



Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Firat University Journal of Social Science
Cilt: 17, Sayı: 1 Sayfa: 17-44, ELAZIĞ-2007

DAVRANIŞSAL COĞRAFYAYA BİR ÖRNEK: ÖĞRENCİ MERKEZLİ BALIKESİR ŞEHİR İMAJI

*An Example to Behavioral Geography: Student Centered Balıkesir City
Image*

Alpaslan ALIĞAOĞLU

Balıkesir Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Balıkesir. alpaslan38@yahoo.com.

ÖZET

Davranışsal coğrafya çalışmalarında dört farklı konu ön plana çıkmış durumdadır. Coğrafi görünümün algılanması bunlardan biridir. İnsanoğlunun en son mekansal ürünü olarak tanımlanan şehirler kendilerine özgü özellikleriyle coğrafi görünümün farklı bir tipini oluştururlar. Yapılaşmış bu çevre farklı kişilere farklı anlamlar sunmaktadır. Bu çalışma öğrenci bakış merkezli olup öğrencilerin şehri nasıl algıladıkları, bu algının zamana bağlı değişimi, algıyı etkileyen faktörler, şehrin kullanımı ve fiziki özellikleri irdelenmektedir. Çalışmada Lynch ve Appleyard tipolojileri kavramsal çerçeve olarak ele alınmakta, taslak harita metodu kullanılmaktadır. Çalışma Batılı olmayan ve nüfusu fazla sayılmayacak bir şehirde, algılamada meydana gelen farklılıkları ortaya koyması bakımından önemlidir. Sonuçta şehrsel algı Lynch'in tespitlerinin aksine sadece fiziki faktörlerin etkisi ile değil, onun kullanımının da bir sonucudur. Bu kullanımda farklı ihtiyaçlar ve bu ihtiyaçları karşılayan elemanların mekansal dağılımının önemli etkisi vardır. Yine yollar değil nirengi noktaları ön plana çıkmaktadır. Şehrsel algı zamana bağlı bir olaydır ve zamanla netleşmekte ve mekansal olarak genişlemektedir.

Anahtar Kelimeler: Davranışsal coğrafya, şehrsel algı, öğrenci, arazi kullanışı, zaman.

ABSTRACT

Four main themes have come the fore in behavioral geography studies. One of them is of landscape perception. Defined as man's last spatial product, cities form a distinct type of landscape with unique properties. This built environment presents different meaning to different people. Centered on student point of view, this study investigates how the student perceive the city, how the very perception changes as time passes, and factors effecting the same perception, use of city and physical properties thoroughly. Lynch and Appleyard's typologies are considered as conceptual framework and sketch map method is used in this study. The study is of importance owing to bringing up the perception differences in a city not western and with population not too much. It is seen that unlike what Lynch thinks, urban perception is not only dependent on its physical properties but results from its use. Different needs and the spatial distribution of the elements meeting these needs have important influence on this very use too. In addition, not the path but landmarks are of great importance. Urban perception is time dependent phenomenon, becoming clearer and expanding spatially with time.

Key Words: Behavioral geography, urban perception, student, landuse, time.

Giriş

“Coğrafya öteden beri, çoklu bakış açılarıyla ilişki içinde olmuştur“ (Tümertekin, Özgüç 1998: 49). Çevresel algılama ve davranışsal coğrafya bu bakış açılarından biridir. “Mekan ve yerin coğrafyasının anlaşılması, insanların çevresel bilgiyi algılaması, düzenlemesi, tecrübe etmesi ve ona anlam vermesine bağlı olduğu kadar bu bilgiyi kullanarak davranmasına da bağlıdır” (Aitken ve diğerleri 1989: 218). Başka bir anlatımla “çevreyi nasıl algıladığımız ve düşüncelerimiz ile algılarımızın davranışlarımızı nasıl etkilediğinin incelenmesi davranışsal coğrafyanın konusunu oluşturmaktadır. Dolayısıyla davranışsal coğrafya, insanların çeşitli çevrelere tepkilerinin geniş ölçüde onları nasıl algıladığı ve anladığına bağlı olduğunu esas alan yaklaşımdır” (Özgüç, Tümertekin 2000: 277). “Çevresel imajlar mevcuttur; bu imajlar doğru bir şekilde tanımlanabilir ve çevresel imajlar ile gerçek davranışlar arasında kuvvetli bir ilişki mevcuttur; ifadeleri davranışsal coğrafyanın temel görüşüdür” (Johnston 1987: 135).

“Davranışsal yaklaşım ile çevre öznel veya ben merkezli olarak yorumlanmaktadır (Bunting, Guelke 1979: 449). Bu cümle şu anlama gelmektedir: Her bireyin kendi özel coğrafyası vardır. Bu özel coğrafya kişilerin ihtiyaçları, arzuları, deneyimleri, yaş ve cinsiyetleri ile burada ifade edilmeyen daha birçok faktörün etkisiyle şekillenmektedir. Bu bağlamda Wright’ın (1947) Bilinmeyen Ülkesi (Terrae Ingocnitae) çok anlamlıdır: “...Bilinmeyen ülkelerden en büyüleyici olanı insanın kafası ve aklında olanıdır...” (Wright 1947: 15). Yine Lowenthal 1961 yılında yayınlanan “Coğrafya, Deneyim ve Hayal: Coğrafi Epistemolojiye Doğru” adlı makalesine aşağıdaki gibi son vermektedir:

“Dünya konusunda her bir imaj ve fikir kişisel deneyim, öğrenme, hayal ve belleğin sonraki bileşkesidir. İçinde yaşadığımız, ziyaret ettiğimiz ve seyahat ettiğimiz yerler, okuduğumuz dünyalar, sanat çalışmalarında gördüklerimiz, hayal alemleri ve düşlemlerin (fantezilerin) her biri bizim beşeri ve doğal imajımıza katkıda bulunur. Günlük dünyamıza çok yakından bağlantılı olanlardan çok uzak görünenlere kadar deneyimin bütün türleri bizim bireysel gerçeğimizin resmini oluşturmak için bir araya gelirler. Her bir kişi için yerin yüzeyi, gelenek ve fantezinin kişisel ve kültürel lensler yardımı sonucu kırılmasıyla şekle sokulurlar. Bizim hepimiz artist ve peyzaj mimarıyız. İdrak ve tercihlerimize uygun olarak düzen yaratırız; mekanı, zamanı ve nedenselliği organize ederiz. Dünya coğrafyası sadece insanın mantık ve gözüyle, sanatın renk ve ışığı, dekoratif düzenlemeler, iyi, gerçek ve güzel olan fikirlerle birleştirilebilir. Bu konuda anlaşma asla ne mükemmel ne de devamlıdır. Coğrafyacılara dahi kısmi ve çabuk unutulmuş uyum umabilir. Raleigh’in yazdığı gibi “gerçek değil, fakat fikir dünya üzerinde pasaport olmadan seyahat edebilir” (Lowenthal 1961: 260).

Davranışsal coğrafya çalışmaları ile yeni bazı kavramların coğrafyaya girdiği görülmektedir. Bunlar algı, imaj, zihin haritası gibi kavramlardır. Tuan'a göre, algı çevreden doğrudan alınan bilgidir. Örnek olarak önümüzdeki bir nesneyi görmemiz gibi. Ancak bu belirli bir andaki bir yerin fotoğrafı değildir. Çünkü fotoğraf bu alandaki her şeyi ihtiva ederken, algı seçicidir. İmaj çevresel uyarıcı olmadan görülen bir şeydir. Başka bir anlatımla imaj geçmişin algısıdır. Bu durum ders işlerken evdeki yatağımızı hatırlamamıza benzer. Zihin haritası ise duyumsal deney ile en az ilişkili özel bir imaj şeklidir (Tuan 1975). Benzer kavramlar Downs ve Stea tarafından da ele alınmıştır. Yazarlar algıyı Tuan'a benzer şekilde tanımlamaktadırlar. Algı bir nesnenin varlığına bağlı olarak gerçekleşen bir süreçtir. Bu süreç sonucunda mevcut nesne bir veya daha fazla duyu yoluyla kavranır. Bilme-öğrenme (cognition) ise daha genel bir tanımdır. Bu tanım algıyı kapsadığı gibi, problem çözmeyi, fikir ve bilginin düzenlenmesini de kapsar. Bilme-öğrenme öyle bir mekansal ortamda meydana gelir ki ilgili yerler çok geniş olduğu için bir kez veya birden fazla bakışla algılanamaz ve anlaşılabilir. Bilme-öğrenme haritalama (cognitive mapping) bilginin elde edilmesi, birleştirilmesi ve depolanması süreci iken, bilme-öğrenme haritası (veya zihinsel harita, imaj, şema) bu sürecin herhangi bir zamandaki ürünüdür (Downs ve Stae 1973: 9-14).

Çevresel algılama ve davranışsal coğrafya konusundaki çalışmaların dört farklı konuda yapıldığı görülmektedir. Bunlar: Mekansal bilme-öğrenme ve beşeri davranış (analitik davranışsal coğrafya), kökeni doğal afet algılamasına dayanan insan-çevre ilişkilerinin ekolojik boyutları, coğrafi görünümün algılanması ve deneyimi ve bireysel, sosyal ve kültürel kıyaslama çalışmalarıdır (Aitken ve diğerleri 1989)

Eldeki çalışma coğrafi görünüm algılama ve deneyimi ile ilgili bir çalışmadır. Bu tür çalışmalar coğrafi görünümün anlamı ve deneyimi ile ilgili soruların cevabını bulmaya çalışırlar (Aitken ve diğerleri 1989). Birer inşa edilmiş çevre olan şehirler, coğrafi görünümün özel bir çeşidini, yani cityscape'i karakterize ederler. Ancak bu şehirsal görünümün yukarıdan bakıldığı şekliyle değil farklı anlamları vardır. Şehirler insan topluluklarının yığılma alanlarıdır. Dolayısıyla farklı geçmişi, ihtiyaçları, beklentileri olan insanlarla doludurlar. Burada yaşayanların bazıları şehre yeni gelmiş, bazıları ise uzun süredir şehirde yaşamaktadırlar. Yine şehir sakinleri farklı alanları oturma alanı olarak seçmiştir. Belirli bir gerçeğin imajının farklı gözlemciler tarafından çok değişik şekilde algılanması mümkün olabilmektedir. Bütün bu bireysel farklılıklara karşın, ortak imaj elamanları da yok değildir. Bu çalışmada öğrenci bakış merkezli olup öğrencilerin şehri nasıl algıladıkları, bu algının zamana bağlı değişimi, algıyı etkileyen faktörler, şehrin kullanımı ve fiziki özellikleri irdelenmektedir. Balıkesir şehrinin imaj elamanları,

Lynch (1960) ve Appleyard'ın (1973) şehirsal algı tipolojileri dikkate alınarak belirlenmektedir. Bugüne kadar yapılmış olan çalışmalar daha çok Batılı şehirlerde, onların da nüfusu fazla olanlarında yapılmıştır. Çalışma Batılı olmayan ve nüfusu fazla sayılmayacak bir şehirde, algılamada meydana gelen farklılıkları ortaya koyması bakımından önemlidir.

