birim zamandaki görünenin çokluğu bireyin zihninde bu mekanla ilgili oluşacak algıyı maskeler ve kentsel belleği zayıflatır. Başka bir deyişle görünenin anımsanamayacak kadar çok hale gelmesi 'unutma'nın zeminini oluşturur (Yazıcıoğlu, 2008). Kent içinden uzaklaştıkça hız limiti yükselen ve araç sayısı artan otoyollar ise kentin içinde ayrı bir varlığa dönüşür. Kent içindeki otoyollar "katlı kavşakları, tünelleri ve köprüleriyle kendi başına çalışan, içine girilip çıkılan bir başka ağdır" (Gümüş, 2007). Hız limitinin yükselmesi ve araçların, mekanın baskın öznesi olması durumunda yollar insan için tehlikeli ve güvensiz hale gelir. Bu sebeple refüj, bariyer ve yan yüzeylerle sınırlandırılarak etken hareket alanından ve kentsel mekandan tamamen koparılırlar. Benzer sınırlandırmalarla ve yüzeylerle çevrelenen, bu sayede çevresinde tanımlanabileceği veya referans alınabilecek bir özellik kalmayan otoyollar aynılaşır, kimliksizleşir ve yok-yerlere dönüşür. Otoyollardaki bu aynılıktan kaynaklanan oryantasyon kaybı ise yönlendirici tabelalar ile çözülmeye çalışılır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5 : Otoyollar (Yırtıcı, 2007).

Kent içinde ve kırsalda araçların hareketi için tasarlanmış ara mekanlar olan karayolları ve demiryolları, ve bu yolları çevreleyen yüzeyler araç içindeki bedenin kendi hareketi, hızı ve katettiği mesafeler hakkında bilgi sağlayan görsel altlıklardır. Ancak aracın hızının değişkenliği, zihinde mesafeler ile oluşan algıyı yanıltıcı bir etkiye sahiptir. Houben, "Mobilite: Manzaralı Bir Oda" (2003) adlı makalesinde bu etkiyi örnekleyerek anlatır. Yüksek hızlı tren kırsaldan geçerken hızlanır ve kırsal peyzajın algılandığı yolculuk süresi kısalır. Kentlerden geçerken ise yavaşlar ve kentsel peyzajın izlenme süresi, yolculuk süresinin tamamına oranlandığında kırsaldan daha fazla yer kaplamış olur. Houben bu durumu, 4 farklı rota üzerinde karayolu ve demiryolu manzaraları üzerine yaptığı incelemede Zuiderzee rotası (Amsterdam ve Gröningen arasında) üzerinden örneklemiş ve diyagramlarla aktarmıştır. Şekil 3.6'da yer alan iki diyagramdan üstteki 80 km olan rota üzerindeki peyzajın gerçek sürekliliğini, alttaki ise 30 dk. süren yolculuğun zamanda algılanan sürekliliğini göstermektedir. Bu örnekten hareketle, edilgen ara mekanların mekansal deneyiminde hız ve hareketin etkisinin yadsınamayacağı söylenebilir.



Şekil 3.6 : Zuidersee rotasında peyzajın varolan ve zamanla algılanan süreklilikleri (Houben, 2003).

3.2 Aracı Mekan

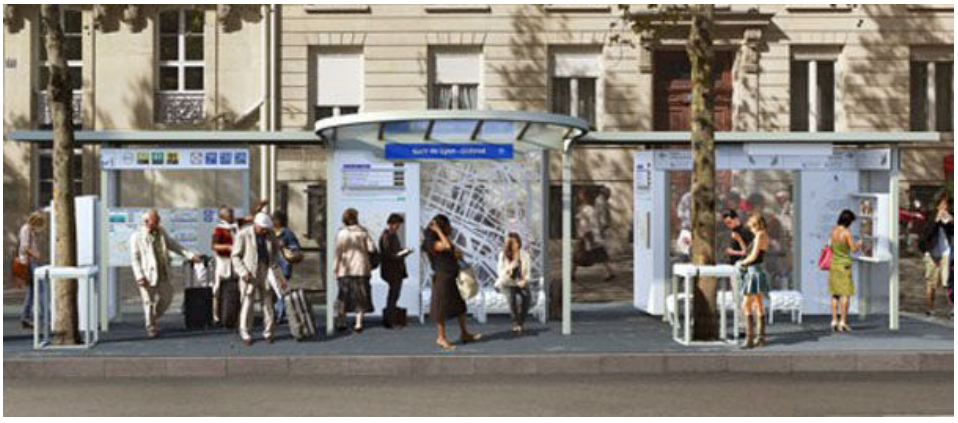
Tez kapsamında *ara mekan* ile *araç-mekan* arasında yer alan ve aracı mekan olarak adlandırılan durak, istasyon, gar, terminal, iskele, liman vb. ulaşım yapıları bireyin etken hareket zemininden edilgen hareket zeminine geçmesinde aracı olarak yer alırlar. Schwarzer, ulaşım yapılarının sağladığı bu geçişin "yer ile yolculuk; insan devinimi ile makine hareketi; mimari tasarım ile mühendislik teknolojisi" arasında olduğunu ifade ederek, bu mekanların insan yaşantısı, yer değiştirme ve mimarlık açısından birden çok olgu arasında aracılık yaptığını vurgular (2004). Ulaşımın tipine göre tasarım, mekansal organizasyon, ölçek ve kullanımları değişen, işlevleri artan ve azalan aracı mekanların hepsindeki en temel ortak işlev, araca binecek olan ve araçtan inecek olan yolcular için tanımlı bir mekan sağlamak ve onları geçmek istedikleri mekana iletmektir.

Aracı mekanlar en temelde, kısa mesafe ulaşımına veya uzun mesafe ulaşımına aracılık etmeleri açısından birbirlerinden ayrılır. Bu bağlamda kent içinde aracın rotasını oluşturacak şekilde konumlanan ulaşım yapıları ile kentler veya ülkeler arası bağlantı kuran büyük ulaşım yapıları iki başlık altında incelenebilir.

3.2.1 Kent İçindeki Aracı Mekanlar

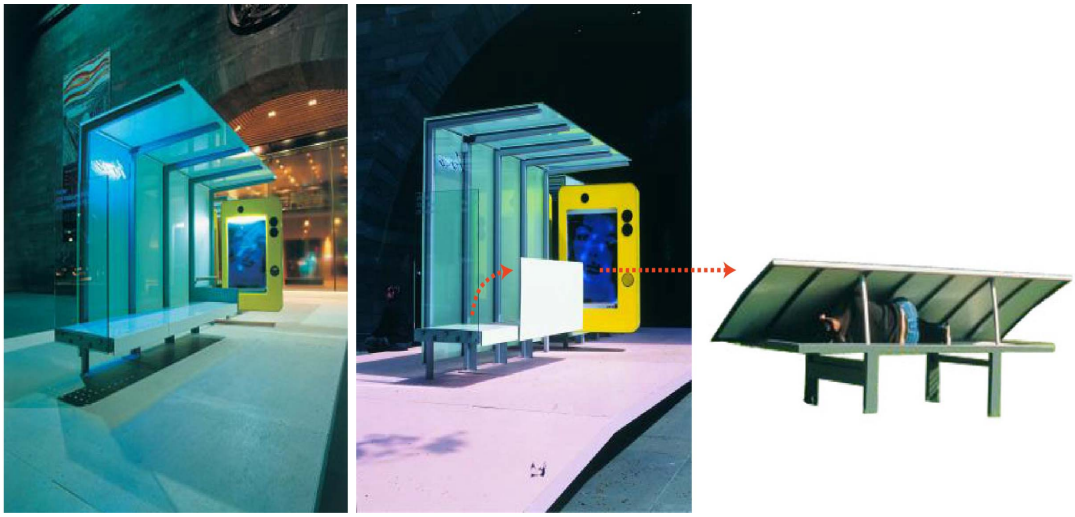
Kent içinde yolcuları toplama ve dağıtma görevi yapan aracı mekanlar, modern kentlinin gündelik hayatında sıklıkla kullandığı otobüs, tramvay, metrobüs durakları, metro ve tren istasyonları, vapur ve deniz otobüsü iskeleleri olarak sıralanabilir. Kent içindeki otobüs, metrobüs, tren, metro, tramvay gibi kara ve demiryolu sistemlerinin ortak özelliği, araçların hareket rotası üzerinde eşit veya yaklaşık mesafede ardışık olarak sıralanan çok sayıda aracı mekanın bulunmasıdır. Kent içindeki insan yoğunluğunun ve hareket hızının bir sonucu olarak, her durma noktasında inen ve binen yolcuların olması, birim zamanda durağa uğrayan araç sayısının fazlalığı ve aynı yöne giden iki araç arasındaki zamanın kısa olması gibi durumlar bu tip mekanların inen ve binen yolcular için hızlı bir sirkülasyon sağlamasını gerektirir ve kent içindeki aracı mekanlarda bu temel bir tasarım prensibi olarak yer alır. Aracı mekanlardaki en temel ihtiyaç ve işlevsel amaç aracın hareket veya duraklama alanını belirtmek için tanımlı bir alan ve bekleyen yolcu için korunaklı bir mekan sağlamaktır. Sık aralıklarla konumlanan otobüs ve tramvay duraklarına bakıldığında tanımlı ve korunaklı bir alan sağlamak için benzer yapısal eleman ve tasarım

prensiplerinin kullanıldığı görülmektedir. Bunlar, yolcuyu hava şartlarından korumak üzere tasarlanan bir örtü, beklerken oturmaları için sınırlı sayıda oturma alanı, hangi aracın kaç dakika sonra geleceğini gösteren dijital ekranlar, bazılarında ise bunlara ek olarak bilet gişesi veya otomatı, turnikeler ve yolcu, yaya, araç ayrımını sağlamak için kullanılan çeşitli sınırlandırmalar olarak sıralanabilir. Aracın hareket rotasında sık aralıklarla konumlanan otobüs ve tramvay durakları, kentin hareket mekanı olan sokak ve caddelerin bir parçasıdır ve durak olmanın ötesinde kent içinde insanları birleştiren en küçük kamusal alanlardır. Aracı mekanların kamusal olma özellikleri farklı açılardan değerlendirilebilir bir potansiyel sunar. Yolcu ve araç arasında sağlanan geçişin ötesinde kendi başlarına birer mekan tanımlayan aracı mekanlar, bekleme dışında veya bekleme ile entegreli olarak pek çok farklı aktivite ve kullanım için de tanımlı bir alan sağlayabilmektedir (Nelson, 2013). Örneğin, Paris'te bulunduğu bulvarın özelliklerine göre deneysel olarak tasarlanan ve "geleceğin otobüs durağı" olarak tanımlanan Diderot otobüs durağı kapladığı 80 m^2'lik alan üzerinde sadece bir bekleme alanı değil, çok amaçlı bir kamusal alan yaratmaktadır (Şekil 3.7). Tasarımcısı mimar Marc Aurel'in ifadesine göre, durak yolcuların otobüs için bilet, kahve veya yiyecek satın alabileceği, bulunduğu bölge ile ilgili bilgi edinebileceği, ödünç kitap alabileceği, müzik çalabileceği, telefonunu şarj edebileceği, bisiklet kiralayabileceği bir alandır. Bunların dışında, sandöviçini yemek üzere duraklayan biri için onu sıcak tutabilecek bir alan, çantasını düzenlemek veya makyajını tazelemek isteyen bir kadın için bir raf yüzeyi sağlamak gibi basit ama önemli ihtiyaçları da karşılamak üzere tasarlanmıştır (aktaran Walker, 2012). Dolayısıyla durağın sadece otobüse binecek veya otobüsten inecek yolcular için değil, o noktadan geçmekte olan herkesin ihtiyacına ve kullanımına yönelik fonksiyonlar barındırdığı söylenebilir.



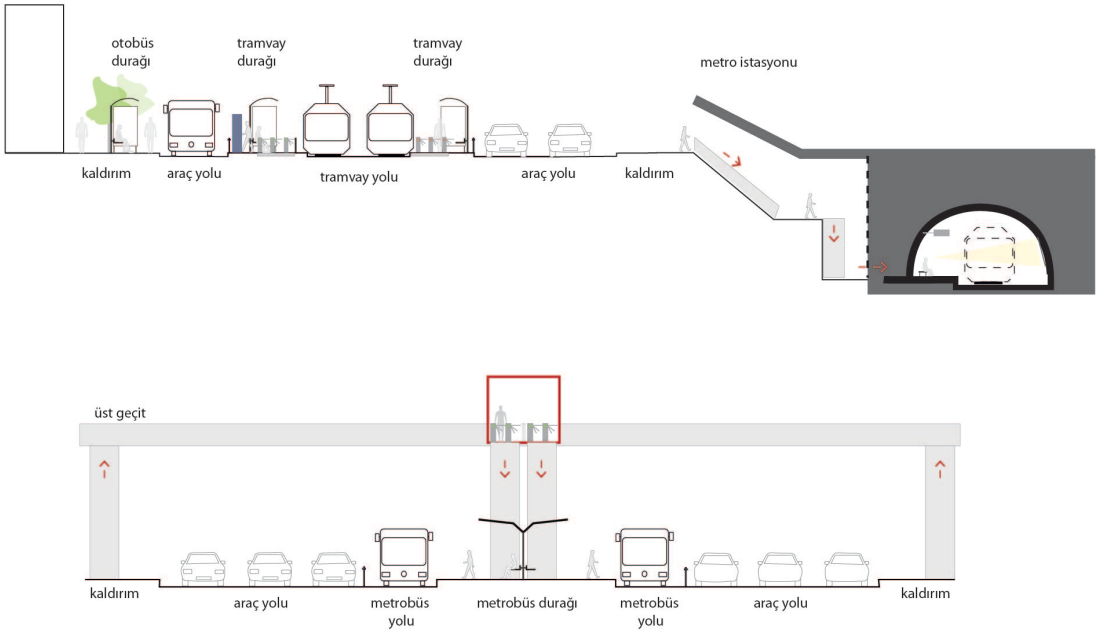
Şekil 3.7 : Paris - Diderot otobüs durağı, Marc Aurel (Url-10).

Aracı mekanların kamusallığının potansiyel olarak kullanıldığı başka bir örnek de mimar Sean Godsell tarafından tasarlanmış Bus Shelter House isimli otobüs durağı projesidir. Gün içinde yolcular için sıradan bir bekleme mekanı olan durak, otobüs seferlerinin sona erdiği gece saatlerinde evsizler için bir barınağa dönüşür. Bu dönüşüm, yolcuların beklerken oturduğu bankın üst yüzeyinin açılıp uyuyacak kişi için korunaklı bir uyuma alanı yaratması ile gerçekleşmektedir (Slavid, 2007), (Şekil 3.8). Bunların dışında gün içinde kentlilerin üzerinden en sık geçtiği noktalar olmaları sebebiyle durak ve istasyonlar, iletişimsel anlamda da bir mesajın en çok kişiye ulaşabileceği alanlardır ve bugün çoğu durak ve istasyon yapısının en az bir yüzeyi reklam panosu olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.8 : Bus Shelter House, Sean Godsell (Slavid, 2007).

Otobüs ve tramvay durakları kent içinde, yaya ve araçlar ile aynı seviyede iç içe konumlanarak doğrudan bir etkileşim sağlarken tren, metrobüs ve metro için bu durum farklılaşır (Şekil 3.9). Aracı mekanların kentin hareket mekanı olan sokak seviyesiyle olan ilişkisi, ulaşım sisteminin kullandığı yol ve rotaya göre değişim gösterir. Örneğin 2007 yılında İstanbul'da ilk olarak Topkapı-Avcılar arasında seferleri başlayan metrobüs sistemi, günümüzde D100 olarak adlandırılan eski E5 otoyolu üzerinde hareket etmektedir. Araç hareketinin baskın olduğu, yerleşim ve yaya alanlarından keskin sınırlarla ayrılan otoyol düzleminde yer alan toplu taşıma sisteminin aracı mekanları da yayanın etken olarak hareket edemediği bir alana geçişini sağlayacak şekilde tasarlanır, otoyolun ortasındaki metrobüs durağına bağlantıyı sağlayan üst geçitler metrobüs aracı mekanının bir eklentisi haline gelir.



Şekil 3.9 : Kent içindeki aracı mekanların yolcu, yaya ve araçlarla etkileşimi.

Metro istasyonları da araç ile yolcu arasındaki geçişi sağlamak için öncelikle yer altı ve yer üstünde bir geçiş sağlamak zorunda kalan ve bu sebeple kendi özgün mekansallıklarını yaratan aracı mekanlardır (Şekil 3.9). Diğer aracı mekanlardan farklı olarak yolcuyu yer seviyesinden koparıp kendi düzlemine alan metro istasyonları kişinin kentsel belleğinde farklı bir zaman-mekan algısı oluşturur. İçinde hareket etmekte veya beklemekte olan yolcu için tamamen kapalı ve yapay sistemlerle donatılmış bir alan tanımlayan metro aracı mekanındaki bu yalıtılmışlık durumu da farklı potansiyellere çevrilebilir bir durumdur. New York metropoliten ulaşım ağı MTA, 1980 yılında metro istasyonları ile ilgili rehabilitasyon çalışması kapsamında "Art for Transit" olarak adlandırdığı bir proje başlatmış, ve metro istasyonları ve tünellerini çeşitli sanatçıların resim ve fotoğraflarını sergilemek üzere bir sergi mekanı ve çeşitli müzik performanslarının gerçekleştirildiği bir performans alanı olarak kullanmıştır. Bunlardan biri Roy Lichtenstein'in duvar resimlerinin sergilendiği Times Square Mural adlı sürekli sergidir (Şekil 3.10). 1994 yılında New York Times Square metro istasyonunun 42. Cadde ve Broadway çıkışlarındaki duvar yüzeyleri için yeniden üretilen resimler burayı aynı zamanda kalıcı bir sergi alanına dönüştürmüştür. Art for Transit projesinin direktörü olan Sarah Bloodworth, günde yaklaşık olarak yarım milyon insanın geçtiği metro istasyonunun sanatı halka ulaştırmak için en elverişli mekan olduğunu ifade etmiştir (Mousseau, 2010). Mekanın sahip olduğu iletişim potansiyelinden faydalanmanın yanı sıra bu tip

projelerle sağlanan ekstra kullanım ve aktiviteler, gerçek dünya ve zaman kavramlarıyla bağlantısı tamamen koparılmış olan yolcuların, sıkıcı ve yalıtılmış olan mekandaki dikkatini dağıtarak, buranın onun algısında tekrardan bir yer'e dönüşmesini sağlamaktadır.



Şekil 3.10 : Times Square Mural, Roy Lichtenstein (Url-11).

3.2.2 Kentler/Ülkeler Arasındaki Aracı Mekanlar

Toplu taşıma araçlarından kentlere girişi ve çıkışı sağlayan büyük ulaşım altyapı tesisleri önce bulunduğu kenti, sonra ülkeyi saran ve dünyaya dağılan ulaşım ağının en önemli parçalarındandır (Schwarzer, 2004). Ulaşımın tipine göre terminal, gar, liman, istasyon vb. isimlerle tanımlanan ve çeşitlenen bu yapılar yer ve ulaşım ağı için sahip oldukları önemin yanı sıra birey için de yer ve yolculuk arasında kalan bekleme, geçiş ve aktarma deneyimlerinin ana mekanını oluştururlar.

