

# İstanbul'un Gözde Caddelerinin Şehir Dinamikleri Bağlamında Değerlendirilmesi

## Evaluation of İstanbul's Popular Streets in the Context of Urban Dynamics

Furkan Taha ÇOBANLI  (Sorumlu Yazar-Corresponding Author)

İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye  
Division of Geography, Institute of Social Sciences, İstanbul University, İstanbul, Türkiye  
furkantaha.cobanli@ogr.iu.edu.tr

Mehmet Akif CEYLAN 

Marmara Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İstanbul, Türkiye  
Department of Geography, Faculty of Humanities and Social Sciences, Marmara University, İstanbul, Türkiye  
maceylan@marmara.edu.tr



Geliş Tarihi/Received 14.07.2024  
Revizyon Talebi / Revision Request 27.08.2024  
Son Revizyon / Final Revision 04.09.2024  
Kabul Tarihi/Accepted 05.09.2024  
Yayın Tarihi/Publication Date 15.12.2024

### Atf:

Çobanlı, F.T., & Ceylan, M.A. (2024). İstanbul'un Gözde Caddelerinin Şehir Dinamikleri Bağlamında Değerlendirilmesi. *Edebiyat ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 73, 99-116.

### Cite this article:

Çobanlı, F.T., & Ceylan, M.A. (2024). Evaluation of İstanbul's Popular Streets in the Context of Urban Dynamics. *Journal of Literature and Humanities*, 73, 99-116.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.

### Öz

Caddeler farklı uzunluk ve genişliklerinin yanı sıra farklı fonksiyonlarıyla şehirlerin temel bileşenlerinin başında gelmektedir. Türk coğrafya literatüründe şehirlerin caddelerine yönelik çalışmalar oldukça azdır. Şehir bileşeni olarak caddeleri inceleyen bu çalışma, İstanbul'a odaklanarak şehir coğrafyası perspektifinden "gözde cadde" terimini tanımlamayı ve tanıtmayı amaçlamaktadır. Bu amaca yönelik olarak daha önce caddelere yönelik yapılan çalışmalar incelenmiş ve İstanbul'un en gözde iki caddesi belirlenmiştir. Ayrıca İstanbul'un cadde morfolojisinin genel özelliklerine de çalışmada temas edilmektedir. Çalışma, saha gözlemleri ve açık kaynaklı coğrafi verilerin kullanımı yoluyla gözde caddelerin tarihi önemini, fiziki yapısını ve güncel fonksiyonel kullanım özelliklerini araştırmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'da İstiklal ve Bağdat caddelerinin en bilinen gözde caddeler olduğu ve her ikisinin de tarihi açıdan süreklilik taşıdığı, kullanım açısından ise alışveriş fonksiyonunun ağırlık kazandığı ve bunlar içerisinde giyim sektörünün her iki caddede de yaygın sektör olarak ön plana çıktığı belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Şehir Coğrafyası, Gözde Cadde, İstanbul, İstiklal Caddesi, Bağdat Caddesi

### Abstract

Streets are essential components of cities, varying in length, width, and function. Despite limited studies in Turkish geography literature, this research focuses on streets as crucial urban elements, aiming to introduce the concept of a "popular street" in urban geography, particularly in İstanbul. The study reviews previous research on streets and identifies the two most popular streets in İstanbul. It also discusses the general characteristics of street morphology in İstanbul. By conducting field observations and utilizing open-source geographical data, the study explores the historical significance, physical structure, and current functional use of these popular streets. The research distinguishes İstiklal and Baghdad streets as the most renowned in İstanbul, noting their historical continuity. Furthermore, it highlights the predominance of shopping activities on these streets, particularly in the clothing sector.

**Keywords:** Urban Geography, Popular Street, İstanbul, İstiklal Street, Bağdat Street

## Giriş

Şehirler farklı bileşenlerin bir araya gelmesinden oluşan yapay yaşam mekânlarıdır. Bu yaşam mekânlarının bir parçası olan caddeler gündelik şehir hayatının büyük bir parçasını oluşturur. Bu parça bazı durumlarda bir şehrin ana eksenini dahi oluşturabilir (Ceylan, 2011, s. 58). Şehir ortamındaki caddelerin önemi düşünüldüğünde dünya genelinde şehirlerin genel işlevselliğini ve yaşanabilirliğini artırmaları nedeniyle caddelerin oldukça önemli olduğu görülür. Amerikalı şehir bilimci Lynch şehirlerde yaşayan insanların beş ana unsuru hafızalarında sakladıklarını belirtmiştir. Bunlar yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm noktaları ve simge yapılarıdır (1990, s. 47). Caddeleri ve sokakları içeren yollar şehirlerin hayati organıdır (Jacobs, 1992, s. 29). Bu şehir bileşeni gerek şehir insanının gündelik dinamiklerini gerçekleştirdiği gerekse şehrin fiziki biçimlenişini etkilediği için şehrin ve şehirlinin hafızasında önemli yer tutmaktadır. Aynı zamanda caddeler, şehir ekonomilerinin sürdürülmesinde temel bir rol oynayarak toplumlarımız için hayati önem taşıyan kanallar olarak hizmet vermektedir (NACTO, 2013, s. 1). Bu nedenlerle cadde ve sokak ağlarının anlaşılması, genel olarak kentsel ortamların daha iyi kavranmasını sağlamaktadır (Kahraman, 2022, s. 97)

Kentsel çevrede bireyler için günlük hareketleri ve faaliyetleri kolaylaştıran kanallar olarak caddeler, kentin fiziki yapısının ve mekânsal dokunun oluşumunda kritik role sahiptir. Sahip olduğu bu rol onu kent yaşamının ve morfolojisinin ana bileşenlerinden birine dönüştürmüştür (Aliğaoğlu, 2003, s. 66). Şehirlerde mekân kullanımının temel odaklarından biri olan caddeler kullanım biçimleri, şekillenişleri ve şehirselleşme işlevi nedeniyle önemlidir. Bu alanlar hem mahalli odakları hem de şehrin önemli noktalarını birbirine bağlayarak insanları şehre, şehri de insanlara bağlamaktadır. Bu bağlayıcı işleviyle caddeler hem mimarinin bir ürünü hem de sosyal faaliyetlerin merkezi olma görevini üstlenir (Çelik vd., 1996, s. 1). Böylece caddeler; ülkelerin, illerin, şehirlerin, mahallelerin, insanların, yaşam biçimlerinin ve kültürel dinamiklerin oluşumunu ve gelişimini etkileyen temel mekânlar olarak değerlendirilir.

Şehir hayatının gündelik akışı içerisinde insanların bir arada bulunduğu ve çok çeşitli faaliyetler gerçekleştirdiği caddeler; ulaşım, ticaret, sosyal etkileşim ve boş zaman aktiviteleri için kullanılmakta ve böylece şehrin dinamik dokusu burada şekillenmektedir (Aliğaoğlu & Yiğit, 2013, s. 313). Caddeler, sokaklar, meydanlar ve binalar şehir plancısı olan Moughtin tarafından tüm şehir alanının bir bileşeni olarak görülmektedir (2003, s. 1). Özünde şehir mekânlarını birbirine bağlayan kanallar olan caddeler insan etkileşimlerinin teşvik edilmesinde, temel erişimin sağlanması ile şehir gelişiminin yönlendirilmesinde önemli roller oynamaktadır.

Cadde ve sokaklar yalnızca ulaşım ile ilgili alanlar da değildir. Buraları şehrin damarları gibidir. Bütün gün boyunca devam eden şehir yaşamı cadde ve sokaklarda yoğunlaşır ve şekillenir. Aynı zamanda her türlü şehir fonksiyonlarının icra edildiği yerlerdir. Cadde ve sokaklar şehirde coğrafyanın, tarihin, kültürün, üzüntülerin, sevinçlerin, önemli şahsiyetlerin ve her türlü ekonomik fonksiyonların izlerini adlarıyla bugüne ve gelecek nesillere taşır. Bu yönüyle şehirdeki yer adları her gün gözümüze ilişen ve geçmişi hatırlatan belgeler niteliğindedir (Ceylan, 2022, s.621). İstanbul da binlerce cadde ve sokağı ile farklı dönemleri ve yaşanmışlıkları yansıtan oldukça zengin bir arşive ve güçlü bir hafızaya sahiptir.

Cadde etkinliklerini ve bu etkinliklerin farklı caddelerdeki değişimlerini anlamak, şehri tanıma açısından kritik önem taşır. Bu önemi dikkate alarak daha önce yapılan çalışmalara bakıldığında caddeler çeşitli şekillerde özelleştirilmiş ve buna binaen sınıflandırılmış ve adlandırılmıştır. Alanyazına bakıldığında; Great Street (Jacobs, 1996), Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve İrlanda'da kullanılan Main Street ise American Planning Association (2007) ve Project for Public Spaces (2008) tarafından tanımlanmakta, benzer şekilde İngiltere'de Ana Alışveriş Caddelerini tanımlamak için kullanılan High Street (Dawson, 1988) terimi de caddeler için kullanılmaktadır. Ayrıca şehirdeki ana ticaret caddelerini tanımlamak için de Market Street, Front Street, Fore Street, King Street, Queen Street, Hollanda'da Hoogstraat ve Fransa'da Rue Principale terimleri kullanılmaktadır (Carmona, 2015, s. 3).

Türkiye'de günümüzde benzer şekilde belediyeler bünyesinde modern şehir donatılarıyla yenilenen caddeler "Prestij Caddeleri" olarak adlandırılmaktadır (Manisa Belediyesi, 2024). Bu adın Türk Dil Kurumu'nun Güncel Türkçe Sözlüğünde; Fransızca "prestige" kelimesinden alınma olup saygınlık anlamına geldiği belirtilmektedir (<https://sozluk.gov.tr/>). Bazı şehirlerde benzer caddelere Sevgi Yolu gibi isimlerin verildiği de dikkati çekmektedir. Osmanlı Arşivi'ndeki belgelerden anlaşıldığına göre, Osmanlı döneminde şehirlerde öne çıkan büyük caddelere Cadde-i Kebir, Büyük Cadde gibi isimler verilmektedir. Örneğin Beyoğlu Cadde-i Kebir (İstiklal Caddesi), Bursa Cadde-i Kebir, Erzurum Cadde-i Kebir ve Musul Cadde-i Kebir gibi birçok örneklerin varlığı kaydedilmektedir. Osmanlı Devleti tarafından şehirlerde bu tür caddelerin inşası için yerel yönetimlerin teşvik edildiği de görülmektedir.

Bu çalışmada şehirde öne çıkan caddeler için yeni bir adlandırma önerilmektedir. Sahip olduğu özellikler sebebiyle diğerlerinden ayrılan caddeler için benzerleri arasında nitelikleri sebebiyle üstün tutulan, beğenilen, önem verilen (TDK, 2024a) anlamına gelen gözde kelimesi tercih edilmiş ve böylece Türkiye şehirleri için Gözde Cadde terimi önerilmektedir. Bu çalışmada "gözde caddeler", hem şehir için stratejik açıdan önemli ve prestijli olan karma kullanımlı perakende caddelerini hem de yerel olarak önemli ve özellikleri sebebiyle bu caddelere eşdeğer olan karma kullanımlı koridorları ifade etmektedir.

Bu noktada çalışmanın temel amacı, şehirler için önem arz eden gözde caddelerin genel özelliklerini ortaya koymak ve önerilen bu adlandırmayı ve çalışmanın ilerleyen kısımlarında açıklanan nitelikleri dikkate alarak İstanbul'daki iki gözde caddeyi şehir coğrafyası çerçevesinde değerlendirmektir. Bu ana amacın dışında çalışmada İstanbul ili sınırları içerisinde yer alan caddeler hakkında genel bilgiler de sunulmaktadır.

Ülkemizde şehir içi mekân kullanımı, şehir morfolojisi, şehir toponimisi kapsamında cadde ve sokak sistemleri üzerine çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmiştir (Aliğaoğlu, 2003; Aliğaoğlu & Yiğit, 2013; Ay Ak & Aktaş, 2021; Ceylan, 2015, 2022; Kahraman, 2018; Yılmaz Çildam, 2018). Ancak bu çalışma, getirdiği yeni terim ve yaklaşımla önceki çalışmalardan ayrılmakta ve bu nedenle çalışmanın ülkemiz coğrafya literatürüne katkı sağlayacağı umut edilmektedir.