Çalışma beş başlık altında ele alınmaktadır. Tarihi gelişim bölümü, davranışsal coğrafyanın kısa bir geçmişi ile birlikte davranışsal coğrafya ile ilgili genel yayınlara vurgu yapmaktadır. Bu yayınların bir kısmı yazar tarafından incelenmiş, incelenmemiş olanlar ise ikincil kaynaklardan elde edilmiş, dolayısıyla kaynaklar kısmında gösterilmemiştir. Yine dünyanın algılanması ile ilgili yayınlar Tunçel (2002) tarafından etraflı bir şekilde ele alındığından burada gereksiz bir tekrara yer verilmemiştir. İlgili yayınlar başlığı altında doğrudan şehirsal imajla ilgili olanlar ele alınmaktadır. Kavramsal çerçeve, çalışmanın hangi sınırlar içinde ele alındığı göstermektedir. Varsayımlar çalışmanın araştırma sorularını teşkil etmekte; bu sorular sırasına bağlı olarak Balıkesir şehirsal imajı analiz edilerek, yapılan genellemelerden meydana gelen sapmalar belirlenmekte ve bu sapmaların nedenleri açıklanmaktadır. Çalışma sonuç bölümü ile tamamlanmaktadır. Bu bölümde çalışmanın bulguları tartışma yapılmadan kısaca verilmektedir.

Tarihi Gelişim

Coğrafyacılar bireysel olarak davranışsal coğrafyayla ilgili çalışmalarını 1960 yılı öncesinde yapmışlardır. Konu Sauer ve Wright'e kadar geri gitmektedir. Wright'ın Amerikan Coğrafyacılar Kurumunda 1947 yılında yapmış olduğu konuşma "Bilinmeyen Ülke: Coğrafyada Hayal Gücü" coğrafyada çevresel algılamının bir alt dal olarak gelişmesine katkıda bulunmuştur (Rowntree 1996: 137). Wright coğrafyaya coğrafi bilginin incelenmesi anlamına gelen geosophy kavramını katmıştır (Bowden 1970, Johnston 1987). Geo (yer) ve sophia (bilgi) sözcüklerinin bileşimi sonucu oluşan geosophy şu anlama gelmektedir: "O (geosophy) gerçek veya yanlış, bütün insan türlerinin, sadece coğrafyacılar değil, fakat çiftçiler, balıkçılar, iş adamları, şairler, roman yazarları, ressamalar, Bedouin ve Hottentolar da dahil, coğrafya ile ilgili olan düşüncelerini kapsar. Bu nedenle o mutlaka büyük ölçüde öznel görüşlerle ilgilidir" (Wright 1947: 12). White'nin 1945 yılında afet eğilimli çevreler ile Kirk 1951 yılında imgesel coğrafya ile ilgili bir başka çalışması, bu konuda yapılan ilk çalışmalara örnek teşkil etmiştir (Mark ve diğerleri 1999).

Davranışsal çalışmalar 1960 ve 1970'li yıllarda coğrafya disiplinin önemli bir

parçası haline gelmiştir. 1960 yıllarındaki çalışmalar, şehir imajı (Lynch 1960), çevresel imajlar (Lowenthal 1961), karar verme süreci (Wolpert 1964) ve zihin haritaları ile ilgili olmuştur (Gould 1966). Lowenthal'ın 1961 yılında AAAG yayınlanan "Coğrafya, Deneyim ve Hayal Gücü: Coğrafi Epistemolojiye Doğru" adlı makalesi "Özel dünyalara" vurgu yapmaktadır. Wolpert'in "Mekansal Ortamda Karar Verme Süreci" adlı makalesi, "O zaman çok tutulan normatif teoriye karşı davranışsal bakış açısı seçeneği sunmuş ve davranışsal coğrafyayı müjdelemiştir" (Johnson 1987: 130). Wolpert'e göre; "Orta İsviç çiftçilerinin elde ettiği işçi verimliliğinde ussallık varsayımlarını gevşetmek ihtiyacı vardır. Grup olarak ele alınan nüfus ne kâr en yüksek ölçüde elde eder, ne de hedefleri sadece bu amaca yöneliktir. Mükemmel bilgi, tahmin edilemeyen değişimlerin varlığı, iletişimde ve bilginin algılanmasında geri kalınması gibi nedenlerle elde edilemez. Karar verme davranışı hem mevcut objektif seçenekleri, hem insanların bu seçeneklerin de farkında olmasını, bunların sonuçlarının etkilerini hem de onun (çiftçinin) değer sistemlerini yansıtır" (Wolpert 1964: 557). Kısa bir zaman sonra bu kuşak yeni metotları eski fikirlere uygulamışlar (Rushton 1969) ve davranışsal coğrafyada gelişen fikirler coğrafyanın güncel konularına girmiştir (Hurton ve Reynold 1971). Blaut ve Stea'nın 1971 yılında yayınlanan makalesi coğrafi öğrenmede kognitif sunumun temellerini yansıtır niteliktedir. Ayrıca yeni davranışsal ilginin temelini oluşturan birçok kitap yayınlanmıştır. Örnek olarak Cox ve Golledge (1969) coğrafyada davranışsal problemleri ele almışlardır (Mark ve diğerleri 1999). Amerikan Coğrafyacılar Birliğinin 1965 yılında Columbus, Ohio'daki toplantısından sonra Çevresel Tasarım ve Araştırma Birliği (EDRA) kurulmuş, disiplinler arası Çevre ve Davranış (Environment and Behavior) adlı bir dergi yayın hayatına atılmıştır (Freundschuh ve Kitchin 1999). 1960'lı yılların sonunda coğrafya psikoloji ile işbirliği yapmaya başlamış, bu işbirliği ortak ilgi alanıyla ilgili kitapların (Downs ve Stea 1973, 1977, Moore ve Golledge 1976) çıkmasına neden olmuştur (Mark ve diğerleri 1999). Bilme-öğrenme haritalarının şeklini etkileyen faktörler (Pacione 1978), algısal bölgelerin tespiti (Jordan 1978), zaman bilme-öğrenme şehirselle ulaşım davranış kalıplarının tespiti (Burnett 1979), göç olgusu ile ilgili davranışların tespiti (Lloyd 1976), tüketici davranışları (Potter 1979) ve basit davranış sistem modelinin tartışılması (1973) ve bilme-öğrenme mekansal teori (Webber, Symanski, Root 1975) 1970'li yıllarda yapılan diğer çalışmalardan bazılarıdır.

Başlangıçta davranışsal coğrafya, mantıksal pozitivizm temelli olması ve metodolojik eksiklikleri nedeniyle eleştirilmiş (Tuan 1975, Bunting, Guelke, 1979), ancak bu eleştirilere cevaplar gecikmemiştir (Downs 1979, Rushton, 1979, Saarien, 1979, Couclelis, Golledge, 1983). Coğrafyacılar tarafından ele alınan konular 1980'li yıllardan

sonra oldukça genişlemiş ve 1970-1980’li yıllar arasında davranışsal coğrafya ile ilgili çalışmalar en yüksek seviyeye varmıştır. Bu dönemde başka bilimlerle yapılan ortak çalışmalar devam etmiştir (Golledge ve Ray 1983) (Mark ve diğerleri 1999). 1980’li yıllarda yapılmış olan başka çalışmalar arasında, zihinsel haritaların doğası (Sanders, Porter 1974, Pipkin 1981, Gale, Golledge 1982, Lloyd 1982, Lundberg 1984), zihinsel haritalarda bozulma nedenleri (Lloyd 1987, Lloyd, Heivly 1987) coğrafya eğitiminde zihinsel haritaların önemi (Downs, Liben, Daggs 1988), zihinsel haritalarda cinsiyet farklılıkları (Matthews 1984, 1987), tüketicilerin mesafeyi algılaması (Brown 1987, Coshall 1985) ve oturma yeri seçimi (Preston, Taylor 1981) gibi araştırmalar bulunmaktadır.

1990’lı yıllar mekansal bilme-öğrenme üzerine çok sayıda bilim adamının (coğrafyacı, psikolog, bilgisayar bilimcisi, dilci vb.) işbirliğine tanıklık etmiştir. Geoform’un 1992 yılında yayınlanan özel sayısında bilme-öğrenme ile ilgili çok sayıda makale vardır. Garling ve Golledge tarafından 1993 yılında derlenen kitapta davranış ve çevreyi coğrafi ve psikolojik açıdan ele alan çok sayıda çalışma bulunmaktadır. Yine Portugali tarafından 1996 yılında derlenen eser, bilme-öğrenme-haritalarının oluşumu üzerine, coğrafyacı ve psikolog bakış açısıyla ele alınmış çalışmalarla doludur. Bilme-öğrenme konularında coğrafi bakış açısı getiren yakın zamanlı eserler ise Golledge ve Stimson (1997), Lloyd (1997), Golledge (1998) ve Kitchen ve Freunschun tarafından yapılanlardır (Mark ve diğerleri, 1999). Bu dönemde yapılan çalışmalar arasında, coğrafya yaklaşımında bilme öğrenme-gelişimsel yaklaşım (Downs, Liben, 1991), çocukların mekansal bilgi elde etmesi (Golledge, Gale, Pellegrino, Doherty 1992), mekansal prototiplerin öğrenilmesi (Lloyd 1994), mekansal bilginin elde edilmesi (Golledge, Dougherty, Bell 1995) ve zihinsel harita öğrenme ve hatırlama (Kulhavy, Stock 1996) gibi konular yer almaktadır.

Türkiye’de konunun ilk kez ele alınması dünya genelinde davranışsal coğrafyanın yükselişe geçtiği döneme rastlamaktadır. Tümertekin ilk baskısı 1978 yılında yapılan “Beşeri Coğrafyaya Giriş” adlı eserde konunun kavramsal çerçevesini çizmiş, onu Tolun’un “Davranışlara Yönelik Coğrafya...” adlı tebliği izlemiştir. Konu bir yandan Tümertekin’in sözü edilen eserinin yeni baskılarında (1984, 1994) ele alınırken, diğer yandan Tümertekin ve Özgüç tarafından yeniden kaleme alınan “Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür, Mekan” adlı eserin sonraki baskılarında da (1997, 1998, 2002, 2004) irdelenmiştir. Ayrıca coğrafyanın tarihi ve felsefesi üzerine Özgüç ve Tümertekin (2000) tarafından yazılan “Coğrafya, Geçmiş, Kavramlar, Coğrafyacılar” adlı eserde de davranışsal coğrafyaya yer verildiği görülmektedir. Genel olarak teorik sayılabilecek

bütün bu çalışmalardan sonra, Türkiye Coğrafyası uygulamalı bir çalışma için 2002 yılına kadar beklemek durumunda kalmıştır.