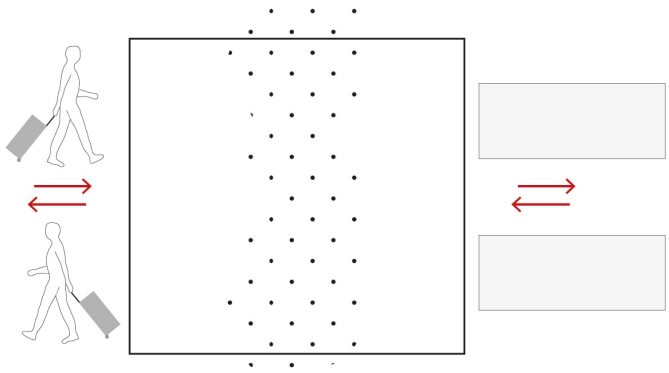
Büyük ulaşım yapıları kentler ve ülkeler arasındaki yerli ve yabancı yolcu hareketinin geçiş noktalarıdır. Dolayısıyla zaman, mesafe, hareket gibi önemli kavramlarla ilişkilenen bu yapılar gelen yolcular için bir giriş kapısı işlevi görmeleri ve bir kentle ilk karşılaşma anını oluşturmaları açısından önem kazanır. Bulundukları yer ile ilgili oluşturdukları ilk izlenim, gelen yolcuyu nasıl karşıladıkları, kent veya ülkeyle ilgili ne tip ipuçları barındırdıkları ve yolcuyu kente nasıl dahil ettikleri önemlidir. Özellikle büyük havaalanı ve tren garlarına bakıldığında bu yapıların devasa bir çatı örtüsüne sahip olduğu görülmektedir. Bunun iki sebebinin olduğu düşünülebilir, bunlardan ilki yerli ve yabancı yolcuları tek bir çatı altında birleştirerek bu mekanların çok kültürlülüğünü vurgulamak, ikincisi ise devasa bir

çatı örtüsüyle ihtişamlı bir alan yaratarak yolcuları etkilemektir. Havaalanları içinse bir diğer görüş uçakla inerken gelen yolcunun kente dair yakın mesafeden ilk gördüğü şeyin havaalanının büyük çatı örtüsü olması ve bu şekilde onun belleğinde bir iz bırakmak düşüncesidir (Collis, 2003). Kentle ilgili ilk izlenimi oluşturma görevi, terminal yapılarına kentin simge yapısı olma görevini de yüklemektedir. Bugün pek çok aracı mekanın kentin simge yapısı olmak üzere tasarlandığı veya tarihselliğiyle bu konuma ulaştığı görülür (Şekil 3.11).

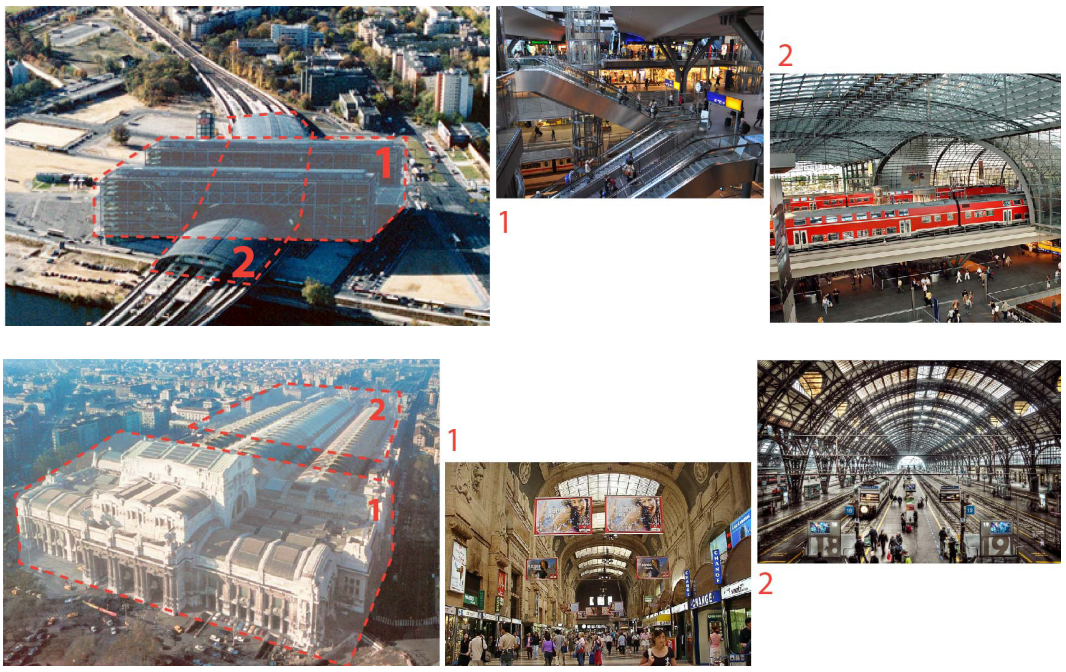


Şekil 3.11 : Simgeleşmiş ulaşım yapıları, (soldan sağa) JFK Uluslararası Havalimanı, Berlin Merkezi Tren İstasyonu, Yokohama Uluslararası Limanı.

Büyük terminal yapılarında mekanın kesitte ikiye ayrılması mekansal organizasyon açısından ortak bir durum olarak göze çarpar. Bu durumu yaratan, aracı mekanların araç ve yolcu olmak üzere temelde iki tip aktöre sahip olması ve bu aktörlerin toplanma ve dağılımının farklı giriş-çıkışlardan yapılması gerekliliğidir. Araç ve kalkış-varış noktası arasındaki yolcu transferi ise bu ayrımın kesişiminde gerçekleşir (Şekil 3.12). Tren garlarında bu ikiliğin mekanı da fiziksel olarak iki farklı parçaya ayırdığı görülür. Büyük tren garlarının çoğunluğunda yolcuları toplayan ve dağıtan, aynı zamanda yolculukla ilgili farklı donatılara sahip olan istasyon binası, yolcuları hava şartlarından korumak amacıyla trenlerin bulunduğu peronları örten büyük bir çatı örtüsü ile birleşir (Şekil 3.13).



Şekil 3.12 : Büyük ulaşım yapılarında yolcu ve araç ayrımı.



Şekil 3.13 : Berlin Merkezi Tren İstasyonu (üstte) ve Milano Merkezi Tren İstasyonu'ndaki (altta) yolcu ve araç mekanlarının ayrımı.

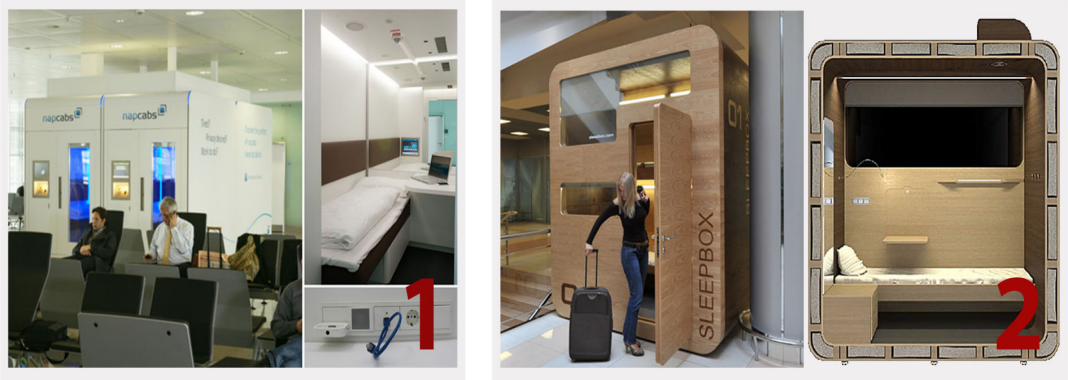
Diğer yolculuk mekanları gibi aracı mekanların çoğu da yok-yer tanımına giren anonim mekanlar arasındadır. Dışarıdan gelen bir yabancıya vardığı nokta ile ilgili ilk izlenimi sağlayan mekan, öte yandan yolcu için, kültürünü ve davranışlarını hiç bilmediği bu bölge ve toplum içinde ihtiyaç duyacağı tanıdık bir mekansallığa sahip olmalıdır. Nerede olursa olsun aracı mekan, dünyada kendisi ile aynı ulaşım tipine ev sahipliği yapan diğer mekanlarla ortak bir dil barındırmak durumundadır. Bu ortak dil aynı zamanda bu mekanın ihtiyacı olan fonksiyonların benzer olması ve benzer şekillerde bir araya gelmesiyle de sağlanır. "Bir yabancı hiç bilmediği bir ülkede kaybolabilir ancak hiç bilmediği bu ülkedeki bir karayolu, bir istasyon, büyük bir market veya otel zinciri, ona evinde hissedebileceği derecede bir tanıdıklık ve güven hissi sağlar." diyen Marc Auge (1995), bu paradoksla yok-yerlerin sahip olduğu anonimliğin pozitif yönünü vurgular. Dolayısıyla dünya üzerindeki diğer eşlerine mekansal kurgu ve bir yere ait olmama yönünden benzeyen aracı mekanlarda yok-yer olma durumunun yarattığı bu pozitiflik farklı kültürlere sahip yolcuları, kendilerine yabancı bir yerde bir arada tutar ve ara mekan ile araç mekan arasındaki geçiş eylemlerini gerçekleştirmede onlara kolaylık sağlar.

Öte yandan aracı mekanın yolcuda sanki dünya üzerinde herhangi bir yerdeymiş hissini yaratması ve yer değiştirme deneyiminde yolcunun ayrıldığı yer ile vardığı yer arasında yalıtılmış bir sınır mekanı olması İtalo Calvino tarafından Bir Kış

Gecesi Eğer Bir Yolcu (2008) hikayesinde şöyle aktarılır:

> Bütün yerleşimler, ötekilerle anında haberleşebiliyor; bu yalıtılmışlık duygusu yalnızca bir yerden ötekine giderken, yani hiçbir yerdeyken hissediliyor. İşte ben şimdi, ne burada ne başka bir yerde olmayı deneyimliyorum.

Bu yerden yalıtılmış mekan içerisinde 'beklemek'; yolcunun en etkin aktivitesidir. Aracı mekan sahip olduğu fonksiyonlarla yolcunun beklerken geçireceği zamanı onun için başka aktivitelere dönüştürmeyi amaçlar, bunlar yeme-içme, dinlenme/uyuma, alış-veriş ve diğer ihtiyaçları karşılamaya yönelik eklentilerle sağlanır. Özellikle iki araç arasında aktarma yapacak yolcular için aracı mekandaki kalış süresi oldukça uzayabilir. Bugün pek çok terminal yapısında konaklama alanları bir eklenti olarak yer almaktadır, bunun yanı sıra uyku / dinlenme kapsülleri de terminallerde yaygın olarak görülmeye başlamıştır. Yolcunun belirli bir ücret karşılığında, belirli bir süre konaklamasına imkan veren, bunun yanı sıra internet, elektrik gibi teknolojik ihtiyaçları karşılayan konaklama kapsüllerine, Münih havaalanındaki Napcabs ve de Moskova Sheremetyeva havaalanındaki Sleepbox'lar örnek olarak gösterilebilir (Şekil 3.14).



Şekil 3.14 : Napcabs (1) ve Sleepbox (2) (Url-12 ve Url-13).

Bekleme zamanının dönüştüğü bir diğer etkinlik olan alış-veriş de bugün aracı mekanların kullanımında baskın bir işlev haline gelmiştir. Özellikle tren garlarında ve havaalanlarında alış-veriş mekanları bugün mekanın bir parçası olarak yer alır ve yolculuk aktivitesinin merkezinde konumlanır. Bugün çoğu havaalanında check-in noktasından uçağın kapısına bir alış-veriş mekanından geçmeden erişmek neredeyse mümkün değildir. Sınır noktalarında gümrük vergisinin olmaması sebebiyle, ürünlerin normalden daha ucuza satılması da yolcu için alış-veriş aktivitesini cazip hale getirerek buralarda geçirdiği vakti arttırmaktadır.

Steven Spielberg'ün yönettiği 'Terminal' filmi (2004), aracı mekanda bulunan bir yolcunun burada geçireceği zamanı ve terminal mekanını nasıl dönüştürdüğünü gösterme açısından iyi bir örnektir. New York JFK havaalanında uzun bir süre kalmak zorunda bırakılan karakter Viktor Navorski'nin terminalden çıkıp kente girmesi veya uçağa binip ülkesine geri dönmesi yasaklanmıştır, dolayısıyla yer ve yolculuk arasında kalan bu sınırda gündelik hayatını sürdürmeye çalışır, bunu yaparken de aracı mekanın sahip olduğu mekansal ve işlevsel tüm potansiyelleri kullanmaya, dönüştürmeye çalışır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 : Terminal'den kareler, (Spielberg, 2004).

Bugün tasarım ve kurguları çoğunlukla ticari çıkarlar dahilinde şekillenen büyük aracı mekanlar, sahip oldukları donatılarla yolcuların neredeyse her türlü kullanım ve ihtiyacını karşılayan bir merkez tanımlamaktadır. Yolcunun oryantasyonunu sağlamak, ulaşım sisteminin teknik gereklilikleri, mekanın işlevleri dahilinde sahip oldukları benzerlikler onları algıda yok-yer olarak konumlandırsa bile bugün her birinin bulunduğu yerle kurduğu ilişki, simgeselliği, tarihselliği gibi etkenler aynı zamanda onları özgün mekanlar haline de getirmiştir. Bu açıdan bakıldığında kentler arasında kalan büyük aracı mekanların hem bir yer hem de yok-yer olduğu söylenebilir. Bunu belirleyen yolcunun mekanı kullanma, algılama ve belleğine kaydetme biçimi olmaktadır.

3.3 Araç Mekan

Yer değiştirme deneyimindeki 3 farklı mekan tipinden biri olarak tanımlanan araç-mekan, yer değiştirme sürecindeki bedenin geçme halindeyken içinde edilgen olarak hareket ettiği ulaşım aracının kendisidir. Diğer mekan tiplerinden farklı olarak bir hıza ve hareket yönüne sahip olan araç mekan, belli rotalara ve hareket zeminlerine bağlıdır ve iki nokta arasındaki yer değiştirme deneyiminin merkezinde yer alır. Tez kapsamında yer değiştirme mekanlarından üçüncüsü olarak yer alan ulaşım aracının bu deneyim açısından nasıl bir mekana dönüştüğü, tasarımının ve kullanımının altında yatan mekan potansiyelleri, bu mekanın içinde geçen yolculuk deneyimi ve bu deneyimde yolcunun mekan ve yolculuğun kendisiyle kurduğu ilişki, aracın kendi iç mekanını, geçtiği ara mekanı ve hareketini algılamada nasıl bir katman olduğu, araç içinde hareket halindeki bedenin mobil görme ve algılama biçimleri gibi konular 3 başlığa ayrılarak incelenmiştir.

3.3.1 Bir Mimari Mekan Olarak Ulaşım Aracı

Yüzyıllar boyunca sabit değerlere hizmet ettiği düşünülen ve çoğunlukla statik bir olgu olarak görülen mimarlık disiplininde, mekan tanımlamaları da genellikle bu statik varlığı oluşturan sabit birimler üzerinden yapılmıştır (Kronenburg, 2002). Ancak ulaşım teknolojisinin gelişimiyle yer değiştirmenin bir hayatta kalma biçimine dönüştüğü, hız ve hareketin egemen hale geldiği günümüz dünyasında ulaşım araçları, modern insanın yaşama ve çalışma alanından sonra en çok zaman geçirdiği yerlerden biri olarak yaşantının süregeldiği mimari mekanlar arasına dahil olmuştur.

Ulaşım aracı strüktürel olarak kullanıcısına sınırları belli bir fiziksel mekan sunarken, aynı zamanda sahip olduğu hareket kabiliyeti ile de bu fiziksel yapıyı "sınırları her an dönüşebilir, değişebilir bir mekana" çevirebilmektedir (Tulay, 2003). Bugün mekan tanımlamaları her ne kadar insanı çevreleyen görünür ve görünmez sınırlamalar üzerinden, fiziksel olduğu kadar psikolojik boyutlarıyla ve algılanma biçimleriyle ele alınıyor da olsa, insanın ulaşım aracını bir mekan olarak düşünmesinde ilk olarak aracın sahip olduğu kabuk, bu sayede yarattığı iç ve dış mekan ayrımı ve bu ayrımla sağladığı korunaklılığın etkili olduğu söylenebilir. Yer değiştirme eyleminde kişiyi iki nokta arasında taşımasının yanı sıra, bireyin içinde seyahat ettiği her araç doğal ve yapılı çevre ile beden arasında bulunan bir kabuktur. Bu kabuk bireyi en temelde hızın etkisinde değişen hava basıncından, aşırı sıcak

veya aşırı soğuk ısı şartlarından, hava ve su türbülansından, dış mekan ile araç arasındaki vakum etkisinden korumaktadır (Votolato, 2007).