### Yöntem ve Malzeme

Çalışmada ilk olarak caddelerle ilgili nispeten geniş bir ulusal ve uluslararası literatür gözden geçirilmiş ve çeşitli kaynaklar tespit edilmiştir. Konunun teorik ve pratik yönlerinin tam olarak kavranmasını sağlamak amacıyla caddelerle ilgili tespit edilen araştırmalar detaylı olarak incelenmiştir. Bu ilk incelemeyi takiben bir araya getirilen malzemeyi kullanarak güçlü bir kavramsal çerçeve oluşturmaya yönelinmiştir. Söz konusu bu çerçeve ile caddelerin şehir ortamındaki öneminin derinlemesine incelenmesini kolaylaştırarak farklı cadde tanımlarını ve gözde caddelerin önemini altı çizilmiştir. Bunların yanında çalışmada morfoloji, işlev ve mekânsal organizasyon yapılarına göre caddeler için kullanılan sınıflandırmalar değerlendirilmiştir. Çalışmanın bu bileşenlere ilişkin yaptığı değerlendirme, gelecekteki ampirik araştırmalar için bir temel oluştururken aynı zamanda caddeleri değerlendirmek için tutarlı ve sistematik bir çerçeve için sonraki araştırmalara zemin hazırlamıştır.

Çalışma için ihtiyaç duyulan cadde ve sokaklarla ilgili veriler OpenStreetMap (<https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html>) yol ağı verisi üzerinden elde edilmiş ve veriler ArcGIS Pro yazılımı kullanılarak işlenmiştir. Belirtilmesi gereken diğer bir husus da çalışmanın üçüncü bölümünde ele alınan caddelerin neresi olduğudur. Bu noktada çalışmada şehirde "cadde" adı verilen tüm ağlar değerlendirilmiştir. Şehrin sahip olduğu yol ağı içerisinde cadde adı geçen tüm parçalar seçilmiş, ayrılmış ve elde edilen bu veriler çalışmada kullanılmıştır.

Özel olarak ele alınan gözde caddeler için ise İstanbul'un caddeleri üzerine yapılan farklı bilim dallarındaki araştırmalar taranmıştır. Bu kapsamda, Ulusal Tez Merkezi ve çeşitli akademik veri tabanları (Google Scholar, Dergipark vb.) kullanılarak, ilgili tezler ve makaleler toplanmıştır. Arama kriteri olarak "İstanbul caddeleri", "caddeler" ve "cadde" anahtar kelimeleri kullanılmıştır. Toplamda 78 çalışmanın içerik analizi bu kriterlere uygun bulunmuş ve bu çalışmalardan elde edilen verilere göre, gözde caddeler seçilmiştir. Makalede gözde caddelerin değerlendirilmesi, şehir coğrafyası perspektifinden ilgili caddenin tarihi bağlamda şehir için neden önemli olduğunu ve güncel kullanımını ortaya koymaktadır. Ayrıca beşinci bölümde gözde caddelerin fonksiyonel kullanımlarının belirlenmesi için cadde orta noktasından itibaren her iki ekseninde toplam 100 m'lik bir zon oluşturulmuştur. Bu alanda kalan veya bu alana temas eden her yapı, caddenin kullanım sınırları içinde sayılmıştır.

Makale kapsamında İstanbul caddelerinin genel özellikleri de değerlendirilmiştir. Bu kapsamda cadde yönelimlerinin görsel bir temsili olan gül diyagramı oluşturmak amacıyla yukarıda açıklanan veri kaynağı kullanılmıştır. Veri analizi Jupyter Notebook kullanılarak, pandas, numpy, matplotlib ve scipy.stats gibi Python kütüphaneleri ile gerçekleştirilmiştir (Harris vd., 2020; Hunter, 2007; McKinney, 2010; Virtanen vd., 2020). Bu kütüphaneler bir Excel dosyasından veri almak, cadde segmentleri arasındaki açılar hesaplamak ve renk kodlu çubuklarla gül diyagramını oluşturmak için kullanılmıştır. Ayrıca, cadde yönelimlerinin dağılımını yorumlamak için scipy.stats modülündeki işlevlerle dairesel ortalama yön, konsantrasyon ve dairesel varyans gibi istatistiksel ölçütler İstanbul caddeleri özelinde hesaplanarak çalışmada sunulmuştur.

### Cadde Kavramı, Çeşitleri ve Gözde Caddeleri Anlamlandırma

Caddeler, şehirlerin genel ve yaygın unsurlarıdır; bireyler arasında doğrudan yani yüz yüze etkileşimi kolaylaştıran hayati kentsel alanlar olarak faaliyet göstermektedir. Cadde için Türk Dil Kurumu ve Kentbilim terimleri sözlüklerinde yer alan "ana yol" gibi kısa tanımlar, caddenin çok yönlü yapısını kavramak için oldukça yetersizdir (Keleş, 1980, s. 136; TDK, 2024b). Türkiye'de yürürlükte olan Adres ve Numaralamaya İlişkin Yönetmelik kapsamında cadde, bir yerleşim yeri içindeki geniş ve uzunca sokak olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, 2006). Yine Oxford İngilizce Sözlüğü (OED) 'ne göre, cadde tanımı şunları içermektedir: "Bir şehir, kasaba veya köyde, tipik olarak nispeten geniş (şerit, dar geçit vb.'nin aksine) ve genellikle iki sıra ev arasında uzanan bir yoldur (OED, 2024)".

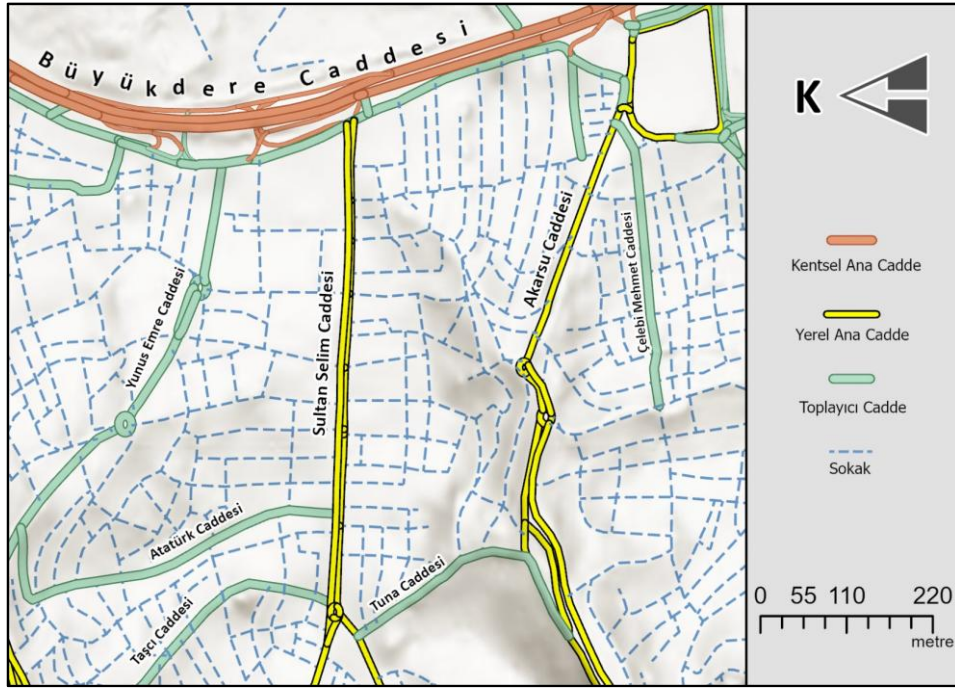
Caddeleri sadece yol olarak düşünmek, şehir faaliyetlerini birbirine bağlayan mekânın özelliklerini göz ardı etmek anlamına gelir. Yollardan farklı olarak caddeler sadece yayalar ve araçlar için ulaşım güzergâhlarını kapsamazlar. Bu alanlar aynı zamanda yerleşim yerlerinin ayrılmaz bir parçası olarak da işlev görür. Caddelerin belirleyici özelliklerinden biri, her iki tarafındaki yapılaşma ile sınırlandırılarak kentsel ortamlarda hareketi kolaylaştıran alanlar oluşturmasıdır (Halu Yazıcıoğlu,

2010, s. 54). Böylelikle caddeleri ve sokakları da dâhil ederek şehirleri organize edebilen ve birleştirebilen kamusal şehirseller alanlar olarak nitelendirilebilir (Moudon, 1987, s. 13).

Caddeler çeşitli işlevlere hizmet eden şehir alanlarıdır. Bu alanlar, şehirde sokakları ayırmaktan yol ve adres bulmaya, altyapı hizmetleri sunmaktan yönetsel işlevler sağlamaya kadar çeşitli işlevlere sahiptir (Aliağaoğlu & Yiğit, 2013, s. 313). Şehir coğrafyası perspektifinden bakıldığında, caddeler, şehir dokusu içinde hareketi ve karşılıklı ticari ile sosyal etkileşimi kolaylaştıran bir kanal işlevi gören yapı çevrenin bir parçasıdır. Aynı zamanda bu parça bulunduğu yerleşmenin tarihi, kültürü ve sosyal durumunun önemli izlerini taşır (Kahraman, 2018, s. 273). Caddeler, şehir içi arazi kullanım şekillerini, sosyoekonomik dinamikleri ve kültürel etkileri yansıtarak şehrin mekânsal organizasyonunu somutlaştırırken, aynı zamanda şehirseller faaliyetler için bir odak ve bağlantı noktası olma işlevi görür. Böylelikle yerel kimlik ve kolektif hafızanın bir yansıması olarak tüm insanlara hizmet eder. Kısacası şehrin caddeleri, ulaşımı, ticareti, sosyal etkileşimi ve kültürel alışverişi sağlayarak şehir yaşamının ve kimlik gelişiminin merkezleri olarak işlev gören şehirseller kanallardır (Şekil 1).

Caddeler genellikle işlevlerine, trafik hacimlerine ve çevredeki arazi kullanımına göre kategorize edilir. Bu sınıflandırmalardan biri Amerikan Eyalet Karayolu ve Ulaşım Yetkilileri Birliği (AASHTO) tarafından yapılan 4 kademeli sınıflandırmadır (Şekil 2). Bu sınıflandırmaya göre; çeşitli alanlar arasında yüksek trafik hacmini idare etmekten sorumlu olan Arteriyel Caddeler; trafiği yerel caddelerden toplayan ve arteriyel yollara yönlendiren Toplayıcı Caddeler; esas olarak daha düşük trafik hacimleri ve hızları olan mahallelere hizmet veren İkincil Caddeler ve binaların arasında veya arkasında yer alan, park, teslimat ve kamu hizmetlerine erişimi kolaylaştıran dar şeritler olan sokaklar yer alır (AASHTO, 2018).

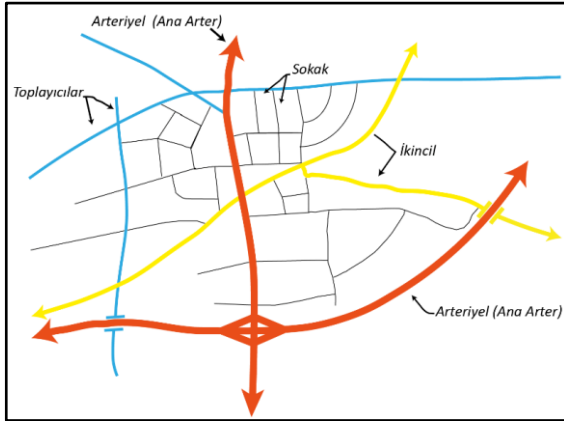
Şehirleri morfolojik olarak inceleyen bir çalışmada ise caddeler üç tipte (kentsel ana cadde, yerel ana cadde ve yerel sokaklar) değerlendirilmiştir (Dibble vd., 2019, s. 712). Ana caddeler, üç veya daha fazla şehir bölgesini veya demiryolu ya da nehir gibi fiziksel engelleri aşan, bölgesel olarak öne çıkan yollardır. Ayrıca, ulaşım ve ticarete de önemli bir rol oynarlar. Yerel ana cadde ise iki şehir bölgesini birbirine bağlar ve özellikle kentsel anayollar olan kavşaklarda bir şehir bölgesi içinde veya genelinde daha yerel hareketlilik ve iş sağlar. Öte yandan yerel sokaklar da dar bir alan içindeki hareketlilik için doğrudan öneme sahiptir ve tipik olarak konutlara veya okullar ya da park alanları gibi kamu tesislerine hizmet verir (Dibble vd., 2019, s. 713).