Tunçel'in "Türk Öğrencilerinin Zihin Haritalarında İslam Ülkeleri" çalışması ülkemizde davranışsal coğrafyada uygulamaya geçişin adı olmuştur. Tunçel Türkiye'deki yedi üniversitede coğrafya ve coğrafya eğitimi alan 400 öğrenciye anket uygulamış; bunlardan 275 örnek değerlendirmeye alınmıştır. Taslak harita yöntemini de kullanan Tunçel, öğrencilerin İslam Dünyasını algılamasını araştırmıştır. Eğitim sistemi, alan-nüfus, yakınlık, kültürel bağlar, güncellik ve tarihi faktörlerin zihinsel haritaların oluşumunu etkileyen başlıca faktörler olarak ortaya çıktıkları görülmüştür. Öncelikle yapılan haritalar Avrupa merkezlidir. Öğrencilerin yüksek öğrenim öncesi deneyimleri ve eğitim gördükleri ortamlardaki uyarıcılar zihinsel haritaların oluşumunda etkili olan bir başka unsurdur. Araştırmacı taslak harita tasarlama ve çizmede başarısız olunmasını ülkemiz eğitim sisteminin yetersizliğine bağlamaktadır. Güneybatı Asya ülkelerinin bilinmesi yakınlık ile ilgili iken; Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilindeki ülkelerin bilinmesi tarihi ve kültürel bağlarla ilgilidir. Çeçenistan'ın Rusya federasyonunda en çok bilinen ülke oluşu güncellik ile ilişkilidir. Batı Trakya ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin bilinmemesi araştırmacı tarafından üzüntü verici olarak değerlendirilmektedir (Tunçel 2002).

Tunçel'e ait çalışmanın bir başka önemi ise dünyanın algılanması konusunda geniş bir kaynağa sahip olmasıdır.

Kavramsal Çerçeve

Balıkesir şehir imajının tespitine geçmeden önce şehirselleşmenin nasıl elde edildiğini ortaya koyan şehirselleşme algı tipolojilerini incelemekte fayda vardır. Bunlardan yaygın olarak kullanılanları Lynch ve Appleyard'a aittir (Carter 1976).

Lynch'e göre çevresel zihinsel imaj bireylerin sahip olduğu harici fiziksel dünyanın genelleştirilmiş zihinsel resmidir. Çevresel imajın oluşumu, gözleyen ve gözlenen arasında gelişen çift yönlü bir sürece bağlıdır. Gözleyen neyi gördüğü dış şekle bağlı bulunmakta; fakat onun gördüğünü nasıl yorumladığı ve düzenlediği ile dikkatini yönlendirmesi neyi gördüğünü etkilemektedir. Ona göre çevresel imajın üç bileşeni bulunmaktadır. Bunlar kimlik, yapı ve anlamdır. Kimlik tekliği ifade ederken; yapı herhangi bir nesnenin diğer nesneye veya gözlemciye göre konumunu ifade etmektedir. Anlam pratik ve duygusal bağlamda gözlemci için önemlidir. Çalışmada teklik ve yapı ele alınmakta; anlam üzerinde ise durulmamaktadır (1960: 2, 131).

Lynch üç Amerikan şehrinin (Boston, Jersey City ve Los Angeles) görsel kalitesini

bu şehirlerde yaşayanların zihinsel imajı yolu ile tespit etmeye çalışmıştır. Görsel gerçekler ile imajları karşılaştırarak, hangi şekillerin güçlü imaja neden oldukları tespit edilmiş ve şehirselleştirme için bazı ilkeler ortaya konulmuştur. Görsel kalite anlaşılabilirlik veya şehirselleştirme görünümünün okunaklılığına bağlıdır. Gözlemci üzerinde yüksek imaj etkisi uyandıran bir nesnenin sahip olduğu şekil, renk ve düzen gibi nitelikleridir. Başka bir anlatımla şehirselleştirme peyzajın okunaklılığı onun parçalarının kolayca farkına varılması ve kolayca anlaşılabilir bir kalıpta düzenlenmesine bağlıdır. Yine güçlü bir imaja sahip şehir, iyi şekillenmiş, farklı ve dikkate değerdir. Bu şehir göz ve kulağı daha dikkatli bir şekilde katılımcı olmaya davet etmektedir (1960: 8-9).

Şehirselleştirme imajın beş elemanı bulunmakta ve bunlar da fiziki şekillerden etkilenmektedir. Bu beş eleman yollar, kenarlar, kesimler, kavşaklar ve nirengi noktalarıdır (Lynch 1960: 46).

Yollar: Yollar gözlemcinin bazen, alışılmış şekilde veya potansiyel olarak yürüdüğü kanallardır. Bunlar cadde, gezinti yolu, geçiş hatları, kanallar veya demiryollarıdır. Bunlar aynı zamanda bir çok insanın imajında hakim unsurlar olup; insanlar onlar vasıtasıyla şehri gözlemlemekte; onlar boyunca şehrin diğer elemanları birbirine bağlanmakta ve birbirleriyle ilişkilendirilmektedir (Lynch 1960: 47).

Kenarlar: Gözlemci tarafından yol olarak algılanmayan veya kullanılmayan çizgisel elemanlardır. Bunlar iki aşama arasında sınır olabilecekleri gibi, devamlılıkta çizgisel kırılma da, örnek olarak kıyıları, demiryolları, gelişme kenarları veya duvarlar gibi, olabilirler. Kenarlar bir bölgeye yakın veya uzak engel olabilecekleri gibi az veya çok içine girilebilir elemanlardır da. Bunlar aynı zamanda farklı bölgeleri birbirine bağlayan veya bu bölgelerin ilişkisini sağlayan hatlardır. Yollar kadar hakim eleman olmasalar da bunlar şehrin genel çizgilerini ortaya koyan elemanlardır (sular veya surlar gibi) (Lynch 1960: 47).

Kesimler: Kesimler şehrin orta ile geniş alanlarını kapsamakta ve çift boyutlu özellik taşımaktadırlar. Gözlemci zihinsel olarak bu alanlara girebildiği gibi bu alanlar kendilerini ayırt eden tanımlanabilir özelliklere de sahiptirler. Genellikle dahili olarak tanımlanabilen bu alanlar, hariçten görünebilirlerse dışsal referans olarak kullanılabilirler. (Lynch 1960: 47).

Kavşaklar: Kavşaklar noktalar veya içine gözlemcinin girebileceği stratejik yerlerdir. Bu alanlar seyahatin başladığı veya bittiği odak merkezlerdir. Bunlar aslında kavşaklar, ulaşımın sona erdiği yerler, yolların geçiş yeri veya toplandığı yerler, bir yapıdan diğerine geçilen yerlerdir. Veya kavşaklar basitçe, bazı kullanımların veya fiziksel özelliğinin belirgin özellik kazandığı yoğunlaşma alanlarıdır. Köşe başı uğrak yeri

veya kuşatılmış meydanlar bunlara örnek olarak verilebilir (Lynch 1960: 47).

Nirengi noktaları: Nirengi noktaları başka bir noktasal referans tipidirler. Ancak bu kez gözlemcinin içlerine girmesi söz konusu değildir. Dolayısıyla dışsaldırlar. Bunlar bina, işaret, mağaza cephesi, kapı tokmağı veya dağ gibi basit bir şekilde tanımlanmış fiziksel nesnelere (Lynch 1960: 48).

Başka bir tipoloji Appleyard'a aittir. Araştırmacı sınıflandırmasını üçe ayırmıştır. Başka bir anlatımla ona göre şehirler üç şekilde algılanmaktadır. Bunlar kullanımsal, karşılık veren ve yorumsal algılamalardır.

Şehirlerde bir çok elemanın algılanması onların kullanımı ile ilgilidir. Birey şehri kullanırken veya çeşitli görevleri yerine getirirken şehrsel çevrenin çeşitli kesimlerini seçmektedir. Böylece otobüs durağı, trafik kavşakları ve önemli binalar veya farklı fiziksel özelliklerin farkına varılır, bunlar hatırlanır ve daha sonra önem açısından abartılır; dolayısıyla meydana gelen bu süreçte şehrin öznel zihinsel yapısı oluşur. Çok yaygın olan bu algılama şekli tekrarlanan faaliyetler ile ilgilidir. Bu süreçte şehrin bazı kısımları tamamen görülmez, kesin olarak hatırlanamaz ve bireyin şehrin farklı kesimleri arasındaki yolculukları sırasında algısal olarak farkına varılmaz. Örnek olarak binaların bazı kısımları hatırlanır. Bir dükkanın alt veya vitrini, vitrindeki düzenden dolayı hatırlanacağı halde, binanın bütünü tamamen bilinmeyebilir (Appleyard 1973, Carter 1976).

Karşılık veren algılamada fiziki çevrenin biçimi önemlidir. Parlak, ayrı (izole) veya garip elemanlar, şehirde çeşitli işleri için koşturan veya gezinen insanların dikkatini çeker. Bu durumdaki algı daha çok pasiftir. İşaretler, ilan tahtaları, petrol istasyonları bir görev için koşturan insanların bu işlerini yerine getirirken meydana getirdikleri dolaşım sisteminde mevcuttur. Veya seyahat eden kişi başka şeyleri araştırırken, bunlar ikincil veya önemsiz görünümü temsil ederler. Bunlar Lynch tarafından ayrıntılı bir şekilde ele alınan çevrenin hayal edilebilen elemanlarıdır. Ancak bunlar mutlak görüntü ile ilgili değil, farklı ses, koku veya dokunmayla ilgili deneyimlerdir. Bunların hayal edilebilirliği belirli bir ortamda bazı özelliklerinin yoğunluğuna, onların izafi olarak benzersizliği ve teklıklarına bağlıdır (Appleyard 1973).

Yorumsal algılama doğası gereği ihtimalcidir. Biz büyüdükçe yaşadığımız şehir için bizim kodlama sistemimizi (veya bireysel şehir modelimizi) oluşturan genelleştirilebilir çevresel kategoriler, kavramlar ve ilişkiler geliştiririz. Yeni bir şehir deneyimi yaşandığında geçmiş deneyimimize bağlı kalarak ve benzer durumları yorumlayarak bu şehri yorumlamaya çalışırız (Appleyard 1973, Carter 1976).