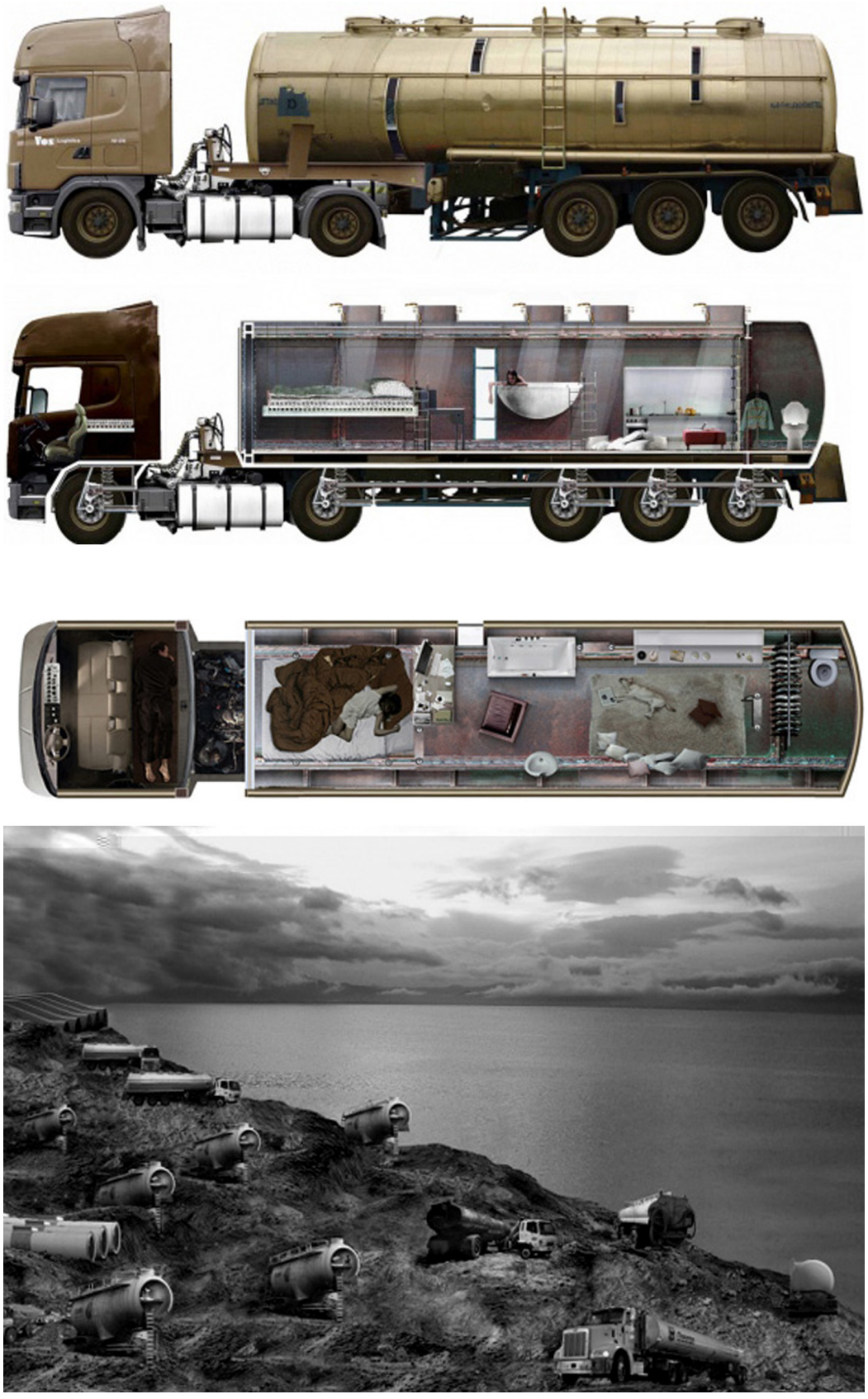
Ulaşım aracının bir mekan olarak kullanılmaya başlanması ilk olarak gemi ve trenlerle başlamış, otomobilin ortaya çıkmasıyla bireyselleşmiştir. En başta, uzun mesafelerin katedildiği yolculuklarda yolculara bir barınma mekanı olarak sunulan toplu ulaşım araçları, 20. yy'ın başlarından itibaren yer değiştirme dışındaki amaçlarla da kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle motorlu araçların yaygınlaşması ve bireysel olarak satın alınabilir olması bu kullanımı popülerleştirmiştir. Endüstri Devrimi'nden sonra değişen çalışma şartlarıyla tatil anlayışının değişmesi, otomobil ve minibüs gibi araçların geçici evlere, tren vagonlarının karavanlara dönüştürülmesi, kısacası domestik konforun tekerlekler üzerine taşınması popüler bir tavır haline gelmiştir (White, 2000). İlk olarak evin hareketli eklentisi olarak görülen ve geçici tatil evi gibi konaklama işlevleri yüklenen araçlar, daha sonra 30'lu yılların başında ve savaş sonrası yıllarda devam eden ekonomik kriz sebebiyle çalışma işlevini de yüklenmiştir. Otomobil, otobüs, kamyon gibi motorlu taşıtların, sahip olduğu mekana dönüşebilme potansiyelleri dağıtım, teslimat, taşımacılık ve pazarlama gibi iş alanlarını kapsayan mobil girişimciliğin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Çeşitli eklentilerle donatılan bu araçların mobil mekan olabilme durumu, iş sahipleri için müşteri ile sosyal etkileşimi güçlendiren bir potansiyel olarak görülmüş, bu akımla araçlar restoran, dükkan, kütüphane, oto yıkamacı, kuru temizlemeci gibi işlevlere de bürünmüştür (Siegal, 2002), (Şekil 3.16).



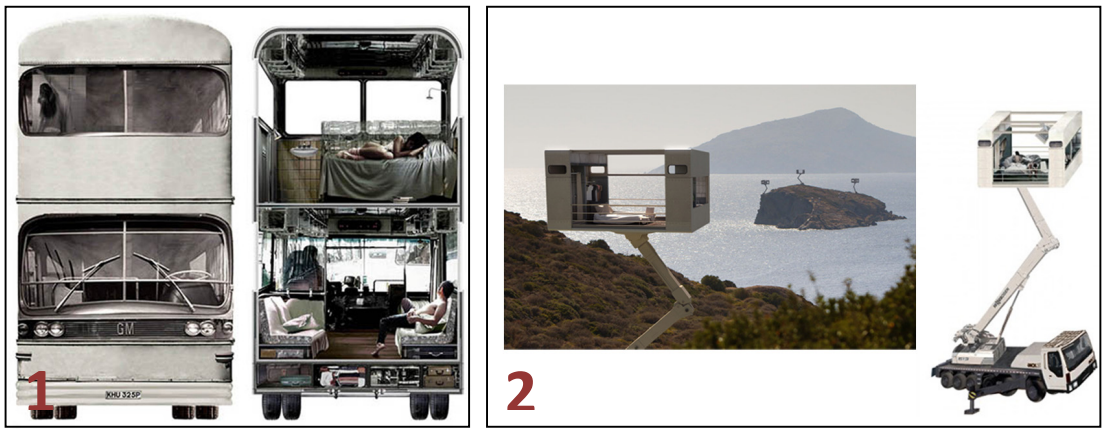
Şekil 3.16 : Çalışma alanı olarak kullanılan araçlar (Url-14 ve Url-15).

Taşıtların günümüzde yer değiştirme dışındaki amaçlarla da kullanılması ve yer değiştirmenin kullanımda sadece işlevsel bir potansiyel olarak yer alması Yunan mimar Aristide Antonas'ın 1.İstanbul Tasarım Bienali'nde de sergilenen çalışması

“Taşıttan Projeler” ile örneklendirilebilir. 60’lı yılların ütopik projeleri gibi mobil yaşam pratikleri üstüne kurgulanan 3 projeden oluşan çalışma, terkedilmiş araçların çeşitli eklentilerle geçici bir barınak, tatil evi veya ofise dönüşümünü ve çorak arazilere konumlandırılarak doğal manzaralarla birleşimini tariflemektedir (Kapucu & Shafrir, 2012). KEG Apartment isimli projede likit tır tankerleri kullanılmış, tankerlerin içi döşeme sistemi, su tesisatı ve mobilyalarla donatılarak bir mobil ev haline getirilmiştir (Şekil 3.17). Tankerler araçtan bağımsız olarak sabit veya araca bağlı olarak hareket ettirilebilir bir yerleşim olanağı sunmaktadır. İki katlı bir otobüsün 7 odalı bir otele dönüştüğü Bus Hotel ve inşaat vinçlerinin çift kişilik yaşam ünitelerine dönüştürülerek deniz kıyısında minimal bir tatil köyü alanına dönüşmesini öneren Crane Rooms ise, Antonas’ın seride yer alan diğer projeleridir (Şekil 3.18).



Şekil 3.17 : KEG Apartment, Aristide Antonas (Url-16).



Şekil 3.18 : Bus Hotel (1) ve Crane Rooms (2), Aristide Antonas (Url-17 ve Url-18).

Araçların strüktürel yapısının sağladığı iç ve dış ayrımının onları çeşitli aktivitelerin gerçekleştirildiği mekanlara dönüştürebilmesinin ve yer değiştirmenin bu mekanlarda bir yan işlev olarak yer almasının yanı sıra, sadece yer değiştirme amacıyla kullanıldıklarında da araçların sahip oldukları hareketlilik ve hız kullanıcıda mekansal anlamda farklı bir deneyim oluşturur. Bu deneyim insanın algısında zaman ve mekan arasında gerçekleşir. Bergson'un süre teorisinde bahsettiği üzere, zaman ve mekanda gerçekleşen süreklilik ve geçiş hali, insan zihni tarafından parçalara bölünmüş anlar olarak algılanır. Bu durum da bireyin zaman ve mekanı sınırları belli ayrık nesneler olarak düşünmesiyle gerçekleşir (2012). Araç-mekanlar ise hareketli mekanlar olmaları sebebiyle bireye, zaman ve mekanının bir arada algılanabildiği bir deneyim sunar. Yer değiştirmede sabit bedenin hareket eklentisi olarak görülebilecek araç-mekandaki mekansal deneyimde, bedenin sabit konumdayken edilgen olarak hareket etmesi, aracın (ve dolayısıyla bedenin) belli bir hareket yönüne ve hızına sahip olması, bedenin içinde bulunduğu mekanın dış mekan ve iç mekan olarak ayrılması bu deneyimi farklılaştıran faktörlerdir.

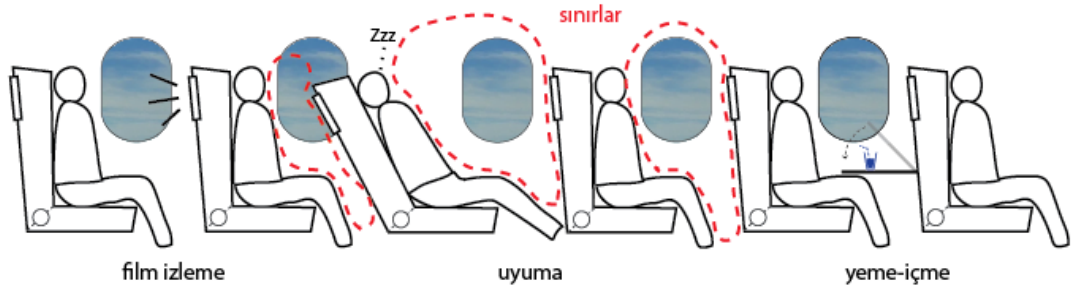
Ulaşım aracı, tasarımı anlamında bir mimari mekan olarak değerlendirildiğinde, onun kullanıcısını gitmek istediği noktaya taşımak, bu süreçte ihtiyacı olan koşulları ve çeşitli aktivitelerini sürdürmesine olanak sağlamak üzere tasarlanan bir mekan olduğu söylenebilir. Votolata, Transport Design adlı kitabında (2007), ulaşım aracı tasarımcılarının stabilite ve yer kavramlarıyla güçlü bir bağlantı kurabilecek iç mekanlar tasarlamaya önem verdiğini ifade eder. Bunun sebebinin, araç-mekanların hem stabiliteden, hem de bir *yer*'den yoksun olmaları olduğu düşünülebilir. Her ulaşım tipine ait araç-mekanın kendi hareketine göre belli bir hareket zemini bulunur ve araçlar bu hareket zeminleri dışında herhangi bir noktaya bağlı değillerdir.

Bulundukları veya geçtikleri yerlerle herhangi bir bağ kurmazlar, bu bağlamda araç mekanlar da Marc Auge'nin tanımlamasındaki yok-yerlere dönüşebilmektedirler. Bugünün yer değiştirme koşullarında tüm araçlar, yolcular için geçici konaklama mekanları olarak tasarlanır, ancak her biri farklı uzunluktaki yolculuklar için planlanır ve donatılır. Örneğin kruvaziyer gemileri yolcuların haftalar, hatta bazen aylar boyunca konaklamasını sağlayacak şekilde tasarlanarak yüzer otellere dönüşürken, yolculuk süresince çoğunlukla ayakta durulan toplu taşıma otobüslerinde konaklama süresi dakikalardan ibarettir. Hatta bazı durumlarda kısa süre kalacağına şartlanan yolcunun, yol boyunca çıkış kapılarına yakın yerlerde konumlandığı görülmektedir (Votolato, 2007). Dolayısıyla yolculuk mesafesinin uzunluğu ve yolcunun araç içerisinde bulunma süresi, araç-mekanın tasarımında önemli bir girdidir. Yolcunun araç içerisinde kalacağı süre arttıkça araçtan beklentileri farklılaşır. Taşıtın hareket kabiliyeti ile ilgili teknik gerekliliklerin yanı sıra tasarımda termal, akustik ve görsel konfor, ergonomi, hijyen, form, sağlamlık vb. ihtiyaçlar da araçtaki yolcunun aynı zamanda içinde belli bir süre bulunacağı bir mekandan beklentilerini karşılamaya yöneliktir. Özellikle toplu taşıma araçlarında bu beklentiler fiziksel ve psikolojik isteklere, yaşam tarzlarına göre de şekillenmektedir. Toplu taşıma araçlarında iç mekan tasarımının gereklilikleri çoğunlukla toplumun genç, ihtiyar ve engelli kesimi düşünülerek belirlenir. Yolcuların araca ulaşımı, giriş çıkışları, araç içindeki sirkülasyon, yolcunun kişisel sınırlarının korunabilmesi, oturma alanın toplumun bedensel oranlarını karşılaması, koltukların diz alanı, bagaj alanı, tekerlekli sandalye, puset vb. araçların konumlanacağı boşluklar toplu taşıma araçlarındaki iç mekan organizasyonunda düşünülen başlıca ihtiyaçlar olmaktadır (Mackie, 2012). Kent içinde kullanılan toplu taşıma araçlarına bu açıdan bakıldığında, farklı ulaşım tipine sahip araçların mekansal organizasyonlarının temelde benzer olduğu söylenebilir.

Araç içindeki yolculuk süresi uzadıkça, yolcuların beklentilerinin artmasının yanı sıra araçların iç mekan organizasyonları arasındaki benzerliklerin de azaldığı görülür. Bunun temel sebebi yolcunun optimum konfor şartlarının değişimi olarak düşünülebilir. Örneğin kent içinde otobüsle yolculuk yapacak olan kişi için konfor, çoğunlukla araçta bulunma süresinin kısalığı ve oturacak yer bulma imkanına göre sağlanır. Araç içinde daha fazla zaman geçirecek olan birey içinse konfor beklentisi rahat bir oturma alanı, kendisi için optimum termal, akustik ve görsel şartların sağlanması, yolculuk süresince geçici de olsa aidiyet kurabileceği kişisel bir alan ile

karşılanabilir hale gelmektedir (Vink, 2005). Dolayısıyla ulaşımdaki mesafe arttıkça araçtaki koltukların ergonomisi, kişisel olarak ayarlanabilir havalandırma, ışık vb. sistemler, bireysel bagaj alanları, on-board sistemler (araca monteli dijital ekranlar gibi), yeme-içme servisi vb. hizmetler de artmaktadır. Başka bir deyişle konforla ilgili beklentilerin ve hizmetin artması sonucunda araç mekan, mekan olmanın baskınlığı altına girmeye başlamaktadır.

Yolcunun çoğunlukla konaklamak durumunda kalmadığı otobüs, tren ve uçak gibi popüler uzun mesafe araçlarında iç mekan organizasyonu yolcu alanı, sürücü alanı, giriş çıkışlar, bagaj alanları gibi alan ihtiyaçları ile belirlenir. Yolcunun kişisel sınırları ise oturulan koltuk, varsa diğer kişisel eklentilerle sınırlanan yolcu hücresi etrafında şekillenir. Kişisel alanının sınırları, yolcunun mekanı kullanma biçimi, gerçekleştirdiği yolculuk aktivitesi ve diğer yolcuların pozisyonları doğrultusunda dönüşebilirdir (Şekil 3.19).

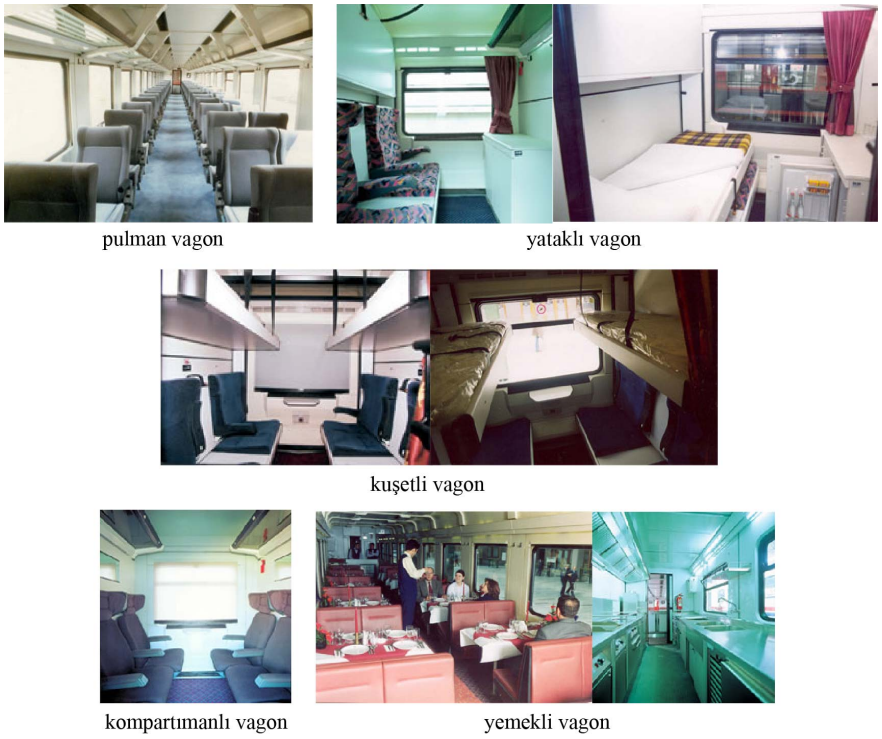


Şekil 3.19 : Uçaktaki yolcunun mekanı kullanma şekilleri ve mekansal sınırları.

Yolculuk süresinin günleri bulduğu ve bu sebeple konaklama işlevini de yüklenen uzak mesafe trenleri ve gemilerde ise araç mekanın tasarımsal anlamda daha mimari bir mekan tariflediği görülür. Uzak mesafe trenlerinde bulunan pulman, yataklı, kuşetli, kompartımanlı, yemekli vagon tipleri ve bu vagonların sahip olduğu donatılar hem yolcunun çeşitli aktivitelerini gerçekleştirmesine olanak sağlamakta hem de yolcuya kişisel alanın sınırlarını seçme özgürüğünü sunmaktadır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 : Before Sunset filmindeki yemekli vagon sahnesinden kareler (Linklater, 2004).



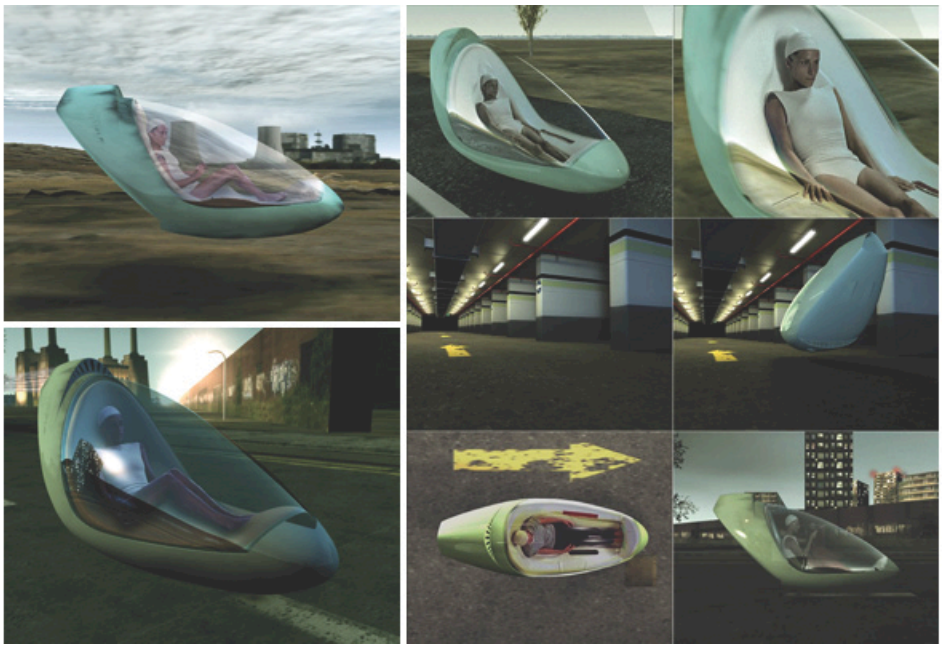
Şekil 3.21 : TCDD trenlerinde vagon tipleri (Url-19).