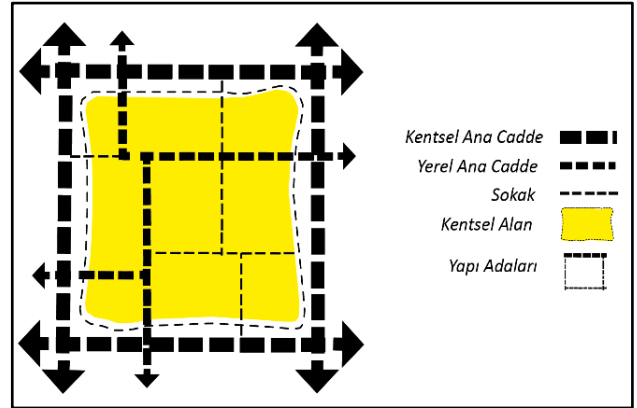
Şekil 1. İstanbul'un şehir dokusu içerisinde cadde örnekleri (Kağıthane)

"Gözde Cadde" terimi, Türkiye şehirlerinin ana caddelerine dair bir bakış açısını yansıtmaktadır. Bu caddeler, fiziki altyapılarının yanı sıra sosyoekonomik, tarihi ve kültürel unsurlar açısından da oldukça zengindir. Gözde caddeler diğer caddelere göre üstün nitelikleriyle öne çıkmaktadır. Bu sebeple benzerleri arasında nitelikleri sebebiyle üstün tutulan, beğenilen, önem verilen anlamına gelen gözde kelimesi çalışmada bu caddeleri tanımlamak için kullanılmıştır. Diğer caddelere kıyasla daha fazla beğenilen, önem verilen ve yerel, ulusal, hatta küresel ölçekte bilinen bu akslar, şehir yaşamının canlı kültürel dokusunu yansıtır. Bu alanlar çeşitli seçenekler ve fırsatların bir arada bulunduğu toplum kimliği ve kolektif hafızanın önemli mekânlarıdır. Bu mekânların önemi yerel sınırların ötesine geçerek daha geniş bir kitlenin ilgisini de çekmektedir.

Özünde gözde caddeler şehir yaşamının karmaşıklığı ve sosyal değerler ile inşa edilmiş çevre arasındaki etkileşimi anlamayı sağlar. Böylece toplumsal doku ve şehir hayatını yansıtan bu caddeler bulunduğu şehrin kültürel peyzajını yansıtır. Türkiye şehirleri için önerdiğimiz bu adlandırmaya benzer olarak Jacobs "Great Street" kavramını ortaya atmıştır. Buna göre büyük bir caddenin yaya güvenliği ve konforuna öncelik vermesi, sosyal etkileşim ve faaliyetler için alanlar sağlaması, iyi tasarlanmış ve fiziki olarak çekici bir çevre sergilemesi ve topluluk hissi oluşturmak için bir dizi hizmet ve cazibe merkezi sunması gerekmektedir. Bu çalışmada önerilen gözde caddeler için belirtilen özellikler Jacobs'un tanımıyla benzerlik göstermektedir.



Şekil 2. AASHTO sınıflandırmasına göre yol ağları (AASHTO, 2018)



Şekil 3. Dibble ve diğerleri'nin temsili şehir bölgesi (Dibble vd., 2019, s. 712)

Caddeler için yapılan bir diğer sınıflama ise caddeleri sunduğu olanaklar yani fonksiyonlarına göre sınıflandırmaktır. Ana, Pazar, Rıhtım, Ticari, Yaya, Tören ve Transit caddeleri de dâhil olmak üzere çeşitli şehirselleşmiş cadde türleri, ayırt edici özellikleriyle şehir ortamlarında farklı rol üstlenirler. Ticari caddeler, yaya trafiğine öncelik veren çok sayıda işletmenin bulunduğu hareketli perakende alanlardır. Tipik olarak şehir merkezlerinde bulunan yaya caddeleri ise açık hava rekreasyonu ve sosyal etkileşim için alanlar sağlar. Ana caddeler, karma kullanımlı yapıları ve transit geçişlere kolay erişimleri nedeniyle önemli caddelerdir. Pazar sokakları hem kalıcı mağazalara hem de sokak satıcılarına ev sahipliği yaparak hareketli bir perakende ortamını meydana getirir.

Gözde caddelerle bağlantılı olarak cadde mağazacılığına da temas etmek gerekir. Cadde mağazacılığı, şehirlerin en işlek caddelerini kullanarak, mağazaların tüketici çekiciliğini ve marka prestijini artırmayı hedefleyen bir perakende stratejisidir. Bu mağazacılık tipinde kullanılan caddeler için üç önemli faktör dikkate alınır. Bunlar merkezîyet, insan yoğunluğu ve pazar potansiyelidir (Köksal & Mirza, 2013, 78). Bu strateji caddelerin güçlü ekonomik potansiyeli ve marka bilinirliğini artıran nitelikleri nedeniyle perakende sektörü için hayati önem taşır. Ayrıca cadde ticareti, şehirlerin ekonomik dinamiklerini ve tüketici davranışlarını doğrudan etkiler ve ticaretin yapılandırılmasında önemli bir rol oynar. Bu noktada gözde caddeler ise tüketici kitlesi, yoğun yaya ve araç trafiği ile mağazalar için cazip bir ortam sunar, bu da hem markaların bilinirliğini artırır hem de şehir ekonomisinin gelişimine katkıda bulunur.

### İstanbul Caddelerinin Genel Özellikleri

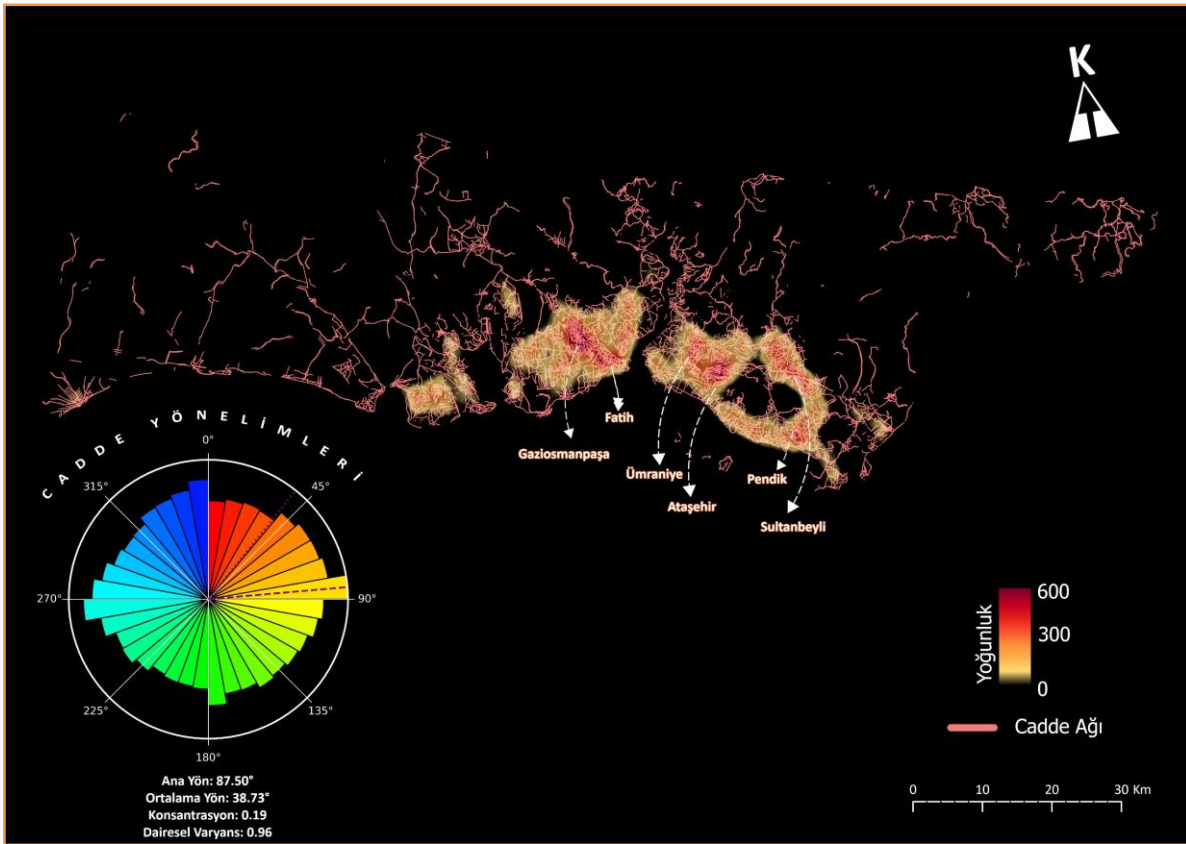
İstanbul, kapsamlı kara, deniz ve hava ulaşım altyapılarına sahip bir kıyı megapolü ve hizmet şehri olarak öne çıkmaktadır. Aynı zamanda, çağlar boyunca farklı medeniyetlerin bulunduğu bir merkez olarak tarihi önemini de korumaktadır. Günümüzde, şehir alanının sınırları oldukça genişlemiştir. Küreselleşme ekseninde şehir büyürken nüfus artmış ve yeni mekânsal kurgular ortaya çıkmıştır. Bu gelişim sürecinden şehrin cadde ve sokak sistemi de etkilenmiştir. Şehir saçaklanarak büyürken yeni cadde ve sokak kurguları oluşturulmuştur. Bugün İstanbul büyükşehir sınırları içinde cadde adı taşıyan yaklaşık 3.000 bağımsız aks bulunmaktadır. Bu caddelerin sayıca yoğunluk kazandığı ilçeler arasında Gaziosmanpaşa, Fatih, Ümraniye, Ataşehir, Pendik ve Sultanbeyli bulunmaktadır (Şekil 4).

Şehrin caddelerinin ortalama hizalanmasına veya yönüne bakıldığında, en fazla sayıda caddenin sıralandığı yön yaklaşık olarak  $87,50^\circ$  ile doğu-batı doğrultusundadır. Ortalama yönde ise  $37,56^\circ$  ile kuzeydoğu yönüne doğru ilerledikleri görülür. Yoğunluk sayısı ise 0,19 ile önemli bir kümelenme veya yön hizalaması olmadığını göstermektedir. Bu noktada caddelerin yönelimi dağınıktır ve bu şehrin cadde planının tek bir eksen boyunca sıkı bir şekilde düzenlenmiş olmaktan ziyade daha çeşitlendirilmiş veya merkezleştirilmemiş olduğunu yansıtmaktadır. Bu durum genel olarak caddeler için katı bir ızgara ya da radyal plan yerine, farklı yönlere yönlendirilmiş caddelerin bulunduğu çeşitli bir şehir yapısına işaret etmektedir. Buna ek olarak 0,96'lık yüksek dairesel varyans değeri ise cadde yapılarının çeşitli ve karmaşık geometriler sunan heterojen bir şehir

morfolojisine sahip olduğunu tekrarlamaktadır (Şekil 4).

İstanbul'un cadde yönelimlerinde gözlemlenen heterojen yapı, şehrin karmaşık coğrafi ve altyapı dinamiklerinin bir sonucudur. Yönelimler, caddelerin büyük bir bölümünün doğu-batı doğrultusunda yoğunlaştığını ortaya koymaktadır; bu durum, şehrin yerleştiği iki yarımadanın (Kocaeli ve Çatalca) uzanışı ve şehirdeki ana ulaşım koridorlarının—D100 Karayolu, TEM Otoyolu, sahil yolu ve demiryolu—bu eksende yer almasıyla doğrudan ilişkilidir. Bu koridorlar şehrin hem tarihi süreçlerinde hem de modern gelişim dönemlerinde ana arterler olarak işlev görmüş ve bu durum cadde düzenlemelerinin bu doğrultuda yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Bununla birlikte, şehrin doğal coğrafi yapısı da cadde yönelimlerini büyük ölçüde şekillendirmiştir. İstanbul, Boğaziçi, Haliç, plato sırtları ve tepelik alanlar gibi çeşitli coğrafi unsurlar tarafından biçimlendirilmiştir. Bu topografik özellikler, şehrin genişleme yönlerini belirlemiş ve caddelerin hizalanmasını etkilemiştir. Özellikle farklı yönlerde uzanan tepeler ve vadiler, caddelerin topoğrafyaya uyum sağlayarak çeşitli yönlerde yoğunlaşmasına yol açmıştır. Böylelikle İstanbul'un cadde morfolojisi, coğrafi yapı ve ulaşım altyapısının etkisiyle şekillenmiştir. Bu durum şehrin çeşitli yönlere yönlendirilmiş caddeler içeren heterojen ve karmaşık bir şehrsel yapıya sahip olmasına yol açmıştır. Bu bağlamda İstanbul'un cadde dokusu, tek bir eksen üzerine inşa edilmiş düzenli bir ızgara yapısından ziyade, çoklu faktörlerin etkileşimi sonucu ortaya çıkan çeşitlendirilmiş bir morfoloji sunmaktadır.