İlgili Yayınlar

Lynch' in yukarıda ifade edilen çalışması şehrsel imajın ölçülmesinde sistematik bir yaklaşım sağlamıştır. Onun şehrsel imaj elamanlarını sınıflandırması bir çok araştırmacı tarafından benimsenmiş ve farklı şehirler için uygulanmıştır. Roma ve Milano da bu şehirler arasındadır.

Francescato ve Mebane Roma ve Milano şehirlerini çalışmışlardır. İki şehrin farklı şekillerde yüksek ölçüde okunabilir olduklarını tespit etmişlerdir. Milano'nun haritalanması kolayca tanımlanan yollar etrafında, Roma ise bir dizi nirengi noktaları etrafında düzenlenmiştir. Ancak Roma duyguları okşayıcı lezzete, ritme ve uyarıcılara ve seçeneğe sahiptir. Dolayısıyla Roma'da çeşitlilik oranı yüksektir. Çalışma dört farklı grup üzerinde yapılmış, cinsiyet, yerliler, yerli olmayanlar (şehirde kalış süresi), yaş (30 yaşın üzerinde altında) ve sınıf (orta ve alt gelir grubu) gibi faktörler dikkate alınmıştır. Bu dört grup arasında Lynch' in şehrsel imaj elamanları sıralamasında benzerliklerin olduğu görülmüştür. Yani yollar en sık gösterilirken, nirengi noktaları, kavşaklar, kesim ve sınırlar yolları takip etmiştir. Ancak söz konusu gruplar arasında farklılıklar da yok değildir. Örnek olarak Roma'da yaşayan alt sınıf kenarları kesimlerden daha sık belirtmişlerdir. Yerli olmayanlar şehirden çıkan yollara daha çok önem vermişlerdir. Orta sınıf yollardan çok kenarlara önem verirken, alt sınıf için bu durumun tersi söz konusudur. Otuz yaşın altındakiler nirengi noktalarından çok yollara vurgu yapmıştır. Çalışmada önemli cinsiyet farklılığı olmadığı ifade edilmektedir (Francescato, Mebane 1973).

Bir başka çalışma Los Angeles şehrine aittir. Araştırma Kevin Lynch danışmanlığında Şehir Planlama Komisyonu tarafından yapılmıştır. Los Angeles şehrinin beş farklı yerinde 25 kişi üzerinde yapılan çalışmada, şehrsel hayat hakkında ayrıntılı bilgilerin veya şehrsel görünümde belirli elamanlar hakkında bilginin, şehrsel hayatın çeşitli yönleri ile kurulan yoğun ilişkinin bir fonksiyonu olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Buna göre şehrsel çevrenin imajı farklı şehrsel gruplara ve mekanlara göre değişmek eğilimindedir. Başka bir anlatımla şehir, farklı insanlara farklı anlamlar ifade etmektedir (Orleans 1973).

Yukarıda ifade edilen beş farklı alandan bir şehrin güneydoğusunda Avalon olarak bilinen yerdir. Bu alanda zenciler yaşamaktadır. Onlar için şehir kuzey-güney yönlü ana caddeler ile şehir merkezi arasında çizilen yollardan ibarettir. Şehrin diğer kısımları ayrıntılı olmayan kesimler halinde görülmektedir. Boyle Heights' te yaşayan ve İspanyolca konuşanlar için şehir daha sınırlı büyüklüktedir. Şehir Boyle Heights ve yakın çevresinden ibarettir. Oysa Kaliforniya üniversitesine yakın Westwood'da yaşayan, etnik

olmayan yüksek sosyal sınıfa ait insanlar iyi şekillenmiş, ayrıntılı ve genelleme yapılmış şehir imajına sahiptirler. Northridge mevkiinde yaşayan orta sınıf banliyö halkı, orijinal şehrin devamı niteliğini taşıyan San Fernando vadisindeki şehir imajı nispeten ayrıntılı olmasına karşın, Santa Monica dağ sırası onları metropolisin diğer kısımlarından ayırmış görünmektedir. Fairfax eski orta sınıf ve çoğunlukla Yahudilerin yaşadığı alanı temsil etmektedir. Ankete katılanların, diğer alanlarda yaşayanlar gibi (Westwood hariç), kendi yakın çevrelerini bildikleri görülmüştür. Ancak bu çevrede yaşayanlar Fairfax Caddesi ile şehrin merkezi arasında yer alan Willshire koridorunu çizmekle birlikte, diğer alanlarda yaşayanlardan farklı olarak San Fernando vadisini çizmeleri, bu vadiye ikinci kuşak Yahudi nüfusun yaşaması ile ilgili olmuştur (Orleans 1973).

Sonuç olarak şehirde farklı çevresel algıların ortaya çıkışı, sosyal pozisyon ve fiziki lokasyonların ölçek etkisine bağlıdır (Orleans 1973).

Şehirlerin kolayca algılanmasında (yani şehirlerin okunaklığında) onun fiziki özellikleri kuşkusuz önemlidir. Zaten Lynch' de daha çok bu etki üzerinde durmaktadır. Ancak şekilsel unsurlardan çok deneyim üzerinde duran çalışmalar da vardır. Bu çalışmalarda bile temel dayanak yine Lynch, yani onun sonradan ele aldığı eserler ve bu eserlerde ortaya koyduğu, ancak bazılarını değiştirdiği, fikirleridir. Zmudzinska-Nowak (2003) deneyime, özellikle çocukluk deneyimine vurgu yapmaktadır. Araştırmacı Lynch'in 1982 yılında yazdığı bir esere atıf yaparak, onun fikirlerinden bazılarını değiştirdiğini ifade etmektedir. Lynch'e göre mekanın başarısı veya okunaklığı, (düzeni veya algılama kolaylığı) onun pozitif olarak algılanmasına bağlı olduğu gibi sakinleri tarafından anlamlı bulunmasına da bağlıdır. Çalışmasını Polonya'nın yukarı Silezya bölgesinde Tychy şehrinde yapan araştırmacı, deneklerini ebeveyn ve onların çocuklarından seçmiştir. Ebeveynler başka bir şehirde doğmuş ve Tychy'ye yerleşmiş iken, çocuklar Tychy'de doğup yetişmişlerdir. Sonuç olarak görülmüştür ki mekanın algılanması farklı bireysel deneyimlere bağlıdır. Çocuklar için şehrin algılanması kolay dolayısıyla okunaklı iken, onların ebeveynleri için hiç de böyle değildir. Çalışmada çocukluk ve gençlik döneminin mekansal deneyimi yetişkinlik dönemi kavrama kategorilerini etkilemektedir sonucuna varılmaktadır (Zmudzinska-Nowak 2003).

Çalışmanın Varsayımları

Bu çalışmada aşağıda görülen konuların araştırılmasına karar verilmiştir. Bunlar;

1-Şehirselsel imaj hangi stilde ortaya çıkmıştır? Şehirselsel imaj elemanları Lynch'in tespit ettiği gibi çoktan aza doğru, yollar, nirengi noktaları, kavşaklar, kesimler ve kenarlar şeklinde midir?

2-Zihinsel haritaların oluşumunda ve belirli karakter kazanmasında zamana bağlı nasıl bir değişim görülmektedir?

3-Fiziki faktörler mi yoksa şehirdeki faaliyetler mi daha çok imaj elemanlarını etkilemektedir?

Veri ve Yöntem

Çalışmada Balıkesir şehir imajında meydana gelen farklılıklar ortaya konulmaktadır. Şehir imajının oluşumu veya zihin haritalarının oluşumunun bir çok faktörün etkisiyle ortaya çıktığı bilinmektedir. Şehirde kalış süresi (zaman), faaliyet biçimi ve ikamet edilen yerin etkisi bu faktörlerden sadece bir kaçıdır. Bu çalışmada biraz önce ifade edilen faktörlerin tespiti taslak harita yöntemiyle yapılmaktadır. “Zihin haritalarının oluşturulmasında taslak harita yöntemi şaşırtıcı ve son derece ilgi çekici sonuçlar vermektedir. Esneklikleri, açıklıkları, potansiyel olarak derin psikolojik görüşleri yansıtmaları bakımından dikkate değerdirler. Fakat, bu teknik, ortaya çıkan ürünün yorumlanmasında karşılaşılan güçlükler ve harita çizim tekniklerinde eğitim görmemiş kişilerin, şehir içi ölçeğinde bildikleri yerleri yerine yerleştirememeleri yüzünden eleştirilere uğramıştır” (Tümertekin, Özgüç 1998: 58). Bu nedenle çalışma üniversitesi öğrencileri, özellikle Balıkesir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi öğrencileri üzerinde yapılmıştır. Çalışmaya katılan öğrenciler 1. ve 3. sınıf coğrafya bölümü öğrencileri olup; bunların şehirde kalış süreleri sırasıyla iki aydan az ve iki yıldan çoktur. Çalışmada üniversite öğrencilerinin seçiminin kuşkusuz başka nedenleri de vardır. Bunlar elverişlilik ve daha da önemlisi onların faaliyet biçimlerindeki benzerliktir. Taslak haritası çizimi zamanın etkisini artırmak amacıyla birinci sınıflar için ilk dönemin ilk aylarında, üçüncü sınıflar için ise ikinci dönemin sonlarında yapılmıştır. Çalışmaya gönüllü olarak toplam 64 kadar öğrenci katılmış olup; bunlardan 30 kadarı birinci sınıf (bundan sonra birinci grup olarak adlandırılacaktır), 34 kadarı ise üçüncü sınıf öğrencilerdir (ikinci grup). Çalışmada elde edilen 64 adet taslak haritadan 20 kadarı anlamsız bulunmuş ve dolayısıyla dikkate alınmamıştır. Kullanılan denek sayısı ilk bakışta az gibi görünmektedir. Ancak zihinsel haritaların çizim güclüğü dikkate alınırsa, bu durum normal karşılanacaktır. Nitekim çeşitli vesilelerle ifade edildiği gibi, bu konuda çığır açan çalışması ile bilinen Lynch bile, “Şehir İmajı” (1960) adlı çalışmasında üç şehir için (Boston, Jersey City, Los Angeles) toplam 60 kişiyle mülakat yapmış ve zihinsel haritalar çizdirmiştir. Yine bu 60 kişinin gerek araştırma sahası gerekse zihinsel haritalarla ilgili olarak önceden bir eğitime tabii tutulduğu da bilinmektedir (Lynch 1960: 15).