Yüzer otel olarak da adlandırılan büyük yolcu gemileri ise yolcusuna içine girildikten itibaren mimari bir yapıdan tamamen farksız bir mimari mekan sunmaktadır. Aracın büyüklüğü, teknik tasarımının hareketin yarattığı titreşimleri engellemesi ve sayısız işlevle donatılan iç mekan yolcuya çoğunlukla bir araç içerisinde hareket ettiğini unutturmaktadır.

Araç mekanlar içerisinde sınırları en bireysel olan, insan için araç veya mekan olmanın ötesinde de anlamlar barındıran taşıt ise şüphesiz ki otomobildir. Modern hayatın en önemli simgelerinden biri olan otomobil, insanın gündelik yaşantısına girişiyle onun için bireysel hareket özgürlüğünün karşılığı haline gelmiştir. Bedenin yeryüzündeki serbest hareket eklentisi olma görevini üstlenerek hem toplumların yaşam tarzının hem de yaşantının geçtiği mimari düzlemin kendine göre biçimlenmesini sağlamıştır. Başka bir deyişle "Çağdaş insanı, makineyi kullanan canlı bir varlık olmaktan çıkarıp, makineyle bütünleşik yaşayan bir cyborg'a dönüştürmüştür" (Otoyol ve Metropol, 2007).

Otomobilin insanın modern hayattaki kişisel sınırlarını tanımlamasıyla kazandığı sosyal ve psikolojik anlamlar yer değiştirmeyi de işlevsel olmanın yanı sıra zevk için yapılan bir eylem haline dönüştürmüştür. Otomobilin formu ve kişisel oluşu insana

hem mekansal ve ruhsal bir özgürlük sağlamakta hem de modern hayatta kalabalıklar içinde olan insanın bir kabuğa sığınma ihtiyacını karşılamaktadır (Tulay, 2003). Modern hayatta otomobilin insan algısında mekansal olarak korunaklı bir kapsüle dönüşmesi Hüseyin Çağlayan'ın 2003-2005 yılları arasında çeşitli ülkelerde sergilenen "Place to Passage" (Mekandan Yolculuğa) adlı video enstalasyonuna da konu edinilmiştir. İzleyiciyi çevreleyen 5 farklı ekranda, kesitler halinde çoklu perspektiften yansıtılan enstalasyon filmi bir kapsül araç içerisinde konumlanan figürün hareketini ve hareketi süresince etrafında değişen peyzajı aktarır (Şekil 3.22). Boşlukta hareket eden kapsül araç modern hayatın yarattığı süratin içinde kurulan bir yuva olarak tanımlanır ve bedeni bir giysi gibi sarmalamasının insan algısında yarattığı güvenli, korunaklı alan hissine gönderme yapılır. Modern hayatın içerdiği yüksek dozdaki hız ve yoğunluğun içinde kalan insanın yalnızlık ve aidiyet arayışı filmde kapsülün yarattığı mekansallıkla karşılanır (Çağlayan, 2004). Bu bağlamda Çağlayan'ın filmindeki kapsülün gerçek hayattaki karşılığının otomobil olduğunu düşünmek mümkün olabilir. Otomobilin keskin bir sınırla yarattığı iç ve dış mekan ayrımı onu beden için güvenli bir katmana dönüştürür. Otomobilin sağladığı bireysel ve korunaklı mekan, kişiyi özellikle metropol yaşantısında insan ve araç yoğunluğunun yarattığı gereksiz temaslardan, hızın yarattığı güvensiz dış ortamdan soyutlar. Bunun yanı sıra otomobil içinde insanın kendi hızının kontrolüne sahip olması da metropolde tehlikelerle karşılaştığında savunmasız kalacak olma endişesini bastırır (Sennet, 1996).



Şekil 3.22 : Place to Passage, Hüseyin Çağlayan (Url-20).

3.3.2 Yolculuk Deneyimi

Yolculuk, kelimenin *Yol-cu-luk* veya *Yolcu-luk* olarak kök ve eklerine ayrılmasıyla kendi kendini tanımlayan bir kavramdır. 'Yolda geçen zaman ya da yolcu olarak geçirilen zaman' olarak tanımlanabilir ve iki tanımlama şekliyle de aynı durumu ifade eder. Tez kapsamında da, iki nokta arasındaki geçme, durma ve duraklamalar olarak incelenen yer değiştirme deneyiminde, bir yerden diğerine araç içindeki geçme durumunu yani hareket halini ifade eder.

Yolculuk kişisel bir deneyimdir ve tamamiyle bireyin tanımlı bir zamanı (yani yolculuk süresini), belli sınırlar ve kurallar çerçevesinde kendisi için nasıl dönüştüreceği veya tüketeceği üzerine kuruludur. Yolcu konumunda bulunan birey için, yolculuk yolun kontrolünde şekillenir, o sadece araç içinde geçici bir süre için kendisine ayrılan yolcu mekanını ve yolculuk süresini organize etme hakkına sahip olur. Sadece araç içinde bulunduğu süre boyunca yolcuya ait olan mekan, yolcu için geçici bir mekandır ve kendisinden sonra başka bir yolcunun kullanımına geçeceğinden, yolcu bu mekanda herhangi bir kalıcı durum yaratamaz, kendisinden bir iz bırakamaz. Bu bağlamda yolculuk mekanı nesnel bir mekandır ve sadece ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak tasarlanır.

Araç-mekanlar, yolculuğun başlangıç ya da bitiş noktalarıyla herhangi bir bağ kurmamaları, bir yere, bir coğrafyaya ait olmamaları, ve de bahsedildiği gibi kişisel mekanlar olmamaları sebebiyle yok-yer olma özelliği taşırlar. Heidegger'e (1971) göre insan için bir yer ile bağ kurmak, yerleşmek, kalıcı bir mekanda anılar oluşturmak, biriktirmek içgüdüsel bir eğilimdir ve insanın yeryüzünde varolma şeklidir. Araç mekanda yapılan yolculuk ise kişiye bunun tam tersi bir deneyim sunar. Yolculuk süresi ne kadar uzarsa, yolcunun mekanda aidiyet kurma isteği ve ihtiyacı o kadar artar. Yolcunun aidiyet kurması demek, araç mekanın yok-yer olma özelliğini bir süreliğine dönüştürmesi olarak görülebilir. Gündelik hayatta kısa süreli yolculuklar yapan birey için mekanda aidiyet kurmanın çok fazla önemi yoktur, neredeyse her gün, aynı rota üzerinde, aynı saatlerde tekrarlanan gidiş-dönüş hareketi bireyin rutinidir. Kent içindeki gündelik hareketin hızı, toplu taşıma araçlarındaki insan yoğunluğu ve aynı zamanda insanların araçlar arasında gerçekleştirdiği hızlı sirkülasyon, bireyin kent içindeki yolculuk mekanını geçici bir süre için dönüştürmesine çok elverişli değildir. Bu durumda yolcu cep telefonuyla ilgilenerek, kulaklıkla müzik dinleyerek veya kitap okuyarak bu zamanı kendisi için değerli

kılmaya ya da hızlıca tüketmeye çalışır (Şekil 3.23). Üç şekilde de yolcu, araç mekandan soyutlanarak hareket algısından kopmuş ve kendi bedenini yolculuk mekanı haline dönüştürmüş olur. Yolculuk sırasında yapılan popüler aktivitelerden biri de uyumaktır, bu da başlangıç ve bitiş noktası arasındaki zamanı hızlıca tüketmek, bu iki noktayı bir geçiş olmadan uç uca eklemek olarak düşünülebilir. Yol boyunca hiç bir aktivitede bulunmayan, etrafını ve hareketi gözlemleyen yolcu ise yolculuk mekanını en baskın şekilde yok-yer olarak deneyimleyendir.



Şekil 3.23 : Otobüste bedenin mekanlaşması (solda) (Url-21); Metroda yolculuk aktiviteleri (sağda).

De Certeau, yok-yer kavramı ile ilgili, bu ismin eksiklik belirten 'yok' eklentisi sebebiyle kendi kendine bir negatiflik yarattığını, aslında yok-yer olmanın mekan ve kullanıcısı için her zaman bir olumsuzluk olmayacağını iddaa eder (aktaran Marc Auge, 1995). Sürekli bir hareket ve sürüklenme halinde olan birey için uzun yolculuklar bir dinlenme ve zamanı yavaşlatma fırsatıdır. Bu fırsat da araç mekanın yok-yer olma özelliği sayesinde bireyi, bulunduğu yerden ve çevresiyle kurduğu ilişkilerden koparmasıyla sağlanmış olur. İnsanlar ulaşımda hıza önem verse de, yavaşlık onlar için hala önemlidir ve bu yavaşlığı doğal dünya ile temas kurabilmek veya düşünmek, hayal kurmak gibi kişisel aktiviteleri gerçekleştirebilmek için bazen bir lüks olarak görürler (Votolato, 2007). Traganou da (2009) yolculukla ilgili 'zamanı ve mekanı fethetmek' tanımlamasını yaparken, yolculuk mekanında geçirilen *değerli* zamanın potansiyellerine gönderme yapmaktadır.

Gerçek hayattan bir kopma şekli olarak değerlendirilen yolculuk, öte yandan üzerinde yaşanılan dünyanın hareket halinde, bir çerçeve içerisinden deneyimlenmesidir. Bu bağlamda her gün çevrenin değişimini karayolları ve demiryollarındaki yolculukları üzerinden deneyimleyen milyonlarca insan için arabalar ve trenler "manzaralı bir oda"dır (Houben, 2003). Özellikle karayolu ve demiryolu araçlarıyla gerçekleştirilen uzun mesafe yolculukları, bireye yaşadığı topoğrafyayı keşfetme olanağı sunar. Hareket zemini olan ara mekan ile yol boyunca

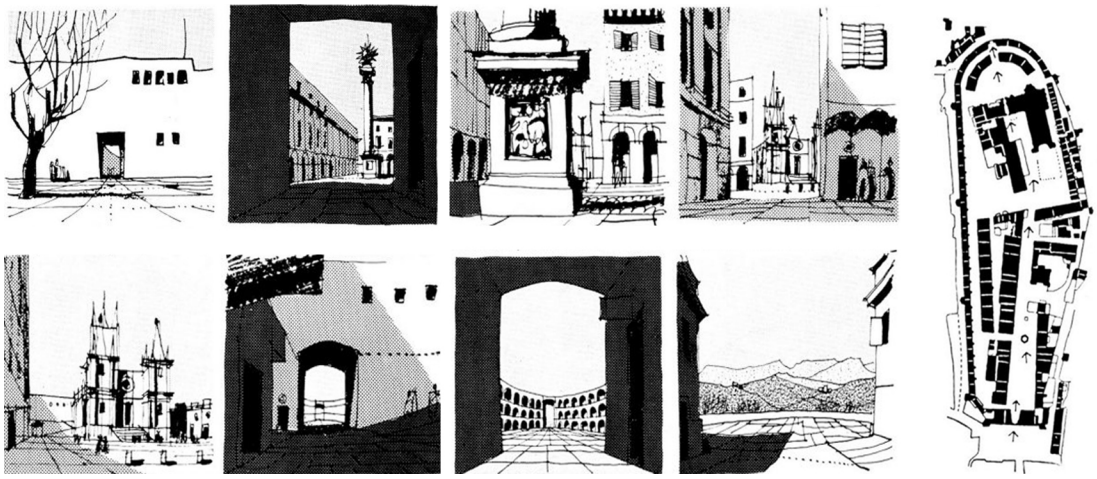
görsel bir süreklilik kuran yolcu, önce yola çıktığı kentin mimari karakterini, kentten çıkmaya başladıkça yapılı çevrenin ve peyzajın azalmasını ve dönüşümünü, kentten çıktığında ise doğal çevrenin özelliklerini görme şansı yakalar. Tanıdığı bir noktadan yola çıkıp, yolların aynılaşması sonucu tanımsızlaşan ara mekanlarda hareket ederken, kimi zaman hareket rotası üzerinde kendini konumlandıramaz, kimi zamansa kendi seçtiği referans noktaları veya tabelalar sayesinde yolculuğun neresinde yer aldığı hakkında fikir üretebilir. Havayolu ve denizyolu yolculuklarında ise durum farklılaşır. Uçaktaki yolcu, havalanırken camdan baktığında kalkış yaptığı yerin peyzajını normal şartlarda göremediği bir şekilde kuş bakışı takip ederken kendisini birden maviliğin ve bulutların arasında bulur ve bu şekilde yerden tamamiyle kopmuş olduğunu farkeder (Şekil 3.24). Hava ise onun hiçbir şeyi referans alamayacağı ve kendini konumlandıramayacağı bir ortamdır. Denizyolu yolculuklarında bu durum aracın karaya olan mesafesine bağlı olarak değişir. Örneğin kent içindeki vapur seferlerinde yolcu, hareket halindeyken kentin kıyılarını, siluetini takip etme fırsatı bulur, bu sayede nerede olduğunu ve ne yöne hareket ettiğini anlayabilir. Öte yandan çoğunlukla araç içinde veya yaya olarak geçtiği yerlere (uçakta olduğu gibi) farklı bir bakış açısıyla bakma imkanı da elde etmiş olur. Gemilerle yapılan açık denizlerde yapılan uzun deniz yolculukları ise yolcuyu yerden tamamiyle koparan yolculuk deneyimleridir. Yer değiştirme ölçeğinin büyüdüğü ve geminin yüzen bir otele dönüştüğü bu tip yolculuklarda birey aslında yolcu değil, konaklama alanında kalan bir misafir veya seyahat eden bir turist konumundadır. Başlı başına bir mimari mekan olan kruvaziyer gemileri, sahip oldukları mekansal donanım ve aktivite imkanları ile bireye hareket halinde olduğunu unutturur. Kısacası yolculuğun karakterinin, yarattığı zaman ve mekan algısının ulaşımın tipine, araç ve ara mekanına bağlı olarak değiştiği söylenebilir. Aşırı dozda yolculuk içeren modern hayatta, araç içinde gerçekleşen yolculuklar, mekan-zaman davranışının farklı bir temsilidir ve sabit yapılı çevrenin mekansal deneyiminden farklı bir deneyim sunmaktadır (Perec, 1997).



Şekil 3.24 : Uçak yolculuğunda yerden kopuş.

3.3.3 Mobil Mekan Algısı

Hareket halinde olma, bedenin kendi fiziksel hareketinin yanı sıra, çevresinde değişen görüntüler aracılığıyla algılayabildiği bir geçiş halidir. Araç içinde sabit konumda bulunan beden için ise bu geçiş aracın mekanik hareketinin, hız ivmesinin yarattığı titreşimler ve aracın pencerelerinden gözlemlediği dış mekana ait görüntü akışı aracılığıyla algılanır. Gibson'a göre, etken hareket ile araç içindeki edilgen hareket, hareketi algılamada duyusal olarak birbirinden ayrılır. Yürüme konumunda olan beden, hareket eden araç içindeki konumuna göre fiziksel bir kuvvet harcar, tüm bedeniyle bu hareketi oluşturur ve deneyimler, araç içinde ise beden yolcu konumundayken hareketi oluşturma açısından herhangi bir fiziksel çaba sarfetmez, bu onun daha çok izleyerek algıladığı bir değişime dönüşür. Dolayısıyla bedenin fiziksel olarak pasif konumda bulunduğu edilgen harekette görsel uyarım, bedensel uyarımın önüne geçer (1950). Edilgen hareketteki görsel duyulara yönelik baskınlığın, dış mekanın yolcuya bir pencere içinden sunuluyor olmasının ve bedenin geçtiği mekana göre konumlanışının da etkisi olduğu düşünülebilir. Etken hareketteki mobil görme biçimi Gordon Cullen'ın yürüme deneyimini aktardığı "Seri Görme" adlı çalışması üzerinden örneklenebilir (Şekil 3.25). Bir rota üzerinde yürürken belli yerlerde durarak bulunduğu noktanın perspektifini çizen ve bunları numaralayarak harita üzerinde işaretleyen Cullen'ın çizimlerinde, bedeninin etrafıyla kurduğu ilişki, etrafındaki şeyleri bedenine ve göz seviyesine oranlayarak çizmesi, rota üzerindeki yapı ve nesnelere adım adım yaklaştığında mekanı algılayışının bedensel boyutuna oranla ölçeksel olarak değişimi görülmektedir. Hareketin insan algısında sabit anlar halinde algılanması gibi sabit kesitler üzerinden aktarılan yürüme rotasında, Cullen'ın etrafındaki yapıların boyutlarının yaklaşma mesafesine göre değişimi, bedenin yaklaşarak pasajların içine girmesi ve tekrar dışına çıkması durumları, bu geçişin kesitlerin arasında kalan boşluklarının izleyicinin zihninde doldurulmasına da yardımcı olur.

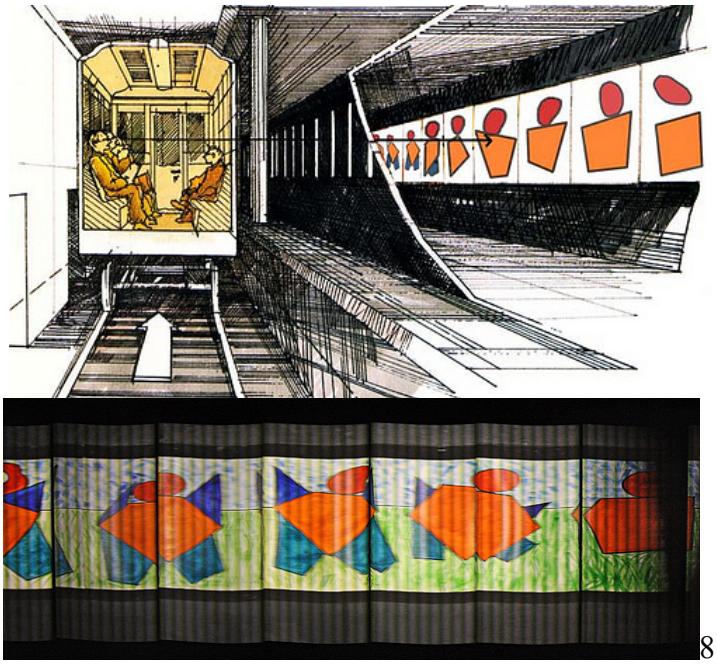


Şekil 3.25 : Seri Görme, Gordon Cullen, (Url-22).

Görsel algılama, araç mekan içerisinde sabit olarak konumlanan bedenin kendi hareketini algılamasının yanı sıra, araçtayken içinden geçtiği çevreyi algılamasında ve anlamlandırmasında da önemli bir aracıdır. Aracın sahip olduğu hız ve fiziksel sınırları (kabuğu), araç içindeki bedenin bulunduğu çevre ile görme duyusu arasında iki önemli katman olarak yer alır. Dolayısıyla hareket halindeki beden, geçiş mekanını bu hız ve kabuk üzerinden algılamak durumunda kalır.

