

‘Antropolojik Yer’ ile ‘Anonim Yok-Yerler’in Gayrettepe Metro İstasyonu Örneği Üzerinden Karşılıklı Mekânsal Okuması

The Comparative Spatial Reading of ‘Anthropological Place’ and ‘Anonymous Non-Places’ Through The Example of Gayrettepe Metro Station

Gizem ASLAN^{1*} , Dicle KIZILDERE GÖKYER² 

Gönderilme Tarihi: 20.11.2024 - Kabul Tarihi: 29.01.2025

Özet

Bu makalede, Marc Auge’nin ‘antropolojik yer’ ve ‘yok-yer’ kavramsal karşıtlıkları üzerinden yapılan karşılıklı mekânsal okumada, metroların kentle etkileşen ara mekânlar oluşu, sınırlarını birbirine eklemlediği yok-yerlere doğru genişlediği aralıklar ve bağlantı noktaları sorgulanmıştır. ‘Antropolojik yer’ ve ‘anonimleşen yok-yer’ kavramları literatür bağlamında tanımlanmasının ardından, dijitalleşmenin mesafeleri aşmasıyla ortaya çıkan zaman-mekân sıkışmasının ortaya çıkardığı mekân algısında bozulmanın ‘yer’ ve ‘yok-yer’ arakesitinde ürettiği ‘hipergerçek yer’ açıklanmıştır. Anonim bir ‘yok-yer’ olan metro istasyonlarının kente mekânsal uzanımlarının ‘yer’ ve ‘yok-yer’ arasında mekân algısındaki bozulmanın eşiği olarak ‘hipergerçek yer’i nasıl üretebileceği, çalışmada incelenmek üzere seçilen İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu üzerinden örneklenmiştir. Metro istasyonlarının hem ‘yok-yer’leri hem de ‘antropolojik yer’ olan kenti devingen kılarak, ‘yer’ ve ‘yok-yer’ karşıtlığının sınırlarını muğlaklaştırarak birbirinden ayrı tanımlanamayacak olan üçüncü bir yer olarak ‘hipergerçek yer’i açığa çıkardığı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yer, Yok-Yer, Hipergerçek yer, Metro istasyonu, İstanbul.

Abstract

This paper explores the spatial intervals between metro systems, and the city is explored through a comparative spatial reading of Marc Auge’s conceptual oppositions of ‘anthropological place’ and ‘non-place’. It raises the question of whether metros, as thresholds between the ‘anthropological place’ of the city and ‘non-places’, can define a ‘hyperreal place’ by anonymizing the intervals through which they infiltrate the city. The study addresses how the distortion in spatial perception, caused by the spatio-temporal fix resulting from digitalization, produces a ‘hyperreal place’ at the intersection of ‘place’ and ‘non-place’. The study examines how metro stations, as ‘anonymous non-places’, can produce a ‘hyperreal place’ as a threshold of spatial perception distortion between ‘place’ and ‘non-place’, exemplified through the İstanbul Gayrettepe Metro Station selected for the study. As a result, metro stations make both ‘non-places’ and the city as ‘anthropological places’ dynamic. By blurring the boundaries between ‘place’ and ‘non-place’, they reveal a third space—a ‘hyperreal place’—that defies distinct separation from either.

Keywords: Place, Non- Place, Hyperreal place, Metro station, İstanbul.

Atıf: Aslan, G. ve Kızıldere Gökyer, D. (2025). ‘Antropolojik yer’ ile ‘anonim yok-yerler’in Gayrettepe Metro İstasyonu örneği üzerinden karşılıklı mekânsal okuması. *Modular Journal*, 8(1), 69–83.

¹ Gebze Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Kocaeli, Türkiye. gaslan@gtu.edu.tr

² Gebze Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Kocaeli, Türkiye. diclekizildere@gtu.edu.tr

* Sorumlu Yazar

Extended Abstract

Introduction: Globalization, modernization, and capitalism have deeply transformed not only the physical space we inhabit but also the relationship between individuals and ‘place.’ This transformation, particularly intensified by consumer culture, gives rise to non-relational, fragmented, and impersonal spatialities defined as ‘non-places’—spaces experienced without fostering a meaningful connection, governed by explicit or implicit rules, closed to spontaneity, and detached from contextual memory. Urban individuals are surrounded by non-places that are transient both physically and perceptually, rendering them anonymous within the hyperreality of the city and deprived of the lived rituals and embedded meanings of place. This shift in the urban fabric is not merely physical but also spatiotemporal and cognitive, indicating a rupture in the ontological and affective experience of place in contemporary cities.

Purpose: This study aims to explore the effects of ‘non-places’—emerging alongside the transformation of place in the city—on urban experience, particularly within the context of consumer culture’s spatiotemporal dynamics. The objective is to establish a conceptual relationship between ‘non-places’ and the city conceived as an ‘anthropological place,’ while also identifying a third condition: the hyperreal place. Through the case of metro stations, which constitute one of the most significant forms of non-place in urban networks, the study questions the ontological expression of place and investigates the oscillation between ‘place’ and ‘non-place’ within the context of the city, consumer culture, anonymity, and disruptions in the perception of time and space. This approach seeks to frame the metro not only as a transport infrastructure but also as a creator of new urban realities, symbolic practices, and spatial narratives.

Method: The research centers on Gayrettepe Metro Station as a focal example, analyzing the spatiotemporal oscillations between the city as an anthropological place and anonymous, consumption-oriented non-places. The methodology consists of two main components. First, a comprehensive literature review was conducted, addressing concepts such as globalization, supermodernity, consumer society, place theory, and non-place as theorized by Marc Augé and others. This theoretical foundation informs the critical lens through which the empirical investigation unfolds. Second, spatial analyses were performed specifically at Gayrettepe Metro Station. These analyses include the station’s geographic and functional position within Istanbul’s urban fabric, its integration with commercial zones, its visual, material, and formal language, and its role in facilitating uninterrupted movement across the city. Moreover, user experience and the behavioral patterns observed within the station were evaluated, highlighting how individuals engage—or fail to engage—with the space on a cognitive and emotional level. The research also addresses disruptions in the perception of time and space caused by the station’s architectural configuration and its operational rhythms, identifying how the metro station produces a condition of ‘hyperreality’ within the city. Through this, the conceptual transitions and overlaps between ‘place,’ ‘non-place,’ and ‘hyperreal place’ were mapped and theorized.

Findings: The findings indicate that metro stations—unlike other urban non-places—create a hyperreal intersection between the city and consumer networks. This intersection, by blurring the boundaries between ‘place’ and ‘non-place’ on the urban surface, generates a new spatial condition defined as a ‘hyperreal place,’ shaped by spatiotemporal oscillations. Gayrettepe Metro Station demonstrates this condition through its architectural language, signage systems, circulation paths, and integration with surrounding commercial developments. The spatial and temporal fluidity of the station reinforces a sense of detachment from contextual references while simultaneously producing a new type of spatial continuity between otherwise disconnected parts of the city. Moreover, the metro’s architectural neutrality and standardization foster anonymity and non-relationality. Its constant flux of users and predictable rhythms mimic those of commercial centers, thereby embedding the metro within the larger logic of consumer culture. As a result, the station does not merely mediate movement but becomes a space of transition, consumption, and repetition—ultimately reconfiguring urban identity and collective memory. These dynamics reveal that the metro station acts as both a node and a non-place, as both a connector and a divider, forming part of an urban system where hyperreal experiences become normalized.

Conclusion: This study discusses the concept of the ‘non-place’ emerging from the transformation of ‘place’ in contemporary cities and its effects on urban life through the lens of the ‘hyperreal place.’ Metro stations, as critical spatiotemporal junctions between ‘place’ and ‘non-place,’ reveal the continuously evolving relationship between the city and the consumer society. The Gayrettepe case exemplifies how such spaces mediate and generate new urban subjectivities and spatial narratives beyond traditional notions of place. This conceptual framework contributes to a critical understanding of the transformation of urban space and social experience within disciplines such as architecture, urban design, sociology, and anthropology. By examining metro stations not only as infrastructural elements but also as dynamic and ambivalent urban environments, the study offers a basis for interdisciplinary dialogue on how spatial practices, collective memory, and identity are redefined in the age of hypermodernity. In conclusion, it calls for a re-evaluation of design strategies that can address the experiential voids and fragmented meanings characteristic of non-places, while reimagining urban spaces that foster connectivity, memory, and a renewed sense of belonging.

Keywords: Place, Non- Place, Hyperreal place, Metro station, Istanbul.