Çalışma doğrudan deneyime dayalı bir araştırmadır. Bu tür çalışmalarda dolaylı deneyim, örnek olarak bir şehir haritası belirli bir süre çalışıldıktan sonra şehir imajının oluşumu, başka şekillerde de yapılmaktadır (Whyne-Hammond 1976). Çalışmaya katılan öğrencilere A4 boyutunda boş bir kağıt dağıtılmış, bu kağıdın ön kısmına “Kafanızdaki Balıkesir şehrini çizin” ifadesine uygun olarak öznel taslak haritalarının çizilmesi istenmiştir. Arka sayfaya ise şehirdeki adresleri ve memleketleri yazdırılmıştır. Taslak harita çizimi için yarım saat süre verilmiş, bu zaman zarfında gözetim altında çizimler yapılmış, öğrencilerin bireysel olarak çalışmaları önerilmiş ve özellikle bu son duruma dikkat edilmiştir. İkinci bir kağıt isteyenlerin sayısı sadece birkaç kişi olmuş, bu konuda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir.

Çalışmada her iki grup arasında farklılığı ortaya koymak için Francescato ve Mebane (1973: 132) tarafından kullanılan çeşitlilik oranı kullanılmıştır. Bu oran öznel taslak haritalarında farklı eleman sayısının (FES) toplam eleman sayısına (TES) bölünmesi sonucunda elde edilmiştir. Ayrıca eleman seçme sıklığı (ESS), kişi başına düşen ortalama farklı eleman sayısı (OFES) da verilmektedir. ESS toplam eleman sayısının farklı eleman sayısına bölünmesi sonucu elde edilirken; OFES farklı eleman sayısının çalışmaya katılan kişi sayısına bölünmesi sonucunda elde edilmiştir. Çalışmada ortaya çıkan şehirselleşme imaj elemanlarının-ki bunlar kavramsal çerçevede açıklanmıştır-tespiti tek tek taslak haritaların incelenmesi ile elde edilmiş, bunların sıklıklarını gösteren haritalar yapılmış, böylece farklı gruplara göre birleşik şehirselleşme imaj haritaları elde edilmiştir.

Analiz ve Tartışma

Çalışma alanı Marmara bölgesinin güney Marmara bölümünde, bu bölümün Karesi yöresinde bulunmaktadır (Şekil 1). Balıkesir şehri 2000 yılı sayım sonuçlarına göre 216 bin nüfuslu (DİE 2000) bir hizmet şehridir (Tunbul 2000). Şehir kendi adı ile anılan ovanın batı ucunda, bu alanda yer alan tepelik alanlar ile ova yüzeyinin kesişme yerinde kurulmuş, doğu yönde ovaya doğru yayılma göstermiştir. Şehrin, tepelik alanlar dikkate alınmazsa, az eğimli bir alanda kuruluşu (Darkot, Tuncel 1981) nedeniyle şehirselleşme imaj elemanları açısından jeomorfolojik ve topografik olarak dikkati çeken her hangi bir unsuru yoktur. Hidrografik açıdan ele alınırsa, Kızpınar deresi (Çay deresi) ile şehirde bulunan diğer derelerin mevcut oluşuna karşın, bunların şehirselleşme imaj elemanları açısından önemli bir uyarıcı olmadıkları görülmektedir. Ancak ulaşım için aynı şeyleri söylemek zordur.

düşmektedir. Lynch, şehri az bilen kişinin zihinsel haritasını oluştururken, onun topografik unsurlarına, geniş bölgelere, genel özelliklere, kaba yönel ilişkilere dikkat edeceğini, daha sonra yolların önem kazanacağına ve şehri çok iyi bilen kişilerin ise, bölge ve yollardan çok nirengi noktalarına önem vereceğini ifade etmiştir (Lynch 1960: 40). Böylece çizimde mekansal stilden ardışık stile geçiş söz konusu olacaktır. Oysa Spencer ve Weetman'a göre (1981), kişilerin mekansal stilden ardışık stile geçiş yapmaları, zamandan çok yaptıkları işe (veya göreve) bağlıdır. Basit bir yolun veya yerel bir alanın yapılması durumunda bu iki stilden biri daha başlangıçta seçilir ve bu durum değişmez. Ancak karmaşık ve büyük bir alanın çizilmesi durumunda ardışık stilden mekansal stile geçiş meydana gelebilir; bu da yavaş bir şekilde gerçekleşir. Bu durum ise öğrenme ile ilgili değil daha çok tercih ile ilgilidir. Çalışmaya katılan her iki grubun da aynı stili büyük çoğunlukla tercih etmiş olması, barınma alanı ile eğitim-öğretim gördükleri alanlar arasında basit bir yol gibi algılamış olmaları ile ilgili olabileceği gibi söz konusu stilin kolaylığından da kaynaklanması muhtemeldir.

Lynch şehirsal imaj elemanlarını çoktan aza doğru yollar, nirengi noktaları, kavşaklar, kesimler ve kenarlar şeklinde sıralamıştır. Bu çalışmada şehirsal imaj elemanlarının sıralaması dikkate alındığında, her iki grup için de nirengi noktalarının en sık belirtilen dolayısıyla en önemli eleman oldukları görülmektedir. Birinci grupta toplam eleman sayısının %72.9'unu nirengi noktaları oluştururken, ikinci grup için bu değer %66.8 kadardır. Diğer imaj elemanları çoktan aza doğru yollar, kenarlar, kesim ve kavşaklar şeklinde sıralanmaktadır (Tablo 1, 2). Bu durum bir çok faktöre bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Bir kere Lynch ve onu takip edenlerin çalışmaları daha çok Batılı şehirler örnek alınarak yapılmıştır. Yine bu tip çalışmaların daha çok büyük şehirlerde yapıldığı görülmektedir. Bu büyük şehirlerin doğası gereği karmaşık olması ve bu karmaşık düzende çok sayıda objenin varlığı yolların basitleştirme ve genelleme aracı olarak kullanılmasına neden olması ihtimali vardır. Oysa küçük ölçekli şehirlerde daha az objenin bulunması ve bu çalışmanın doğası gereği öğrencilere uygulanmış olması çok sayıda nirengi noktasının ortaya çıkmasına neden olmuş olabilir. Kavşakların en az belirtilen eleman olması yukarıda açıklanan nedenlere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bunlara ilave olarak şehirde az sayıda kavşak noktasının varlığı, bu sayının öğrenci etkinlik alanında daha da azalması başka bir etken olmalıdır. Kavşak noktalarının çevre düzenine sahip olmayışı ve bunları çevreleyen alanlarda şehrin fonksiyonları bakımından meydana gelen ayrılıklar da önemli bir neden olsa gerektir.

Tablo 1: Balıkesir şehri imaj elemanları ve başlıca özellikleri (birinci grup)

İmaj elemanları	Farklı Elaman Sayısı (FES)	%	Toplam Elaman Sayısı (TES)	%
Nirengi Noktaları	139	88	384	72,9
Yollar	9	5,7	66	12,5
Kenarlar	3	1,9	41	7,8
Kesimler	4	2,5	19	3,6
Kavşaklar	3	1,9	17	3,2
Toplam	158	100	527	100

Kaynak: Öğrenci taslak haritaları

Tablo 2: Balıkesir şehri imaj elemanları ve başlıca özellikleri (ikinci grup)

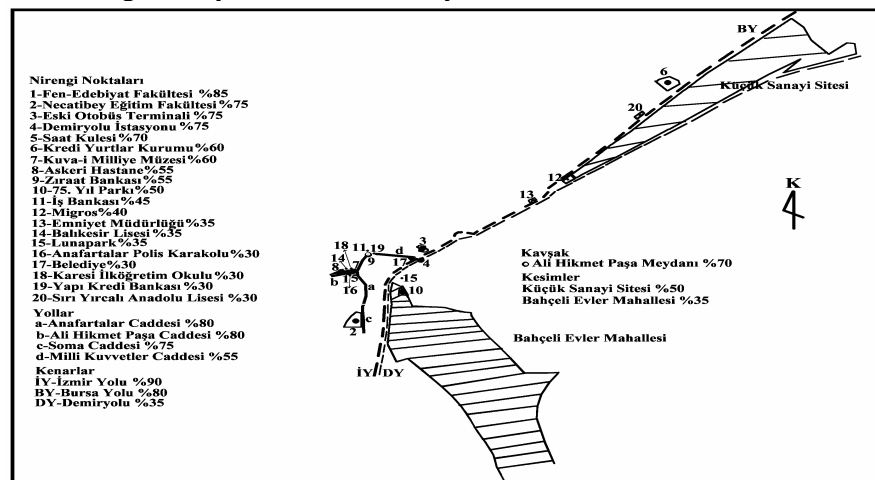
İmaj elemanları	Farklı Elaman Sayısı (FES)	%	Toplam Eleman Sayısı (TES)	%
Nirengi noktaları	117	79,5	457	66,8
Yollar	11	7,5	115	16,9
Kenarlar	3	2	54	7,9
Kesimler	12	8,2	38	5,5
Kavşaklar	4	2,8	20	2,9
Toplam	147	100	684	100