Yolcu konumunda hareket ederken aracın yan yüzeylerindeki camlardan dışarıya bakan kişi, görüntülerin bir süreklilik içinde birbirini takip ederek, kendi hareket yönünün tersi yönde aktığını gözlemler. Bu akışı seyreden beden, nesnelere göre kendini sabit konumlandırır ve algısı onların hareket ettiği şeklinde yönlenir. Çevredeki nesnelerin bedene göre olan hareketi ve hızı ise fizikteki bağıl hareket kanununa göre değişir. Örneklendirmek gerekirse, hareket halindeki araç içinde bulunan beden sabit nesneleri ve kendi hareket hızından düşük hızda onunla aynı yönde hareket eden nesneleri, kendisine göre geriye doğru hareket ediyormuş gibi algılar. Kendisiyle aynı yönde, ondan daha hızlı hareket eden nesneleri ise, kendisiyle aynı yönde, aralarındaki hız farkı kadar büyüklükte bir hızla hareket ediyormuş gibi algılar. Hareketi süresince, görüntü alanında süreklilik gösteren nesneleri ise kendisi gibi sabit algılar. Araç içindeki mobil görme algısının bu şekilde oluşması, "masstransiscope" adı verilen animasyon tekniğiyle metro tünelleri içinde çeşitli sanat ve reklam animasyonlarının gösterimi için değerlendirilmektedir. Bill Brand tarafından zoetrop tekniğinin lineer olarak kullanılması fikriyle keşfedilen teknik, ilk olarak New York metrosunda 1980 yılında kullanılmıştır. Masstransiscope 2008 yılında "Art for Transit" projesi kapsamında New York metrosuna yeniden kurulmuş, Sandy Kasırgası adlı sanat eserini oluşturan 228 el çizimi panel metro

tüneli içinde metronun hızına göre birleşebilecek aralıklarla asılarak yolcular için bir animasyon haline getirilmiştir (aktaran: Mousseau, 2010), (Şekil 3.26).



Şekil 3.26 : Masstransiscope eskiz kesit (üstte); Animasyonun metrodan izlenişi (altta), Bill Brand (Url-23).

Tez kapsamında mobil görüş olarak tanımlanabilecek araç içindeki hareketli görme biçiminde hız faktörü, zihnin görünenleri algılamasında etkin rol oynar. Edilgen hareketini sürdüren bedene göre, görüntü akışı içinde kayan nesneler, aracın hızına göre zihnin algısında şekil değiştirebilir. Aracın hızı gözün görme hızını geçtikçe, nesneler git gide belirsizleşir ve anlamsız çizgilere dönüşür, araç yavaşladığında ise tekrar belirgin hale gelir (Şekil 3.27). Virilio hızın dahil olduğu görme deneyiminin fiziksel hareketin olağan limitlerini yarıp geçen yeni görünümler ve yeni ufuklar keşfetmeye olanak sağladığını iddaa eder. Sonu gelmeyen imajlar akışının aşırı hızı, insanın durağan bir gerçeklik yakalamasını zorlaştırır, bu da çevreyle ilgili farklı bir görme deneyimi yaratır (Virilio, 1997). Pallasmaa "teknolojik dünyanın hızına ayak uydurabilecek tek duyunun görme olduğunu" söyler (2011a). Bugün dünyasında kitle tüketiminin baskınlığı, küreselleşme ve teknolojinin etkileri olarak, bireyin algısı durmaksızın görsel imajlarla bombalanır ve görüntüler, bireyin dünyayı deneyimleme ve onunla iletişim kurma biçimini yönlendirir (Pallasmaa, 2011b). David Harvey, bunun sonucunda, gözün teknolojik açıdan genişlediğini ve güçlendiğini iddaa eder (alıntılayan: Pallasmaa, 2011a). Başka bir deyişle, teknolojinin geldiği noktada göz, hızı algılamada ve anlamlandırmada diğer

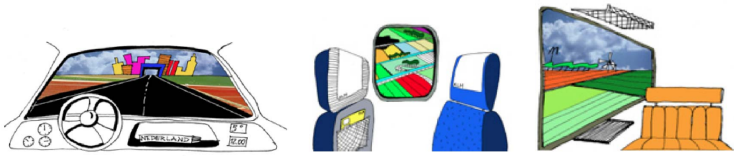
duyulardan daha üstün bir adaptasyona sahip hale gelmiştir. Schwarzer ise, aşırı hızla hareket ederken görünenlerin, bilincin ve beynin algılama ve kaydetme kapasitesini aştığını ve hareket halindeki araç, gözün adaptasyon hızını geçtiğinde, bedenin algısının kendi kapasitesinin ötesinde yer değiştirmeye başladığını ileri sürer (2004).



Şekil 3.27 : Mobil mekanda hız ve görsel algı.

Sürekli yer değiştiren ve kentin hızına ayak uydurmak zorunda kalan birey için "hareketli görüntü, metropolün temsil biçimi" olur (Çiçekoğlu, 2008). Araçların gündelik yaşantıya girmesi sonucu, birey yaşadığı kenti de çoğunlukla bu mobil görme biçimiyle, dolayısıyla de belli bir hızla algılamaya ve zihnine kaydetmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak, kentin bazı yüzeyleri birey için sadece araç içinde hareket halindeyken gördüğü şekliyle tanıdık olur ve kentsel belleğinde bu şekilde yer alır (Schwarzer, 2004). Dünyayı aracın penceresinden kaydığı şekliyle görmek, birey için mimari çevreyi ve kentsel mekanı gerçekte olduğundan farklı bir şekilde algılama biçimi yaratmasıyla, mimarlara ve kentsel tasarımcılara da çalışma alanlarına farklı bir açıdan bakma ve yaklaşma gerekliliğini sunar. Bireyin hem yürüyerek geçtiği ve bedensel olarak deneyimlediği, hem de araç içindeyken görsel olarak algıladığı yüzeyler ise kentsel bellekte bu iki hareket algısının üst üste çakışmasıyla yer alır.

Mobil görüş ile oluşturulan mekan algısında bir başka katman da aracın kabuğudur. Araç içinde hareket halindeyken geçmekte olduğu çevre, bedene aracın penceresiyle sınırlanmış bir çerçeve içerisinde sunulur, bu sınırlı görüntüye çoğunlukla aracın iç mekanı ve pencerelerdeki yansımalar da eklenir. Bugün dünyanın gözlemlendiği teknolojik çerçeveler olarak görülen araç pencerelerinin boyutları, ulaşımın tipine göre çok çeşitli boyutlarda olabilir. Otobüs ve tren gibi araçlarda pencereler aracın yan cephesini kaplayan büyük açıklıklarken, uçaklarda minik kutucuklara dönüşür (Şekil 3.28).



Şekil 3.28 : Farklı ulaşım araçlarına ait pencereler (Houben, 2003).

Havayolu endüstrisi için kıvrılabilir OLED (organik Led) sistemleri geliştiren İngiliz şirket CPI, 2014 yılında "Penceresiz Uçak" adıyla bir gelecek projesi üretmiş ve bir simülasyon ile bunun tanıtımını yapmıştır (Şekil 3.29). Projede uçak iç mekanını oluşturan duvarların, uçağın etrafındaki manzarayı naklen yayın yapan OLED ekranlarla kaplanması ve bu sayede pencere tarafında oturmayan yolcuların da geniş bir görüş alanına sahip olması önerilmiştir. Buna ek olarak ekranların aynı zamanda dokunmatik bireysel ekranlarla entegre edilerek yolcuların eğlence kaynağına dönüşmesi de amaçlanmaktadır (CPI, 2014). Kısacası projenin, gelecek için aracın kabuğunun mobil görüşü maskelemediği farklı bir yolculuk deneyiminin öngörüsü olduğu söylenebilir.



Şekil 3.29 : Penceresiz Uçak (CPI, 2014).

Mobil görüşte araç mekandaki pencerelerin boyutu kadar, bedenin pencereye göre konumlanışı da önemlidir. Bu konumlanış, onun görüşünü değiştirerek gördüklerini ve bunun sonucunda zihninde oluşturduğu dış mekan bilgisini şekillendirir. Göz pencereye ne kadar yaklaşırsa aracın iç mekanından o kadar uzaklaşır, kopar ve gördüğü çevrenin parçası haline gelir. Pallasmaa'nın "odaklanmış görme" ve "çevrel görme" olarak aktardığı görme biçimleri, araçtaki görme deneyimiyle ilişkilendirilebilir. Odaklanmış görmede, göz belli bir bakış açısıyla bir noktaya

odaklanır ve bunun sonucunda, bulunduğu mekanın dışına itilmiş olur. Araç içinde de gözün pencereye yakınlaşması sonucu, bedenin mekandan soyutlanması odaklanmış görmeye benzetilebilir. Çevrel görmede ise, göz gördüğü nesneyi etrafındakilerle ve dolayısıyla onu sarmalayan mekanla birlikte algılar. Bu durumda görüş alanı ve onu çevreleyen mimari mekan, görsel uyarıma daha fazla veri aktarır. Bu sayede beden mekanla bütünleşmiş olur (2011a). Araç içinde de gözün pencereden uzaklaşması sonucu dış mekanı aracın iç mekanıyla ve mekandaki diğer nesnelerle birlikte görmesi çevrel görmeye benzetilebilir. Bu durumda dış mekana ait algı daha örtülüdür (Şekil 3.30).



Şekil 3.30 : Tramvayda dış mekan görüntüsünün örtülmesi.

Perec'e göre insan mekanı bakışıyla inşa etmektedir, kişinin bulunduğu yerde aşağı yukarı, sağa sola, yakına ve uzağa doğru gözüyle yaptığı gezintiler mesafenin ilüzyonuyla onun mekanı algılamasını sağlar (1997). Bu bağlamda aracın yere göre konumlanışının ve aracın kişiye sağladığı bakış açısının da mekan algısını etkileyen bir diğer durum olduğu söylenebilir. Beden için yeryüzününün trende hareket ederken görülen hali, kaldırımda yürürken görülen halinden ya da uçakla havalanmışken görülen halinden tamamen farklıdır (Şekil 3.31). Dünyaya ait resim, her pozisyonda farklı şekilde yeniden üretilmiş olur (Mattenklott, 1993).

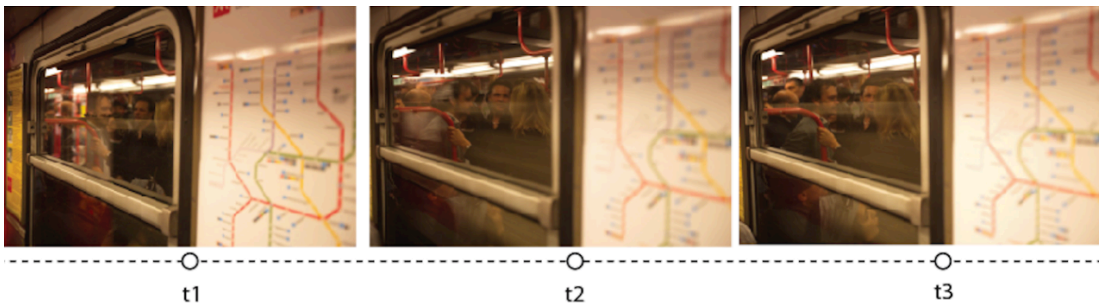


Şekil 3.31 : Farklı ulaşım araçlarında konumlanmaya göre dış mekan görüntüleri.

Mobil algı söz konusu olduğunda, dış mekandan tamamiyle kopuk olan yer altı metroları yolcu için farklı bir deneyim oluşturur. Metro istasyonuna girdiği andan itibaren çevresinden kopan birey, yolculuğu boyunca sadece metronun iç mekanını algılama imkanı bulur. Ulaştığı noktada, metrodan ve istasyondan çıktığında ise kendini tamamiyle farklı bir noktada bulmuş olur. Dolayısıyla metrodaki hareket, yer değiştirmedeki iki nokta arasında bir sıçrayış yaratır. Semra Aydınlı (2008), yer altındaki ve yer üstündeki mobil algılama deneyimini şöyle kıyaslar:

> Hayatımıza hız kazandıran metro hattı, mesafeleri kısaltmasına karşın yere bağımlılığı, o yere ait olma duygusunu azaltmaktadır. Kentin yaşam damarlarını oluşturan metro hattı ne yazık ki kendini kimliksiz ve tanımsız bir konumda kentliye sunar. Yeraltında yolculuk ederken yer ve zaman kavramından kopan kentli, oryantasyon duygusunu yitirir; mekansal geçişleri, mekansal alışkanlığı deneyimleyemez. Buna karşın, yaşadığı kenti otobüsle ya da arabayla bir yerlere yetişmeye çalışırken deneyimleyen kentli, pencereden seyrederken de kenti yaşamak yerine onun içinden geçip gider.

Yer üstünde dışarının görüntüsünün değişmesiyle hareketini kavrayan, hatta ne kadar yer değiştirdiğini bu görüntülerin değişiminden takip edebilme imkanı bulan birey, yer altında ne kadar giderse gitsin aynı şeyleri görmeye devam eder. Bireyin hareketi boyunca gördükleri aracın yapay aydınlatmayla aydınlanmış iç mekanı ve bu iç mekanın ve mekandaki şeylerin camdaki yansıması olur (Şekil 3.32).

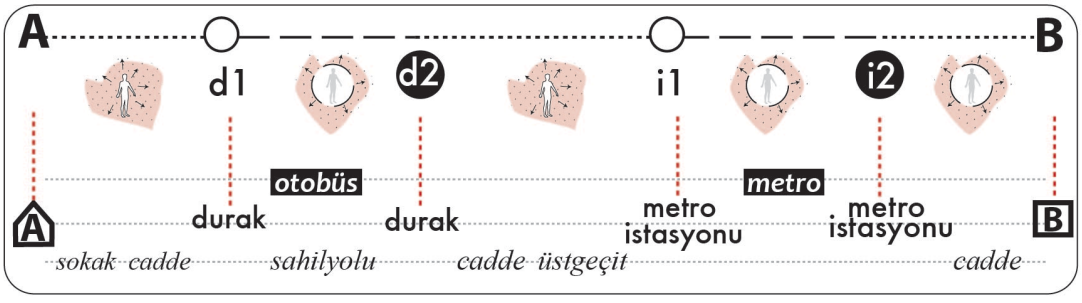


Şekil 3.32 : Metroda farklı zamanlarda farklı yerlerdeyken yansıma sebebiyle penceredeki görüntünün aynı kalması.

4. GÜNDELİK BİR ROTA ÜZERİNDEN YER DEĞİŞTİRME MEKANLARININ İNCELENMESİ

Tez kapsamında geçiş halinde olan bedenin mekan ile kurduğu ilişkiyi incelemek amacıyla, bedenin mimari çevre üzerinde yer değiştirmesi, hareketinin karakteri, mekanı ve hareketini algılama biçimi, geçtiği ve durakladığı mekanların ortak ve farklı özellikleri ve beden için mekansal olma potansiyelleri üzerinde durulmuştur. Bu bölümde üzerinde durulan konuları bir örnek üzerinden değerlendirmek ve yorumlamak için bir kentlinin gündelik hayatı içerisinde üzerinde yer değiştirdiği bir rota seçilmiş, bu rota üzerinde kamera çekimi aracılığıyla kaydedilen hareket, önce bütünsel olarak, sonra kesitler halinde incelenmiştir.

Çalışmanın önceki bölümlerinde iki durma noktası arasında şekillenen ve bütünsel olarak ele alınan yer değiştirme eyleminde bedenin yer değiştirmesi süresince geçtiği ve durakladığı 3 tip mekandan bahsedilmiş, bunlar ara mekan, aracı mekan ve araç mekan olarak tanımlanarak kategorize edilmiştir. Yer değiştirme deneyiminde hareket halinde olan bedenin bu mekanlarla kurduğu ilişkiyi incelemek amacıyla bu bölümde bir öğrencinin İstanbul'daki gündelik hayatında sıklıkla gidip geldiği ev ve okul arasındaki rota seçilmiş ve bu iki durma noktası arasındaki yer değiştirme süreci ele alınmıştır. Bu rota üzerinde bireyin hareketi doğrultusunda ara mekan, aracı mekan ve araç mekan olarak birbirini takip eden mekanlar aşağıdaki grafikte sırasıyla gösterilmektedir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 : Rota üzerindeki yer değiştirme mekanları

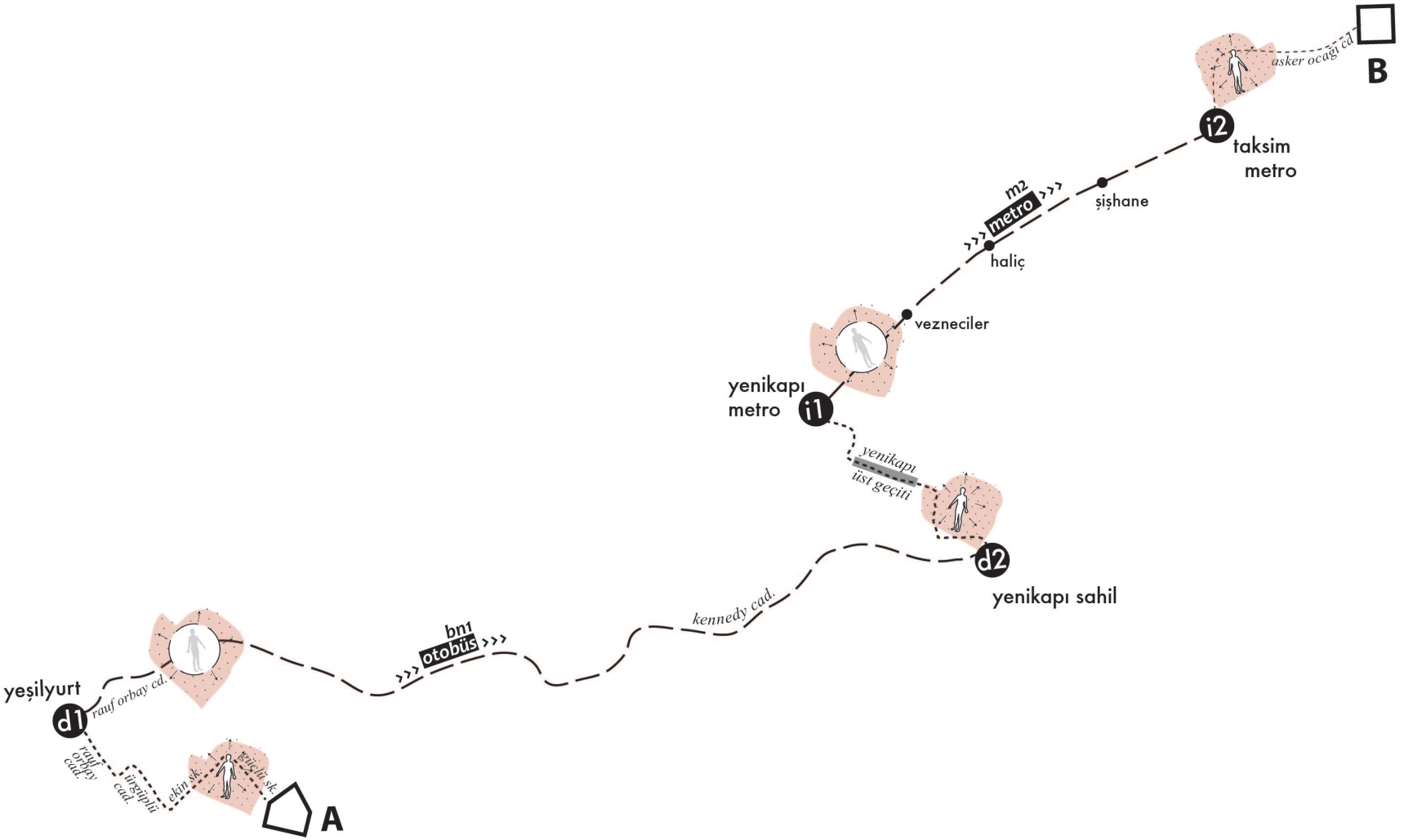
Hareket rotasının bu iki nokta arasında seçilmesinin sebebi kişinin gündelik hayatında sürekli tekrarladığı bir yer değiştirme deneyimine, bu kez yeni bir

farkındalıkla bakıp kişisel algı ve deneyimiyle yorumlamasını sağlamak ve seçilen bu rotanın bireye birden çok yer değiştirme mekanını önermesi sonucu beden, mekan ve hareketi arasında oluşan farklı durumları çoğaltmak olarak düşünülebilir.