GİRİŞ

Modernizm sonrası bağlamsal kopuşun bir göstergesi olan ‘yer’in aidiyetsizleşmesi ve değersizleşmesi bir fenomen olarak ‘yer’i pek çok bilim dalı için tartışmalı bir konu hâline getirmiştir. Özellikle 1960 sonrası kapitalizmin üretim-tüketim ilişkileri içerisinde evrensel olma iddiası ve hızlı metalaşma trendinin mekân örgütlenmesi üzerine etkisi ‘yer’leri var eden tarihsel, kültürel ve bütünsel kimlik gibi temel unsurların sorgulanmasına neden olmuştur. Sanayi ve teknolojiye yaşanan gelişmelerle makineleşmenin mekâna etkisiyle işlevselleştirilen benzer nitelikteki mekânlar ait oldukları yerin tarihsel geçmişiyle olan bağından koparak (Lefebvre, 2014), dünyanın birçok yerinde tekrar ederek küreselleşmenin mekânı tek tipleştirmesinin bir sonucu olarak yerle kurduğu ilişkiden uzaklaşır. Mekânın anlam kaybına karşılık gelen bu değişimi ve bağlamsal kopuşu Marc Auge ‘yok-yer’ olarak kavramsallaştırmıştır. Auge’ye (2017) göre ‘yok-yerler’, ‘antropolojik yer’e özgü aidiyet, bağlamsallık ve kimlik gibi unsurların anonimleşerek tarihsel olarak tanımlanamayan, bulundukları coğrafi yerler ile mekânsal ve bağlamsal ilişkileri kopmuş mekânlardır. Bilgi, iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin gündelik hayata yansımada bireylerin her şeye erişiminin hız kazanması ve mekânların mesafeler yerine zamanla ölçülebilir hâle gelmesine neden olan süpermodernizm (Auge, 2017), zaman-mekân ilişkisini dönüştürdüğü gibi zaman üzerinden ifade edilen bu mekânların kent kurgusunda nasıl konumlanacağını da dönüştürür (Ibelings, 2002). Teknolojideki gelişmelerle dijital erişimin mekânsal engelleri aştığı bu zaman-mekân algısına karşılık gelen zaman-mekân sıkışması (Harvey, 2019), toplumsal, kültürel ve ekonomik ilişkileri de dönüştürür. Kapitalist üretim-tüketim ilişkilerinde tek tipleşen bireyler ve mekânların birbirine benzer eylemleri barındıran kimliksiz mekânları açığa çıkarmasıyla, kent yaşamında boşluk bırakmayacak biçimde birbirine eklemlenen aktivitelerle kentli bireyi kuşatan ve ‘yer’den referans almayan tipolojiler ortaya çıkar. Bu çalışmada yere özgü niteliklerin kaybolmasıyla kimliksizleşen, aidiyetsizleşen ve mekânsal geçicilik barındırarak yeni bir zaman-mekân algısı üreten bu tipolojileri ‘yok-yer’ler olarak tanımlayan Auge’nin (1995) ‘antropolojik yer’lere atfettiği kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel olma niteliklerinin yokluğuyla tanımladığı ‘yok-yer’ kavramı üzerinden İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu’nun mekân kurgusu, kentle kurduğu ilişki ve ‘yer’- ‘yok-yer’i belirlediği eşikler sorgulanmıştır. Kenti bir ağ gibi sararak çeşitli aktiviteler ve eylemlerle sürdürdüğü akışı sürekli hâle getiren ulaşım ağlarından biri olan metro istasyonları hem iç kurgusuyla hem de kentle ürettiği mekânsal arakesitte ‘yer’le kurduğu ilişkiyi yapılandırarak Auge’nin (1995) ‘yer’- ‘yok-yer’ salınımını, ürettiği bu arakesitte sorgulamaya olanak sağlaması yönüyle bu çalışma kapsamında diğer yok-yerlerden ayrılarak öne çıkar. ‘Antropolojik yer’ olan kent ve ‘anonim yok-yer’ olan metro istasyonu arasındaki ‘yer’- ‘yok-yer’ salınımindaki zaman-mekânsal uzanım ile Eco (1986) ve Baudrillard’ın (2017) toplumsal gerçekliğin yeni bir duruma karşılık gelen ‘hipergerçeklik’ olarak adlandırdığı durum arasında analogik bir ilişki yürütülerek uzanımın ürettiği ve istasyonun yakın çevresi ile kendisine karşılık gelen arakesit ‘hipergerçek yer’ olarak tanımlanmıştır. Bu arakesit bireyleri yönsüzleştiren, kimliksizleştiren ve ‘yer’le ilişkilerini kendi zaman-mekân kurgusu üzerinden yeniden ve geçici süreli olarak tanımlayarak aidiyetsizleştiren bir gerçekliğe denk düşer. İstasyonun kentle kurduğu ilişki ve ‘yer’- ‘yok-yer’i belirlediği eşiklere yönelik sorgulama Koçyiğit’in (2018) de işaret ettiği üzere; yazarların kendilerini ‘yok-yer’ olgusuna epistemolojik olarak özneler arası duruma dışarıdan bakan aşkın özne olarak konumlandırması ile gerçekleşmiştir. Diğer bir deyişle, kullanıcıların yani öznelerin Gayrettepe Metrosu ile ilişkileri, ‘yer’ bağlamında yıkım/ayırışma ve mekânsal yozlaşma bağlamında ikincil düzey özneler olarak çözümlemeye çalışılmıştır.

Araştırmanın Problemi

Küreselleşme, modernleşme ve kapitalizmle tek tipleşen birey-mekân etkileşimiyle ‘antropolojik yer’e özgü aidiyet, bağlamsallık ve kimlik gibi unsurların anonimleşerek bağlamından kopuk, etkileşim kurulamayan, rastlantısallığa kapalı, fiziksel ve algısal geçiciliğe sahip ‘yok-yer’lere dönüşümü, bir fenomen olarak ‘yer’i birçok bilim dalı için tartışmaya açmıştır. Metro istasyonları, bu dönüşümün en görünür örneklerinden biridir; çünkü hem fiziksel hem algısal olarak kentle temas hâlinde bulunur, hem de bu teması çoğu zaman anonim ve geçici kurgular üzerinden gerçekleştirir. Bu bağlamda temel problem, metro gibi kentsel ulaşım

mekânlarının yalnızca birer geçiş noktası değil, aynı zamanda kentli bireyin ‘yer’ ile olan bağıını dönüştüren, hatta çoğu zaman koparan mekânsal deneyimler üretip üretmediğidir. Bu durum, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu örneği üzerinden sorgulanmaktadır.

Araştırmanın Amacı

Bu bağlamda çalışmada ‘yok-yerler’in benzer mekân kurgusuyla sınırlı kuralları ile ‘yer’in deneyime açık rastlantısallığı arasında muğlaklaşan kentin, Auge’nin ‘antropolojik yer’ ve ‘yok-yer’ tanımlarının kavramsal karşıtlıkları bağlamında karşılıklı mekânsal bir okumayla irdelenmesi amaçlanmıştır. İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu örneği üzerinden, metronun yalnızca bir ulaşım aracı olarak değil; aynı zamanda kentsel kimliğin, aidiyetin ve mekânsal deneyimin dönüşümünü yansıtan bir eşik mekân olarak nasıl işlediği analiz edilmektedir. Çalışma, metro istasyonlarının kent dokusuyla kurduğu ilişkilerde anonimleşme, kimliksizlik ve mekânsal geçicilik gibi özelliklerin nasıl üretildiğini açığa çıkarmayı; bu süreçte kentin ‘antropolojik yer’ niteliğinin nasıl aşındığını ve bunun sonucunda ‘hipergerçek’ mekân formlarının ortaya çıkıp çıkmadığını sorgulamayı amaçlamaktadır.

Araştırmanın Hipotezi

Bu noktada çalışmanın temel hipotezi, metro istasyonlarının kentle kurduğu mekânsal ilişkilerde yalnızca ‘yer’ ve ‘yok-yer’ arasında bir salınım üretmekle kalmayıp, bu geçiş alanında üçüncü bir mekânsal durum olan ‘hipergerçek yer’i ortaya çıkardığıdır. Gayrettepe Metro İstasyonu örneğinde, kentsel dokuya eklemlenen ulaşım ve tüketim ağlarıyla istasyonun hem fiziksel hem algısal düzeyde anonimleşmiş ama süreklilik taşıyan bir arakesit oluşturduğu, hipotez olarak ele alınmaktadır.

YÖNTEM

Bu çalışma, nitel araştırma yaklaşımı kapsamında bir vaka çalışması yöntemiyle yürütülmüştür. Örneklem olarak İstanbul’daki Gayrettepe Metro İstasyonu seçilmiştir. Bu istasyon, kent dokusuyla bütünleşen ulaşım ağları, çevresindeki tüketim mekânları ve anonimleşen kamusal alanlarıyla ‘yer’ ve ‘yok-yer’ kavramlarının kesişiminde anlamlı bir örnek sunmaktadır. Çalışma, kenti antropolojik bir mekân olarak tanımlayan yaklaşım ile tüketim odaklı anonim ‘yok-yerler’ arasındaki zamansal ve mekânsal salınımları analiz etmektedir. Yöntem, iki ana bileşenden oluşmaktadır. İlk olarak küreselleşme, modernleşme ve kapitalizmle tek tipleşen birey-mekân etkileşimiyle ‘antropolojik yer’e özgü aidiyet, bağlamsallık ve kimlik gibi unsurların anonimleşerek ortaya çıkardığı ve Marc Augé başta olmak üzere çeşitli düşünürlerin ortaya koyduğu ‘yok-yer’ kavramı ve onunla ilişkili bağlamı kapsayan bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Bu kuramsal temel, ampirik incelemenin eleştirel bakış açısını oluşturmaktadır. İkinci olarak özel olarak Gayrettepe Metro İstasyonu’na yönelik mekânsal analizler yapılmıştır. Gözlem, fotoğraf belgeleme ve mekânsal okuma yöntemleriyle desteklenen çözümlemeler aracılığıyla istasyonun kent içindeki konumu, kullanıcılarla kurduğu ilişki ve çevredeki ‘yok-yer’lerle olan sürekliliği değerlendirilmiştir. Bu analizler; istasyonun İstanbul’un kentsel dokusu içindeki coğrafi ve işlevsel konumunu, ticari alanlarla olan entegrasyonunu; görsel, fiziksel ve biçimsel dilini ve kentin içerisinde kesintisiz hareketliliği nasıl sağladığını kapsamaktadır. Ayrıca istasyonun kullanıcı deneyimi ve içerisinde gözlemlenen davranış kalıpları da değerlendirilmiş; bireylerin bu mekânla bilişsel ve duygusal düzeyde nasıl ilişki kurdukları -ya da kuramadıkları- ortaya konmuştur. Araştırma, aynı zamanda istasyonun mimari kurgusu ve işleyiş ritmi nedeniyle zaman ve mekân algısında meydana gelen bozulmalara da odaklanmakta; bu bağlamda metro istasyonunun kent içinde nasıl bir ‘hipergerçeklik’ durumu ürettiğini incelemektedir. Bu sayede ‘yer’, ‘yok-yer’ ve ‘hipergerçek yer’ kavramları arasındaki kavramsal geçişler ve örtüşmeler haritalanmış ve kuramsal olarak tartışılmıştır.

‘ANTROPOLOJİK YER’DEN ‘ANONİMLEŞEN YOK-YERLER’E

‘Yer’, oldukça alışlagelmiş ve tanımlanması kolay bir kavrammış gibi görünse de içinde pek çok anlamlar barındıran karmaşık bir kavramdır. Bu anlam zenginliği kavramı hem farklı açılardan ele almayı gerektirirken hem de onu tanımlamayı oldukça zor hâle getirir. Geliştirilen bu tanımlar mekân ve yer arasındaki ayırmadan beslenmesinin yanı sıra aidiyet, bağlamsallık ve kimlik gibi unsurlarla anlamlandırılmaya çalışılmıştır. Mekânın toplumsal ilişkilerin ürünü olarak üretim sürecine karşılık geldiğini söyleyen Lefebvre (1996), üçlü mekân diyalektiğiyle algılanan, tasarlanan ve yaşanan mekânı tanımlayarak fiziksel, zihinsel ve algısal boyutlarının önemini vurgular. Mekânın toplumsal etkileşimle artan duyarlılıkla ve kapitalist üretim sürecinin etkisiyle üretildiğini öne sürer (Lefebvre, 1996). Kapitalist toplumda birey-toplum ilişkisini yapılandıran mekân bir araç olarak konumlanırken yer de bu sistemin ürününe dönüşür (Gürkaş ve Barkul, 2012). Yeri varlığın kaçınılmaz olarak birlikte bulunma hâli üzerinden tanımlayan Heidegger’e göre (2018) yer, bireyler arasında zamanla üretilen ortak deneyimlerle erişilebilir bir noktadır. Relph (2008), mekânın tanımlanamayan bir uzam iken bireylerin anılarıyla ürettiği aidiyet ilişkisiyle tanımlanabilen yere dönüştüğünü söyler. Gündelik hayata dair söylemler üreten Soja ise (1996) Lefebvre’nin üçlü mekân diyalektiğindeki yaşanan mekân kavramı üzerinden üçüncü mekân kavramını üretirek deneyimi de mekâna dâhil ettiği bir pratik olarak ele alır. Bu tanımların ötesinde yer üzerine geliştirdiği kavramlarla Auge (2017) anlamla içselleştirilerek simgeleştirilmiş ve kaydedilmiş yer olarak tanımladığı ‘antropolojik yer’i; kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsellik kavramlarıyla açıklar. Anılarla yapılanı toplumsal ilişkilerle üretilen devingen bir kimliğe sahip ‘antropolojik yer’, birey ve toplumun tüm etkileşim olasılıklarını barındırarak üretilen ortak kültürün ve kimliğin tarihsellik içinde ele alınmasını gerektirir (Ar, 2021). ‘Yer’, bireylerle ve toplumla kurduğu etkileşimde birlikteliğin açığa çıkardığı kültürel yapıyla kimliğini de üretmeye devam ettiği gibi (Koçyiğit, 2018), farklı kimlikler arasındaki ilişkinin devingenliğiyle akışkan bir yapıya sahiptir (Deleuze & Guattari, 1987).

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sanayi ve teknolojide yaşanan gelişmeler kentlerin büyümesiyle ulaşım ağlarının gelişerek tüm kenti sarmasına neden olmuştur (Auge, 2017). Makineleşmenin mekâna etkisiyle yerin tarihsel geçmişiyle arada kurulan bağın silinip işlevselleştirilen benzer nitelikteki mekânların (Lefebvre, 2014) dünyanın birçok yerinde görüldüğü küreselleşme sürecinde tek tipleşmeye başladığı söylenebilir. Bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle zaman ve mekânın birbirinden ayrılmasıyla mesafelerin zaman üzerinden ifade edildiği dünya, tek bir mekân olarak algılanmaya başlar. Küreselleşmeyle birbirine benzeyen yapılarla çevrili dünyada yere dair özelliklerin, kültürün ve sosyal yaşantının izlerinin silinmesiyle ‘yer’in kimliğine dair mekânsal bir okuma yapmak güçleşir. Auge (2017) bu süreci, postmodern zamana karşılık gelen süpermoderniteyi modernleşen batının ilerlemiş hâli üzerinden bilgi, iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin gündelik hayattaki etkisiyle açıklar. Bireylerin her şeye erişiminin hızlanmasının ve mekânların zamanla ölçülebilir olmasının birden çok olay ve mekânı açığa çıkaran bir bollaşmaya sebep olduğunu vurgular. Süpermodernizm bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerle artan insan hareketliliğine bağlı olarak zaman-mekân ilişkisini yeniden ürettiği gibi kentleri ve mimarlık anlayışını da dönüştürmüştür (Ibelings, 2002). Mekân kullanımları zaman ölçüleri ile belirlenerek kent kurgusunda nasıl bir role sahip olacakları, hangi mekânlarla ilişkilenecekleri, kullanıcı yoğunluklarının nasıl yönlendirileceği, ulaşımın nasıl sağlanacağı gibi planlama adımlarını da beraberinde getirir. Bu mekânsal anlayış mekânların hem kendi iç kurgularını hem de kentteki diğer mekânlarla olan ilişkilerini dönüştürerek yere özgü özelliklerin belirsizleşmesine neden olur. Yerle ilişki kurmayan, dünyanın her yerinde yapılabilecek benzer kurguya sahip bu mekânlar; etkileşimden yoksun, toplumsal ilişkilerden ve kültürel yapıdan bağımsız ‘yok-yer’ler olarak adlandırılır (Auge, 2017). Süpermoderniteyle ortaya çıkan tüketim toplumu, tüketme eyleminin sürdürülmesi amacıyla uyarıcılar ve imajlarla kuşatılmıştır. Postmodern süreçte bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler kapitalizmin toplum üzerindeki belirleyici ve yönlendirici etkisini desteklemiştir (Jameson, 1994). Auge (2017) ‘antropolojik yer’lere atfettiği kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel olma niteliklerinin yokluğu üzerinden tanımladığı ‘yok-yer’leri 21. yüzyılın tüketim mekânları olarak adlandırır. Kentin içinde alışveriş merkezleri, oteller, havalimanları, süpermarketler gibi ‘yok-yer’lere

rastlamak mümkünken, kenti bir ağ gibi saran ve diğer 'yok-yer'ler arasındaki dolaşımı sağlayan aktarma istasyonları, otoyollar ve metrolar da 'yok-yer'lerdendir. 'Yer' kavramı mekânın fiziksel özelliklerinin ötesinde bireylerin dünyayla kurduğu ilişkiyle ilgiliyken, 'yok-yer' tanımı antropolojik niteliklerin yokluğunu ifade eder (Ötkünç, 2016). Relph (2002), 'yok-yer'lerde yersizliği açığa çıkaranın etkileşimden koparılma olduğunu söylerken, üretim-tüketim sistemini besleyerek küresel sermayeye destek veren bir kurguya sahip olmasıyla bunu açıklar. Küreselleşmeyle kaybolan yere özgünlük, kapitalist üretim-tüketim ilişkilerinde tek tipleşen bireyler ve mekânlar, tüketim mekânının öngörülen kurgusunda birbirine benzer hâle gelerek kimliksiz mekânları açığa çıkarır. Benzer mekân kurguları da dünyanın herhangi bir yerine yapılabilen referansını yerden almayan tipolojilerin ortaya çıkışına neden olmuştur. Kent yaşamının hızla birbirine eklemlendiği aktiviteler ve mekânlar arasında devinen birey çevresiyle ilişki kuramayarak mekâna dair deneyim üretemez. Yere özgü niteliklerin kaybolmasıyla kimliksizleşen, aidiyetsizleşen ve mekânsal geçicilik barındıran 'yok-yer'ler yeni bir zaman-mekân algısı üretir.

Dijital erişimin mesafeleri aşmasıyla ortaya çıkan zaman-mekân sıkışması kavramı (Harvey, 2019), hayatın hızına karşılık mekânsal engellerin aşıldığı bir zaman-mekân algısı yaratarak toplumsal, kültürel ve ekonomik ilişkileri dönüştürür. Harvey'in (2019) değişen zaman anlayışıyla 'yer'in küreselleşerek tek bir mekâna dönüştüğü görüşüne karşılık olarak Urry (1999), mekânın zamanla aşılmasının 'yer'ler arasında rekabeti doğurarak kendine özgü nitelikleri öne çıkarmalarını sağlayan bir potansiyel taşıdığını söyler. Küreselleşen yapay bir kent parçası gibi davranan 'yok-yer'lerde tüketimi sürekli kılmak üzere kentteki gündelik dinamiklerin benzerlerinin kullanılmasıyla yaratılan yanılsamada kendine özgü yeni bir gerçeklik algısı üretilir. Makineleşen yapay çevre kenti temsil ederken gerçeğin yerini almaya başlar (Lefebvre, 1996). Kente ve kent hareketliliğine benzeyen bu yanılsama Baudrillard (2017) tarafından kentin kendi gerçekliğinden de farklılaşan 'hipergerçeklik' olarak tanımlanır. Diğer yandan Eco (1986) hipergerçekliğin gerçekliğin yerini aldığını ve paradoksal olarak daha gerçek bir şey hâline geldiğini belirtmektedir. Auge'ye göre (2017) 'yok-yer'lerin hiçbir organik toplumu içermemesi durumuyla; Baudrillard'ın (2017) toplumsal gerçekliğin yeni bir duruma karşılık gelen 'hipergerçeklik' olarak adlandırdığı durum arasında bir bağ kurulabilir. 'Yok-yer' ve 'yer' arasında kurulan bağda üretilen arakesit çalışmada 'hipergerçek yer' olarak adlandırılmıştır. Bu arakesit kentin gündelik akışından farklılaşan bireyleri yönsüzleştirerek kendi kurduğu iletişim sisteminde yönlendiren, kimliklerini ele geçirerek anonimleştirilen, 'yer'le ilişkiyi ve sosyalleşmeyi kendi bağlamına alarak aidiyetsizleştiren bir gerçekliğe karşılık gelir. Postmodern kentin alışılmış öğelerinden havalimanları, alışveriş merkezleri, oteller, zincir marketler, kenti kuşatan ulaşım ağları gibi 'yok-yer'ler kente dair izler taşımasa da kenti canlı tutan ve tanımlayan mekânlardır. Kendilerine ait iç kurguları ve kente eklemlendikleri aralıklar yapaylığını korurken; kentin gerçek iklimini, etkileşime açık yapısını kendi yapay iklimi ve zaman akışıyla engellerler. Bireylere atfettiği kentli kimliğini onları tüketme eylemine yönlendirerek 'hipergerçek yer'in 'hipergerçek' bireylerini yapılandırır.

BULGULAR

İstanbul'da Bir Yok-Yer: Gayrettepe Metro İstasyonu

Bir 'yok-yer' olarak metroların giriş mekânları, deneyime açık rastlantısallıklar barındıran 'antropolojik bir yer' olan kentin yüzeyiyle kurulan etkileşim bağlamında 'yer' ve 'yok-yer' arasında devinen bir eşik mekânına karşılık gelir. Metro istasyonun yakın çevresinde giriş mekânlarıyla doğrudan bağlantı sağlanan konaklama, iş ve alışveriş gibi birbirine benzer fonksiyonları barındıran çeşitli ofisler, bankalar, restoranlar, kafeler, sanat ve eğlence merkezleri gibi sosyal donatıları içeren benzer mekân kurgularıyla tüketim eylemini destekleyen 'yok-yer'ler bulunur. Gayrettepe Metrosu da benzer bir 'yok-yer' ağ sistemi içerisinde yer almaktadır. Çevresi karma kullanımlı yüksek yapılar (Maya Akar Center, Tat Towers, Çiftçi Towers), AVM'ler (Astoria AVM, Zorlu Center) ve bankalar (Denizbank, Birleşik Fon Bankası, Türkiye Sigorta, Vakıfbank, HSBC) gibi tüketim eylemini destekleyen ve benzer mekân kurgusuna sahip yok-yer niteliğindeki yapılar ile donatılmıştır (Şekil 1). Kentteki yok-yerlere giriş mekânlarıyla sağlanan bağlantının yanı sıra Zorlu

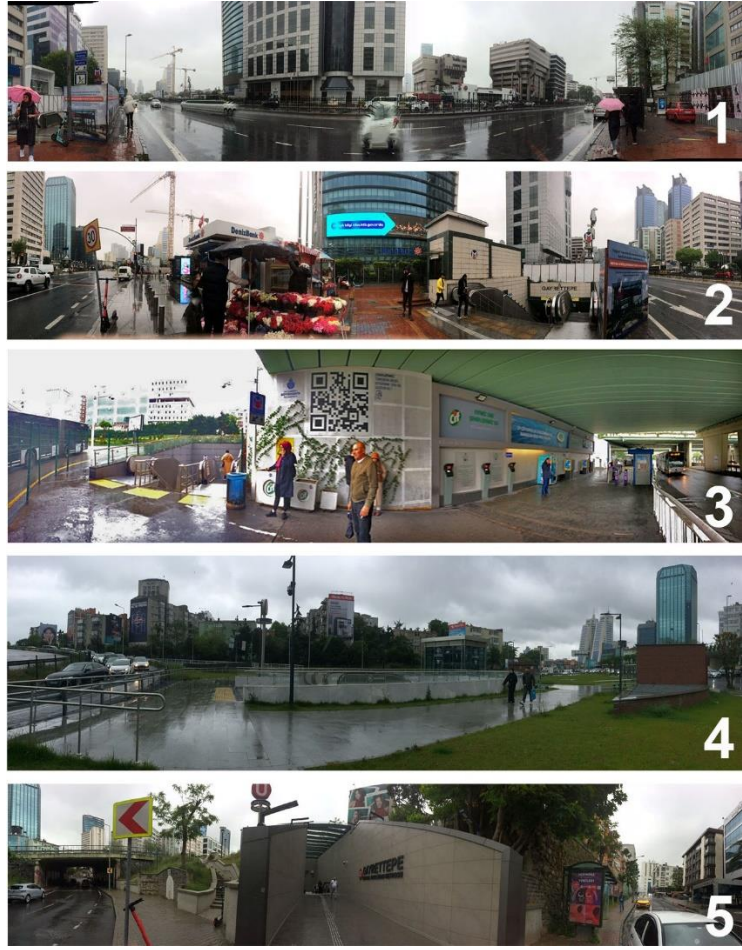
Center AVM'ye ve İstanbul Havalimanı'na kent yüzeyine çıkmadan iç kurgunun sürekliliğiyle doğrudan ulaşılabilmesi, 'AVM/Metrobüs' çıkışı ile Zincirlikuyu Metrobüs İstasyonu'na olan bağlantısıyla kentin birçok noktasına kesintisiz olarak aktarma yapılmasına olanak sağlayan Gayrettepe Metro İstasyonu, diğer ulaşım ağlarıyla bütünleşik bir kurguya sahiptir. Giriş mekânın kentle kurduğu etkileşime bakıldığında kent yüzeyinde yer alan 'yok-yer'ler ve ulaşım ağlarıyla istasyon kurgusunun kesintisiz entegrasyonu, 'antropolojik yer' olarak kent yüzeyini anonimleştirerek 'yer' ve 'yok-yer' arakesitinde 'hipergerçek yer'e dönüştürür.