Kaynak: Öğrenci taslak haritaları

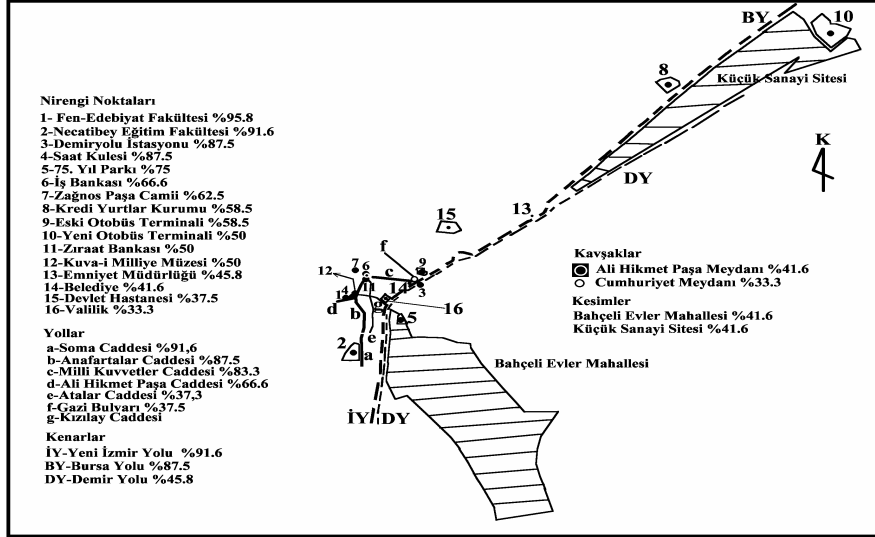
Zihinsel haritaların oluşumu zamana bağlı olarak öğrenme süreci ile ilgilidir. Devamlık gösteren bu süreçte bireyin çeşitli ortamlarda farklı nesnelere karşılaşması sonucu öğrenme meydana gelmiş olur. Dolayısıyla zihinsel haritalar asla tamamlanamaz. Fakat periyodik olarak güncelleştirilir. Yeni olan her bir bilgi zihinsel haritanın doğasını etkilemektedir. Herhangi bir kişinin zamanın herhangi bir noktasındaki zihinsel haritası mutlaka aynı değildir (Golledge ve diğerleri, aktaran Lloyd 2000: 518). Şehir imajında zamana bağlı bu değişimi, şehirde kalış süreleri birbirinden farklı iki öğrenci grubunda da görmek mümkündür. Bu değişimi ortaya koyacak başlıca belirleyiciler, çeşitlilik oranı (ÇO), kişi başına düşen ortalama farklı eleman sayısı (OFES) ve eleman seçim sıklığı (ESS)'dir. Şehirde kalış süresine bağlı olarak çeşitlilik oranında azalma görülmüştür. Nitekim birinci grup için çeşitlilik oranı 0.29 iken, ikinci grup için bu değer 0.21 kadar olmuştur. Bu durum ilk bakışta birinci grubun şehri daha iyi bildiği anlamına gelmektedir. Oysa ESS birinci grup için 3 iken, ikinci grup için 5 kadardır. Yine kişi başına düşen OFES birinci grup için 7.9, ikinci grup için 6.1 kadardır. Bu değerlerden şu sonuç çıkmaktadır: Birinci grubun seçtiği elemanlar daha bireysel, fakat ikinci grup tarafından seçilen elemanlar daha genel, yani herkesçe bilinen elemanlardır. Bu durum zihinsel haritaların doğasında vardır ve azaltma (diminution) süreci ile ilgilidir. Azaltma süreci, insanların bilgileri sınırlı depolama ve kullanma kapasitesi nedeniyle fazla bilginin yok olması, ancak önemli bilgilerin korunması sürecidir. Nitekim Appleyard 1969-1970

yılları arasında Vanezuela'nın bir şehri olan Ciudad Guayana'da yapmış olduğu çalışmalarda aynı sonuca varmaktadır: İnsanların başlangıçta zihin haritalarında şehirle ilgili çok sayıda ayrıntıya yer vermişlerdir. Zamanla zihinsel haritalarda ayrıntıların kaybolduğu görülmüştür. Bu durum onların daha az bilgiyle alışılmış yolları kullanmaları ve şehirde yaşamaları ile ilgili olmuştur (aktaran Downs ve Stea 1973). Bu açıdan değerlendirildiğinde iki grup arasındaki bir başka farklılık ise şudur: Zaman arttıkça öğrenmenin meydana gelmesi daha geniş alanların kavranılmasına neden olmaktadır. Nitekim birinci grubun zihinsel haritalarında Devlet hastanesi, Zağnos Paşa camii, Atalar Caddesi ve Kızılay Caddesi bulunmazken, adı geçen yerler ikinci grup tarafından sıkça belirtilmekte, onların bilme-öğrenme mekansal alanları genişlemektedir (Şekil 2 ve 3). Zamanın etkisi bütün bunlarla da sınırlı değildir.

Şehirler durağan değil dinamiklerdir. Buna bağlı olarak onlar zamanla farklı elemanlar kazanmakta veya bu elemanların işlevinde değişiklikler meydana gelebilmektedir. Eski ve yeni otobüs terminali bu konuya güzel bir örnek teşkil etmektedir. Eski otobüs terminali her iki grup için önemli nirengi noktası iken, yeni terminalin birinci grup tarafından bilinmeyişi, zamansal fark ile ilgilidir. Daha önce de ifade edildiği gibi, taslak haritalarının çizimi her iki grup için farklı zamanlarda yapılmıştır. Burada amaç aradaki zaman farkını artırmaktır. Ancak bu zaman zarfında şehirde yeni bir otobüs terminali hizmete girmiş, eskisi ise işlevini kaybetmiştir. Dolayısıyla ikinci grup yeni otobüs terminalini, eskisi ile birlikte vurgularken, bu durum birinci grup için söz konusu olmamıştır (Şekil 2, 3). Kuşkusuz otobüs terminallerinin nirengi noktası olarak ortaya çıkışı onların anlamı ile de ilgilidir. Bu anlam onların şehirde ayrıntılı olarak ilk algılanan yer olmaları nedeniyle kazanılmaktadır.



Şekil 2: Balıkesir şehir imajı I (birinci grup)



Şekil 3: Balıkesir şehir imajı II (ikinci grup)

Şehirde imaj elamanlarının ortaya çıkışı daha çok onun kullanımı, başka bir anlatımla öğrencilerin günlük faaliyet biçimlerini etkileyecek olan unsurların şehir içi mekansal konumlarının farklı dağılışı ile ilgilidir. Genel olarak bakıldığında şehirselsel imaj elamanlarının şehrin bütününden çok belirli alanları kapsadığı görülür. Bu durum bu tip çalışmaların genel özelliğidir. Kabaca bu alanın sınırlarının Necatibey Eğitim Fakültesi, Fen-Edebiyat Fakültesi ile Kredi Yurtlar Kurumu arasında çekilecek hattın doğusunu içine alması yukarıda anlatılan coğrafi dağılıştaki farklılıkla yakından ilişkilidir. Balıkesir Üniversitesi şehirden 18 km uzakta, Bigadiç yolu üzerinde bir kampusa sahiptir. Ancak kampusun henüz tamamlanamamış olması nedeniyle Fen-Edebiyat Fakültesi (FEF) şehir içinde iki ayrı alanda eğitim-öğretim faaliyetlerine devam etmektedir. Bunlardan biri Ali Hikmet Paşa Caddesi üzerinde yer alan, öğrenciler arasında “taş bina” olarak adlandırılan eski Balıkesir lisesi, diğeri ise Necatibey Eğitim Fakültesi (NEF) ile aynı alanda yer alan yeni binadır. Öğrencilerin bu alanlar arasındaki faaliyetleri her iki grup için de FEF ve NEF’in en önemli nirengi noktası olmasını sağlamıştır. Yine buna bağlı olarak söz konusu alanlara yakın konumda bazı nirengi noktalarının ortaya çıktığını görmek mümkündür. Bunlardan biri Askeri Hastanedir. Eğimli bir alanın üzerinde yer alan, dolayısıyla çıkılması güç olan Ali Hikmet Paşa Caddesi bu nedenle en sık tanımlanan yollardan biridir (Foto 1). Yine bu yol üzerinde yer alan Anafartalar Polis Karakolu ve Karesi ilköğretim okulu özellikle birinci grup tarafından vurgulanmakta, ikinci grup tarafından kısmen vurgulanmakla birlikte, unutulmuş bir detay olarak kalmaktadır.

Davranışsal Coğrafyaya Bir Örnek...

NEF'in üzerinde yer aldığı Soma Caddesinin sık bir şekilde vurgulanışı yine aynı nedenle olmuştur. Birinci grubun %75'i ikinci grubun ise %91.6'sı Soma Caddesini zihinsel haritalarında belirtmişlerdir. Çardaklı kavşağı ile Ali Hikmet Paşa Meydanı arasında uzanan Anafartalar Caddesi şehrin önemli bir ticari şerididir. Bu özelliğinin yanı sıra Cadde öğrencilerin fotokopi ve yiyecek ihtiyaçlarını karşıladıkları yerleri de içine almaktadır. Cadde ayrıca gezinti yeri olmak gibi bir işleve de sahiptir. Bütün bunlar Anafartalar Caddesini önemli bir yol olarak ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Şekil 2, 3).



Foto 1: Ali Hikmet Paşa Caddesinden bir görünüm. Müze saat kulesinin hemen yanında bulunmaktadır.

Öğrencilerin barınma ihtiyaçlarının önemli bir kısmı Kredi ve Yurtlar Kurumu tarafından karşılanmaktadır. Ancak eldeki verilere bakılırsa şehirde yaşama süresi arttıkça, barınma için başlangıçta Kredi ve Yurtlar Kurumunu seçen öğrencilerin şehir içindeki evlere yerleştikleri görülmektedir. Çünkü çalışmaya katılan birinci grubun %70'i Kredi ve Yurtlar Kurumunda kalırken, bu değer ikinci grup için %29.2 kadardır. Bu gruba dahil öğrencilerin %62.5' (15 kişi) şehir içinde evlerde ikamet etmektedir. İki kişi ise özel yurttan kalmaktadır (%8.3). Birinci gruba dahil öğrencilerde evde ve özel yurtlarda kalanların yüzdelik değeri teker teker %15 kadardır. Bütün bu açıklamaların şehrin imajı bakımından önemli etkileri vardır. Bir kere Kredi ve Yurtlar Kurumu şehir merkezinden uzakta, Bursa yolu üzerinde bulunmaktadır. Buna bağlı olarak zihinsel haritalar bu yönde mekansal olarak büyümektedir. Ancak bu büyümenin daha çok çizgisel bir özellik gösterdiği görülmektedir. Yol boyunca bir takım resmi kurum ve alışveriş merkezleri mevcuttur. Dolayısıyla başta Kredi ve Yurtlar Kurumu olmak üzere (birinci grup %60,

ikinci grup %58.3) yol üzerinde diğer kurum (Emniyet Müdürlüğü) ve ticaret alanları (Migros) nirengi noktaları olarak ortaya çıkmaktadır (Şekil 2, 3). Yol üzerinde kuşkusuz sadece nirengi noktaları mevcut değildir. Küçük Sanayi Sitesi, zihinsel haritalarda yer alan önemli bir kesimdir. Kesim olarak ortaya çıkışı, Bursa yolu üzerinde yer almasına bağlı olduğu kadar, onun fiziksel özellikleriyle de ilgidir. Dolayısıyla Lynch (1960) tarafından tespit edilen fiziksel özellikler de şehrin imajına katkıda bulunmaktadır.