Bu deneyimi aktarmak için A noktasından yola çıkan kişi B noktasına kadar sürdürdüğü hareketini telefon kamerası aracılığıyla, hareketi boyunca telefonu aynı konumda tutarak kaydetmiştir. Deneyimin kamera aracılığıyla video formatında kaydedilmesinin sebebi hareketin farklı biçimlerini ve durumlarını içeren yer değiştirme deneyimini tek bir yöntemle bütünsel olarak hafızaya almak, tüm bu yer değiştirme sürecini sabit anlar olarak değil bir geçiş olarak kaydedebilmek ve tek bir yöntem kullanarak tüm bu durumlara eşit açıdan bakabilmektir.

4.1 Rotanın Bütünsel Olarak İncelenmesi

Denemeyi gerçekleştiren bedenin ev ve okul arasında gerçekleştirdiği yer değiştirme ilk etapta bütünsel olarak ele alınmış ve Şekil 4.2'deki haritada geçilen, duraklanan ve durulan yerler gösterilmiştir. Evinden yola çıkan beden yürüyerek (etken hareket halinde) cadde ve sokakları geçer ve ilk olarak Yeşilyurt otobüs durağına (d1) ulaşır. Mahalle ölçeğinden çıkıp ana cadde üzerindeki durağa ulaştığında birden gürültünün, araç hareketinin, dolayısıyla hızın baskın olarak hissedildiği bir mekana geçiş yapmış olur. Yaşadığı evin bulunduğu mahalle ile yok-yer hissi yaratan ana cadde arasındaki sınırlar algısında bu geçişi keskinleştirmiştir. Durakta yaklaşık 10 dakika oturarak otobüsü bekler ve ilk gelen otobüse biner. Saat 11:10'da bindiği BN1 Halkalı-Eminönü seferini yapan otobüs oldukça kalabalıktır ve bu sebeple sahilyolu üzerinde Yenikapı Sahil durağına kadar sürdüreceği edilgen hareketi boyunca ayakta konumlanır. Otobüsteki yolcu kalabalığı ve araç mekan içerisinde inenler-binenler aracılığıyla gerçekleşen hızlı sirkülasyon, onu birden çok defa otobüsün arka kısımlarına doğru konum değiştirmeye yöneltir. Yeşilyurt durağında (d1) otobüs beklerken araç ölçeğinde hızın baskın olduğu bir mekanda yer alırken, araç mekana geçtiğinde öncelikle otobüsteki diğer yolcular ve otobüsün kabuğu ile kuşatılır. Bu kuşatılmışlık hissi ve araçların baskın mekanı ana yol üzerinde bir araç içinde gidiyor olmak, otobüse ilk bindiği anda, zihninde güvensiz bir ortamdan güvenli bir ortama geçiş yapmış hissi yaratmıştır. Ayakta durmak ve insan kalabalığının yarattığı sıkışıklık ve havasızlık ise, yolculuğun devamında kendini tekrar hava alabileceği bir boşluğa atma isteği uyandırmıştır.



Şekil 4.2 : Yer değiştirme rotası.

Otobüsten inip yürüyerek istasyona vardığında yerden ve gün ışığından koparak yer altına iniş yapar, metroyu bekleyeceği alana ulaşır ve 2 dk. sonra gelen metroya binerek Yenikapı-Hacıosman metro hattı üzerinden Taksim'e ilerler. Yaklaşık 10 dk. süren metro yolculuğunu oturur konumda sürdürür. Metro istasyonuna girdiği andan itibaren yerden kopmuş olduğu için istasyon yapısı ve metro, zihninde bütünleşik tek bir alan algısı yaratmıştır. Neredeyse her gün geçtiği aracı mekan içerisinde yine tabelaları ve yolcuları takip ederek yönünü bulur. Metro tüneli içinde hareket ederken ise nerede olduğunu ya da hangi iki durak arasında olduğunu yapılan anonslardan veya kapı üstündeki durak lambalarından takip eder. Metronun Haliç Metro köprüsü üzerinde tekrar yer üstüne çıkmasıyla aracın pencerelerinden nerede olduğunu görmeye başlar ve Şişhane'ye yaklaşırken tekrar tünele girerek yerden tekrar kopar. Taksim Metro istasyonunda (i2) araçtan inerek kalabalık arasında tabelaları takip ederek Gezi Parkı çıkışına yönelir. Yürüyen merdivenleri ve bantları kullanarak çıkışa ulaşırken yerden hala kopuktur. Gezi Parkı içinden dışarı çıktığında, artık metroya giriş yaptığı yerden bambaşka bir yerdedir. İ1'den İ2'ye, yer altında yapılan bu sıçrayış iki nokta arasındaki 'yer'in karşılığını kişinin algısında boşaltmış ve metro aracı mekanları ile araç mekanını bu boşluğa yapıştırmıştır. İstasyondan çıktığında yürüyerek Taşkışla'ya varır ve rota tamamlanmış olur.

Tüm hareketi boyunca sadece araç beklemek için durmak zorunda kalan beden doğrudan hareket ederek varış noktasına ulaşmıştır. İstanbul gibi metropol kentler, sahip oldukları gelişmiş ulaşım ağıyla kullanıcılarına iki nokta arasında birden çok farklı ulaşım alternatifi sunabilmektadır. Bu bölümde anlatılan yer değiştirme eyleminde, kişi Yeşilyurt'tan Taksim'e gidebileceği 5 hareket alternatifinden en hızlı olanı seçmiş ve yer değiştirmesini yaklaşık bir saatte tamamlamıştır.

Ev ve okul arasında gerçekleştirilen bir saatlik yer değiştirme sürecinde, bedenin etken-edilgen hareketleri arasındaki sürekli değişim, kalabalık içinde bulunmak, araç içindeki konumlanma ve pozisyon, aracı mekandaki bekleme sürelerinin kısalığı gibi etkenler, bu bir saatte herhangi bir yol aktivitesine odaklanmaya engel olmuştur. Dolayısıyla bu tarz bir harekette, sürekli konum değiştirmek zamanı mekanlara bölmüş ve bu sebeple birey zamandan verim alamayacağı için onu hızlıca tüketmeye çalışmıştır.

Bütünsel olarak ele alındığında beden tüm bu hareket içerisinde sürekli bir geçiş halinde bulunur. Ancak hareketin sıklıkla bölünmesi ve mekanlara ayrılması, kişinin

belleğinde kopukluklara sebep olur. Ev ve okul arasındaki hareketini tamamladıktan sonra, geriye dönüp baktığında sabit mekanlar, algısında bir ya da birkaç imge halinde yer alırken, araç içindeki deneyiminin sağladığı görsel süreklilik ve hız katmanı ile görüntülerin bütünleşmesi mekandaki deneyimi ona bir bütün olarak hatırlatır. Bu iki durum arasındaki fark birinde bedenin sabit mekanlar üzerinde hareket ediyor olması, diğerinde ise bedenin hareketli bir mekanda sabit olarak konumlanıyor olmasıdır. Dolayısıyla beden sabit olarak bulunduğu mekanda hareket ederken hareketi ve hızı izleme imkanına sahip olduğu için o mekanla ilgili daha sürekli bir algıya sahip olmuştur yorumlaması yapılabilir.

4.2 Rotada Yer Alan Yer Değiştirme Mekanları

4.2.1 Ara Mekanlar

Ev ile okul arasındaki yer değiştirme rotasında ara mekanlar, iki durma noktası arasında kalan tüm hareket zeminini tariflemektedir. Evden çıkış noktasıyla, Yeşilyurt durağı (d1) arasında kalan sokak ve caddeler, Yenikapı'da otobüsten inilen durak (d2) ile metro istasyonuna (i1) ilerlerken geçilen ana yol, cadde ve üst geçit, sonrasında metrodan inilen istasyon (i2) ile varış noktası (okul) arasında yürünen caddeler, bu yer değiştirmede rotası üzerinde etken hareketin ara mekanlarını göstermektedir. Otobüs içindeyken geçilen sahilyolu ve metro içindeyken geçilen tünel hattı ise edilgen hareketin ara mekanları olarak yer almaktadır. Yer değiştirmesi boyunca sürekli olarak etken hareketten, edilgen harekete, edilgen hareketten etken harekete geçiş yapılan tüm bu zeminler rota üzerinde uç uca birbirine eklenerek, iki durma noktasını bir araya getirmiş ve bedeni iletken kılmıştır.

4.2.2 Aracı Mekanlar

Yer değiştirme rotası boyunca Yeşilyurt durağı (d1), Yenikapı Sahil durağı (d2), Yenikapı Marmaray metro istasyonu (i1) ve Taksim metro istasyonu (i2) olarak sıralanan aracı mekanlar, yaya ve araç arasındaki geçişi sağlamıştır. Şekil 4.2'teki haritada da görüleceği üzere, bedenin etken ve edilgen hareketleri arasındaki değişimleri de bu mekanlarda gerçekleşmektedir.

Yer değiştirme boyunca bu aracı mekanlar arasında, araca binilen ve araçtan inilen mekan olma ayrımı göze çarpmıştır. Beden araca geçiş yapılan aracı mekanlarda, aracı beklemek sebebiyle daha fazla zaman geçirirken, araçtan indiği aracı mekanları

sadece ineceği yeri belirten bir imge ve ara mekana geçiş yapacağı bir nokta olarak görmüştür.

4.2.3 Araç Mekanlar

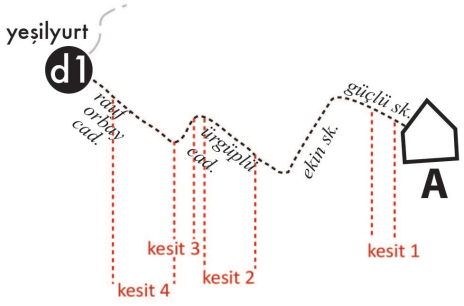
Ev ve okul arasındaki edilgen hareketin gerçekleştiği otobüs ve metro, rotadaki araç mekanlar olarak yer almaktadır. Yer değiştirme süresinin büyük bir bölümü bu mekanlar içerisinde gerçekleşir, dolayısıyla yolun ve hareketin büyük bir bölümü de bu araç mekanlar üzerinden deneyimlenmiş olur.

Kent içindeki rotaların kısalığı, aktarma ve duraklamaların sıklığı, araçlar içerisindeki insan yoğunluğu, yolcunun bu araçlarda mekansal olarak bir aidiyet kurmasına veya yolculuğu dönüştürmesine imkan tanımamıştır. Dolayısıyla tek aktivitesi kendi geçiş halini ve geçiş mekanlarını gözlemlemek ve keşfetmek olmuştur.

4.3 Rotanın Kesitler Aracılığıyla İncelenmesi

İlk bölümde deneyimlenen yer değiştirme süreci bütünsel olarak aktarılmış ve farklı mekanlar arasındaki geçişler değerlendirilmiştir. Bu bölümde ise hareket boyunca kaydedilen videodan farklı durumlar içeren sürekli kesitler seçilir ve bedenin mekansal deneyimi bu kesitler aracılığıyla incelenir. Bu incelemede yöntem olarak hareketli kesitlerden ritmik aralıklarla (5 sn.) anlık görüntüler alınır ve yanyana/üstüste dizilen görüntüler aracılığıyla geçiş halini iki boyutta yansıtmak amaçlanır.

Ev ile d1 arasındaki etken hareketinde, yürüyen beden 4 farklı karaktere sahip mekandan geçer (Şekil 4.3) . Sokak, cadde, anacadde olarak devam eden rotada, gitgide yerleşim alanından kopularak hareket ve hızın daha egemen olduğu yol mekanına geçiş yapılmıştır.



Şekil 4.3 : Ev ile d1 arasında etken hareket

Yürüyen bedenin 4 kez farklı bir mekan algısına geçtiğini hissetmesi, hareketi süresince duyuları aracılığıyla algıladığı şeylerle ilişkilidir. İnsan ve araç yoğunluğunun artması, yeşilin azalması, dinginlik veya gürültünün artması, çevredeki hareketin ve hızın değişmesi, etrafındaki görünür ya da görünmez sınırlar ve bunların bedenin hareket alanını nasıl şekillendirdiği bunlardan bazılarıdır. Evden dışarı adım atan beden, kendini ilk olarak kesit 1'de gösterilen sokakta bulur (Şekil 4.4). Kaldırımın bulunmadığı sokak, yaya ve araçların ortak kullanımına yöneliktir. Araç yoğunluğunun az ve hız limitinin düşük olması yürüyen beden için güvenli bir hareket alanı sunar. Yapısal yoğunluğun az olması, apartmanların bahçeli oluşu ve sokağın bir tarafının çamlık alanını cephe alması bedenin yürüme alanını geçirgen yüzeylerle sınırlandırmış olur.



Şekil 4.4 : Kesit 1

Kesit 2'de gösterilen caddeye ilerlediğinde yerleşim alanının çarşı bölgesine ulaşır (Şekil 4.5). Dingin sokaktan ayrılarak yoğun çarşı alanına geçiş yapan bedenin etrafındaki hareket ve dolayısıyla görüntü akışı artar, sesler çoğalır, araç yoğunluğu artar. Araçların arasından geçerek hareketi için uygun bir alana yönelen beden, bitişik nizamda sıralanan çarşı yapılarının oluşturduğu yarı açık pasajın içinden geçerek ilerler. Yarı açık pasaj, araç yoğunluğunun arttığı caddede onu hala dış mekanda hareketini sürdürebildiği bir strüktürün içine almış ve korunaklı bir alan sağlamıştır.



Şekil 4.5 : Kesit 2

Yaya geçidinden karşıya geçerek durağa ilerlerken üçüncü farklı mekansallık, kesit 3'te yer alan banliyö demiryolu hattının tadilatı sebebiyle yıkılan alt geçitin yerine

yapılan geçici bir sokakta karşısına çıkar (Şekil 4.6). Geçici olarak konulan bariyerlerle şantiye alanı içerisinde yaya için bir yürüyüş alanı tanımlanmıştır. Yürüyerek buradan geçen beden yerleşim alanından bir anda uzaklaşmış ve etrafındaki sesler azalmıştır. Geçişin devamında etrafında yükselen ve hareket alanını sınırlandıran duvarlar, yürüdükçe karşısında daha da görünür olan asfalt yol ve yaklaşan araç sesleri bambaşka bir mekana geçiş yapacağının habercisi olur.



Şekil 4.6 : Kesit 3

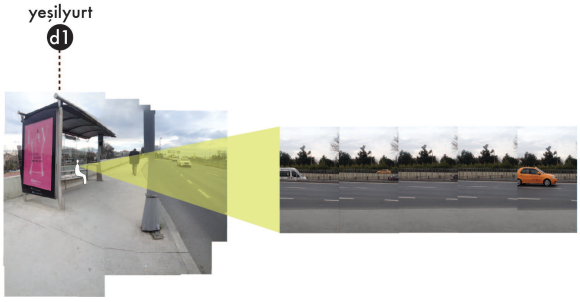
Dar geçitten ana caddeye çıktığında artık araç ölçeğinde bir mekanda yürümektedir. Etken hareket halinde geçtiği diğer ara mekanlarla kıyaslandığında etrafındaki doku ve renklerin değişimi, birden bire grinin, beton ve asfaltın baskınlaşması açıkça görülmektedir (Şekil 4.7). Kaldırımdan durağa doğru ilerlerken etrafından hızla geçen araçlar ve duyduğu sesler onun için kaldırım ve cadde arasında keskin ama görünmez bir sınır oluşturur ve kaldırım dışındaki her noktanın kendisi için güvensiz olduğuna dair bir algı yaratır.



Şekil 4.7 : Kesit 4.

Bulunduğu ana yol ara mekanının sahip olduğu aynılaşma ve herhangi bir imgesel referanstan yoksun olması onda bir yok-yer hissi yaratmıştır. Gündelik hareketinde her gün kullandığı ve araç beklediği bir alan olmasına rağmen, mekanın karakteri, algısında hala bir yer'e dönüşememiştir. Otururak otobüs bekleyen bedenin duraktaki (d1) mekansal algısı ise Pallasmaa'nın odaklanmış göz ve çevrel göz tanımlamaları üzerinden okunabilir. Buna göre, göz oturduğu yerden karşıya doğru odaklanmış olarak baktığında bir mekanla sarmalandığının farkına varmaz, gördüğü şey sadece

ana cadde üzerinden hızla geçen araçlar olur ve bilinçsizce geçen araçları takip eder. (Şekil 4.8). Çevrel gözle bakışında ise aracı mekan olan durak, gözün görüş alanı içerisine dahil olur (Şekil 4.9). Telefon aracılığıyla bedenin oturduğu konumdan bu kez panoramik çekim yöntemi ile kaydettiği görüntüde kırmızı ile gösterilen alanlar durağın oturulan yerden beden için görünen yüzeylerini oluşturur. Beden iki yandan ve arkadan bu mekanla sarmalandığının bilincindedir. Panoramik fotoğraf çekilirken görüntüye girip çıkan araç hareketleri kırmızı çizgilerle kesitler halinde gösterilmiştir. Çevrel gözle bakan beden mekanı hem sınırlarıyla hem de içindeki hareketi dahil ederek bütünsel olarak algılar. Göz, araçların hareketini takip etmez ve hareket anlık kesitlerden ibaret olarak mekansal algısında asılı kalır.

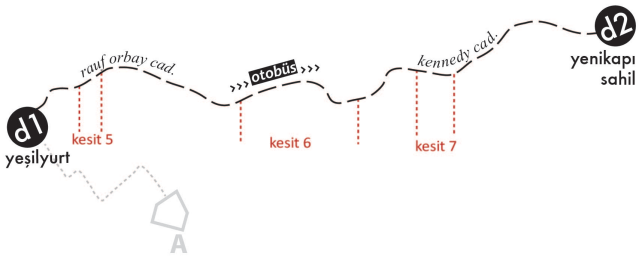


Şekil 4.8 : Durakta odaklanmış görme.



Şekil 4.9 : Durakta çevrel görme.

Duraktaki bekleme süresinin ardından gelen otobüse binen beden yolcu konumuna geçiş yapar. Otobüsteki yolcu konumunda, d1 ve d2 durakları arasındaki edilgen hareketinin rotası Şekil 4.10'da gösterilmektedir. Otobüs içindeki deneyimi, araç mekan içerisinde 3 farklı konumdayken çekilen video kesitleri üzerinden değerlendirilecektir.