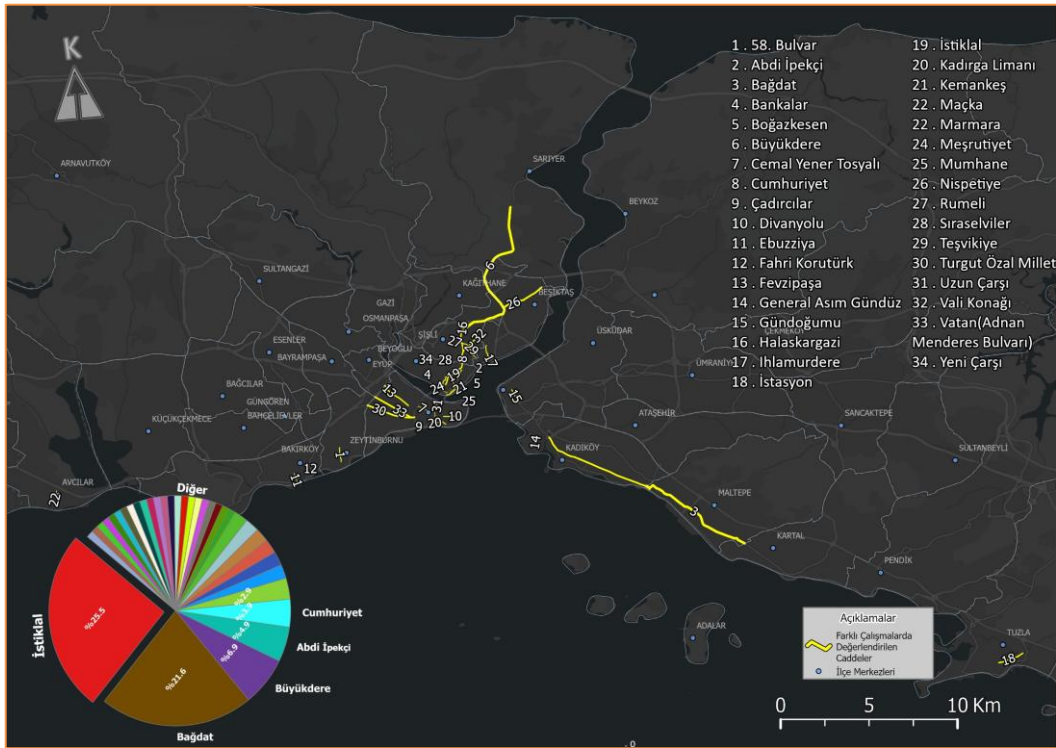


Şekil 4. İstanbul'un cadde ağı yoğunluğu ve yönelimleri

### İstanbul'un Gözde Caddelerinin Değerlendirilmesi

Bu bölümde öncelikle İstanbul'un caddeleri üzerine yapılan farklı bilim dallarındaki araştırmalar (tezler ve makaleler) incelenmiştir. Bu 78 çalışmadan elde edilen verilere göre, İstanbul'daki 34 farklı cadde çalışmalarına konu olmuştur. İlk beş cadde arasında 26 çalışma (%25,49) ile İstiklal Caddesi ilk sırada yer alırken, 22 çalışma (%21,57) ile Bağdat Caddesi ikinci sırada yer almaktadır. 7 çalışma (%6,86) ile Büyükdere Caddesi üçüncü sırada; 5 çalışma (%4,90) ile Abdi İpekçi Caddesi dördüncü sırada; 4 çalışma (%3,92) ile Cumhuriyet (Şişli) Caddesi beşinci sırada yer almaktadır.

Veriler, İstiklal ve Bağdat caddelerinin İstanbul'da en çok çalışılan ve öne çıkan caddeler olduğunu, bunları belirgin bir azalma ile Büyükdere ve Abdi İpekçi caddelerinin izlediğini göstermektedir (Şekil 5). Şehir coğrafyası perspektifinden bakıldığında, İstiklal ve Bağdat caddelerinin öne çıkması, tarihi önem ve ticari faaliyetlerle birlikte ana arterler olarak şehrin mekânsal yapısındaki merkezi rollerine işaret etmektedir. Aynı zamanda bu caddeler çalışmada ele alınan gözde caddeler kapsamına da uygundur. Böylece literatürle desteklenen çalışmanın bu bölümünde İstiklal ve Bağdat caddeleri şehrin gözde caddeleri olarak fazla ayrıntıya girmeden incelenmektedir.



Şekil 5. İstanbul'da caddeler üzerine yapılan çalışmaların dağılışı ve ilgili caddelerin lokasyonları

### İstanbul'un Hiç Uyumayan Caddesi: İstiklal Caddesi

İstanbul'un batı yakasında Beyoğlu ilçesi sınırları içinde yer alan ve Tünel ile Taksim Meydanı arasında uzanan İstiklal Caddesi, şehrin ticaret ve turizm sektörleri için önem arz etmektedir. Cadde idari bakımdan Gümüşsuyu, Şehit Muhtar, Kâtip Mustafa Çelebi, Kuloğlu, Hüseyinağa, Kamer Hatun, Asmalı Mescit, Tomtom ve Şahkulu mahalleri sınırları içinde yer almaktadır. Geçmişte Pera (karşı yaka, öte) olarak adlandırılan bölgede, Grande Rue de Péra ve Cadde-i Kebir isimleriyle anılan ve kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanan 1306 m'lik yol, bitişiğindeki Tarlabası Bulvarı ile Beyoğlu'nun belkemiğini meydana getirmektedir (Fotoğraf 1). Cadde, Beyoğlu Yarımadası'nda denizden ortalama 70 m yükseklikte, Boğaz'a, Marmara Denizi'ne ve Haliç'e doğru alçalan geniş plato üzerinde bulunmaktadır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstiklal adını (aynı dönemde İstanbul, Ankara, İzmir gibi birçok şehirde cadde, mahalle, okul gibi birçok yere bu isim verilmiştir) alan cadde, Tarihi Yarımada ile Haliç'in kuzey, kuzeydoğu tarafında konumlanır (Şekil 6). Caddenin bu merkezi konumu, İstanbul'un pek çok yerinden otobüs, metro veya föniküler ile kolayca ulaşılmasını sağlamaktadır.

19. yüzyılda İstanbul'u ziyaret eden birçok seyyah bu caddeyi de ziyaret etmiştir. Örneğin 1874 yılında İstanbul'a gelen Edmondo de Amicis caddenin o günkü canlılığını ve çeşitliliğini şöyle aktarmaktadır: Mezarlıktan çıkıp tekrar Galata Kulesi'nin eteğinden geçerek Pera'nın ana yoluna giriyoruz. Pera denizden 100 m yüksekliktedir. Denizi havadar ve neşeli olup, Haliç ve Boğaz manzaralıdır. Avrupa kolonisinin batı ucudur; şıklığın ve zevklerin şehri. Yol boyunca İngiliz ve Fransız otelleri, şık kafeler, ışıltılı mağazalar, tiyatrolar, konsolosluklar, kulüpler, büyükelçilik sarayları sıralanıyor. Bu yapılar arasında, Pera Galata'ya bir kale gibi hâkim olan Rus büyükelçiliğinin taş sarayı ve Boğaz'ın kıyısında yer alan Fındıklı banliyösü öne çıkıyor. Burada Galata'dakinden tamamen farklı bir kalabalık kaynıyor. Bayanların hemen hemen hepsi boru şapkalı, tüylü veya çiçekli şapkalıdır. Bunlar Yunan, İtalyan ve Fransız genç kızlar, üst sınıf esnaf, elçilik memurları, yabancı gemilerin memurları, büyükelçi arabaları ve her milletin bilinmeyen figürleridir (De Amicis, 1905, s. 74-75).

Özellikle 20. yüzyılın ilk çeyreğinde çok dilli bir cadde olarak en parlak dönemini yaşasa da cadde tarihi içerisinde çeşitli sosyal ve kültürel değişimler yaşamıştır. Beyoğlu'ndaki yabancı elçiliklerin varlığı burayı tarihi olarak diplomatik bir merkez haline getirmiş ve zaman içinde yarı Avrupalı Levanten bir toplum cadde kimliğini şekillendirmiştir (Akın, 2011, s. 30). 19. yüzyılın sonlarında tiyatrolar, gece kulüpleri ve ulaşım alanındaki yenilikler Beyoğlu'nu ticaret merkezi rolünün yanı sıra bir eğlence merkezine dönüştürmüştür. Nitekim Osmanlı Arşivi'nde bulunan 4 Nisan 1892 tarihli bir belgede; "Beyoğlu Mutasarrıflığınca gece on ikide kapatılan Cadde-i Kebir'deki Pale de Cristal'in eskiden olduğu gibi gece iki buçuğa kadar açık tutulmasına izin verilmesi talebi" nden söz etmektedir (Fon: DH.MKT. Kutu: 1939, Gömlek 16).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında birçok yabancıların bölgeyi terk etmesi, demografik değişimlere ve nüfusun sosyal profilinde bazı değişikliklere yol açmıştır. Ancak, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nu oluşturan tüm etnik grupların yaşadığı, birçok ülkeden gelen göçmenlerin ikamet ettiği, ziyaret ettiği ve alışveriş yaptığı kozmopolit bir yapıya dönüşmüştür.

Buna rağmen, caddenin uluslararası mimarisi ve gayrimüslim nüfusu, savaş sırasında gayrimüslimlere uygulanan baskılar ve İstanbul dışına göçü tetikleyen süreçlerden etkilenmiştir. Sonraki hızlı şehirleşme ve kültürel değişimler Beyoğlu'na olan ilginin azalmasına ve bazı mahallelerin köhneleşmesine yol açmıştır. Bu değişim bölgenin konut dinamiklerine de yansımış ve kırdan göçle gelen nüfus için yerleşim alanına dönüşmüştür (Dökmeci & Çıracı, 1990). 1988'de Tarlabası Bulvarı'nın genişletilmesi ve 1990'da İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması bölgenin yeniden yapılandırılmasının başlangıcı olmuştur. Beyoğlu'nun hareketli merkezi İstiklal Caddesi, turizm merkezine dönüştürme çabalarının bir sonucu olarak 1990 yılında tamamen yayalaştırılmasının ardından şehir halkının caddeye olan ilgisi artmıştır (Sağdıç, 2014, s.1280). Bu dönüşüm caddeyi Nostaljik Tramvay Hattı ile karakterize olan açık hava rekreasyon alanına dönüştürmüştür. Günümüzde caddeye açılan 24 sokakla birlikte yaya yürüyüşüne uygun hale gelmiştir.



Fotoğraf 1. Osmanlı döneminde İstanbul İstiklal (Cadde-i Kebir, Pera) Caddesi (İBB Atatürk Kitaplığı Arşivi, Krt\_004604)



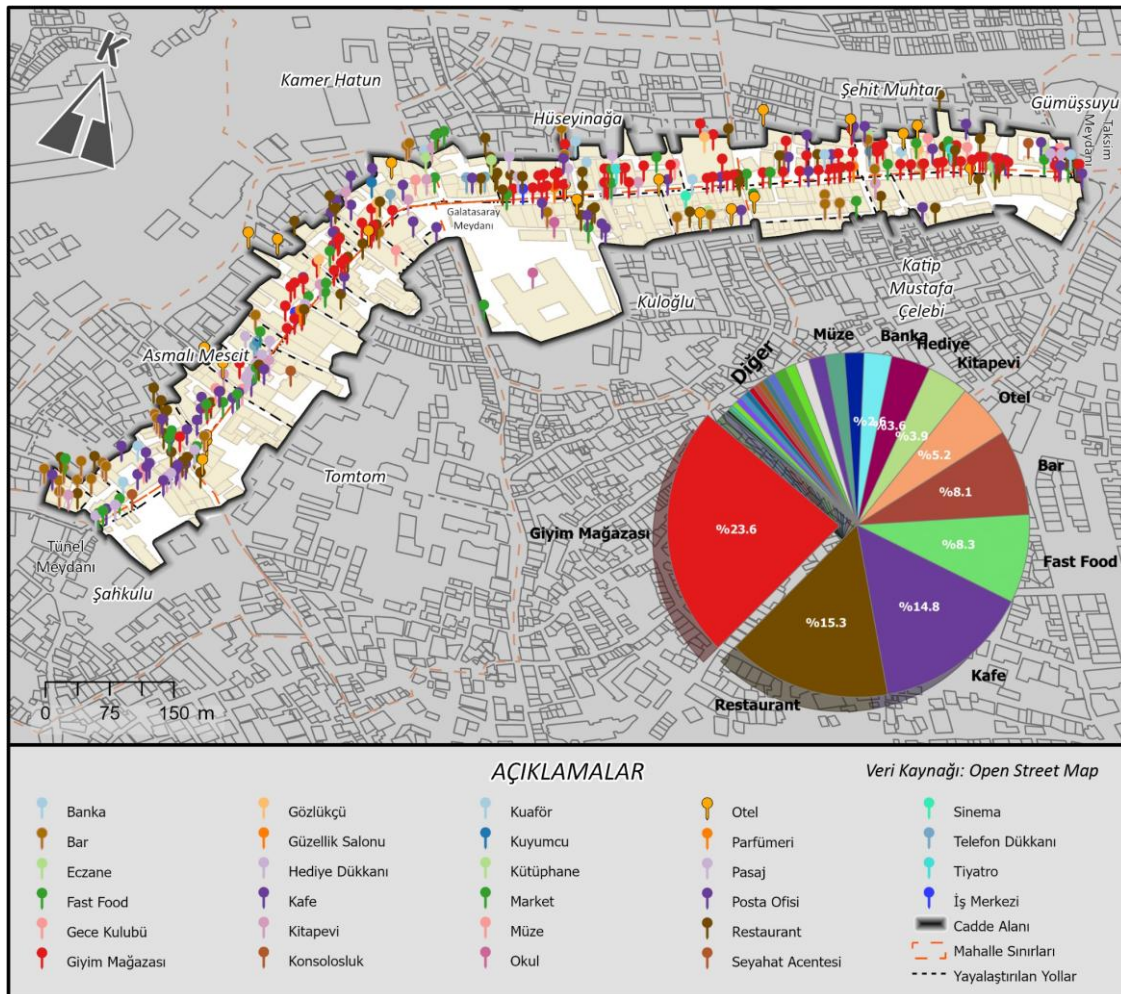
Şekil 6. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstiklal Caddesi ve çevresi (Ergin, 1934)



Canlı bir kentsel merkez olan cadde farklı sosyoekonomik, kültürel ve etnik kökenlerden gelen bireyleri kültür, ticaret ve eğlence hayatının birleştiği odak nokta olma özelliğiyle kendine çekmektedir (Gültiken, 2010, s. 75). Son yıllarda popüler olarak barların, kafelerin, gece kulüplerinin, kültürel mekânların ve sanat galerilerinin ortaya çıkmasıyla, sanatçılar, entelektüeller ve eğlence arayanların çekim merkezi haline gelmiştir. İstanbul'un "hiç uyumayan caddesi" olarak da nitelendirilen İstiklal Caddesi, geçmişten gelen güçlü tarihi bağlarıyla birlikte yılın her döneminde işlek bir aks olarak hizmet vermekte ve etki sahası oldukça geniş bir turistik destinasyonu teşkil etmektedir. Tiyatrolar, sinema salonları, okullar, konsolosluklar, yabancı kültür kurumları ve sanat galerileri gibi farklı fonksiyonel ve mimari özelliğe sahip yapıları bu cadde üzerinde görmek mümkündür. İstiklal Caddesi'nin şehrin hatta dünyanın dört bir yanından insanları kendine çekebilmesi büyük ölçüde çok fonksiyonlu yapısından ve zengin tarihi birikiminden kaynaklanmaktadır.