Kesimlerin belirlenmesinde etkili olan fiziksel özellikler tematik devamlılıktır. Bunlar çok çeşitli elemanlardan oluşurlar. Bu elemanlar yapı, yer, şekil, ayrıntı, sembol, bina tipi, kullanım, faaliyet, yerleşenler, koruma derecesi ve topografya olarak sıralamak mümkündür (Lynch 1960). Çalışmada Küçük Sanayi Sitesi ve Bahçeli Evler Mahallesi önemli iki kesimi oluşturmuştur. Küçük Sanayi Sitesi birinci grup tarafından %50 oranında bilinmişken, Bahçeli Evler Mahallesi %35 oranında bilinmiştir. Bu değerler ikinci grupta her biri için eşit orandadır (%41.6). Küçük Sanayi Sitesi kendine özgü sanayi faaliyeti ile ayrı bir özellik göstermekle birlikte, ortaya çıkan farklılığın bir nedeni de bina tipleridir. Yine Site morfolojik olarak ızgara tipi planı ile de özel bir yapıya sahiptir. Bahçeli Evler Mahallesi şehrin yakın zamanda kurulmuş oturma alanıdır. Yerleşenlerinin yüksek gelirli aileler olması ile dikkati çekmekte, önemli bir imaj elemanı olmaktadır. Oran bakımından ikinci grubun bu alanı daha yüksek göstermesi, onların büyük bir kısmının şehir içi alanlarda çeşitli mahalleleri barınma için seçmiş olmalarıyla ilgili olmalıdır. Kuşkusuz bu mahallenin önemli bir imaj elemanı olması onun öğrenci faaliyet alanlarıyla ilgili özel konumuna da bağlıdır. Gerçekten de Mahalle NEF ve FEF'e şehrin diğer oturma alanlarından daha yakındır. Aynı zamanda çok sayıda kiralık konutun varlığı imaj elemanı olarak vurgulanmasını etkilemiş olmalıdır.

Şehrsel imaj elemanlarından biri de kenarlardır. Bunlar birliği bozan bir özelliğe sahiptir. Başka bazı özellikleri ise devamlılık ve görünürlüktür. Güçlü kenarlar mutlaka içine girilmez değildirler. Bunlar bazen birleştirici rol de oynarlar. Yine çoğu kez yol olarak işlevleri de vardır. Yönel nitelikler yollarda olduğu gibi önemli özellikleridir (Lynch 1960: 64-66). Bursa ve Yeni İzmir yolu ile demiryolu (Foto 2) şehirde önemli kenarlar olarak ortaya çıkmaktadırlar. Bunların genel olarak şehrin iki ayrı fonksiyon alanını birbirinden ayırdıkları görülmektedir. Şehir merkezî ve yakın çevresinde ticaret alanları ile oturma alanlarını, Bursa yolu çevresinde ise sanayi ile oturma alanları kenarlar nedeniyle ayrılmaktadır. Kenarların devamlılıkları göze çarparken-çünkü yakın zamanlara kadar çevre yolu işlevine sahip olmuşlardır ve bu özellik kısmen de olsa devam etmektedir-yönel nitelikleri zaten isimlerinden anlaşılmaktadır. Şehirde hızlı ulaşımın yapıldığı bir şerit olmaları, geçilmelerini güçleştirdiği gibi gürültü de bunların

başka bir özelliği olmaktadır. Çalışmada birinci grup ile ikinci grup arasında seçim bakımından önemli farklılıklar yoktur. Bu da bunların yukarıda anlatılan fiziki özelliklerine ek olarak başka bir anlam yüklenmesi ile ilgili olmalıdır. Çalışmaya katılan öğrencilerin coğrafi kökeni iki kişi hariç daha çok çevre illerdir. Dolayısıyla bunlar, Yani Bursa ve Yeni İzmir yolu ile demir yolu, öğrencileri memleketlerine bağlamak gibi bir anlama da sahip olmalıdır.



Foto 2: Yeni İzmir yolu ve demiryolundan bir görünüm (Yusuf Hocaoğlu fotoğraf arşivi)

Kavşak veya ulaşımın başlangıç ve bitiş yeri şehir gözlemcisi üzerinde zorlayıcı bir etkiye sahiptir. Çünkü kararlar kavşak noktalarında verilmesi gerekirken, dolayısıyla insanlar böyle yerlerde dikkatlerini artırmakta ve yakındaki elemanları daha açıklıkla algılamaktadırlar (Lynch 1960: 72-73). Çalışma alanında en önemli kavşak Ali Hikmet Paşa meydanıdır. Meydan birinci grup tarafından %70 ölçüsünde fark edilirken, ikinci grup öğrencilerde bu oran %41.6'ya düşmektedir. Aradaki farkın nedenini açıklamak zor olmakla birlikte, kavşak dikkat çekecek bazı özelliklere sahip bulunmaktadır. Bir kere o pek de geniş olmasa da kısmen çevre düzenine sahiptir (Foto 3). Yine yakınında şehrin önemli çarşılarından Yeni çarşı ve Hasan Baba çarşısı yer almaktadır. Meydan çevresinde şehrin önemli bankaları da bulunmaktadır. Nitekim bu alanda İş Bankası, Ziraat Bankası ve Yapı Kredi Bankası önemli nirengi noktalarıdır (Şekil 2, 3). Ali Hikmet Paşa Meydanı şehrin önemli yollarının kesişme alanıdır. Anafartalar Caddesi, Paşa Caddesi, Atalar Caddesi ve Milli Kuvvetler Caddesi bu alanda son bulmakta veya başlamaktadır.



Foto 3: Ali Hikmet Paşa Meydanından bir görünüm. Meydan şehrin en önemli kavşağı durumundadır.

Yollar bir çok özellikleri ile şehrsel algının elemanı olmuşlardır. Bunları şehir içi ulaşım ve gezinti, özel kullanım ve faaliyetler (alışveriş ve tiyatro gibi), yolun geniş veya dar oluşu (fiziki özellikleri), özel cephesel özellikler, şehrin özel özelliklerine (iskele veya limana bağlı olma gibi) yakınlık, yolun görsel manzarası, devamlılık, yönsel özellik, yolun başı ve sonunun belli oluşu şeklinde sıralamak mümkündür (Lynch 1960: 49-55). Milli Kuvvetler Caddesi şehrin önemli bir yoludur (Foto 4). Cadde yukarıda ifade edilen özelliklerin bazılarında sahip bulunmaktadır. Yol birinci grup tarafından %55 oranında tanımlanırken, ikinci grupta bu oran yükselmektedir (%83.3). Aradaki farkın yüksek oluşu, yolun öneminin birinci grup tarafından anlaşılmasında ilgili olmalıdır. Çünkü, daha önce de ifade edildiği gibi, öğrenme bir süreçtir dolayısıyla zaman almaktadır. Cadde, Ali Hikmet Paşa Meydanı ile Cumhuriyet Meydanı arasında yön değiştirmeden, çaprazlama bir uzanışa sahiptir. Cumhuriyet Meydanında şehrin önemli bir nirengi noktası sayılan demiryolu istasyonu bulunmaktadır. Yol gerek ulaşım gerekse ticari faaliyetler bakımından önemli bir şerittir. Bu şeritte yer alan iş yerlerinde üst kademe mallar satıldığı gibi, bunlar aynı zamanda üst gelir grubuna hitap etmektedir. Bu durum özellikle vitrinlerin özenle hazırlanması anlamına gelmekte ve yol buna bağlı olarak, cephesel bir nitelik de kazanmaktadır. Yolun başka bir özelliği ise ikinci dereceden yollarla (sokaklar) şehrin diğer önemli nirengi noktalarına bağlanması ve bunlara (eski otogar, belediye gibi) yakın olmasıdır.



Foto 4: Milli Kuvvetler Caddesinden bir görünüm.

Nirengi noktaları şehirsal imajın başka bir elamanıdır. Lynch'e göre (1960: 79-81) bunların önemi, arka planlarıyla zıtlık oluşturmaları, şekilsel olarak açıklıkları ve konumları ile artmaktadır. Kavşaklarda bulunma dolayısıyla yol kararının verilmesinde önemli olma nirengi noktalarını güçlendirmektedir. Bu konuda başka bir güçlendirici faktör nirengi noktalarının herhangi bir faaliyetle (senfoni binası veya vaftiz tapınağı olma gibi) ilişkili olmasıdır. Yine bir objenin nirengi noktası olarak önem kazanması onun tarihi, belirtisi veya anlamı ile de ilgilidir. Burada şu husus dikkat çekmektedir: Bu da Lynch'in kendisiyle çelişmesidir. Daha önce ifade edildiği gibi çalışmasında teklik ve yapıyı ele alacağını belirtmiş, anlam üzerinde durmayacağını ifade etmişti. Çalışmada saat kulesi, müze (Foto 1) ve demiryolu istasyonu gerek mimari biçimleri gerekse tarihi önemleri ile ön plana çıkan nirengi noktalarıdır. Başka bir anlatımla bunlar teklikleri, izafi olarak eşsizlikleri ile ortaya çıkmaktadır. Bu konuda Zağnos Paşa camii ayrı bir örnek oluşturmaktadır. Birinci grubun bu nirengi noktasını belirtmemiş olması zamanla ilgili olmalıdır. Valilik ve belediye özel faaliyet alanı olarak ortaya çıkan diğer nirengi noktalarıdır.

75. Yıl Parkı şehirde ortaya çıkan önemli bir diğer nirengi noktasıdır. Park birinci grup tarafından %50 oranında belirtilmişken, bu oran ikinci grupta %75'e çıkmaktadır. Park öğrencilerin rekreasyon ihtiyacını karşılamaktadır. Dolayısıyla kullanım bakımından anlamlıdır. Ancak şehir yakın çevresinde bir takım yeşil alanlar varsa da park şehir merkezine en yakın yeşil alandır. Dolayısıyla, park ihtiyacı veya yeşil alan konusunda

öğrencilerin başka bir seçeneği de yok gibidir.

Sonuç

Bu çalışmada, mevcut araştırma soruları dikkate alınırca, aşağıdaki geçici sonuçlara varılmaktadır:

Taslak haritalar ardışık stilde çizilmiştir.

Şehirselleşme elemanları Lynch'in tespit ettiği sıralamada olmamıştır. Nirengi noktaları ön plana çıkmıştır. Yollar, kenarlar, kesim ve kavşaklar, çoktan aza doğru onları izlemektedir. Kesimler gerek Lynch gerekse bu çalışmada dördüncü öneme sahip elemandır. Bu açıdan bakıldığında nirengi noktaları yollarla, kavşaklar ise kenarlarla yer değiştirmiş durumdadır.

Zihinsel haritalar zamana bağlı olarak mekansal olarak genişlemiş, bunlarda yer alan elemanlar açıklık kazanmıştır. Başlangıçtaki bireysel özellik yerini genellemelere veya kamu imajına bırakmıştır. Ancak bu imajın da izafi olduğu görülmektedir. Bu durum gerek öğrenmenin gerekse şehirlerin doğasından kaynaklanmaktadır. Çünkü şehirler dinamik yapıya sahiptirler. Şu günlerde FEF'in asıl kampusuna taşınması söz konusudur. Dolayısıyla her iki grup için de Cezaevinin ötesine geçemeyen imaj elemanlarında değişiklik olabilecektir. Çünkü öğrenci faaliyet alanları bu taşınma nedeniyle mekansal olarak Bigadiç yönünde genişleyecektir.

Öğrenci grupları şehirde çeşitli görevleri yerine getirirken, ki bunların başında eğitim ve barınma ihtiyacı gelmektedir-daha çok şehirselleşme çevrenin üç elemanını (Fen-Edebiyat Fakültesi, Necatibey Eğitim Fakültesi ve Kredi Yurtlar Kurumu) seçmişler ve imaj elemanları bunlara göre şekillenmiştir. Ancak bu durum öğrencilerin belirli elemanların fiziksel özelliklerini ihmal ettikleri anlamına gelmemelidir. Zaten böyle olsaydı, demiryolu, Bursa ve Yeni İzmir yolları veya kısmen de olsa Milli Kuvvetler Caddesi önemli bir imaj elemanı olmazdı. Dolayısıyla şehirselleşme imajının çalışılmasında fiziki unsurların da önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

- Aitken, S.C., Cutter, S.L., Foote, K.E., (1989), "Environmental Perception and Behavioral Geography", *Geography in America*, (Ed. Gary L., Gaile ve Cort J. Willmont) s. 219-238, Merrill Publishing Company, Columbus.
- Appleyard, D., (1973), "Notes on Urban Perception and Knowledge", *Image and Environment*, (Ed. Roger M. Downs ve David Stea) s. 109-114, Aldire Publishing Company, Chicago.
- Balıkesir Belediyesi, (1987), *İmar Planı Araştırması*, Balıkesir.
- Blaut, J.M., Stea, D., (1971), "Studies of Geographic Learning", *Annals of Association of American Geographers*, 61/2:387-393.
- Bowden, M. J., (1970), "John Kirtland Wright, 1891-1969", *Annals of Association of American Geographers*, 60/2:394-403.
- Brown, S., (1987), "The Microlocational Perceptions of City Center Retailers", *Transactions of Institute of British Geographers New Series*, 12/3: 337-344.
- Burnett, P., (1978), "Time Cognition and Urban Travel Behavior", *Geografiska Annaler Series B Human Geography*, 60/2: 107-115.
- Bunting, T.E., Guelke, L., (1979), "Behavioral and Perception Geography: A Critical Appraisal", *Annals of Association of American Geographers*, 69/3: 448-462.
- Carter, H., (1976), *The Study of Urban Geography*, (Second edition), Edward Arnold, UK..
- Coshall, J.T., (1985), "Urban Consimers' Cognitions of Distance", *Geografiska Annaler Series B Human Geography*, 67/2: 107-119.
- Couclelis, H., Golledge, R., (1983), "Analytic Research, Positivism, and Behavioral Geography", *Annals of Association of American Geographers*, 73/3:331-339.
- Darkot, B., Tuncel, M., (1981), *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İÜ Yayınları No. 2510, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No. 118, İstanbul.
- Denker, B., T., (1970), *Balıkesir Ovasında Yerleşme ve İktisadi Faaliyetler*, İÜ Yayınları No. 1530, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No. 59, İstanbul.
- DİE, (2000), *Nüfusun Sosyo-Ekonomik Nitelikleri*, Balıkesir, Ankara.
- Downs, R. M., Liben, L.S., Daggs, D. G., (1988), "On Education and Geographers: The Role of Cognitive Developmental Theory in Geographic Education", *Annals of Association of American Geographers*, 78/4: 680-700.
- Downs, R., M., Liben, L S., (1991), "The Development of Expertise in Geography: A Cognitive-Developmental Approach to Geographic Education", *Annals of Association of American Geographers*, 81/2: 304-327.
- Francescato, D., Bebane, W., (1973), "How Citizens View Two Great Cities: Milan and

Rome”, *Image and Environment*, (Ed. Roger M. Downs ve David Stea) s. 131-147, Aldire Publishing Company, Chicago.

Gale, N., Golledge, R. G., (1982), “On the Subjective Partitioning of Space”, *Annals of Association of American Geographers*, 72/1: 60-67.

Golledge, R.G., Gale, N., Pellegrino, J.M., Doherty, S., (1992), “Spatial Knowledge Acquisition by Children: Route Learning and Relational Distances”, *Annals of Association of American Geographers*, 82/2: 223-244.

Golledge, R. G., Dougherty, V., Bell, S., (1995), “Acquiring Spatial Knowledge: Survey versus Route-Based Knowledge in Unfamiliar Environment”, *Annals of Association of American Geographers*, 85/1: 134-158.

Johnston, R.J., (1987), *Geography and Geographers, Anglo-American Human Geography since 1945*, (Third edition), Edward Arnold, London.

Jordon, T.G., (1978), “Perceptual Regions in Texas”, *Geographical Review*, 68/3: 293-307.

Kulhavy, R. W., Stock, W. A., (1996), “How Cognitive Maps are Learned and Remembered”, *Annals of Association of American Geographers*, 86/1: 123-145.

Lloyd, R., (1976), “Cognition, Preference, and Behavior in Space: An Examination of Structural Linkages”, *Economic Geography*, 52/3: 241-253.

Lloyd, R., (1982), “Review Article: A Look at Images”, *Annals of Association of American Geographers*, 72/4: 532-548.

Lloyd, R., (1989), “Cognitive Maps: Encoding and Decoding Information”, *Annals of Association of American Geographers*, 79/1: 101-124.

Lloyd, R., Heivly, C., (1987), “Systematic Distortions in Urban Cognitive Maps”, *Annals of Association of American Geographers*, 77/2: 191-207.

Lloyd, R., (1994), “Learning Spatial Prototypes”, *Annals of Association of American Geographers*, 84/3: 418-440.

Lloyd, R., (2000), “Self-Organized Cognitive Maps”, *Professional Geographers*, 52/3: 517-531.

Lowenthal, D., (1961), “Geography, Experience and Imagination: Toward a Geographical Epistemology”, *Annals of Association of American Geographers*, 51/3: 241-260.

Lundberg, G., (1984), “Protocol Analysis and Spatial Behavior”, *Geografiska Annaler New Series Human Geography*, 66/2: 91-97.

Lynch, K., (1960), *The Image of the City*, The M.I.T. Press, London.

Mark, M.D., Freksa, C., Hirtle, S.C., Lloyd, R., Tversky, B., (1999), “Cognitive Models of Geographical Space”, *International Journal of Geographical Information Science*, 13/8: 747-774.

Matthews, M.H., (1984), “Environmental Cognition of Young Children: Images of Journey

to School and Home Area”, *Transactions of Institute of British Geographers New Series*, 9/1: 89-105.

Matthews, M.H., (1987), “Gender, Home Range and Environmental Cognition”, *Transactions of Institute of British Geographers New Series*, 12/1: 43-56.

Orleans, P., (1973), “Differential Cognition of Urban Residents: Effects of Social Scale on Mapping”, *Image and Environment*, (Ed. Roger M. Downs ve David Stea) s. 115-130, Aldire Publishing Company, Chicago.

Özgüç, N., Tümertekin, E., (2000), *Coğrafya, Geçmiş, Kavramlar, Coğrafyacılar*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Pacione, M., (1978), “Information and Morphology on Cognitive Maps”, *Transactions of Institute of British Geographers New Series*, 3/4: 548-568.

Pipkin, J.S., (1981), “The Concept of Choice and Cognitive Explanations of Spatial Behavior”, *Economic Geography*, 57/4: 315-331.

Pocock, D.C.D., (1976), “Some Characteristics of Mental Maps: An Empirical Study”, *Transactions of Institute of British Geographers*, 1/4: 493-512.

Potter, R.B., (1979), “Perception of Urban Retailing Facilities: An Analysis of Consumer Information Field”, *Geografiska Annaler Series B Human Geography*, 61/1: 19-29.

Rowntree, L.B., (1996), “The Cultural Landscape Concept in American Human Geography”, *Concepts in Human Geography*, (Ed. Carville Earle, Kent Mathewson, Martin S. Kenzer), s. 127-159, Rowman & Little field Publishers, Inc., Maryland.

Rushton, G., (1969), “Analysis of Spatial Behavior by Revealed Space Preference”, *Annals of Association of American Geographers*, 59/2: 391-400.

Sanders, R.A., Porter, P. W., (1974), “Shape in Revealed Mental Maps”, *Annals of Association of American Geographers*, 64/2: 258-267.

Spencer, C., Weetman, M., (1981), “The Microgenesis of Cognitive Maps: A Longitudinal Study of New Residents of an Urban Area”, *Transactions of Institute of British Geographers New Series*, 6/3: 375-384.

Tolun, B., (1980), “Davranışlara Yönelik Coğrafya, Anglo-Saksonların ‘Behavioral Geography’ si ve Sosyo-Ekonomik Deneyimleri”, *İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 23: 257-278.

Tuan, Y., (1975), “Images and Mental Maps”, *Annals of Association of American Geographers*, 65/2: 205-213.

Tunbul, M., (2000), *Türkiye’deki Şehirlerin Fonksiyonel Sınıflandırması*, DPT, Yayın No: DPT: 2520.

Tunçel, H., (2002), “Türk Öğrencilerinin Zihin Haritalarında İslam Ülkeleri”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12/2: 83-103.

Tümertekin, E., (1978), *Beşeri Coğrafyaya Giriş*, İÜ Coğrafya Enstitüsü Yayınları No. 100, İstanbul.

Tümertekin, E., (1984), *Beşeri Coğrafya: Giriş*, Okan dağıtımçılık ve Matbaacılık, İstanbul.

Tümertekin, E., (1994), *Beşeri Coğrafya: Giriş*, İÜ Yayınları, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N., (1997), *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür ve Mekan*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N., (1998), *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür ve Mekan*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N., (2002), *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür ve Mekan*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N., (2004), *Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür ve Mekan*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Webber, M.J., Symanski, R., Root, J., (1975), "Toward a Cognitive Spatial Theory", *Economic Geography*, 51/2: 100-116.

Whyne-Hammond, C., (1976), *Elements of Human Geography*, (Second edition), Bell & Hyman, UK.

Wolpert, J., (1964), "The Decision Process in Spatial Context", *Annals of Association of American Geographers*, 54/4: 537-558.

Wright, J.K., (1947), "Terrae Incognitae: The Place of the Imagination in Geography", *Annals of Association of American Geographers*, 37/1: 1-15.

Yusuf Hoccoğlu, *Fotoğraf Arşivi*, 2005, Balıkesir.

Zmudzinska-Nowak, M., (2003), "Searching For Legible City Form: Kevin Lynch's Theory in Contemporary Perspective", *Journal of Urban Technology*, 10/3: 19-39.