Şekil 4.10 : d1 ve d1 arasında edilgen hareket.

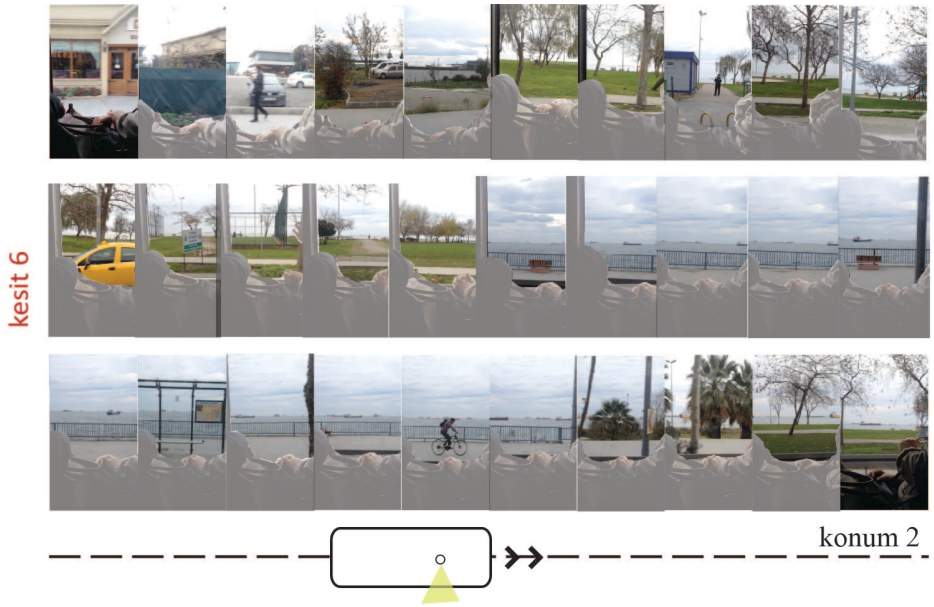
Araca bindiğinde insan yoğunluğu sebebiyle otobüs içinde ilerleyemeyen ve sürücünün arkasında ayakta konumlanan yolcu, hareketini aracın ön camından gözlemler (Şekil 4.11). Ön camdan izlenen hareket ile yan camlardan izlenen hareket farklı algılar yaratır. Aracın gittiği yöne doğrusal olarak bakan kişi için baskın bir görüntü akışı söz konusu değildir, hareket boyunca süreklilik gösteren asfalt yol sabit algılanırken, beyaz ve kesik yol çizgileri hareket ediyormuş gibi görünür, bunun beraberinde otobüsün etrafındaki araçların hareketi ve otobüsün bu araçlara yaklaşıp uzaklaşması yolcuya hareketi ve aracın hızı ile ilgili bilgi sağlar.



Şekil 4.11 : Araçta 1. konumda mobil mekan algısı

Araç içinde sabit konumda edilgen olarak hareket ederken, etrafında bulunan diğer yolcular ve aracın kabuğu bedenin duyularına bir katman olarak eklenmiştir. Ön camdan yola bakarken, görüntü alanına giren her şey onun görüş alanını sınırlandırır ve Şekil 4.11'de gösterildiği biçimde sınırlanmış bir pencereden etrafını algılamak durumunda kalır. Yolcunun dışarıyı gördüğü alanın toplam görüş alanına oranı küçüldükçe bedeninin araç ve diğer yolcular tarafından kuşatılmış olduğu algısı da artmıştır.

Otobüs ilerledikçe inen ve binen yolcuların yarattığı araç içi sirkülasyon yolcuyu konum 1'den konum 2'ye itmiştir ve yolcu bununla birlikte edilgen olarak geçmekte olduğu ara mekanı otobüsün yan camlarından takip etmeye başlamıştır (Şekil 4.12). Kesit 6'da 5 sn. aralıklarla çekilen ve yanyana sıralanan anlık görüntülerden anlaşılacağı gibi hareketi süresince geçtiği yolun yan yüzeylerinin nasıl şekillendiğini, peyzajın değişimini, yolun denize olan yakınlaşma ve uzaklaşmalarını zeminden hiç kopmadan bir süreklilik içinde izleme fırsatı bulur. Yol boyunca sıralanan sabit ve tekil nesnelerin (ağaç, kulübe, bank, durak vb.) görüş alanından geçiş hızı ona içinde bulunduğu aracın hızıyla ilgili bilgi verir. Otobüsün yan camından odaklanmış olarak dışarı bakarken önünde oturan yolcunun elleri, görüş alanına yine bir katman olarak eklenmiştir.



Şekil 4.12 : Araçta 2. konumda mobil mekan algısı

Konum 2'de otobüsün yan camından deniz yönüne bakan yolcu, yolculuğun ileri dakikalarında biraz daha geriye ilerleyerek 3. konumuna geçer ve zıt tarafa bakmaya başlar (Şekil 4.13). Kendisiyle aynı ve zıt yönde hareket eden araçları takip eder. Aynı zamanda geçtiği sahilyolunun kent ve kıyı arasında nasıl sınırlandığını farketmiş olur.



Şekil 4.13 : Araçta 3. konumda mobil mekan algısı.

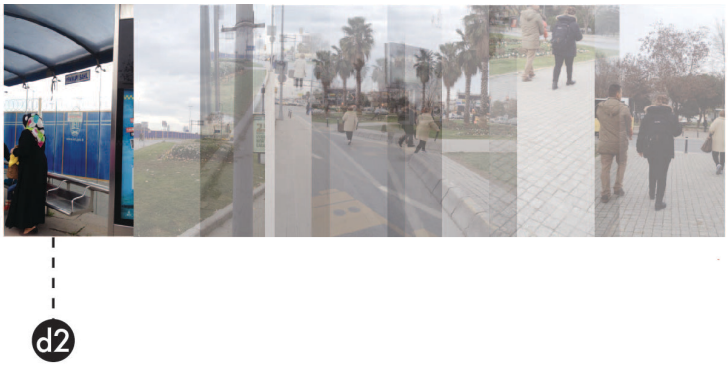
Otobüsün içindeki sirkülasyonun onu 3 farklı konumda durmaya mecbur bırakması, yolcuya, geçtiği yolu, bu yolun kentle olan ilişkisini ve hareketini 3 farklı açıdan keşfetme olanağını tanımıştır. Otobüsün içindeki diğer yolculara baktığında kendisi gibi ayakta duranların çoğunlukla dışarıyı gözlemlediğini, oturan yolcuların ise çoğunlukla kitap okuyarak, telefona bakarak veya müzik dinleyerek geçtiği ara mekanla değil araç mekanla bütünleştiklerini görmüştür.

Yenikapı'ya geldiğinde otobüsten inip Yenikapı Marmaray metro istasyonuna (i1) ilerlerken edilgen hareketten tekrar etken harekete geçiş yapar (Şekil 4.14).

Otobüsten indiği aracı mekan olan Yenikapı sahil durağı, yürüyen beden için anlık bir imgeden fazlası değildir. Araçtan inerek tekrar yürümeye koyulan beden bu mekanla herhangi etkileşimde bulunmaz, araç akışının kesildiği bir anı fırsat bilerek otobüsten inen diğer yolcularla birlikte karşıya doğru koşar ve sahilyolunun kopukluğundan sıyrılıp merkeze geçiş yapmış olur (Şekil 4.15).



Şekil 4.14 : d2 ile i1 arasında etken hareket



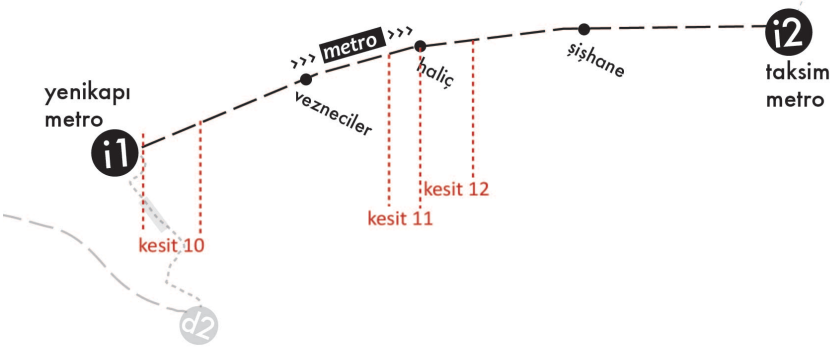
Şekil 4.15 : Kesit 8

Yenikapı üst geçitindeki yürüme deneyimi, yürüyen bedenin mekanı gördüğü şekliyle kesit 9'da gösterilmiştir (Şekil 4.16). Geçite tırmanan bedenin merdivenleri çıkarken tek gördüğü yüzey, basamaklar olur. Geçitin üstüne çıktığındaysa yürüdüğü zemin ve korkuluklar bedenin mekansal sınırlarını oluşturmaya başlar. Öte yandan devam eden bir zemin üzerinde birden konum değiştirerek bir uçtan bir uca sıçramasını sağlayan geçit, aynı zamanda ona geçtiği yerlere farklı bir açıdan ve yükseklikten bakma olanağı da sağlamış olur.



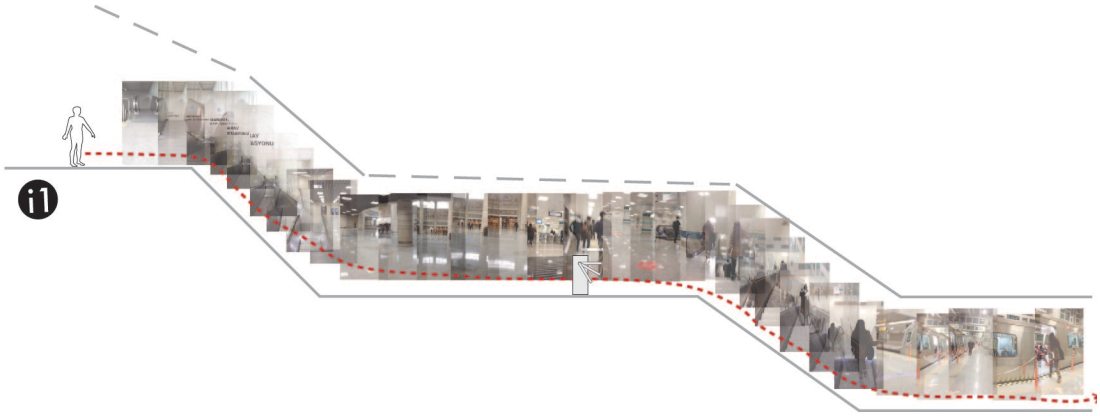
Şekil 4.16 : Kesit 9/ Yenikapı Üst geçiti

Metro istasyonuna ulaşan bedenin iki istasyon arasında şekillenen aracı ve araç mekan deneyimi Şekil 4.17'deki rota üzerinden takip edilebilir. İstasyona ulaştığı anda yürüyen merdiven onu dik bir eğim üzerinden yerin altına çekmeye başlamıştır. İstasyon girişinin eğimli ve yarı saydam çatısından merdiven boşluğuna sızan gün ışığının ve aşağılara indikçe azalarak yerini yapay ışığa bırakması, yer üstündeki doğal ışık ile yer altındaki yapay ışık arasında bir geçiş bölgesi yaratır.



Şekil 4.17 : i1 ile i2 arasında edilgen hareket

Şekil 4.18'de girişten metroya bininceye kadar çekilen videodan alınan ritmik kesitlerin, hareketi tanımlayacak şekilde üst üste ve yan yana dizilmesiyle mekanın genel karakterinin ortaya çıktığı görülmektedir. Beden yürüyen merdivenle aşağı inerken son basamaklara yaklaştıkça girmekte olduğu mekanı görmeye başlar. Sadece yapay ışıkla aydınlatılmış bir bölümden geçerek geçirgen çatılı geniş bir alana çıkar. Bu geniş alanda, hem 2 metro hattına hem de Marmaray'a bağlanan istasyonda yolcuları doğru yere aktarmayı sağlayan yönlendirmeler, geçiş ve merdivenler yer alır. İstasyonun tüm girişlerinden büyük orta alana ulaşan yolcular buradan gidecekleri yöne dağılırlar. Turnikelereden geçerek tekrar yürüyen merdivenle bir kat daha aşağı inen beden metroya bineceği alana ulaşarak istasyon içindeki rotasını tamamlamış olur. Metroya bineceği alana ulaştığında daha basık ve daha karanlık bir mekanda yer alır ve algısında, bulunduğu yeri metronun geçtiği tünelin bir miktar genişlediği ve dışarıya açılan bir boğumu olarak canlandırır.



Şekil 4.18 : Yenikapı metro istasyonu içinde metroya doğru hareket

Metro mekanı aracın iki yanında karşı karşıya sıralanan kırmızı koltuklar, daha fazla yolcu alabilmek için ortada genişletilen koridor boşluğu, günün her saati aynı parlaklıkla yanan floresan ışıklar, ritmik aralıklarla yapılan 'sıradaki istasyon' anonsları ve pencereden görülen tünele ait karanlık ile yolcunun duyularına hitap etmektedir. Yolcu yerin metrelerce altında kapalı bir tünelin içindeki başka bir mekanın içinde, metroda her yerde olabileceğinden çok daha fazla derinde olma deneyimini yaşamaktadır. Yenikapı istasyonundan hareket etmeye başlayan metroda, pencereden bakan yolcu istasyon görüntüsünün git gide hızın etkisiyle silikleştiğini ve karanlığa gömüldüğünü seyreder. Devamında tünelin ince uzun lambaları belli aralıklarla görünür ve tekrar kaybolur (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 : Kesit 10.

Araç Vezneciler ile Haliç durakları arasında yer üstüne çıkarak Haliç Metro Köprüsü'nden geçerken tünelin karanlığı ve arada bir beliren lambalar, yerini içeri sızan bir aydınlığa bırakmaya başlar. Dışarı çıkıldığı an ışığın birden mekanın içine dolmasıyla gözü kamaşan yolcu, tekrar gün ışığına alışır ve çevresinde dışarıya ait bir görüntü akışının oluşmasıyla koptuğu 'yer' ile tekrar birleşmiş olur (Şekil 4.20).

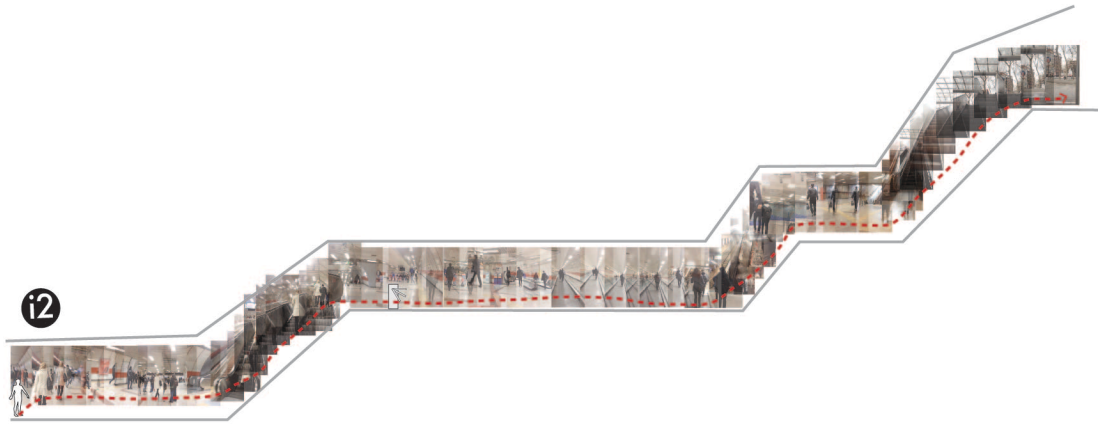


Şekil 4.20 : Kesit 11.

Haliç'ten Şişhane'ye doğru yer üstünden tekrar tünelin içine girerken bu kez Şekil 4.19'daki kesitin tersi bir sırayla aynı verileri duyumsar (Şekil 4.21). Taksim metro istasyonuna (i2) ulaştığında yolculuğu tamamlanmıştır ve bu kez onu yer üstüne çıkartacak olan aracı mekana geçiş yapar (Şekil 4.22).



Şekil 4.21 : Kesit 12.



Şekil 4.22 : Taksim metro istasyonunda çıkışa doğru hareket

5. SONUÇ

İnsanın mimarlığa ihtiyaç duyduğu en temel yaşam fonskiyonları barınma ve çalışma, daha çok stabilite üzerinden algılanan ve kullanılan kalıcı bir çevre isteği üzerinde şekillenir. Bu sebeple kalıcılık ve durağanlık geçmişten bu yana, mimarlığın tasarım ve inşa etme sürecinde geçicilik ve hareketliliğin önünde yer almıştır. Bugünse yer değiştirmenin insan yaşantısında barınma ve çalışmadan sonra gelen üçüncü fonksiyon olarak yer alması ve mimarlığın insan yaşantısını kaplayan bütün aktivitelerle ilgili olduğu bilinci, yer değiştirmeye mimarlık aracılığıyla bakmayı ve mimarlığın hareket üzerinden algılanan, geçici olan, dönüşebilen, mobil olabilen yönlerini keşfetme isteğini yaratmıştır. Bu keşfetme arzusunun bir sonucu olarak tezde, yer değiştirme ve mimarlık ilişkisi, beden, mekan, hareket kavramları ve deneyim, kullanım, algılama süreçleri aracılığıyla incelenmiştir.

Bu incelemede bahsedilen kavramlar ve süreçlerin birbirleriyle eklemlenerek ilişkilendirilmesine önem verilmiş, bu doğrultuda yer değiştirme ve mekan deneyimi arasında örülen ağ; insanın hareketi algılama biçimlerinin incelenmesi ile başlayarak devamında hareketin yer değiştirme olarak ele alınışı, yer değiştirmenin zaman ve mesafeler aracılığıyla biçimlenen ölçeği, yapılı çevrede ne şekillerde gerçekleştiği, mekanları, bu mekanların algılanma biçimleri, kullanım şekilleri ve potansiyelleri ile ilişkilendirilerek oluşturulmuştur. Yer değiştirme ve mimarlık arasındaki ilişkide aktif rol oynayan kavramlar ve süreçler incelendiğinde, insanın hareket halindeyken gerçekleştirdiği mekansal deneyimin baskın olarak yer değiştirmenin mesafe ve zaman aracılığıyla belirlenen mekansal ölçeği, yer değiştirme biçimleri ve yer değiştirme mekanları tarafından etkilendiği görülmüştür. Tez kapsamında, bedenin hareketi ve bu harekete dahil olan mekanların aslında bilinen durum ve özelliklerinin farklı bir bakış açısıyla yeniden okunarak bir araya getirilmesi ve kategorize edilmesi ile üretilen bu başlıklar yer değiştirme ve mimarlık ilişkisinin analizini kolaylaştırmış ve mekansal deneyimde nelerin ön plana çıktığını anlamaya yardımcı olmuştur.