Şekil 1. Gayrettepe Metro İstasyonu, kentteki yok-yerler; (1) Astoria AVM, (2) Maya Akar Center, (3) Tat Towers, (4) Çiftçi Towers, (5) Zorlu Center, (6) Kuveyt Türk, (7) Denizbank, (8) Birleşik Fon Bankası, (9) Türkiye Sigorta, (10) Vakıfbank, (11) HSBC, (12) Şişli Meslek Yüksekokulu, (13) Altınbaş Üniversitesi, (14) Demiroğlu Bilim Üniversitesi (1. Yazar Arşivi, 2024)³

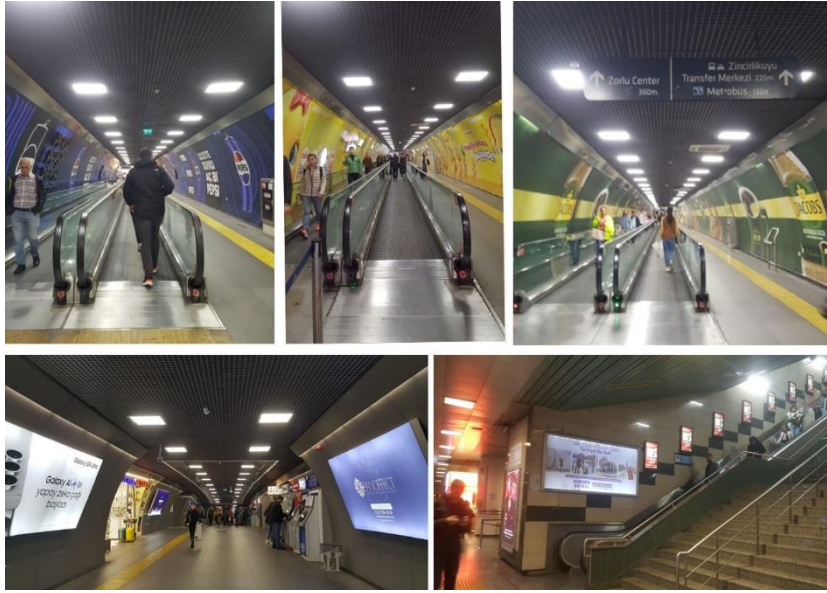
İstasyonun günün her saati kullanılıyor olması, metro girişinin yakın çevresinde yer alan alışveriş merkezleri, sanat ve eğlence merkezleri, rezidanslar, oteller gibi 'yok-yer'ler ve yakın çevrede aktarma yapılan diğer ulaşım ağları da göz önüne alındığında kesintisiz bir hareketi ve bağlantıyı mümkün kılar. Hem yakın çevredeki 'yok-yer'ler olan tüketim mekânlarıyla hem de kenti saran ulaşım ağıyla entegrasyonu dikkate alındığında Gayrettepe Metro İstasyonu'nun 'Esentepe', 'Gayrettepe', 'Barbaros Bulvarı', 'Villa Caddesi' ve 'AVM/Metrobüs' çıkışlarıyla kente açılan ve benzer mekânsal planlamaya sahip giriş mekânlarının gerek kent yüzeyindeki diğer 'yok-yer'lere gerekse diğer ulaşım ağları olan metrobüs hattına olan mekânsal uzanımları, 'yok-yer'in 'kente uzanıp anonimleştirdiği aralıklara' karşılık gelir (Şekil 2). Benzer kurguya sahip tüketim mekânlarının kuşattığı kent yüzeyinde kimliksizleşen bu alanlar, metro istasyonunun hıza ve harekete dayalı kurgusunu kente açılan giriş mekânları üzerinden sürdürerek kentli kullanıcıların çevreyle ilişkisini zayıflatırken, mekâna dair deneyim üretmesini güçleştirerek aidiyetsizleştiren ve mekânsal geçicilik barındıran bir akış oluştururlar. Kentin tüketim mekânları arasında kurulan ve metro istasyonundan kente doğru genişleyen bu sürekli ilişki üzerinden 'antropolojik yer' olarak kent ile 'anonimleşen yok-yer'ler arasındaki ayrımın muğlaklaştığını ve hipergerçek kentin uzantılarına karşılık geldiğini söylemek mümkündür.

³ Gayrettepe Metro İstasyonu yakın çevresindeki yok-yerler için şekil altlığı Google Earth <https://earth.google.com/web/@41.06809394,29.01030136,120.76526398a,1407.59628354d,35y,0.06907129h,0t,0r> adresinden 16.05.2024 tarihinde temin edilerek 1. yazar tarafından geliştirilmiştir.



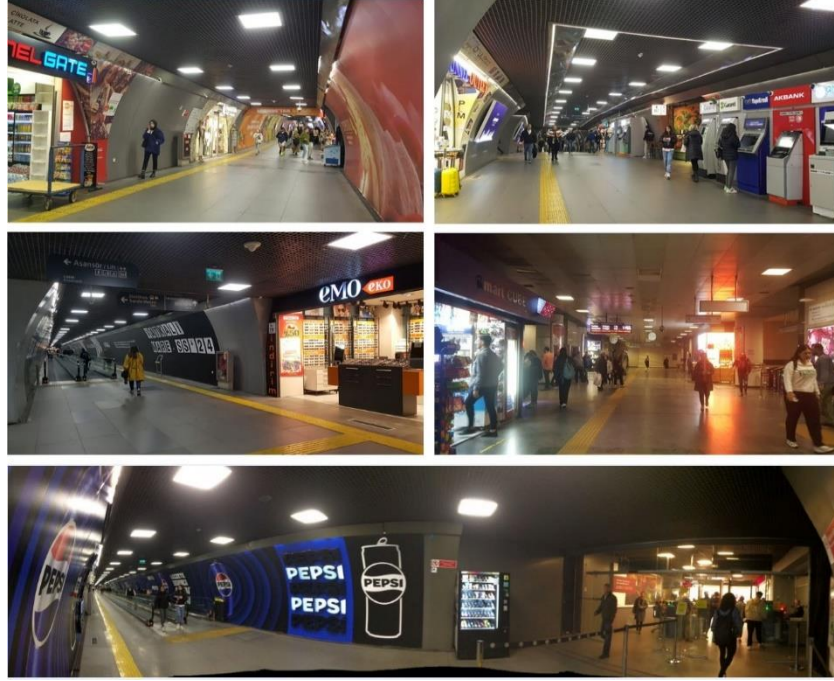
Şekil 2. Gayrettepe Metro İstasyonu giriş mekânları ve hipergerçek kentin uzantıları, (1) Esentepe Girişi: plazalarla çevrili caddeye ve toplu taşıma ağına uzanım, (2) Gayrettepe Girişi: Büyükdere Caddesi ve toplu taşıma ağına uzanım, (3) AVM/Metrobüs Girişi: Zincirlikuyu Metrobüs durakları ve Zorlu Center’a uzanım, (4) Barbaros Bulvarı Girişi: kentteki ulaşım ağına uzanım, (5) Villa Caddesi Girişi: giriş saçağıyla cadde ölçeğine uzanım (1. Yazar Arşivi, 2024)

Harekete dayalı bir ‘yok-yer’ olarak Gayrettepe Metro İstasyonu’nun yakın çevredeki diğer ‘yok-yer’ler ve ulaşım ağları üzerinden kente eklenen mekânsal bağlantıların istasyonun giriş mekânlarından kent yüzeyine doğru genleşen bir anonimleşmeyi mümkün kılması, giriş mekânı ve kent arasındaki etkileşimle olduğu kadar istasyonun iç kurgusunu birbirine bağlayan dolaşım alanlarıyla da ilişkilidir. Giriş mekânını peronlara bağlayan asansörler, yürüyen bantlar, normal ve yürüyen merdivenlerden oluşan yatay ve düşey dolaşım alanları, birbirine eklenerek hareketi sürekli kılan ve herhangi bir metro istasyonu ile benzer işleyişte olan jenerik bir kurguya sahiptir. Dolaşım alanlarında duvarlarda, dijital ekranlarda ve panolarda tüketim trendlerine göre içeriği sürekli değişen tüketim imgelerine yönelik reklamlar yer alırken, art arda sıralanarak hızı ve hareketi sürekli kılan yürüyen bantlarda imgelerle kuşatılıp yönsüzleştirilerek ilerleyen kentli birey, bu kurgudaki hareket rotalarına dâhil olarak anonimleşir (Şekil 3).



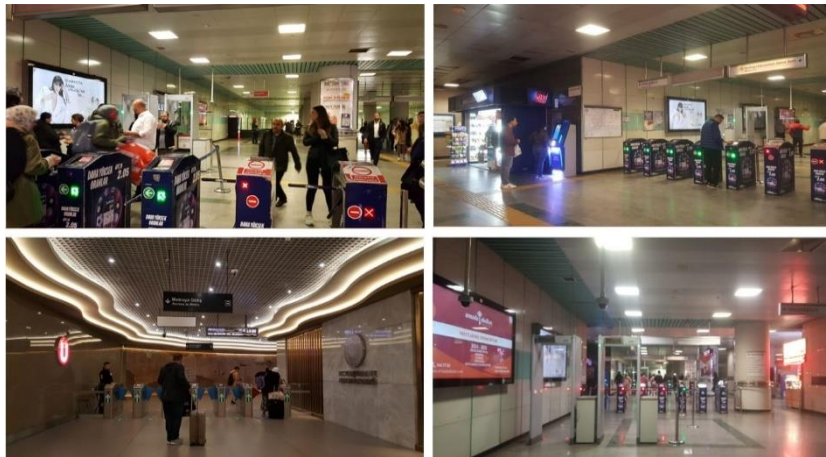
Şekil 3. Gayrettepe Metro İstasyonu, 'Metro Metrobus Yaya Bağlantı Tüneli' ile yatay ve düşey dolaşım alanlarına entegre edilen tüketime yönelik imajlarla yok-yerlere yönelim (1. Yazar Arşivi, 2024)

İç mekânda kullanılan görsel ve işitsel uyarıcı araçlarla trenin kalkış ve varış süreleri ile sefer sıklığına yer verilerek kullanıcıları bu periyodik zaman dilimlerine uygun hızda ve yönde hareket etmeye yönlendirmesinin yanı sıra aydınlatma, havalandırma, iklimlendirme araçlarıyla sağlanan sürekli gün ışığı yanılsamasıyla çevreden koparılan metro ağı, zaman-mekân algısını bozarak kullanıcıları hareket hâlinde tutar. Giriş mekânlarından peronlara kadar kesintiye uğramadan birbirine eklemlenen yatay ve düşey dolaşım alanlarındaki dijital ekranlar ve panolar hareket hâlindeki kullanıcıları tüketim eylemine hazırlarken, dolaşım alanları boyunca tüketim trendlerine göre satış yapmak üzere kullanıcıların hareket doğrultularına göre yerleştirilen geçici satış mekânları kullanıcıları tüketim eylemine kendiliğinden dâhil eder. İstasyonun yatay ve düşey dolaşım alanlarında hareket hâlindeki kullanıcıları kuşatan bu geçici satış mekânları, dolaşım ağındaki hız ve hareketin tüketim eylemiyle bütüncül planlandığı istasyon kurgusundaki hipergerçek aralıklar olarak, kısa süreli duraklama noktalarına karşılık gelirler (Şekil 4). Dolaşım alanları üzerinde kendilerine ayrılan alanın büyüklüğü ve harekete dayalı işleyişi nedeniyle kullanıcıların toplanarak etkileşimde bulunmalarını kısıtlayan bu duraklama noktaları, tıpkı giriş mekânlarında olduğu gibi dolaşım alanlarında da yerle ilişki kuramayan 'aidiyetsiz', yere dair kimlik üretemeyen 'kimliksiz' ve harekete dayalı kurgusuyla 'mekânsal geçicilik' barındıran aralıklara karşılık gelir. Kentte sürdürülen tüketim eyleminin metro istasyonunda yatay ve düşey dolaşım alanlarındaki hareket kurgusu üzerine yerleştirilen geçici satış mekânlarında devamlılık göstermesi de zaman-mekân algısının manipüle edilerek yeraltı ve kent yüzeyi ayrımının belirsizleşmesiyle 'yer' ve 'yok-yer' arasındaki sınırın muğlaklaşmasına bir örnektir.



Şekil 4. Gayrettepe Metro İstasyonu, geçici satış mekânlarıyla kentteki hareketin ve tüketim eyleminin devam ettiği hipergerçek aralıklar (1. Yazar Arşivi, 2024)

‘Antropolojik yer’ olan kentteki gösteri ve eğlence mekânlarında kullanıcıların bir araya gelerek etkileşimde bulunmasıyla ‘yer’e dair ürettikleri deneyimle topluma özgü ürettikleri kültür, zamanla tarihsel devamlılık ve aidiyet üretir. ‘Yer’e dair üretilen bu durum kent yüzeyini ‘anonimleştiren bir yok-yer’ olan Gayrettepe Metro İstasyonu’nda istasyon yönetiminin bir kontrol ve denetim mekanizması olarak çeşitli denetim noktaları ve gözetim araçlarıyla faaliyet göstermesiyle istasyon kurgusunun öngörülen işleyişinin güvenli ve kesintisiz biçimde sürdürülmesi amacını yerine getirirken, kullanıcıların ‘yer’le ve diğer kullanıcılarla etkileşim kurma süresini de mekânı kullanım süresine göre denetleyen bir kontrol mekanizmasını açığa çıkarır. İstasyonun giriş mekânlarından peronlara kadar tüm yatay ve düşey dolaşım alanlarında yer alan CCTV kameraları, bilet satış noktaları, turnikeler ve güvenlik noktalarından oluşan geçiş kontrol sistemleri hıza ve harekete dayalı istasyon kurgusunun güvenli ve kesintisiz işleyişini sağlarken (Şekil 5), “antropolojik yer” olan kentteki etkileşim olasılıklarını mekânsal olarak barındıran bu aralıklarda toplanma ve uzun süreli duraksama eylemlerini kontrol altında tutarak hızı ve hareketi vurgulayan; aidiyetsizleşen, kimliksizleşen ve mekânsal geçicilik barındıran bir ‘yok-yer’ olarak işleyiş gösterir.



Şekil 5. Gayrettepe Metro İstasyonu, istasyon yönetiminin kontrol, gözetim ve denetim odakları (1. Yazar Arşivi, 2024)

Çeşitli güvenlik ve kontrol sistemlerinin yanı sıra bankamatiklerin, şarj ünitelerinin, geçici satış mekânlarının, metro müzik alanının dolaşım ağı üzerinde kısa süreli duraklama noktaları olarak kurgulanması ise denetim, gözetim ve kontrol mekanizmasının mekân kullanımı üzerinden sağlanmasına karşılık gelir. Kentteki gösteri ve eğlence mekânlarının toplanma ve etkileşim kurma potansiyeliyle yere dair üretilen deneyime ve aidiyet kurularak geçirilen zaman üzerinden kimlik üretilmesini sağlarken, bu durumun istasyon kurgusundaki benzer karşılığı için 'metro müzik' alanı örnek gösterilebilir. İstasyon yönetimi tarafından belirli gün ve saatlerde müzisyenlerin kullanımına ayrılmış olan 'metro müzik' alanı; birden çok asansör, yürüyen merdiven ve bantlardan oluşan 'Metro Metrobüs Yaya Bağlantı Tüneli'nde havalimanı, alışveriş merkezi ve metrobüs bağlantılarının kesişimindeki geçici satış mekânları arasında bulunur (Şekil 6). Kontrol mekanizması olarak istasyon yönetiminin gözetimindeki denetleme araçlarının yanı sıra toplanma ve yere dair deneyim üretme potansiyelini taşıyan kullanımlara sahip mekânsal durumların zaman ve mekân üzerinden sınırlandırılmış olması da kentte çevreyle etkileşim hâlinde üretilebilecek mekânsal deneyimi 'yok-yer' olan istasyonda anonimleştirilen bir tüketim eylemi olarak karşılık bulur. Denetim ve kontrol noktalarının sürekliliği ve onların mekânsal karşılığı olarak geçici satış mekânları, metro müzik alanının kurgusu ve kullanımı kentteki etkileşim alanlarındaki esnekliğe, kendiliğinden karşılaşmalara ya da kullanıcıların bir araya gelmesiyle açığa çıkabilecek kolektif eylemselliğe izin vermeyecek biçimde hız ve hareket üzerine kuruludur. Tüketim mekânlarında olduğu gibi 'metro müzik' alanının da kullanım süre ve biçiminin kullanıcıların istasyondaki tüketim eylemine, sefer süre ve sıklığına göre belirlenip denetleniyor olmasıyla aidiyet duygusu gelişmesinin önüne geçmektedir. Bu durum da kültürün ve kimliğin burada gelişmesine engel olmakla birlikte harekete dayalı kurgunun 'mekânsal geçicilik' olarak karşılık bulan işleyişi de bu potansiyeli denetim noktalarıyla kontrol altında tutarak istasyonun bir 'yok-yer' olarak varlığını destekler niteliktedir.



Şekil 6. Gayrettepe Metro İstasyonu, 'metro müzik' alanı (1. Yazar Arşivi, 2024)

Peron alanlarında M2 ve M11 hatlarının peronları birbirinden farklı mekânsal özelliklere sahip olsa da her iki peron da metro istasyonlarının jenerik kurgusunu sürdürür. M2 hattı peron alanının yatay ve düşey dolaşım alanlarıyla bütünleşik kurgusu, oturma ve aydınlatma elemanları ile havalandırma ve iklimlendirme araçlarının yarattığı gün ışığı yanılsaması, istasyonun diğer birimleri ile benzer biçimde zaman-mekân algısını bozar ve devamlılık gösterir. M11 hattı peron alanı ise oturma elemanları, duvar yüzeyi ve tavan döşemesini bütüncül olarak tanımlayan parametrik olarak tasarlanmış birimler ile kurgulanmıştır. Peron ile tren hattını ayıran otomatik kayar kapılardan oluşan güvenli peron ayırıcı sistemin kullanımı ile aydınlatma elemanlarında kullanılan renk ve yoğunluk, peron alanının bütüncül kurgusunu öne çıkararak bir 'yok-yer' olarak istasyonun kimliksiz, ilişkisiz ve derinliksiz yapısını vurgular niteliktedir (Şekil 7).



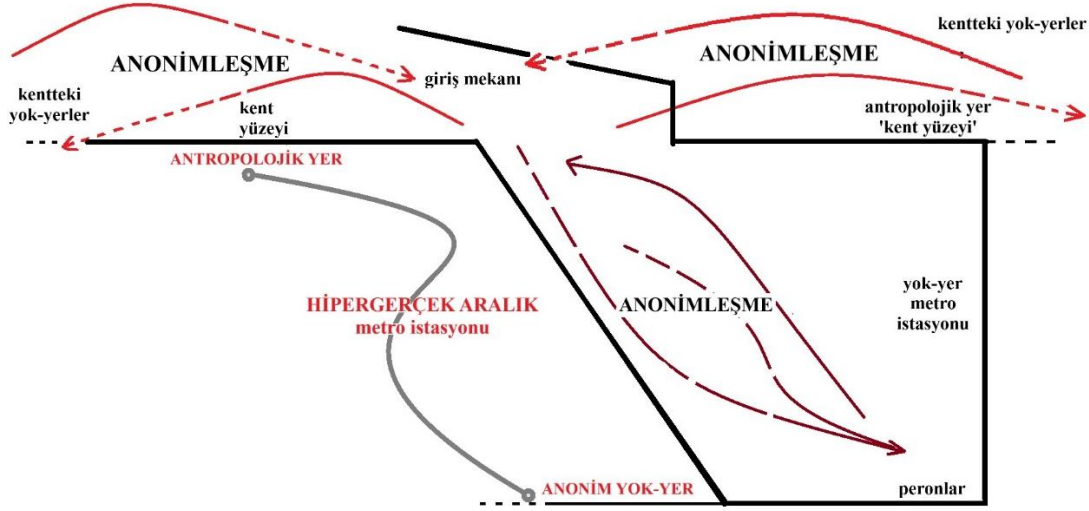
Şekil 7. Gayrettepe Metro İstasyonu, peron alanları (solda M2 peronu, sağda M11 peronu) (1. Yazar Arşivi, 2024)

Bir ‘yok-yer’ olan Gayrettepe Metro İstasyonu’nun jenerik kurgusunda parametrik olarak tasarlanmış birimlerle üretilen peron alanı aydınlatma, havalandırma, iklimlendirme araçlarına ek olarak sefer saatleri ve sıklığı ile perona yaklaşan trenin kamera görüntüsünün yansıtıldığı dijital ekranlar ve panolarla çevrelenmiş kendine özgü bir kapalılık içermesiyle zaman-mekân algısını bozar ve süperjenerik bir yere karşılık gelir. Bu mekânsal kapalılık ‘yok-yer’in kimliksizliğini istasyonun diğer mekânlarından belirgin biçimde daha fazla vurgularken, peron alanı ve diğer kullanıcılarla etkileşime kapalı kurgusu ile aidiyetsizliğe ve yönsüzleştirdiği kullanıcıların mekânla bağ kurmasına izin vermeyen yapay atmosferi ile de mekânsal geçiciliğe sahip ‘hipergerçek’ bir aralığı tanımlar.

SONUÇ VE TARTIŞMA

Küreselleşme, modernleşme ve kapitalizm etkisinde ortaya çıkan gelişmeler içinde yaşadığımız fiziksel mekânın ötesinde; birey ve ‘yer’ arasındaki ilişkiselliği köklü değişikliklere uğratmıştır. Bu durum özellikle tüketim kültürünün etkisiyle, zamanın dinamik hareketliliği içinde; bağlamından kopuk, deneyimlenen ancak ilişki kurulamayan, tesadüfiliklere kapalı, yazılı veya yazılı olmayan kurallara göre eylemlerin yürütüldüğü ‘yok-yer’lere karşılık gelmektedir. Fiziksel ve algısal olarak geçicilik taşıyan ‘yok-yer’ler tarafından kuşatılan kentli bireyler, sürekli hareket ve tüketim hâlinde oldukları gündelik kent yaşamının içinde kentin hipergerçekliğinde anonimleşir ve ‘yer’e özgü yaşanmışlık ve ritüellerden yoksun kalır.

Bu noktada kenti saran ve ‘yok-yer’ler arasındaki kesintisiz ulaşımı sağlayan metro istasyonları hızlı dönüşümün zamansal ve mekânsal tezahürü olarak kent içindeki en belirgin ‘yok-yer’lerden biri olarak öne çıkmaktadır. Metro istasyonları kentte deneyimlenemeyen tüketim boşlukları açan diğer ‘yok-yer’lerden farklı olarak; kaçınılmaz bir etkileşim içinde olduğu ‘antropolojik yer’ olan kentin kendine özgü yapısını korumada ya da anonimleşirken yeniden ürettiği tüketim ağında her iki aralığı da besleyen hipergerçek bir arakesit üretmektedir. Bu arakesit süpermodernitenin açığa çıkardığı tüketim toplumunun tüketme eylemini sürekli kılan ve tıkanmış noktada yerine açılan boşlukta yenisini ekleyen bir sistem olarak ‘yok-yer’lerin kentle ilişkilenebilecek biçimleriyle ürettiği hipergerçek aralıklara karşılık gelir. Ulaşım mekânı olarak metro istasyonları bu bağlantıyı sağlayan önemli ara mekânlardır. Giriş mekânlarının kentle kurduğu ilişkide, kentteki diğer ‘yok-yer’ler ve eklemlendiği ulaşım ağlarıyla olan sürekliliği üzerinden metro istasyonunun zaman-mekân algısında yarattığı bozulmalarla ‘antropolojik yer’ olarak kent yüzeyini anonimleştirerek ‘yer’ ve ‘yok-yer’ arakesitinde devinen ‘hipergerçek yer’e dönüştürür. İstasyonun kente uzanımlarındaki anonimleşme, kentli bireyin de bu devinimle anonimleşerek hipergerçek bireylere dönüşmesine neden olur. ‘Yok-yer’in hipergerçek bireyleri kent yüzeyine bağladığı aralıklarda ‘yer’i ‘yok-yer’leştiren bir dolaşım ağıyla kent ele geçirilmeye başlar. Bu bağlamda kent yüzeyindeki diğer ‘yok-yer’ler arası sürekliliği ve alternatif bağlantıları sağlayan, harekete dayalı mekânlar olarak metro istasyonlarının diğer ‘yok-yer’ler gibi sıralı eylem ve mekân kurgusuna sahip olmasına rağmen kente açılan uzanımlarıyla ‘yok-yer’den ‘yer’e ve ‘yer’den de ‘yok-yer’e doğru devingenliğiyle, fiziksel sınırlarını aşan bir mekânsal etki alanına sahiptirler. Rastlantısallığa yer olmayacak biçimde kurgulanan hareket ağı; aidiyet, bağlamsallık ve kimlik unsurlarına sahip ‘antropolojik yer’ olan kentin fiziksel gerçekliklerine yer vermeden kendi yapay iklimiyle yeni bir duruma karşılık gelen ve tüketim mekânlarıyla çevrelenmiş hipergerçek evrenini oluşturur. Kentteki akışı düzenleyerek yönlendiren aynı zamanda kent içinde rotalar üreten metro istasyonlarının, bir lokasyona karşılık gelen diğer ‘yok-yer’lerden hareketin mekânı olması üzerinden farklılaştığı ve kentte bir alana karşılık gelmekten çok; bir ‘yok-yer’in başlangıcı ya da sonu şeklinde kentle kaçınılmaz olarak ilişkilenen bir ağ sistemi oluşturmaktadır. Metro istasyonlarının ‘yer’ ve ‘yok-yer’ karşıtlığına açtığı ara kesit hem ‘yok-yer’leri hem de ‘antropolojik yer’ olan kenti devingen kılarken, bu karşıtlığın sınırlarını muğlaklaştırarak birbirinden ayrı tanımlanamayacak olan üçüncü bir ‘yer’ olarak ‘hipergerçek yer’i açığa çıkarmaktadır (Şekil 8).



Şekil 8. Gayrettepe Metro İstasyonu, yok-yer ve arabulucu bir eşik olarak istasyonun kentle kurduğu dikey ilişki şeması (Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Sonuç olarak bu çalışmada, Gayrettepe Metro İstasyonu üzerinden ele alınan ve günümüz ‘yer’ kavramının değişimiyle ortaya çıkan ‘yok-yer’lere yönelik eleştirel bilginin üretilmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda, ‘yer’in ontolojik ifadesine dair sorgulamalar yapılmıştır. Kenti saran ve kent yüzeyinde yer alan tüketim mekânları arasındaki sürekli bağlantıyı sağlayan bir ulaşım ağı olan metro istasyonu mekânı üzerinden sorgulanan ‘antropolojik yer’ ve ‘anonimleşen yok-yer’ kavramlarının tartışıldığı bu çalışmada ‘yer’e özgü toplumsal, kültürel dinamiklere sahip ‘antropolojik yer’ olarak tanımlanan kent ve onu kuşatarak aidiyet, kimlik ve ilişkiselliğini tüketim mekânlarıyla ‘anonimleştiren yok-yer’ arasındaki salınımın açığa çıkardığı üçüncü bir durum olan ‘hipergerçek yer’ tanımlaması ile anonimleşmenin istasyondan kente ve kentten istasyona doğru çift yönlü bir uzanımına sahip olduğu serimlenmiştir. ‘Yer’ ve ‘yok-yer’ arasındaki bu zaman-mekânsal salınımın ürettiği arakesit olarak ‘hipergerçek yer’ kavramsallaştırmasının mimarlık, kentsel tasarım, felsefe, sosyoloji ve antropoloji alanlarından beslenerek tanımlandığı sorgulama zemininin hızlı devrim içindeki tüketim toplum ve politikalarını göz önüne alarak; ‘yer’in dönüşüm ve kavramlaştırma sorgulamalarını artırması ve eleştirel bir düşünme ortamı yaratması beklenmektedir.

Yazar Katkı Beyanı

Sıra	Adı Soyadı	ORCID	Yazıya katkısı*
1	Gizem ASLAN	0000-0002-0430-5106	1, 2, 3, 4, 5
2	Dicle KIZILDERE GÖKYER	0000-0001-7025-7408	1, 2, 3, 4, 5

*Katkı bölümüne ilgili açıklamanın karşılığına gelen rakam(lar) yazılmıştır.

1. Çalışmanın tasarlanması
2. Verilerin toplanması
3. Verilerin analizi ve yorumu
4. Yazının yazılması
5. Kritik revizyon

Çıkar Çatışması Beyanı

Çalışma kapsamında herhangi bir kişisel ve/veya finansal çıkar çatışması yoktur.

KAYNAKÇA

- Ar, M. (2021). Mekân, yer ve yersizlik kavramları üzerine bir inceleme. *Şehir ve Medeniyet Dergisi*, 7(14), 8-25.
- Auge, M. (2017). *Yok-yerler üstmodernliğin antropolojisine giriş*. Daimon Yayınları.
- Baudrillard, J. (2017). *Simülakrlar ve simülasyon*. Doğu Batı Yayınları.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1987). *Thousand plateaux: capitalism and schizophrenia*. Athlone Press.
- Eco, U. (1986). *Travels in hyperreality*. Harcourt Brace Jovanovich Publishers.
- Gürkaş, E. T., ve Barkul, Ö. (2012). Yer üzerine kavramsal bir okuma denemesi. *Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 4(1), 1-11.
- Harvey, D. (2019). *Postmodernliğin durumu*. Metis Yayınları.
- Heidegger, M. (2018). *Varlık ve zaman*. ALFA Yayınları.
- Ibelings, H. (2002). *Supermodernism: architecture in the age of globalisation*. NAI Publishers.
- İBB. (2003). *İBB Faaliyet Raporu*. 16 Mayıs 2024 tarihinde https://uploads.ibb.istanbul/uploads/2023_Faaliyet_Raporu_1_fa79d76a01.pdf adresinden alınmıştır.
- İBB. (t.y.). *Yenikapı-Seyrantepe-Haciosman Metro Hattı*. 16 Mayıs 2024 tarihinde <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/HatDetay?hat=M2> adresinden alınmıştır.
- Jameson, F. (1994). *Postmodernizm ya da geç kapitalizmin kültürel mantığı*. Kıyı Yayınları.
- Koçyiğit, R. G. (2018). Mark Augé'de yok-yer (non-lieu) kavramı üzerine bir epistemik çözümleme. *Megaron*, 13(4), 536-544.
- Lefebvre, H. (1996). *The production of space*. Blackwell.
- Lefebvre, H. (2014). *Kentsel devrim*. Sel Yayıncılık.
- Ötkünç, A. (2016). *Prolog, Yok-yerler üstmodernliğin antropolojisine giriş*. Daimon Yayınları.
- Preston Gayrettepe Metro Otopark. (t.y.). *Gayrettepe Metro Otopark*. 16 Mayıs 2024 tarihinde <https://www.gayrettepemetrootopark.com> adresinden alınmıştır.
- Relph, E. (2002). Place. In I. Douglas, R. Huggett & M. Robinson (Eds.), *Companion encyclopedia of geography* (pp. 906-924). Routledge.
- Relph, E. (2008). *Place and placelessness*. SAGE Publications.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell.
- Urry, J. (1999). *Mekânları tüketmek*. Ayrıntı Yayınları.
- Wikipedia. (2017). *Gayrettepe İstanbul Metrosu*. 16 Mayıs 2024 tarihinde [https://tr.wikipedia.org/wiki/Gayrettepe_\(M11,_%C4%B0stanbul_Metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Gayrettepe_(M11,_%C4%B0stanbul_Metrosu)) adresinden alınmıştır.
- Wikipedia. (2017). *M11 İstanbul Metrosu*. 16 Mayıs 2024 tarihinde [https://tr.wikipedia.org/wiki/M11_\(%C4%B0stanbul_metrosu\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/M11_(%C4%B0stanbul_metrosu)) adresinden alınmıştır.

YAZAR BİYOGRAFİSİ

Gizem ASLAN

Gebze Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesinde Araştırma Görevlisidir. Lisans (2017) ve yüksek lisans eğitimini (2021) aynı fakültenin Mimarlık Bölümünde tamamlamış olup, burada mimari tasarım alanında doktora tez çalışmasını sürdürmektedir. Çalışma alanları arasında mimari tasarım ve kuramı, sinema ve mimarlık, sinematografik mekân ve disiplinlerarası çalışmalardır.

Dicle KIZILDERE GÖKYER

Gebze Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesinde Dr. Öğretim Üyesidir. Lisansını İTÜ’de (2007), yüksek lisansını Yeditepe Üniversitesinde (2010), doktorasını İTÜ Şehir ve Bölge Planlama (2018) ve Scuola Superiore Sant’Anna Urban Studies (2017) programlarında tamamlamıştır. Çalışma alanları soylulaşma, kentsel dönüşüm, kentsel politika, yerinden edilme, kentsel ayrışma ve kentsel tasarımıdır.