Diplomatik, tarihi ve ticari mekânlarıyla dikkat çeken İstiklal Caddesi, bir ikametgâh (konut) alanı değil, daha çok bir ticaret ve eğlence alanıdır. Tarihi önemi ve turistler için sağladığı çekicilikler nedeniyle İstiklal Caddesi, günümüz Beyoğlu ve İstanbul'unda gözde bir mekân haline gelmiştir. İstanbul'un gözde caddelerinden biri olan İstiklal, canlı atmosferi ve eğlence mekânlarıyla dikkat çekerken aynı zamanda bazı olumsuz yönlere de sahiptir. Yoğun yaya trafiği, yüksek gürültü seviyesi ve politik olaylar nedeniyle yaşanan kapanmalar, caddenin kullanım kalitesini etkileyen faktörlerdendir. Özellikle hafta sonları ve özel etkinliklerde yaya yoğunluğu artmaktadır. Gürültü tespit çalışmaları, eğlence mekânlarındaki ses seviyelerinin giderek daha zarar verici boyutlara ulaştığını göstermekte ve gürültü kirliliği, ziyaretçilerin deneyimini olumsuz yönde etkilemektedir (Tufaner, 2009).

Tekin ve Akgün Gültekin (2017), 2004-2014 yılları arasında İstiklal Caddesi'ni incelemiş ve caddenin kendine özgü işletmelerinde istikrarlı bir düşüş gözlemlemiştir. Çalışmaları, fiziki ve sosyal alanlar üzerinde derin etkileri olan tüketim ve alışverişe yönelik bir eğilimi ortaya koymuştur. Böylece İstiklal Caddesi'nin tarihi öneminden uzaklaşmasına ve bölgenin özgün karakterini değiştiren zincir perakendecilerin hâkimiyeti nedeniyle kültürel ikondan çok tipik bir ticaret bölgesine dönüşmesine yönelik eleştirilerde bulunulmuştur (Ay Ak & Aktaş, 2021, s. 159).



Şekil 7. İstiklal Caddesi'nde yer alan ticari ve ticari olmayan işletmelerin dağılışı (2024)

Taksim ve Tünel meydanları, İstiklal Caddesi'nin belirlediği bir aksın iki uç noktasını oluşturmakta ve bunların arasında Galatasaray Meydanı yer almaktadır. Cadde üzerinde bulunan işletme türlerine ilişkin veriler, caddenin ticari canlılığını ortaya koymaktadır. 1967'de yapılan bir çalışmada İstanbul'un merkezi iş alanları arasında bulunan ve buna bağlı olarak gelişen cadde günümüzde daha çok ticari şerit halinde uzanmaktadır (Tümertekin, 1967, s. 25). Cadde ağırlıklı olarak perakende ve giyim merkezi olup 91 farklı noktayla giyim mağazaları başı çekmektedir. Bu da caddenin moda ve aksesuar arayan alışverişçiler için önemli bir destinasyon olduğunu göstermektedir. Ayrıca, restoranların (59) ve kafelerin (57) önemli varlığı, caddeyi yemek yemek ve sosyalleşmek için popüler bir yer haline getiren hareketli bir ortama işaret etmektedir. Fast Food satış noktalarının (32) ve barların (31) da bulunması, mevcut yiyecek ve içecek seçeneklerinin çeşitliliğini daha da artırmaktadır (Şekil 7).

Cadde aynı zamanda turistlere ve ziyaretçilere de hitap etmektedir. Zira geniş konaklama seçenekleri sunan 20 otelin varlığı bunu kanıtlamaktadır. Caddenin turizm fonksiyonu, ziyaretçi çeken ve bölgeye kültürel değer katan hediyelik eşya dükkânları (14) ve müzelerin (7) varlığıyla desteklenmektedir. Ayrıca, kitapçılar (15) ve bankalar (10) gibi temel hizmetlerin bulunması, caddenin insanların çeşitli hizmetlere ve boş zaman faaliyetlerine erişebileceği bir toplum merkezi olarak hizmet verdiğini göstermektedir. Genel olarak işletmelerin %87,27'sinin ilk 10 kategoride yoğunlaşması, caddenin sağlam ve dinamik ticari ortamını öne çıkarmaktadır (Şekil 7). Perakende, yemek, eğlence ve temel hizmetlerden oluşan bu çeşitlilik sadece yüksek yaya trafiğini sürdürmekle kalmayıp aynı zamanda ekonomik canlılığı da destekleyerek caddeyi hem yerel halk hem de yabancı turistler için canlı ve çekici bir yer haline getirmektedir.



Fotoğraf 2. İstiklal Caddesi'nden güncel mekânsal görünümler (2024)

İstiklal Caddesi'nin mimari ve tarihi işlevi de caddeyi zenginleştirmektedir. Tepebaşı ve Asmalı Mescit bölgesi; tarihi, kültürel ve eğlence alanlarıyla dikkat çekerken, Şehitmuhtar ve Hüseyinağa mahalleleri de bu mekânlarla bütünleşmektedir. Kamu binaları, dini yapılar, pasajlar, konsolosluklar ve kültürel işlevler İstiklal Caddesi'nin taşıdığı tarihi belleğin önemli unsurlarıdır. Surp Yerrontutyan, Aya Triada Rum Ortodoks, Aziz Antuan Katolik, Santa Maria Draperis ve Panayia İsidion kiliseleri ile Taksim ve Ağa Camii gibi dini yapılar İstiklal Caddesi'nin kültürel ve tarihi simgeleridir. Cadde ayrıca Fransa, Yunanistan, Hollanda, Rusya ve İsveç olmak üzere beş konsolosluga ev sahipliği yapmaktadır. Caddenin bir diğer özelliği ise özellikle derbi günlerinde Galatasaray (futbol takımı) taraftarlarıyla dolup taşmasıdır. Maçtan önce Galatasaray taraftarları Nevzad'de (caddeye çok yakın olan bir sokak) vakit geçirmeyi sever. Cadde de bulunan eğlence mekânları taraftarların kaynaşması ve kutlama yapması için uygun bir atmosfer oluşturduğundan İstiklal Caddesi maç günlerinde popüler bir yerdir (Fotoğraf 2).

İstanbul'un en çeşitli şehir alanı olan bu cadde, siyasi, ekonomik ve toplumsal süreçlerinin kolektif hafıza ve gündelik hayat bağlamında yaşandığı heterotopik bir mekândır (Belge & Siyavuş, 2024, s. 186; Tekin & Akgün Gültekin, 2017, s. 154). Kimine göre kalabalık ve kaos, kimisine göre nostalji ve tarih barındıran bir cadde olarak yüzyıllardır tüm dünyaya hizmet vermektedir

(Kır, 2016, s. 87). İstanbul şehrindeki konumu ve fonksiyonları da dikkate alındığında önümüzdeki dönemde caddenin önemini artırarak koruyacağı düşünülmektedir (Foto 2).

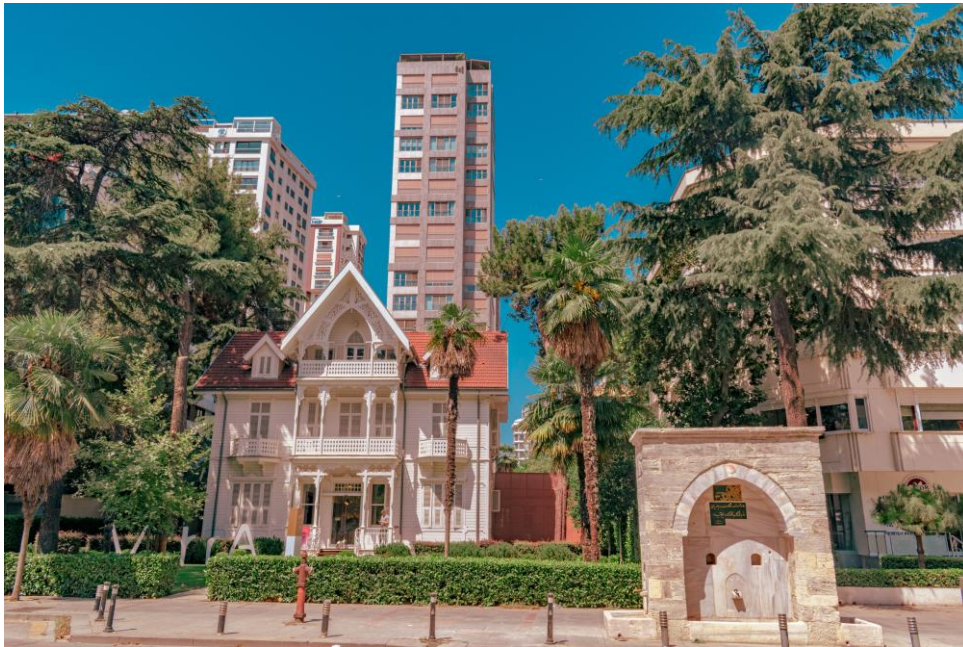
### İstanbul'dan Bağdat'a Giden Ulu Yol: Bağdat Caddesi

Şehrin doğu (Anadolu) yakasında yer alan Bağdat Caddesi, geçmişteki adıyla İhlamur Caddesi veya Bağdat Yolu, Üsküdar, Kadıköy ve Maltepe'yi birbirine bağlayan şehrin ana ulaşım güzergâhından birini teşkil etmektedir. Genellikle Marmara Denizi'ne paralel uzanan cadde mevcut haliyle batıda Kadıköy Söğütlüçeşme civarından başlamakta doğu yönünde Bostancı Tren İstasyonunu geçerek Maltepe'de Cevizli'ye kadar yaklaşık 13-14 km uzanmaktadır. Tarihi bağlamda ele alındığında Bağdat Caddesi, Üsküdar'da Bağdat (Üsküdar) İskelesi'nden başlamakta (Hiç, 1960, s.1804), Kartal'dan sonra Üsküdar, Tekel ve Ankara Caddesi gibi farklı adları alarak Kartal, Pendik ve Tuzla ilçe sınırlarından geçerek İzmit, Adapazarı veya Diliskelesi'nden İzmit Körfezi'nin güneyine geçerek İznik ve ötesine devam etmektedir. Ancak bu kısım, bugüne kadar Bağdat Caddesi ile ilgili yapılan çalışmaların dışında tutulmaktadır. Osmanlı döneminde Bağdat(t) Caddesi, Bağdat(d) Yolu ismine Düzce, Bolu, Amasya, Samsun, Sivas, Mardin, Kerkük ve daha birçok yerde rastlanmaktadır. Ayrıca karayolunun yanı sıra benzer bir isimlendirmeye sahip olan tarihi Bağdat Demiryolu hattı da ulaşım konusunda büyük önem arz etmektedir.

Cadde sınırlarını da kapsayan alan yüzyıllar boyunca İstanbul ile Bağdat arasında bir ticaret ve sefer güzergâhı olmuştur. Güzergâh boyunca hanlar, köprüler ve çeşmeler sıralanmıştır (Foto 3). Bu yol, İstanbul'un fethinden önce ise Bizans'ı Anadolu'ya bağlamaktadır. Eyice, bu yolu Osmanlı-Türk medeniyetinin en dikkat çekici eserlerinden biri olarak nitelendirmektedir (1994, s. 6). Kuban ise burayı İstanbul'u tarih boyunca kent yapan yollardan biri olarak saymaktadır (1998, s. 22). Osmanlı Devleti Dönemi'nde bu yol askerler, kervanlar, hacılar ve gezginler için bir güzergâh olarak kullanılmış, mescitlerinde ve çeşmelerinde mola verilmiştir (Fahri, 2018, s. 38).

Sultan IV. Murat'ın Bağdat'a düzenlediği zafer yürüyüşü (1638-1639) cadde adının esin kaynağı olmuştur ve Osmanlı Arşivi kayıtlarına göre bu yola 19. yüzyılın ilk yarısından önce Bağdat Caddesi isminin verildiği anlaşılmaktadır. Tarihi Bağdat Yolu'nun şehir içinde kalan kesimi, 20. yüzyılın başından itibaren demiryolu ve deniz taşımacılığının gelişmesiyle birlikte bahçeli yapılarla modern bir artere dönüşmüştür (Şekil 8). Cadde zamanla genişletilmiş ve şekillendirilmiştir. İlk olarak sahil dolgusu olmak üzere, 2000'li yılların başındaki gelişmeler Bağdat Caddesi'nin çevresini ve görünümünü değiştirmiştir. Böylece Bağdat Caddesi'nin tarif edilen güzergâh boyunca kendine özgü fiziki ve sosyal bir dokusu meydana gelmiştir.

Bağdat Caddesi, günümüzde özellikle Bostancı ile Kadıköy merkezini birbirine bağlayan ve taşıt trafiği doğudan batıya olmak üzere tek yönlü bir cadedir. Kadıköy'de Zühtüpaşa, Feneryolu, Fenerbahçe, Caddebostan, Göztepe, Suadiye, Bostancı ile Maltepe'de Altıntepe mahallesi idari sınırları içerisinde yer almaktadır. Ayrıca cadde Kızıltoprak, Kalamış, Çiftehavuzlar, Göztepe, Caddebostan, Şaşkınbakkal, Erenköy, Suadiye, Bostancı semtleriyle bağlantılıdır ve bu semtler ana aksı Bağdat Caddesi'nin oluşturduğu önemli ikamet alanlarındandır. Cadde aynı zamanda batıda Fener Kalamış ve Recep Peker, güneyde Dr. Faruk Ayanoğlu ve Hulusi Behçet, kuzeyde Tütüncü Mehmet Efendi, Ethem Efendi, Ayşe Çavuş ve Vukela caddeleriyle kesişmektedir.



Fotoğraf 3. Bağdat Caddesi'nin tarihi niteliğini kanıtlayan bir örnek: 1550 tarihli Çatalçeşme

Cadde, tamamen şehirleşmiş bir bölgede yer aldığından, çok iyi ulaşım bağlantılarına sahiptir. Birçok Marmaray istasyonu (Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Suadiye ve Bostancı) ve metro hattı (M8 ve inşa edilmekte olan M12) ile İstanbul'un toplu taşıma sistemine iyi bir şekilde bağlanmıştır. Yakındaki Söğütlüçeşme Metrobüs İstasyonu, Bağdat Caddesi'ne kısa bir yürüyüş mesafesindedir. Bostancı ve Söğütlüçeşme banliyö istasyonlarında yüksek hızlı tren seferleri de mevcuttur. Ayrıca Bostancı, ulaşım hinterlandını genişleten ve bölgeyi Adalar'a ve şehrin diğer önemli bölgelerine bağlayan bir iskele olarak hizmet vermektedir. Cadde aynı zamanda çok sayıda otobüs seferiyle Avrupa Yakası'na ve diğer semtlere de bağlanmaktadır.

Şekil 8'de görüldüğü üzere Cumhuriyet öncesinde bugünkü cadde alanı ve çevresi, geniş bahçeler ve zengin ağaçlık alanlardaki köşklarıyla karakterize edilen, son dönem Osmanlı seçkinleri için bir inziva yeri idi. Günümüzde yoğun nüfuslu bir şehir alanıdır. Denize yakın mahalleleri, lüks mağazaları ve canlı yaşamıyla bilinen Bağdat Caddesi tarihi önemini kısmen koruyabilmiştir. Ancak sahil yolunun açılması, yüksek katlı apartmanların ve lüks mağazaların artması ile bölge geçmişinden kopuk modern bir şehre dönüşmüştür. Uzun yıllara dayanan kentsel ve coğrafi önemine rağmen caddenin tarihi niteliği sadece belgelerde, birkaç korunmuş konakta, tarihi bir camide ve yol kenarındaki bir çeşmede korunabilmiştir (Kuban, 1998, s. 312).

Yücel, Bağdat Caddesi'nin Cumhuriyet döneminde yaşadığı değişimi; "1930'lu, 1940'lu yıllarda şık hanım ve beylerin özenli ve resmi giysileriyle at bindikleri, köşk ve villa arka bahçelerindeki kortlarda tenis oynadıkları, yalı rıhtımlarında, denize inen sokak bitimlerinde ve 30'lardan itibaren açılan plajlarda yüzdükleri kentsel coğrafyadaki çiçek ve bağ kültürünün yerini, peyzaj düzenlemesi ya da otopark, havuzlu bahçelerin yerini ise yüzme havuzu veya fitness centerlar almış, plajlar dolgu alanlarına, marinalara dönüşmüştür (2008, s. 42)" şeklinde anlatmaktadır.

Caddenin denize yakın konumu ayrı bir önem taşımaktadır. Bağdat Caddesi'nin güneyindeki sahil yolunu çevreleyen yeşil alanlar ve yakınlardaki parklar birçok kişinin uğrak yeridir. Bu yeşil alanlar Bağdat Caddesi'nin cazibesini artırmaktadır. Bağdat Caddesi'nin Suadiye-Erenköy (1300 m) arası günümüzde caddenin en yoğun olarak kullanılan bölümüdür (Halu Yazıcıoğlu, 2010, s. 422). Cadde boş zaman aktiviteleri için popüler olmasının yanı sıra alışveriş, sosyalleşme ve gezinti ihtiyaçlarına da cevap vermektedir. Hatta Bağdat Caddesi'nin 1930'da asfaltla tanışmasıyla burada gezintiye çıkmanın adı piyasaya ya da asfalta çıkmak olarak tabir edilmiştir (Yücel, 2008, s. 45). Caddenin başka bir özelliği ise Fenerbahçe Şükrü Saraçoğlu Stadyumu'nun caddenin batı ucunda yer almasıdır. Maçlardan sonra taraftarlar eğlenmek ve kutlama yapmak için Bağdat Caddesi'ne akın etmektedir. Maç günleri cadde coşkulu kalabalıklarla dolup taşmaktadır. Ayrıca Bağdat Caddesi, bayram kutlamaları, spor etkinlikleri, yılbaşı kutlamaları gibi önemli etkinlikler sırasında merkezi bir toplanma alanı olarak hizmet verdiği görülmektedir.

İstanbul'un en bilinen caddelerinden biri olan Bağdat Caddesi gece düzenlenen yasadışı otomobil yarışlarıyla da tanınmaktadır. Geçmişte Fenerbahçe Burnu'nda yapılan, 1970'li yıllarda Bağdat Caddesi'ne taşınan bu yarış geleneği zamanla caddeyi bir yarış pistine dönüştürmüştür (Ahıska, 2008, s. 46). Özellikle Bostancı ve Kızıltoprak arasında yoğunlaşan cadde yarışları hem maddi kayıplara hem de ölümlere yol açarak bölge halkının yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. Bu durum yayaları ve araçları büyük bir tehlike altına sokmakta, çok sayıda ölümlü kaza nedeniyle toplumsal bir soruna dönüşmektedir (Toprakkaya, 2024).



Şekil 8. Bağdat Caddesi'nin Çukurçeşme, Caddebostan, Suadiye ve Bostancı kesimi (Erkân-ı Harbiye-i Umumiye (EHU), 1917).

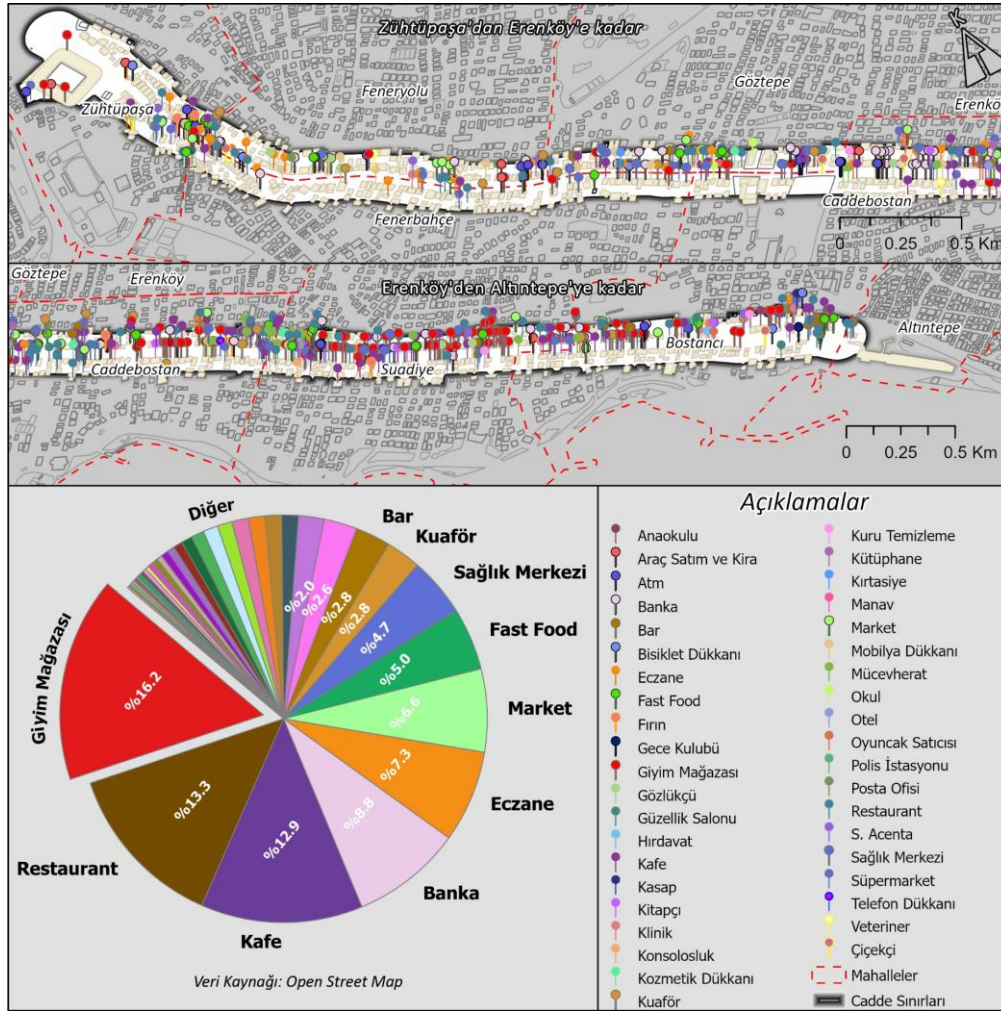
Şehir coğrafyası açısından bakıldığında, uzun zaman dilimi içinde planlı ve organik şehirselleşimin oluşturduğu Bağdat Caddesi, batı ucundaki 1000 m'lik alan dışında, birkaç farklı özelliğiyle karakterize edilen özgün bir mekânsal kimlik sergilemektedir. Caddeye cephesi olan binalarda beş kata denk gelen 18 m tek tip yükseklik sınırıyla uyumlu bir ufuk çizgisi sağlanırken, caddenin ardında daha gelişigüzel yükselen bloklar bölgeye şehir dinamizminin katmanlarını eklese de bu yapılar düzensiz bir şekilde yükselerek caddenin ufuk çizgisine zıt bir katman meydana getirmektedir (Fotoğraf 4). Cadde boyunca binalar arasında karşılıklı olarak 40 m'den fazla aralıklar bulunmaktadır. Bu da hava akışını ve ışık girişini artırmanın yanı sıra caddenin ferah ve açıklık hissine de katkı yapmaktadır. Bazı kısımlarda işletmelerin yer yer 10 ila 20 m uzunluğu bulan kaldırım bölümlerini işgal etmesine rağmen, yaya yürüyüşüne ve kalabalığa uygun geniş kaldırımlar caddeyi karakterize etmektedir (Yılmaz, 2024). Cadde boyunca sıralanan çınar ağaçları, doğal bir gölgelik sağlayarak caddenin yeşil karakterini güçlendirmekte, estetik ve çevresel faydalar sunmaktadır. Bu mekânsal kimlik, düzenlenmiş gelişimi, yaya dostu altyapısı, doğal unsurları ve çeşitli şehir işlevlerini birleştiren hareketli bir kaldırım boyu ve zemin kat etkinliğinin merkezi olan bir şehir dokusu oluşturmaktadır.



**Fotoğraf 4.** Bağdat Caddesi ve çevresinden bir görünüm. Cadde üzerinde yeşil doku ve düşük katlı yapılaşma göze çarpmakta (Erkan Akan; İBB 3B İstanbul)

Ticari şerit şeklinde uzanan Bağdat Caddesi, canlılığı ve sosyal önemi ile İstanbul'un en gözde, en çok bilinen caddelerinden biridir. Cadde üzerinde bulunan işletme türlerine ilişkin verilere bakıldığında, toplam işletmelerin %16,2'sini oluşturan yüksek sayıdaki giyim mağazası (111), hem cadde halkının hem de ziyaretçilerin ilgisini çeken önemli bir alışveriş noktası olarak önemini göstermektedir (Şekil 9). Restoranlar (91) ve kafeler (88) toplamda işletmelerin %25,14'ünü oluşturmaktadır ve Bağdat Caddesi'nin bir sosyal ve yeme içme merkezi olarak rolünü vurgulamakta, bu da bir tüketim destinasyonu olarak canlılığını ve çekiciliğini artırmaktadır. Bankaların (60) varlığı, caddenin finansal işlemlerin günlük bir gereklilik olduğu ve işletmelerin %12,60'ını oluşturduğu bir ticaret merkezi olarak önemini yansıtmaktadır. Temel sağlık hizmetleri de işletmelerin %10,78'ini oluşturan eczaneler (50) ve sağlık merkezleri (27) ile iyi bir şekilde temsil edilmekte, bölge sakinlerinin ve ziyaretçilerin sağlık hizmeti ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamaktadır. Kuaförler (19) gibi kişisel bakım hizmetleri de işletme yapısına %2,66 oranında katkıda bulunarak toplumun günlük yaşam tarzı ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Son olarak cadde üzerinde barların (19) bulunması içecek seçeneklerinin çeşitliliğini daha da artırmaktadır.

Ana işletmelerin dışında cadde boyunca kuyumcu, gözlükçü, otomobil satışı ve gündelik ihtiyaçları karşılamaya yönelik market, manav, kasap, kırtasiye, kuru temizleme gibi farklı işletmelere rastlamak mümkündür. Tüm bunlardan farklı olarak, işletmelerin %1,12'sini oluşturan 8 bisiklet satış ve tamir dükkânı bulunmaktadır. Bu da cadde ve çevresinde bisiklet kullanımının yaygın olduğunu ortaya koymaktadır. Nihayetinde ilk 10 kategorinin toplam işletmelerin %80,26'sını oluşturduğu çeşitlilik, Bağdat Caddesi'nin İstanbul'un şehir dokusunda merkezi bir arter olma statüsünü desteklemekte, ekonomik canlılığını ve sosyal cazibesini artıran zengin bir olanak imkanı sunarak bu mekânı şehrin ticari ve sosyal yaşamının önemli bir bileşeni haline getirmektedir.



Şekil 9. Bağdat Caddesi'nde yer alan ticari ve ticari olmayan işletmelerin dağılışı (2024)



Fotoğraf 5. Bağdat caddesi'nden güncel mekânsal görünüm (2024)

Yukarıdaki özlü açıklamalardan anlaşıldığı üzere Bağdat Caddesi İstanbul'un en eski, en uzun ve en gözde caddelerinden biridir. Sahip olduğu konut dokusunun yanında alışveriş, eğlenme, dinlenme ve insanların gündelik ihtiyaçlarını karşılayabileceği uzunca bir alışveriş merkezini andıran bu alan hem bir cadde hem tüketim alanı hem de yoğun bir

sosyalleşme mekânı olarak hizmet vermektedir (Fotoğraf 5).

### Tartışma ve Sonuç

Şehrin önemli bir parçasını oluşturan caddeler, tıpkı şehirler gibi farklı sosyal, ekonomik, kültürel, teknolojik özelliklerden ve fiziki niteliklerden oluşur. Tarihi süreçte her toplum kendi yaşam dinamiklerini yaşadığı ve kullandığı caddelere yansıtmıştır. Bu durum caddelerin toplumsal kimlik kazanmasını ve bu kimliğin temsilcisi olmalarını sağlamıştır. Şehir ve çevresinin karmaşık dokusunda caddeler hem fiziki kanallar hem de canlı sosyal mekânlar olarak çok yönlü bir role sahip olmuştur. Şehir caddelerinin analizi, mahalleler arasında bağlantılar sağlayan ve yürüme, toplu taşıma ve araçla seyahat gibi çeşitli ulaşım türlerini kolaylaştıran hareket arterleri olarak temel işlevleri ortaya koymaktadır. Ancak bu yollar sadece altyapıdan ibaret değildir; insan etkileşimlerinin geliştiği ve topluluk bağlarının güçlendiği dinamik alanlardır. Caddelerin mekân, tarihi ve fonksiyonel boyutlarını analiz etmek, şehir dokusundaki rolleri hakkında fikirler verir. Konut ve ticari yapılar, yeşil alanlar ve kamu olanakları, caddenin işlevselliğine, sosyal buluşma ve kültürel öneme sahip bir yer olarak cazibesine katkıda bulunur. Bu noktada Gözde Caddeler özel bir cazibeye sahip olarak belirgin bir çekim merkezi haline gelmektedir. Bunlar Lynch'in vurguladığı gibi şehir peyzajının simge ve sembolleri haline gelerek bir toplumun kolektif hafızasında ve kültürel kimliğinde belirgin bir yer edinirler.

Fonksiyonel açıdan bakıldığında caddelere daha çok ulaşım görevinin yüklendiği görülmektedir. Ancak zaman içerisinde gelişen şehirleşme dinamikleri ve insan ihtiyaçları doğrultusunda caddeler farklı fonksiyonları bir arada barındıran kamu mekânlarına dönüşmüştür. Gözde cadde terimi, şehir nüfusunun değişen ihtiyaçlarını karşılamak üzere evrilen, ekonomik ve sosyal faaliyet merkezleri olarak hizmet veren bu dinamik yapının en gelişmiş ve en çekici örneğini tanımlar. Dahası, gözde caddeler statik varlıklar değildir. Kendilerini çevreleyen binalar ve doğal peyzaj tarafından şekillendirilerek benzersiz dokular ve atmosferler meydana getirirler. Bağdat Caddesi'nde görüldüğü üzere bir caddenin karakteri, binaların düzeni, açık ve yapıllı alanların etkileşimi ile bulunduğu yerin tarihi ve kültürel önemi gibi fiziki özellikleriyle tanımlanır. Bu unsurlar birlikte caddenin kimliğine katkıda bulunarak her birini farklı ve özel kılar. Bu eksende İstanbul'un en gözde iki caddesi bu çalışmada değerlendirilmiştir. Her iki caddenin de tarihi açıdan süreklilik barındırdığı görülmektedir. Tarihi sürekliliklerinin yanı sıra, şehirselleşen yapıyla bütünleşerek gelişim kaydeden bu caddeler aynı zamanda şehrin en önemli caddelerindedir.

İstiklal ve Bağdat Caddeleri, İstanbul'un en gözde iki caddesidir. Bu iki cadde buldukları bölgelerin şehir organizasyonuna ve fonksiyonlarına önemli katkılarda bulunur. Ancak her biri, karakteristik özellikleri ve işlevleri doğrultusunda farklı etkiler yaratmaktadır. Her iki cadde de şehrin ticari ve sosyal dokusuna önemli katkılar sunmakla birlikte, fiziki olarak hem benzer hem de farklı yönleri sahiptir. Taksim ve Tünel meydanları arasında uzanan İstiklal Caddesi, çok sayıda giyim mağazası, lokanta ve eğlence mekânı ile ağırlıklı olarak bir perakende ve kültür merkezidir. Oteller, müzeler ve hediyelik eşya dükkânlarıyla turistlerin de ilgisini çekmektedir. Bağdat Caddesi ise çok çeşitli giyim mağazaları, restoranlar ve kafeleriyle tanınan hem yerel halkın hem de ziyaretçilerin günlük ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri hayati bir alışveriş ve yemek merkezi olarak hizmet vermektedir. Ayrıca bankacılık ve sağlık hizmetleri açısından da geniş bir nüfusa ve ziyaretçilere hizmet sağlamaktadır.

Çalışmada ele alınan her iki cadde de çeşitli işletmeleriyle ekonomik canlılığa sahipken Bağdat Caddesi konumu ve uzunluğu nedeniyle daha çok bölge sakinlerinin günlük yaşam tarzına hizmet vermektedir. Buna karşılık İstiklal Caddesi hareketli bir alışveriş ve kültürel faaliyet merkezi olarak hem yerel hem de uluslararası ziyaretçiler için önemli bir destinasyon olarak turizm açısından öne çıkmaktadır. İstanbul'un gözde caddeleri, şehir yaşamının nabzını tutarak sakinlerini ve ziyaretçilerini çeşitli hizmetler ve ticari fırsatlarla buluşturmaktadır. Yayalarla araçlar arasındaki etkileşim, sürekli bir hareket ve bağlantı yaratarak bu caddeleri günlük rutinlerin zeminini oluşturan yoğun mekânlar haline getirmektedir. Bu hareketli mekân, ticaret, sosyal etkileşim ve kültürel ifade için zengin bir ortam sunmaktadır.

Bu çalışma, "Gözde Cadde" terimini açıklayarak Şehir Coğrafyası alanına katkı sunmayı amaçlamıştır. Türk coğrafya literatüründe caddeler üzerine yapılan araştırmaların sınırlı sayıda olması, yazarları bu alanda çalışma üretmeye yönlendirmiştir. Bu alana yönelik yeni bir terminoloji sunarak şehirselleşen dokudaki bu önemli akşar vurgulanmaya çalışılmıştır. Yazarları bu çalışmaya yönlendiren ana motivasyon şehir dokusu içinde sosyoekonomik, kültürel ve tarihi açıdan önemli olan bu akşarın, toplumsal hafızadaki yerini ve şehir kimliğine katkılarını daha iyi anlamak ve bu alandaki literatüre yenilikçi bir perspektif kazandırma isteğidir. Yine bu çalışmayla birlikte şehir coğrafyası alanında caddelerin önemine dair özgün bir bakış açısı geliştirilmiştir. Şehir coğrafyacılarının caddeleri ve çevreleri arasındaki ilişkileri değerlendiren daha fazla akademik çalışmaları yapması gerekmektedir. Bu yaklaşım, şehir yaşamının hayati bileşenlerini teşkil eden caddelerin değerini anlamamızı ve önemini kavramamızı sağlar. Çünkü caddeler yalnızca geçiş yolları değil, şehrin sosyal, ekonomik ve kültürel dinamiklerini yansıtan ve etkileyen hareketli beşerî mekânlardır. Özellikle çalışmanın konusunu oluşturan gözde caddeler, şehirlerin ana damarlarını oluşturur. Şehirselleşen yaşam bu caddelerde somutlaşır. Caddenin fonksiyonel zenginliği, insanların hareket ve bağlantılarını kolaylaştırarak ticaret ve sosyal bağların güçlenmesini sağlar. Aynı zamanda, toplumların kolektif

kimliğinde özel bir yere sahiptir ve şehirlerin görünen yüzünü oluşturur.

Çalışmanın somut çıktılarının ötesinde, gözde caddelerin ölçeğini belirlemek ve bir caddenin gözde olup olmadığını tanımlamak için hangi kriterlerin değerlendirilmesi gerektiği tartışılması gereken önemli bir husustur. Gözde caddeler, farklı ölçeklerde farklı anlamlar taşıyabilir. Çünkü bir caddenin gözde olarak kabul edilmesi yerel, ulusal veya küresel ölçekte değişkenlik gösterebilir. Bu nedenle, yerel ölçekte gözde kabul edilen bir caddenin, ulusal veya küresel bağlamda da aynı önemi taşıyıp taşımayacağı tartışılabilir. Bu çalışmada ortaya konduğu üzere, “gözde cadde” terimi Türkiye şehirleri için belirli bir perspektifi yansıtmaktadır. Bu tanım yalnızca büyük şehirler için geçerli değildir; küçük ölçekli şehirlerde de yerel düzeyde gözde caddeler bulunabilir. Gözde caddelerin tespit edilmesi ve değerlendirilmesinde ekonomik faaliyet düzeyi, tarihi ve kültürel önemi, mimari özellikler, ulaşım bağlantıları ve sosyal etkileşim kapasitesi gibi çeşitli kriterlerin dikkate alınması gerekmektedir. Araştırmacılara ve şehirlerin özelliklerine göre bu kriterler farklılık gösterebilir. Çalışmada, İstanbul’daki gözde caddeleri değerlendirebilmek amacıyla literatür analizi kullanılmıştır. Bunun yanı sıra, anketler, mekânsal analizler ve sosyal medya verileri gibi yöntemler, hangi caddelerin gözde olduğu belirlemek için kullanılabilir. Bu yöntemler, gözde caddelerin daha kapsamlı ve objektif bir şekilde incelenmesini sağlayacaktır.

**Yazar Katkıları:** Fikir-M.A.C; Tasarım- F.T.Ç; Denetleme-F.T.Ç-M.A.C; Kaynaklar-F.T.Ç-M.A.C; Veri Toplanması ve/veya İşlemesi F.T.Ç; Analiz ve/ veya Yorum- F.T.Ç-M.A.C; Literatür Taraması- F.T.Ç; Yazıyı Yazan- F.T.Ç-M.A.C; Eleştirel İnceleme- M.A.C

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Çıkar Çatışması:** Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

**Finansal Destek:** Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

**Author Contributions:** Concept - M.A.C; Design- F.T.Ç; Supervision- F.T.Ç-M.A.C; Resources- F.T.Ç-M.A.C; Data Collection and/or Processing- F.T.Ç; Analysis and/or Interpretation- F.T.Ç-M.A.C; Literature Search-S.D-T.A; Writing Manuscript-S.D-T.A; Critical Review- M.A.C

**Peer-review:** Externally peer-reviewed.

**Conflict of Interest:** The authors have no conflicts of interest to declare.

**Financial Disclosure:** The authors declared that this study has received no financial support.

## Kaynaklar

- AASHTO. (2018). *A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (7th edition)*. American Association of State Highway and Transportation Officials.
- Ahıska, M. (2008). Bağdat caddesi (II). İçinde P. Derviş, B. Tanju, & U. Tanyeli (Ed.), *İstanbullaşmak: Olgular, sorunsallar, metaforlar* (ss. 44-46). İstanbul Garanti Galeri.
- Akan, E. (2022, Haziran 7). X’te Erkan AKAN. X (formerly Twitter). <https://x.com/ekoakan/status/1534413654006845440>
- Akın, N. (2011). 19. Yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera (2. basım). Literatür Yayıncılık.
- Aliağaoğlu, A. (2003). Afyon’da Şehir Morfolojisinin İki Unsuru: Cadde-Sokak Sistemi ve Konutlar. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 1(2), 63-83. [https://doi.org/10.1501/Cogbil\\_0000000032](https://doi.org/10.1501/Cogbil_0000000032)
- Aliağaoğlu, A., & Yiğit, Y. (2013). Balıkesir’de Şehirselleşme Toponimi: Cadde Adları. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 18(30), 313-330. <https://doi.org/10.17295/ataunidcd.31330>
- Anonim. (1960). *Bağdat Caddesi, Bağdat Yolu*. İstanbul Ansiklopedisi, 4, 1811-1813..
- Ay Ak, B. R., & Aktaş, N. K. (2021). The Effect of Social Change and Popular Culture in Historical Places: the Case of İstiklal Avenue. *Türkiye Peyzaj Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 129-145. <https://doi.org/10.51552/peyad.1023070>
- Belge, R., & Siyavuş, A. E. (2024). Kentsel Heterotopya: İstanbul’un Farklı ve Öteki Mekânları. *Coğrafya Dergisi*, 48, 175-192.
- Carmona, M. (2015). London’s local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors. *Progress in Planning*, 100, 1-84. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2014.03.001>
- Çamlıca [İstanbul ve çevresi] [1/25.000]. (1917). Erkân-ı Harbiye-i Umumiye (EHU) Matbaası; İstanbul, 1333.
- Ceylan, M. A. (2011). Vize’de (Kırkırelili) Yerleşmenin Gelişimi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23, 53-92.
- Ceylan, M. A. (2015). Üsküdar Şehrinde Adı Değiştirilen Cadde Sokak ve Fonksiyon Alanları. *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu VIII* (21 - 23 Kasım 2014), 3, 341-365.
- Ceylan, M. A. (2022). Beykoz’da Cadde ve Sokak Adlarının Değerlendirilmesi. *Beykoz 2021 Sempozyumu* (19-21 Kasım 2021), 621-657.
- Çelik, Z., Favro, D., & Ingersoll, R. (Ed.). (1996). *Streets: Critical perspectives on public space (1. paperback print)*. Univ. of California Press.
- Dawson, J. A. (1988). Futures for the High Street. *The Geographical Journal*, 154(1), 1-12. <https://doi.org/10.2307/633470>
- De Amicis, E. (1993). İstanbul: 1874 (B. Akyavaş, Çev.). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Dibble, J., Prelorndjos, A., Romice, O., Zanella, M., Strano, E., Pagel, M., & Porta, S. (2019). On the origin of spaces: Morphometric foundations of urban form evolution. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(4),



- 707-730. <https://doi.org/10.1177/2399808317725075>
- Dökmeçi, V., & Çıracı, H. (1990). *Tarihsel gelişim sürecinde Beyoğlu*. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.
- De Amicis, E. (1905). *Costantinopoli*. Milano : Fratelli Treves.
- Ergin, O. N. (1934). *İstanbul Şehri Rehberi*. İstanbul Cumhuriyet Matbaası.
- Eyice, S. (1992). *Bostancıbaşı Köprüsü. İçinde TDV İslam Ansiklopedisi* (C. 6, ss. 309-311).
- Eyice, S. (1994). *Bağdat caddesi. İçinde İstanbul Ansiklopedisi* (ss. 528-531). Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, T.C. Kültür Bakanlığı.
- Fahri, A. (2018). *İstanbul'un 100 Cadde ve Sokağı* (2. bs). Kültür A.Ş.
- Gültiken, T. (2005). *Yayalaştırılmış sokakların kentsel mekânda başarısının değerlendirilmesi İstanbul- Beyoğlu / İstiklal Caddesi örneği* (Tez No. 292400) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı]. Yükseköğretim Kurumu Tez Merkezi.
- Halu Yazıcıoğlu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddeler: Bağdat Caddesi Örneği. *Mimarist*, 36, 52-57.
- Harris, C. R., Millman, K. J., van der Walt, S. J., Gommers, R., Virtanen, P., Cournapeau, D., Wieser, E., Taylor, J., Berg, S., Smith, N. J., & others. (2020). Array programming with NumPy. *Nature*, 585(7825), 357-362. <https://doi.org/10.1038/s41586-020-2649-2>
- Hiç, V. (1960). *Bağdat İskelesi, Bağdat İskelesi Hamamları*. İçinde İstanbul Ansiklopedisi (C. 4, s. 1804).
- Hunter, J. D. (2007). Matplotlib: A 2D graphics environment. *Computing in Science & Engineering*, 9(3), 90-95. <https://doi.org/10.1109/MCSE.2007.55>
- İBB Atatürk Kitaplığı Arşivi. (t.y.). *Grand rue de Pera. Constantinople = Beyoğlu Cadde-i Kebir* [Kartpostal]. [İstanbul]. Albüm 238'den çıkartılmıştır, Dizi Kaydı No: 74, 144x93 mm, Demirbaş No: Krt\_004604. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphanesi. [https://katalog.ibb.gov.tr/yordam/?dil=0&p=1&q=Krt\\_004604&alan=tum\\_txt&demirbas=Krt\\_004604\\_004604](https://katalog.ibb.gov.tr/yordam/?dil=0&p=1&q=Krt_004604&alan=tum_txt&demirbas=Krt_004604_004604)
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB). (2024, Haziran 10). 3B İstanbul. <https://3bistanbul.ibb.gov.tr/>
- Jacobs, A. B. (1996). *Great streets* (4. print). MIT Pr.
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great American cities* (Vintage books ed). Vintage Books.
- Kahraman, M. (2018). Muğla Şehrinin Cadde ve Sokak Sistemleri Üzerinde Etkili Olan Faktörler. *Journal of International Social Research*, 11(61), 273-283. <https://doi.org/10.17719/jisr.2018.2918>
- Kahraman, M. (2022). Türkiye'deki 30 Kentin Cadde ve Sokaklarının Entropi Değerleri ve Analizi. İçinde Buckley Özcan (Ed.), *Sosyal ve Beşerî Bilimler Metodoloji, Araştırma ve Uygulama* (ss. 97-113). Livre de Lyon. <https://avesis.istanbul.edu.tr/yayin/287a0320-9ae7-4e39-ae71-6e496ea7de8d/turkiyedeki-30-kentin-cadde-ve-sokaklarinin-entropi-degerleri-ve-analizi>
- Keleş, R. (1980). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Türk Dil Kurumu Yayınları: 474.
- Kır, A. (2016). *Kentsel Bellek Mekânı Olarak Sokaklar: İstiklal Caddesi Örneği* (Tez no. 455420) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü]. Yükseköğretim Kurumu Tez Merkezi.
- Kuban, D. (1998). *İstanbul Yazıları*. Yapı Endüstri Merkezi.
- Lynch, K. (1990). *The image of the city* (20 st ed). M.I.T Press.
- Manisa Belediyesi. (2024). *Projelerimiz: Prestij Caddeleri—Manisa Büyükşehir Belediyesi*. [https://www.manisa.bel.tr/Projeler/d226\\_prestij-caddeleri.aspx](https://www.manisa.bel.tr/Projeler/d226_prestij-caddeleri.aspx)
- McKinney, W. (2010). *Data structures for statistical computing in Python*. Proceedings of the 9th python in science conference, 51-56. <https://doi.org/10.25080/Majora-92bf1922-00a>
- Moudon, A. V. (1987). Introduction. İçinde A. V. Moudon (Ed.), *Public streets for public use*. Van Nostrand Reinhold.
- Moughtin, C. (2003). *Urban design: street and square*. Butterworth Architecture.
- NACTO. (2013). Streets. İçinde Urban Street Design Guide (ss. 1-30). *Island Press/Center for Resource Economics*. [https://doi.org/10.5822/978-1-61091-534-2\\_1](https://doi.org/10.5822/978-1-61091-534-2_1)
- OED. (2024, Mart 15). *Street—Quick search results | Oxford English Dictionary*. <https://www.oed.com/search/dictionary/?scope=Entries&q=street>
- OSM. (2024). *Geofabrik Download Server*. <https://download.geofabrik.de/europe/turkey.html>
- Osmanlı Arşivi Belge*, Fon: DH.MKT. Kutu: 1939, Gömlek 16, Tarih: H.06.09.1309.
- Resmî Gazete. (2006). *Adres ve Numaralamaya İlişkin Yönetmelik* (s. (26245)). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/07/20060731-1.htm>
- Sağdıç, M. (2014). Üniversite Öğrencilerinin İstanbul'a İlişkin Algılarının Şehir İmajı Açısından Analizi. *Journal of Turkish Studies*, 9(2), 1267-1283. <https://doi.org/10.7827/TurkishStudies.6342>
- Türk Dil Kurumu (TDK). (2024a, Haziran 2). *Gözde Ne Demek TDK Sözlük Anlamı*. <https://sozluk.gov.tr/?kelime=gözde>
- Türk Dil Kurumu (TDK). (2024b, Haziran 2). *Cadde Ne Demek TDK Sözlük Anlamı*. <https://sozluk.gov.tr/?kelime=cadde>

- Tekin, İ., & Akgün Gültekin, A. (2017). Rebuilding Of Beyoğlu-İstiklal Street: A Comparative Analysis Of Urban Transformation Through Sections Along The Street 2004-2014. *METU JFA*, 34(2), 153-179. <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2017.2.12>
- Toprakkaya, K. (2024, Ağustos 28). *Bağdat Caddesi'nde yarış kazası! Kadıköy Life*. <https://www.kadikoylife.com/bagdat-caddesinde-yaris-kazasi/>
- Tufaner, F. (2009). *İstiklal Caddesi ve Civarındaki Eğlence Yerlerinden Kaynaklanan Gürültünün Tespiti ve Haritalandırılması* (Tez No. 244419) [Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Çevre Mühendisliği Ana Bilim Dalı]. Yükseköğretim Kurumu Tez Merkezi.
- Tümertekin, E. (1967). İstanbul'un Merkezi İş Sahaları. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 16, 18-37.
- Virtanen, P., Gommers, R., Oliphant, T. E., Haberland, M., Reddy, T., Cournapeau, D., Burovski, E., Peterson, P., Weckesser, W., Bright, J., & others. (2020). SciPy 1.0: Fundamental algorithms for scientific computing in Python. *Nature Methods*, 17(3), 261-272.
- Yılmaz Çıldam, S. (2018). Şehirsel Toponomi: Cadde Adları, Bandırma Örneği. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 61, 1-25.
- Yılmaz, Ö. (2024, Haziran 9). *Bağdat Caddesi'ni Ne Yapmalı?* <https://omeryilmaz.com.tr/2024/06/09/bagdat-caddesini-ne-yapmalı/>
- Yücel, A. (2008). Bağdat caddesi. İçinde P. Derviş, B. Tanju, & U. Tanyeli (Ed.), *İstanbullaşmak: Olgular, Sorunsallar, Metaforlar* (ss. 33-37). İstanbul Garanti Galeri.