Yer değiştirme biçimlerinin incelenmesi, insanın hareketinin mekanı duyumsama ve algılama süreçlerini nasıl etkilediğini ortaya koymuştur. Örneğin insanın yer

değiştirmesinin etken - edilgen hareket kapsamında incelenmesi, bedenin hareket şeklinin çevresiyle doğrudan veya dolaylı olarak etkileşim kurmasını belirlediğini ve bu etkileşimde hangi duyuların baskın rol oynadığını açığa çıkartmıştır. Bedenin aktif olarak hareket ettiği etken harekette mekanın deneyimlenmesinde bedensel duyumsamanın; pasif olarak hareket ettiği edilgen harekette ise görsel duyumsamanın baskın olarak ön plana çıktığı, buna ek olarak edilgen hareketteki beden için ulaşım aracının sahip olduğu hız, hareket yönü ve mekansal kabuğunun duyumsamada ek birer katman olarak yer aldığı tartışılmıştır. İnsan hareketinin doğrudan veya duraklamalı hareket olarak incelenmesi ise, bedenin yer değiştirme zamanını kullanma biçiminin ve hareket süresi boyunca verdiği kararların hareket rotasını ve bu rota üzerindeki mekanları algılamasını nasıl etkilediğini anlamaya yardımcı olmuştur. Yer değiştirmenin planlı veya rastlantısal olarak gelişiminin hareket rotasının doğrusal, sıkıcı, kısa veya geri dönüşler içeren, dolambaçlı, tekrarlı olarak gelişmesini sağladığı, bunun yanı sıra aynı rotayı kullanan veya zaman zaman rotaları kesişen, fakat farklı tipte hareket eden karakterlerin aynı mekan veya durumları farklı bakış açısı ve duyumsama halleriyle farklı şekillerde algıladığı ortaya konmuştur.

Tezin kavramsal çıkış noktası olarak yer alan *hareket algısının incelenmesi*, öncelikle hareketin bütünsel bir deneyim oluşuna ve algıda anlar aracılığıyla bütünselleştirilmesine dikkat çekmiştir. Buna göre insan, hareketi yarattığı veya izlediği anda onu bütünsel olarak takip edebilmektedir. Ancak bütünsel geçiş halini bellekten geri çağırdığında hareketi durdurmakta, sabit kesitlere bölmekte ve her bir sabit anı uç uca ekleyip, boşlukları zihninde doldurarak onu bütünselleştirmektedir. Tezde ele alındığı şekliyle, yer değiştirmenin de hareketin algılanma biçimi gibi bütünsel bir geçiş anını veya sabit anların birleştirilmesiyle sürekli hale gelen bir deneyimi temsil ettiği söylenebilir. Bu deneyimin parçalara ayrılması da mekanlar aracılığıyla gerçekleşir. Bu bağlamda yer değiştirme süresince geçilen, duraklanan tüm mekanların *yer değiştirme mekanları* adı altında *ara, aracı* ve *araç mekan* olarak 3 gruba ayrılması yer değiştirme sürecinin bu farklı kesitlerini, bu kesitlerde bedenin mekansal deneyiminin nasıl oluştuğunu ve kesitler arasındaki geçişlerde nasıl değiştiğini anlamayı sağlamıştır.

Uç uca eklendiğinde bütünsel yer değiştirme sürecini mekansal olarak tanımlayan 3 farklı mekan tipi, yer değiştirme ve mimarlık ilişkisinde ağırlıklı olarak kullanım ve

deneyim süreçlerini açığa çıkarmaya yardımcı olmuştur. Her bir mekanın kendi içinde ortak olan mekansal niteliklerinin, ulaşım tipine göre çeşitlenebilen potansiyellerinin, sürecin o kısmıyla ilgili işlevsel olarak neleri sağladığının incelenmesi, yer değiştirme halindeki bedenin o anda bulunduğu mekanla kurduğu ve kurabileceği ilişkideki beklentilerini de ortaya koymuştur. Bedenin geçme anında mekandaki kalıcılığının veya duraklama anında mekandaki geçiciliğinin, onun mekanı kullanma ve kendisi için dönüştürmedeki kriterlerin oluşmasında da etkin rol oynadığı görülmüştür.

Yer değiştirme mekanlarının incelenmesi doğrultusunda çoğunlukla ulaşım veya kent planlama sisteminin bir parçası olarak görülen mekanların birer mimari mekan olarak sahip olduğu potansiyellerin görülmesi de sağlanmıştır. Tez kapsamında incelenen örnekler doğrultusunda insanın yer değiştirme sürecine hizmet eden ara, aracı ve araç mekanların, bugün modern yaşamın etkisi altında temel kullanımlarına ek olarak çok farklı kullanım ve anlamlar barındırdıkları görülmüştür. Örneğin bugün, temelde sirkülasyon amacı taşıyan sokakların yayaların etkileşim alanı, yolcu ile otobüs arasındaki geçişi sağlayan durakların sosyal bir buluşma noktası, büyük bir strüktürle yolcuları tek bir çatı altında toplayan ve araçlara dağıtan terminallerin potansiyel sergileme alanı, ya da yolcu için hareketi sağlayan ulaşım aracının bir boş zaman değerlendirme, kafa dağıtma mekanı olduğu söylenebilir. Bu tip örneklerle, mekanları farklı açılardan yeniden okumanın mimari kullanım açısından yeni keşiflerin önünü açabileceği de vurgulanmak istenmiştir.

İlk üç bölümde beden, mekan, hareket kavramları ve algılama, deneyim, kullanım süreçleri aracılığıyla aktarılan ve incelenen yer değiştirme ve mimarlık ilişkisinde, teorik olarak anlatılan durumların yorumlanması için dördüncü bölümde gündelik hayatta sık olarak tekrarlanan bir yer değiştirme denemesi gerçekleştirilmiştir. Bu denemeyle birlikte, bahsedilen yer değiştirme şekilleri, algılama ve duyumsama biçimleri ve yer değiştirme mekanlarının örneklenmesi sağlanmıştır. Bu denemenin sonucunda teoride ortaya konan durumlardan farklı olarak, insan yoğunluğu, hız, trafik vb. çevresel verilerin, farklı an, kişi veya olaylarla olan kesişmelerin yaratabildiği öngörülemeyen durumların yer değiştirmedeki mekansal deneyime olan etkileri de görülmüştür.

Sonuç olarak tez, modern hayatta kent insanın hayatında büyük bir yer kaplayan yer değiştirme aktivitesinin ona mekansal açıdan neler sunduğunun bir incelemesi olarak

değerlendirilebilir. Bu incelemede yer değiştirme halindeki bedenin mekanlarla *duyumsama, algılama, kullanım, deneyim, dönüştürme* gibi eylemler dolayısıyla kurduğu ilişkilerin teorik ve pratik olarak incelenmesi ve yorumlanması aracılığıyla, kullanıcının her gün bulunduğu mekanlara yeni bir farkındalık ile bakmasını ve mekan ile olan ilişkisinde kullanım ve deneyim açısından yeni keşifler üretmesi için çeşitli ipuçları edinmesini sağlamak hedeflenmiştir. Mimar içinse yer değiştirme aktivitesinden türeyen hareketlilik, geçicilik gibi durumların mimari mekanın üretim, tasarım ve kullanımında yarattığı potansiyellere dikkat çekmek hedeflenmiştir.

KAYNAKLAR

Auge, M. (1995). *Non-places*. (J. Howe, Çev.) New York: Verso.

Aydınlı, S. (2008). *'Mekan'dan 'Mekansal'a: Mekanın Zamansallığı / Zamanın Mekansallığı.* Şentürer ve Ural (Ed.), *Zaman-Mekan* içinde. İstanbul: Yem Yayın.

Barraclough, G. (Ed.) (2008). *The Essential World History.* Belmont: Thomson & Wadsworth. (Orijinal yayın 1978)

Berger, J. (1999). *Görme Biçimleri*. (Y. Salman, Çev.) İstanbul: Metis. (Orijinal yayın 1972).

Bergson, H. (2012). *The Creative Mind: An Introduction to Metaphysics*. New York: Courier Dover Publications. (Orijinal yayın 1946)

Bayley, S. (2009). *Cars: Freedom, Style, Sex, Power, Motion, Colour, Everything*. London: Gardner Books.

Calvino, I. (2008). *Bir Kış Gecesi Eğer Bir Yolcu.* (E.Yücesan Cendey, Çev.) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Collis, H. (2003). *Transport, Engineering and Architecture.* Oxford: Architectural Press.

CPI. (2014). Aerospace Windowless Fuselage Opportunity Brochure. Alındığı tarih: 8 Aralık 2014, http://www.uk-cpi.com/wp-content/uploads/2011/09/CPI-Aerospace-Brochure.pdf

Çağlayan, H. (2004). *Place to Passage*. *Artforum International Magazine* içinde. Alındığı tarih: 8 Aralık 2014, http://lmc.gatech.edu/~auslander/publications/Auslander-Chalayan.pdf

Çiçekoğlu, F. (2008). *Şehrin zamanı ve Sine-masal.* Şentürer ve Ural (Ed.), *Zaman-Mekan* içinde. İstanbul: Yem Yayın.

Çil, E. & Hatipoğlu, H. (2008). *Kaldırım.* Derviş ve Tanju (Ed.), *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar* içinde. İstanbul: Garanti Galeri.

De Certeau, M. (2008). *Kent İçinde Yürümek*. *Gündelik Hayatın Keşfi* içinde. (M. E. Özcan, Çev.) Ankara: Dost Kitabevi.

Deviren, S. (2008). *Sahilyolu.* Derviş ve Tanju (Ed.), *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar* içinde. İstanbul: Garanti Galeri.

Eralp Z. (1983). *Genel Turizm*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basın-Yayın Yüksekokulu Yayınları.

Gibson, J. (1950). *The Perception of the Visual World*. Cambridge: The Riverside Press.

Gibson, J. (1954). *The Visual Perception of Objective Motion and Subjective Movement. Psychological Review* içinde. Vol. 61/5.

Gümüş, K. (2007). *Neobarok-Kent'ten Otoyol-Kent'e, Arredamento Mimarlık* içinde. (s. 70-72). 07-08.

Güvenç, B. (2008). *Mimarlık, Zaman, Mekan ve Değişim*. Şentürer ve Ural (Ed.). *Zaman-Mekan* içinde. (s.108-117). İstanbul: Yem Yayın.

Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin Durumu: Kültürel Değişimin Kökenleri*. (S. Sungur, Çev.) İstanbul: Metis.

Heidegger, M. (1971). *Poetry, Language, Thought*. (A. Hofstadter, Çev.) New York: Harper Colophan Books.

Houben, F. (2003). *Mobility: A Room with a View.* Houben ve Calabrese (Ed.). Rotterdam: Nai Publishers.

İzgi, U. (1999). *Mimarlıkta Süreç: Kavramlar – İlişkiler*. İstanbul: Yem Yayın.

Kahvecioğlu, H. (2008). *Mekanın Üreticisi veya Tüketicisi Olarak Zaman*. Şentürer ve Ural (Ed.). *Zaman-Mekan* içinde. İstanbul: Yem Yayın.

Kapucu, B. & Shafrir, T. (Ed.) (2012). *Taşıttan Projeler. 1.İstanbul Tasarım Bienali Program Kitapçığı* içinde. İstanbul: Ofset Yayınevi.

Kaya, B. (2005). *Hareket Kavramının Modern Mimarlığa Etkileri Üzerine Bir Araştırma.* Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

Kronenburg, R. (Ed.) (2002). *Transportable Environments*. New York: E&FN Spon.

Lambert, T. (2014). *A Brief History of Transport.* Alındığı tarih: 8 Aralık 2014, http://www.localhistories.org/transport.html

Le Breton, D. (2008). *Yürümeye Övgü.* (İ. Yerguz, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık. (Orijinal yayın 2000).

Lefebvre, H. (1971). *The Everyday Life in the Modern Life*. (S. Rabinovitch, Çev.) New York: Harper & Row Publications. (Orijinal yayın 1968).

Lefebvre, H. (2013). *Kentsel Devrim.* (S. Sezer, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık. (Orijinal yayın 1970).

Lynch, K. (2010). *Kent imgesi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Mackie, E. (2012). *Design for Public Transport*. Design for Transport içinde. Tovey (Ed.). (s. 139-166) Surrey: Gower Publishing.

Meisenhaimer, W. (1993). *The Difficulties in Depicting of Time in Space. Daidalos* içinde. (s.66-80).Vol.47.

Merlau-Ponty, M. (2002). *Phenomenology of Perception.* (C. Smith, Çev.) London: Routledge.

Mousseau, E. (2010). Art in Subways. Alındığı tarih: 10 Aralık 2014, https://cuarts.wordpress.com/2010/06/29/art-in-the-subways-zoetropes-and-a-public-art-opportunity-for-columbia-students/

Nappo, D. & Varielli, S. (2009). *Homes on the Move: Mobile Architecture*. Köln: H. Fullman

Nelson, D.M. (2013). *Thinking Beyond the Station*. Alındığı tarih: 10 Aralık 2014, http://www.pps.org/reference/thinking-beyond-the-station/

Norris, G. J. (1981). *Evolution of Cruising*. *Cruise Travel* içinde (s.28-29). 12.

Ojalvo, R. (2012, Mart). *Modernitenin İki Yüzü Arasında Mimarlık: "Mesken Tutmak'tan Göçebeliğe"*. Skop Dergi. Alındığı tarih: 4 Aralık 2013, http://www.e-skop.com/skopdergi/modernitenin-iki-yuzu-arasinda-mimarlik-%E2%80%9Cmesken-tutmak%E2%80%9Dtan-gocebelige/584

Otoyol ve Metropol. (2007). Arredamento Mimarlık içinde. (s.66). 07-08.

Pallasmaa, J. (2005). *The Eye of the Skin: Architecture and the Senses*. West Sussex: John Wiley & Sons.

Pallasmaa, J. (2011a). *Tenin Gözleri: Mimarlık ve Duyular.* (A. Kılıç, Çev.) İstanbul: Yem Yayın. (Orijinal yayın 2005)

Pallasmaa, J. (2011b). *The Embodied Image: Imagination and imagery in Architecture*. West Sussex: John Wiley & Sons.

Perec, G. (1997) Species of Spaces and Other Pieces. (J. Sturrock, Çev.) Colchester: Penguin Books. (Orijinal yayın 1974).

Schwarzer, M. (2004). *Zoomscape: Architecture in Motion and Media.* New York: Princeton Architectural Press.

Sennett, R. (1996). *Flesh and Stone: The Body and The City in Western Civilization*. New York: WW Norton & Company.

Sezgin, E. & Yolal, M. (2012). *Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development.* Kasımoğlu (Ed.) *Visions for Global Tourism Industry* içinde. Rijeka: Intech.

Siegal, J. (2002). *The Age of New Nomadism*. Siegal (Ed.), Mobile: *The Art of Portable Architecture* içinde (s. 16-27). New York: Princeton Architectural Press.

Slavid, R. (2007). Micro: Very Small Buildings. London: Laurence King Publishing.

Smith, D. (2012). *Essays on Deleuze*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Spielberg, S. (Yönetmen). (2004). *The Terminal* [Film]. California: Dreamworks.

Şentürer, A. (Konuşmacı). (2013, Mart 25). *Yeni Avangard*. Mimarlıkta Tasarım ve Kuram. İTÜ, İstanbul.

Topçuoğlu, N. (1992). *İyi Fotoğraf Nasıl Oluyor Yani?*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Traganou, J. & Mitrasinovic, M. (Ed.). (2009). *Travel, Space, Architecture*. Farnham: Ashgate.

Tulay, E. (2003). *Mimarlık ve Otomobil 'Sınırları Her An Değişken Mekan'*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

Uluoğlu, B., Kutukcuoglu, M. & Koksal, A. (2013). *Mimarlık Yerden Kopabilir mi?*. XXI Mimarlık Dergisi. 114.

Vink, P. (2005). *Comfort and Design*. Florida: CRC Press.

Virilio, P. (1993). *Speed and Vision, The Incomporable Eye. Daidalos* içinde. (s.96-107).Vol.47.

Votolato, G. (2007). *Transport Design.* London: Reaktion Books.

Walker, J. (2012). *The Bus Stop of the Future*. Alındığı tarih: 13 Aralık 2014, http://www.humantransit.org/2012/05/paris-the-bus-stop-of-the-future.html

White, R. B. (2000). *Home on the Road: The Motor Home in America.* Washington, D.C. : Smithsonian Institution Press.

Xinru, L. (2010). *The Silk Road in World History.* New York: Oxford University Press.

Yazıcıoğlu, S. (2008). *Unutmak Zamanı/ Zamanı Unutmak*. Şentürer ve Ural (Ed.), *Zaman-Mekan* içinde. İstanbul: Yem Yayın.

Yırtıcı, H. (2007). *(F)Otoyol: E5 ve TEM Otoyolları*, Arredamento Mimarlık içinde. (s. 77). 07-08

Mattenklott, G. (1993). *The Way is the Goal. Daidalos* içinde. (s.28-35).Vol.47.

Yücel, A. (2008). *Bağdat Caddesi.* Derviş ve Tanju (Ed.), *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar* içinde. İstanbul: Garanti Galeri.

Url-1 <http://www.csa.com/discoveryguides/film/review2.php>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-2 <http://asapscience.tumblr.com/post/96711017988/magictransistor-etienne-jules-marey-athlete>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-3 <http://dataphys.org/list/mareys-movement-sculptures/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-4 <http://railroad.lindahall.org/essays/locomotives.html>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-5 <http://tr.wikipedia.org/wiki/Robert_Fulton >, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-6 < *http://en.wikipedia.org/wiki/Karl_Benz* >, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-7 <*http://autocognito.com/2012/1908-ford-model-t/#.VI3ZbWSUd3o*>, Alındığı tarihi: 13.12.2014.

Url-8 <http://www.periodliving.co.uk/antiques-vintage/antiques/collecting-vintage-travel-posters>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-9 <http://www.nsmbl.com/nsmbl-crush-chanels-les-temps-essentiels/jour-nuit-weekend-illustration/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-10 <http://www.greatcity.org/2012/05/26/the-bus-stop-of-the-future/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-11 <http://nyclovesnyc.blogspot.com.tr/2011/12/times-square-mural-subway-art-by-roy.html >, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-12 <http://www.napcabs.com/ >, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-13 <http://sleepbox.weebly.com/products.html >, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-14 <http://photographyblogger.net/16-nostalgic-pictures-of-ice-cream-trucks/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-15 <http://www.vwcamperblog.com/2012/11/19/old-volkswagens-never-die/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-16 <https://www.flickr.com/photos/antonas/sets/72157614526596269/>, Alındığı tarihi: 13.12.2014.

Url-17 <https://www.flickr.com/photos/antonas/sets/72157605513990400/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-18 <http://www.aristideantonas.com/tag/vehicles/project/crane-rooms/link/637>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-19 <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=258>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-20 <http://glassmag.users20.interdns.co.uk/forum/article.asp?tid=1670#title>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-21 <*https://www.tumblr.com/search/oye+arnold*>, Erişim tarihi: 13.12.2014.

Url-22 <http://cityinenvironment.blogspot.com.tr/2013/02/serial-vision.html>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

Url-23 <http://lovenycstyle.com/2012/11/culture-bill-brands-masstransiscope-on-the-b-q-train/>, Alındığı tarih: 13.12.2014.

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: F. Pelin SEZGİN

Doğum Yeri ve Tarihi: İstanbul, 06.10.1988

E-Posta: sezginpe@gmail.com

Lisans: 2012 - İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü