# İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması 1936-1951

# From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul 1936-1951

İSTANBUL
ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

İmparatorluk Başkentinden
Cumhuriyet'in Modern Kentine:
Henri Prost'un İstanbul Planlaması
(1936-1951)

From the Imperial Capital to the
Republican Modern City:
Henri Prost's Planning of İstanbul
(1936-1951)

İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7
İstanbul Research Institute Catalogues 7

İstanbul, Nisan / April 2010

ISBN

**KATALOG / CATALOGUE**

**Editörler / Editors:** Pierre Pinon, F. Cânâ Bilsel
**Danışman / Consultant:** M. Baha Tanman
**Yayın Koordinatörleri / Publication Coordinators:**
Zeynep Ögel, Gülru Tanman
**Arşiv Araştırması / Archival Research:**
İrfan Dağdelen (İstanbul Atatürk Kitaplığı / İstanbul Atatürk Library)
**Çeviriler / Translations:** Cem Akaş, Esra Özdoğan, Melis Şeyhun
**Katalog Tasarımı / Catalogue Design:** TUT Ajans

**Renk Ayrımı ve Baskı / Color Separation and Printing:**
Mas Matbaacılık A.Ş.
Hamidiye Mah., Soğuksu Cad. No.3 Kağıthane – İstanbul
0212 2941000 - info@masmat.com.tr

Bu katalog, 3 Mayıs 2010 tarihinde Suna ve İnan Kıraç Vakfı İstanbul Araştırmaları Enstitüsü'nde açılan, *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)* sergisi için hazırlanmıştır.

This catalogue has been prepared for the exhibition *From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951)* opening on May 3, 2010 at the Suna and İnan Kıraç Foundation İstanbul Research Institute.

© Suna ve İnan Kıraç Vakfı İstanbul Araştırmaları Enstitüsü
© Suna and İnan Kıraç Foundation İstanbul Research Institute

Meşrutiyet Cad. No.47, 34443 Tepebaşı – İstanbul
www.iae.org.tr

**SERGİ / EXHIBITION**

**Küratörler / Curators:** Pierre Pinon, F. Cânâ Bilsel
**Danışman / Consultant:** M. Baha Tanman
**Sergi Koordinatörleri / Exhibition Coordinators:**
Zeynep Ögel, Gülru Tanman
**Sergi Asistanı / Exhibition Assistant:** Erkan Bora
**Grafik Tasarım / Graphic Design:** TUT Ajans
**Çeviri / Translation:** Melis Şeyhun

# İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)

## From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951)

İSTANBUL
ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

# İÇİNDEKİLER
# CONTENTS


Giriş
Introduction
*M. Baha Tanman & F. Cânâ Bilsel* 8

Henri Prost: Paris'ten Roma'ya, Fas'tan İstanbul'a
Henri Prost: From Paris and Rome to Morocco and İstanbul
*Pierre Pinon* 15

Büyük Peyzajlardan Metropollere: Henri Prost
From Grand Landscapes to Metropolises: Henri Prost
*Jean-Louis Cohen* 49

Henri Prost'un Şehirciliği ve İstanbul'un Dönüşümleri
The Urbanism of Henri Prost and the Transformations of İstanbul
*Pierre Pinon* 73

Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü
Henri Prost's Planning Works in İstanbul (1936-1951): Transforming the Structure of a City through Master Plans and Urban Operations
*F. Cânâ Bilsel* 101

İstanbul'da Modern Bir Pay-ı Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı
The Making of a Modern Pay-ı Taht in İstanbul: Menderes' Executions after Prost's Plan
*İpek Yada Akpınar* 167

Fotoğraflardaki İstanbul - "Arşiv İçinde Arşiv"
İstanbul in Photographs - "Archive within Archive"
*Vlada Filhon & Holy Raveloarisoa* 201

Prost Arşivi
The Prost Archives
*David Peyceré* 213

Mimar ve Şehircilik Uzmanı Aron Angel'le Söyleşi
Interview with Architect and Town Planner Aron Angel
*Mathilde Pinon-Demirçivi* 219

Katalog Catalogue 233

Ayasofya
Hagia Sophia
*Pierre Pinon* 235

İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1937
European Side of İstanbul Master Plan, 1937
*F. Cânâ Bilsel* 245

Atmeydanı ya da "Büyük Cumhuriyet Meydanı" ve Adalet Sarayı
Atmeydanı (Hippodrome) or "The Great Republican Square" and "The Palace of Justice"
*Pierre Pinon* 279

Arkeoloji Parkı
The Archaeological Park
*Pierre Pinon* 289

Atatürk Bulvarı ve Fatih Meydanı
Atatürk Boulevard and Fatih Square
*Pierre Pinon* 305

Kapalıçarşı Çevresi ve Eminönü Meydanı
The Grand Bazaar Area and Eminönü Square
*Pierre Pinon* 319

Kentsel Ulaşım ve Metro Projesi
Urban Transportation and the Metro Project
*F. Cânâ Bilsel* 337

Serbest Sahalar: Parklar, Geziler, Meydanlar...
Espaces Libres: Parks, Promenades, Public Squares...
*F. Cânâ Bilsel* 349

# Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü[1]

## Henri Prost's Planning Works in İstanbul (1936-1951): Transforming the Structure of a City through Master Plans and Urban Operations[1]

*F. Cânâ Bilsel*

*Şemsa Demiren Calsat ve Stefanos Yerasimos'un değerli anılarına...*

Henri Prost, kentlerde toplumsal yaşam koşullarının sağlıklı bir hale getirilmesini amaçlayan *Musée Social* hareketi içerisinde yer almış,[2] 1914 yılında Mareşal Lyautey'in daveti ile gittiği Fas'ta, Fransız himaye yönetimi altında gerçekleştirdiği çok sayıda kentin planlamasının ardından[3] Fransa'nın Akdeniz kıyısında (Var kıyısı) yürüttüğü öncü bölge planlaması ve Paris Bölgesi Nazım Planı çalışmalarıyla uluslararası alanda tanınmış bir şehirci-mimardır. Paris metropolünün planlaması üzerinde "baş şehirci" sıfatıyla çalıştığı sırada, İstanbul Belediyesi tarafından önce 1933 yılında İstanbul için açılan sınırlı yarışmaya, ardından 1935 yılında doğrudan kentin planlamasını yürütmek üzere davet edilir. Henri Prost, bu ikinci daveti kabul ederek İstanbul Belediyesi ile 1936 yılında sözleşme imzalar. Sözleşmesi belirli aralıklarla yenilenen Fransız şehirci, 1950 yılı sonuna kadar bu görevde kalacaktır. Bu süre içinde

*In cherished memory of Şemsa Demiren Calsat and Stefanos Yerasimos...*

Henri Prost is an internationally renowned urbanist-architect who took part in the *Musée Social* movement, which aimed to improve the social living conditions in urban centers.[2] In 1914, Prost was invited by Maréchal Lyautey, the military governor of the French Protectorate, to undertake the planning work of a number of cities in Morocco[3]. He pioneered the regional planning on the *Côte Varoise* and came to be recognized for his work on the regional planning studies of the metropolitan area of Paris. While he was still working on the planning of the Paris metropolitan area as the "chief urbanist" of the capital, he was invited by the İstanbul Municipality in 1933 to participate in the restricted competition held for the planning work of İstanbul and soon thereafter, in 1935, to directly preside over the city's planning work. Henri Prost accepted the latter and signed a contract with İstanbul Municipality

Avrupa Ciheti Nazım Planı (1937), Anadolu Ciheti Nazım Planı (1939) ve Boğaziçi kıyıları planlaması (1939-1948) yanında bu bölgelerin uygulama planlarını ve 1943-1953 dönemini kapsayan On Senelik Plan Programı'nı geliştirmiştir.[4] Bunun yanında ayrıntıda kentsel düzenlemeler, parklar, gezinti alanları, meydan ve rıhtım düzenlemeleri yapmış, bunların bir bölümü uygulanmıştır. Henri Prost, Cumhuriyetin çağdaşlaşma atılımının ülke ve kent yönetiminde olduğu kadar toplum yaşamında da belirleyici olduğu bir dönemde tarihi başkentin mekânsal dönüşümünde etkin rol oynamıştır.

Daha önce Grand *Prix de Rome* (Büyük Roma Ödülü) programı kapsamında 1905-1906 yıllarında, Bizans İstanbulu'nun ve Ayasofya'nın rekonstrüksiyonunu yapmak üzere genç bir mimar olarak gelmiş olduğu Türkiye'ye, bir şehircilik uzmanı olarak ilk defa 1922 yangını sonrasında İzmir kentinin yeniden inşa edilmesi için davet edilmiştir.[5] O dönemde işlerinin yoğunluğunu gerekçe göstererek bu iş için kendi yerine René ve Raymond Danger'yi önermiş, ancak kendisi de onlarla birlikte 1924-1925 yılları arasında İzmir'in planlamasında "danışman şehirci" olarak çalışmıştır. Prost'un danışmanlığın ötesinde katkı yaptığı İzmir planı, Fas kentleri için geliştirdiği planlarla biçimsel açıdan olduğu kadar, şehircilik yaklaşımı açısından da benzerlikler gösterir. Fransız şehircilerin, koloni yönetiminden çok farklı bir siyasi bağlam içinde, bağımsızlık savaşı vermiş bir ülkede gerçekleştirdikleri bu plan, Henri Prost'un Fas'taki planlama etkinliğine karşı geliştirilen post-kolonyal eleştiri bağlamında ayrıca irdelenmeye değerdir.[6]

Henri Prost, 1932 yılında Paris metropoliten alan planlamasının başına getirilmiş ve Paris Bölgesi Nazım Planı'nı (*Plan Directeur de la Région Parisienne*) gerçekleştirmiştir. Bu plan, o dönemde Paris çevresinin konu olduğu hızlı kentsel büyümeyi denetleyerek yönlendirmeyi hedeflemekte ve kent çevresinde gelişmiş bir otoyol altyapısı önermektedir.[7] Bu çalışma, Paris çevresindeki tarihi ve doğal sitlerin korunmasına yönelik şehircilik politikaları ve modern bir metropol için gereken teknolojik altyapının bir arada geliştirildiği planlama yaklaşımı ile dikkat çekmektedir. Henri Prost bu ikili yaklaşımını İstanbul planlamasında da sürdürecektir.

in 1936. The French urbanist, whose contract was renewed at certain intervals, was to remain in this position until the end of 1950. In the course of these years, apart from completing the Master Plan of the European Side (1937), the Master Plan of the Anatolian Side (1937) and the planning of the Bosphorus shores (1939-1948), Prost also developed the implementation plans for these sectors as well as the Decennial Plan Program, which encompassed the period of 1943-1953.[4] In addition, Prost designed detailed urban projects for the city, as well as parks, promenades, public squares and quays, a number of which he was able to implement. Henri Prost played a prominent role in the spatial transformation of the historic capital during a period in which the modernization attempt of the Republic was a determinant not only in the government of the country and the city, but conditioned the social life as well.

Henri Prost's first acquaintance with Turkey was between the years 1905 and 1906, when he first came to İstanbul as a young architect *Prix de Rome* to work on the reconstruction of Byzantine İstanbul and the Hagia Sophia. As an urbanist, however, he was invited to Turkey for the first time to prepare the reconstruction plan of İzmir following the great fire of 1922.[5] Having declined the task because of his work load, Prost had recommended René and Raymond Danger as his replacements. Nonetheless, he did collaborate actively with them as a "consultant city planner" between 1924 and 1925 in the planning of İzmir. His contribution to the city's planning work exceeded beyond mere consultancy. Their plan for Izmir bears resemblance to the plans Prost developed for Morocco, not only in terms of form but with respect to his approach to urban planning as well. Implemented by French urbanists for the young Republican Government, within a political context that was intrinsically distinct from a colony government, this plan deserves to be studied separately with respect to the post-colonial criticism developed *vis-à-vis* Henri Prost's planning work in Morocco.[6]

In 1932, Henri Prost was appointed as the director of the metropolitan area of Paris whereupon he realized the Master Plan for the Metropolitan Area of Paris (*Plan Directeur de la Région Parisienne*). The plan aimed to regulate and steer the rapid urban development in the surrounding areas of Paris during that period and introduced a highly developed auto-route infrastructure around Paris.[7] This planning work is distinguished by a planning approach in which the protection of historic and natural sites around Paris and the technological infrastructure demanded by a modern metropolis are policies developed simultaneously. Henri Prost was to uphold this double approach in his planning work of İstanbul as well.

## İstanbul İçin Uluslararası Bir Şehircilik Yarışması ve Henri Prost'un Davet Edilmesi

Türkiye'de erken Cumhuriyet döneminin modernite projesi kapsamında şehircilik proje ve uygulamalarına özel bir yer verilmiştir. 20. yüzyılın başlarında Batı'da endüstri çağının gereklerine, toplum sağlığına ve yeni ulaşım teknolojilerine uygun olarak kentleri planlamak savıyla ortaya çıkan bu yeni disiplin, Türkiye'de Cumhuriyet yöneticileri tarafından modernleşmenin etkin bir aracı, yaratılmak istenen çağdaş toplum yaşamının gerektirdiği kentsel çevreyi olduğu kadar modern kent imgesini oluşturmada yararlanılması gereken bir uzmanlık alanı olarak görülmüştür. Bu amaçla, mimarlık alanında olduğu gibi şehircilik alanında da Batılı -ağırlıklı olarak Alman ve Fransız- "mütehassıslar" Türkiye'ye davet edilmişler ve ülke kentlerinin ilk planlarını gerçekleştirmişlerdir. Başkent Ankara'nın planlaması için 1928 yılında açılan davetli yarışmanın sonucunda Alman şehircilik profesörü Hermann Jansen'in önerisi seçilmiş, uygulama planı 1932 yılında yürürlüğe konulmuştur.[8] Bunun hemen ardından tarihi başkent İstanbul için davetli bir şehircilik yarışması açılmış[9]olması dikkate değerdir. Bu defa, bu yarışmaya Fransa'dan üç ve Almanya'dan bir

## An International Urban Planning Competition for İstanbul and the Invitation Extended to Henri Prost

Urban planning projects and their implementation have been granted a unique place in Turkey as part of the modernization movement in the early years of the Republic. Having emerged with the claim to "plan" the cities in compliance with the new transportation technologies, public hygiene, and, most importantly, the needs of the industrial age of the West at the turn of the 20th century, this new discipline was regarded by the ruling class of the Republican era in Turkey as an effective tool for modernization and a specializa-

şehircilik uzmanı İstanbul'un planlaması ile ilgili görüşleri alınmak üzere davet edilmiştir. Fransa'dan başta Donat-Alfred Agache ve Henri Prost, Almanya'dan ise bu defa yalnızca bir şehirciye, Herman Elgötz'e davet gönderilmiştir.[10] Prost'un katılamayacağını bildirmesi üzerine, onun yerine Jacques Henri Lambert yarışmaya dahil edilmiştir. Bu, bir yarışmadan çok belediyenin davetli şehircilik uzmanlarından, geleceğin İstanbul şehri üzerine plan önerilerini bir rapor halinde sunmalarını istediği bir görüş alma süreci olarak da görülebilir.[11] Agache, Lambert ve Elgötz plan önerilerini ve raporlarını 1933 yılı sonunda teslim ederler.[12] Her üç proje de İstanbul'un limanının ve sanayi bölgesinin nerede konumlanacağına, ticaret merkezinin nerede geliştirileceğine, konut bölgelerine ve yeşil alanlara ilişkin öneriler getirmekte; Haliç'in iki yakasında Eski İstanbul ile Beyoğlu arasında bölünmüş olan iki yerleşim bölgesinin nasıl bağlanacağına ve kentin ulaşım sorununa yönelik çözümler geliştirmektedirler. Örneğin Agache İstanbul limanını tarihte olduğu gibi Haliç'in güney kıyısında geliştirmeyi düşünmüş, kuzey kıyısını da endüstriye ayırmıştır. Lambert limanı Kumkapı'dan Bakırköy'ün batısına kadar uzanan geniş bir alan olarak kuzeyinde bir sanayi bölgesi ile birlikte önermiştir. Buna karşılık Elgötz limanın Anadolu demiryolu ile ilişkisini vurgulayarak Haydarpaşa'yı bu işlev için önermiştir. Limanın yer seçimi diğer bölgeleme kararlarında belirleyici olduğundan jürinin seçiminde de etkili olmuş görünmektedir. Bu süreç sonucunda, jüri tarafından Herman Elgötz'ün projesi "rasyonel" ve yapılabilir çözümler getirmesi ve tarihi kentte yolların güzergâhlarını değiştirmeyerek genişletmekle yetinmesi gibi nedenlerle seçilecektir. Ancak bu plan bilinmeyen nedenlerle uygulamaya koyulmayacaktır.[13] Bundan bir süre sonra, Weimar Hükümeti döneminde Berlin Belediyesi'nin imar biriminin başındayken Almanya'daki siyasi durum yüzünden İstanbul'a gelerek Güzel Sanatlar Akademisi'nde ders vermekte olan Martin Wagner'den İstanbul'un planlaması üzerine görüş alınmıştır. Wagner, İstanbul'u tüm Marmara Bölgesi ile birlikte ele alan, şehir inşasının ekonomik boyutları üzerinde duran ve toplumbilimsel boyutlarını tartışan bir rapor hazırlamıştır.[14]

Henri Prost 1933 yılında yarışmaya davet edildiği halde bu sırada Paris Bölgesi Planlaması üzerinde çalışmakta olduğundan bu daveti kabul edemeyeceğini bildirmiştir;[15] fakat yine de teklifi kesin bir dille reddetmemesi ve ileriye dönük bir açık kapı bırakması dikkat çekicidir.[16] İstanbul'un Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, Prost'a yazdığı cevap yazısında, ileri bir tarihte de olsa kendisinden İstanbul'un planlamasına ilişkin önerilerini beklediklerini bildirir. Henri Prost 1934 yılı başında bu defa "Yalova Termal İstasyonu'nun planlamasını etüt etmek üzere" davet edilecek ve 1935 yazında bu amaçla İstanbul'a gelecektir.[17] Bu noktada aydınlatılması gereken bir soru Henri Prost'un bizzat Atatürk tarafından davet edilip edilmediği konusudur. Çalışma arkadaşlarının, onun ölümünden sonra anısına derlemiş oldukları "Henri Prost'un Eserleri" başlıklı kitapta, bu davetin Atatürk tarafından "uygun bulunduğu" dile getirilmektedir.[18] Buna karşılık, Henri Prost'un özel arşivinde Türkiye Cumhurbaşkanlığı tarafından yazılmış herhangi bir davet mektubu ya da yazılı belge bulunmamakta, şehirci kendi raporlarında da böyle bir konudan söz etmemektedir. Ancak bu durum Atatürk'ün bu konudaki tercihinin sözlü olarak Henri Prost'a iletilmiş olabileceği olasılığını ortadan kaldırmamaktadır.

1933 yılı sonlarında, Seine Valisi[19] Edmond Renard Henri Prost'a yazdığı notta, Türkiye'nin

tion that needed to be taken advantage of, not merely in shaping the urban environment required by contemporary social life as foreseen, but also for generating a modern visage for the city. To fulfill this goal, Western "specialists" – predominantly German and French– of architecture and urban planning were invited to Turkey and created the first planning works of the cities across the country. At the end of the competition (by-invitation-only) held in 1928 for the planning of the capital Ankara, the German city planning professor, Hermann Jansen's proposal was selected and his implementation plan was approved in 1932.[8] Soon thereafter, another urban planning competition (also by invitation-only) was held for the historic capital İstanbul[9] and this time three French and one German urban specialists were invited to Turkey to share their views. Donat-Alfred Agache and Henri Prost were the first ones to be invited from France; Jacques Henri Lambert was called upon after Prost declined the invitation. This time, an invitation was sent out to only one German urbanist, Herman Elgötz.[10] Rather than a "competition," this can in fact be regarded as a process of consultancy in which the Municipality demanded the invited urbanists to present their plan proposals on the future city of İstanbul with a report.[11] Agache, Lambert and Elgötz submitted their plan proposals and reports at the end 1933.[12] All three projects presented alternatives as to where the İstanbul port and the industrial zone should be located and the trade center should be developed. They also included recommendations on housing zones and green areas, ways to connect the two settlements divided between the Old İstanbul and Beyoğlu, as well as solutions for the traffic problem of the city. Agache, for instance, envisaged developing the İstanbul port along the southern shores of the Golden Horn, where it had been historically located, and reserved the northern area for an industrial zone. Lambert had proposed that the port should cover a much larger area, extending from Kumkapı to the west of Bakırköy and that it should include an industrial zone in its northern section. Underlining the connection of the port with the Anatolian railway line, Elgötz, on the other hand, had singled out Haydarpaşa for this function. It appears that since the selection of the location of the port was a determining factor in other zoning decisions, it played an important role on the jury's selection. At the end of the process, Hermann Elgötz's project was selected by the jury as it offered "rational" and attainable solutions without changing the course of roads in the historic city but merely by enlarging them. However, due to reasons unknown to date, the plan was never put into implementation.[13] Shortly thereafter, Martin Wagner was consulted for his views. During the Weimar government, Wagner was the chief of city planning in the Berlin Municipality; however, during the political turmoil in Germany, he had moved to İstanbul where he was teaching at the Academy of Fine Arts. Wagner prepared a report that envisaged the planning of İstanbul along with the entire Marmara Region, focused on the economic dimension of urban rebuilding and discussed the sociological aspects of the process.[14]

Henri Prost was invited to the competition in 1933. However, as he was still working on the regional Master Plan of Paris at the time, he had to decline the invitation.[15] Nonetheless, the fact that he did not right out reject it and left the door ajar for future collaborations is worthy of note.[16] In his reply to Prost, the Governor and Mayor of İstanbul

Paris Büyükelçisi'nin kendisinden termal istasyonların bulunduğu kentlerin planlamasında uzman bir kişinin adını sorduğunu yazmaktadır.[20] Vali, Büyükelçi'ye bu konuda tanıdığı çok bilgili ve deneyimli bir şehirci olduğunu bildirmiş ve bu iş için kendisine Henri Prost'u tavsiye etmiş ve şu gerekçeyi eklemiştir: "Kendisi Doğu'yu ve insanlarını çok yakından tanımaktadır."[21] Paris Bölgesi Planı'nın tamamlanarak onaylanma aşamasında olduğu bir dönemde Seine Valisi'nin, Prost'u bu iş için önermesi ilginçtir. Bundan bir süre sonra Paris Büyükelçisi Suad Davas Henri Prost'u Yalova Termal İstasyonu'nun planlaması konusunda görüşmek üzere büyükelçiliğe davet eder ve Yalova'da gerçekleştirilmesi düşünülen istasyonun programını kendisine aktarır. Büyükelçi ile Henri Prost arasında, Yalova planı için gereken halihazır haritaların hazırlanmasına ve şehircinin ne zaman Türkiye'ye gelebileceğine ilişkin yazışmalar 1934 yılı boyunca belirli aralıklarla sürer.[22] Paris Bölgesi'nin planlarının hazırlığı ve onaylanması süreciyle meşgul olan Henri Prost ancak 1935 yazında İstanbul'a gelebilmiştir.[23] Yalova için geliştirmiş olduğu yerleşim planı bir "bahçekent" (*cité-jardin*) planlaması niteliğindedir. Projenin bir albüm biçimindeki sunuşu özenle hazırlanmıştır; albümde yerleşmenin 1/2000 ve 1/1000 ölçekli planları ve kesitleri yanında, perspektifler yer almaktadır.[24] (Şek. 1 ve 2)

Bu davetin Atatürk'ün köşkünün bulunduğu Yalova için yapılmış olması, daha sonra Cumhurbaşkanı'nın Florya köşkü çevresindeki yazlık yerleşmeyi planlamasının da kendisinden istenmesi Atatürk'ün Henri Prost'un İstanbul'a davet edilmesinde rolünün olabileceğini akla getirmektedir. (Seyfi Arkan'ın yapmış olduğu Florya köşkü projesi ile ilgili Henri Prost'a görüş sorulmuştur.) Fransız şehircinin Fas'ta Mareşal Lyautey'in yönetimi altında şehircilik çalışmalarını sürdürürken, Lyautey ve Atatürk arasında gazeteci Berth Gaulis aracılığıyla yapıldığı bilinen yazışmalar[25] ve Henri Prost'un en son Paris'in "baş şehircisi" görevinde bulunmuş olduğu dikkate alınırsa böyle bir davet olasılık dışı görünmemektedir. Paris, 19. yüzyılda olduğu gibi o dönemde de Avrupa metropolleri arasında modernitenin başkenti olarak görülmeyi sürdürmektedir.

Muhittin Üstündağ wrote that Prost's recommendations on the planning of İstanbul would be welcomed, even at a future date. In early 1934, Henri Prost was invited "to study the planning of the Yalova Thermal Station" and he consequently arrived in İstanbul in the summer of 1935.[17] A question that needs to be cleared at this point is whether Henri Prost was personally invited by Atatürk himself. In a book entitled, "The Works of Henri Prost" edited by his colleagues in Prost's memory after his death, it is noted that the invitations were "deemed appropriate" by Atatürk.[18] Nevertheless, there is no letter of invitation or written document issued by the Presidency of the Turkish Republic to be found in the private archives of Henri Prost; the urbanist does not mention a correspondence of this kind in his personal reports. However, this does not eliminate the possibility that Atatürk's preference in this matter may have been orally conveyed to Henri Prost.

In a note he wrote to Henri Prost towards the end of 1933, Governor of Seine[19] Edmond Renard mentioned that the Turkish Ambassador to Paris had requested the name of an urban specialist who would work on the planning of the cities where thermal stations are located.[20] In response to the Ambassador's request, the Governor replied that he was acquainted with an erudite and experienced urban planner and recommended him Henri Prost with the following justification: "He is very well acquainted with the East and its peoples."[21] It is rather intriguing that the Governor of Seine recommended Prost for this task during a period in which the Master Plan of Paris metropolitan area was completed and was still in the process of approval. Shortly thereafter, Suad Davas, the Turkish Ambassador to Paris invited Henri Prost to the Embassy to discuss the planning of the Yalova Thermal Station and presented to him the program for the station that was to be realized in Yalova. The correspondence between the Ambassador and Henri Prost regarding the preparation of updated maps necessary for the Yalova plan and Prost's possible date of arrival in Turkey continued intermittently throughout 1934.[22] Preoccupied with the preparation and approval process of the Paris Master Plan, Henri Prost was finally able to arrive in İstanbul in the summer of 1935.[23] The settlement plan that he elaborated for Yalova can be characterized as a "garden-city" plan. The presentation of the project is meticulously completed in the form of an album; apart from a 1/2000 scale plan of the settlement and cross-sections, the album also includes perspective drawings.[24] (Figs. 1 and 2)

The fact that the invitation was extended for Yalova, where Atatürk's residence was located and that Prost was requested to plan the resort settlement around the President's Florya summer residence brings to mind the possibility that Atatürk played an important role in summoning Henri Prost to İstanbul. (Henri Prost was consulted on the Florya residence project that Seyfi Arkan had designed.) Taking into consideration the correspondence that transpired between Maréchal Lyautey and Atatürk through journalist Berth Gaulis while the French urbanist continued his urban planning works in Morocco under the auspices of Lyautey[25] and Henri Prost's latest appointment as the "chief city planner" of Paris, such an invitation does not fall beyond the realm of possibility. As in the 19th century, Paris was still considered as the capital of modernity among European metropolises of the time.




**Şek. 1** Yalova'da Kaplıca Yerleşimi Planı, Henri Prost, 1935.
**Fig. 1** Thermal Station in Yalova, Settlement Plan by Henri Prost, 1935.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



**Şek. 2** Yalova'da Terapi Merkezi Perspektifi, Henri Prost, 1935.
**Fig. 2** Perspective toward the Therapy Center in Yalova, Henri Prost, 1935.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

## İstanbul'da Henri Prost Dönemi (1936-1951)

İstanbul'a gelişinden bir süre sonra Henri Prost, İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'dan, kendisine İstanbul planlamasını yürütmesini teklif eden ve ondan çalışma yöntemini belirlemesini talep eden bir mektup alır.[26] Gerçekte, bundan hemen önce Belediye başmühendisi Hüsnü Bey bu teklifi sözlü olarak aktarmak üzere Paris'e gelmiş ve kendisiyle bir görüşme yapmıştır.[27] Buradan Prost'un 1935 yazında Yalova planı için geldiğinde İstanbul vali yardımcısıyla görüştüğü, ancak bu sırada İstanbul'un planlaması ile ilgili bir ön görüşme yapılmış olsa bile, kendisine danışmanlık konusundaki teklifin bundan birkaç ay sonra yapıldığı anlaşılmaktadır. Henri Prost bu teklife yazdığı 4 Ekim 1935 tarihli cevap yazısında İstanbul Belediyesi'nin "şehircilik danışmanı" (*l'urbaniste-conseil*) olarak çalışmaktan onur duyacağını bildirmektedir. İstanbul'un planlaması için Belediye bünyesinde bir planlama biriminin kurulması ve Fransız şehircinin bu birime danışmanlık yapması Türk yetkililerce koşul olarak getirilmiştir. Henri Prost da buna uyarak harita mühendisi, topoğraf, şehirci ve teknik ressamlardan oluşan bir çalışma ekibinin oluşturulması koşuluyla bu teklifi kabul etmekten onur duyduğunu bildirir.[28] Şehirci aynı yazısında, İstanbul'a geldiğinde bir ön belgeleme çalışması yaptığını ve kentin halihazır haritalarının güncel olmadığını gördüğünü ifade ederek 1/2000 ölçekli haritaların güncellenmesi gereğini işaret etmekte, bunun için hava fotoğraflarının çekilmesinin iyi bir yöntem olduğunu açıklamakta ve İstanbul için bir şehircilik programının hazırlanması konusunda yönlendirmelerde bulunmaktadır. Şehircinin başlangıçta oluşturduğu bu çerçeve, planlama çalışmalarının programını oluşturacaktır. Özetle bu yazısında Henri Prost, öncelikle belediye yetkilileriyle birlikte bir "şehircilik programı"nın hazırlanması gerektiğini, ardından 2 yıllık bir hazırlık süresinin sonunda 1/5000 ölçekli bir nazım planın hazırlanacağını, bunun onaylanmasından sonra, belediyenin şehircilik bürosu tarafından geliştirilmesi planlanan her bir alt bölgenin 1/2000 ölçeğinde uygulama planlarının yapılacağını açıklamaktadır.[29] Sözleşme tas-

## The Period of Henri Prost in İstanbul (1936-1951)

Shortly after his arrival in İstanbul, Henri Prost received a letter from İstanbul Governor and Mayor Muhittin Üstündağ, offering him the planning of İstanbul and requesting him to determine the method to follow.[26] In fact, immediately before the letter was sent out, the Municipality chief engineer Hüsnü Bey had traveled to Paris to convey Prost the offer in person and had held a meeting with him.[27] It thus appears during his visit for the Yalova plan in the summer of 1935 that Prost had met with the deputy governor and that even if there had been a preliminary meeting regarding the İstanbul plan, the offer to work as a consultant was officially extended to Prost a few months thereafter. In his reply -dated 4 October 1935- to the offer, Henri Prost writes that he would be honored to work as the "urbanist consultant" (*l'urbaniste-conseil*) of İstanbul Municipality. The prerequisites of the Turkish authorities were the establishment of a planning office within the Municipality and the appointment of the French urbanist as a consultant to this office. In compliance with these demands, Henri Prost replied that he would be privileged to accept the offer on the condition that a team comprised of a topographical engineer, a topographer, an urban planner and a draughtsman were to be created.[28] In the same letter, the urbanist mentioned that he had previously conducted a preliminary documentation work in his prior visit to İstanbul and –noting that the present maps of the city were not updated– pointed the necessity of completing the maps in 1/2000 scale. He further explained that aerial photography would serve as a useful method in the creation of the maps and offered guidance on the preparation of an urban planning program for İstanbul. This framework, which the urbanist devised from the onset, would constitute the program of the planning works. In short, Henri Prost's recommendations in this letter include the design of an "urban planning program" hand in hand with the Municipality officials and, following a two-year period of preparation, the need to design a 1/5000 scale master plan. He further notes that once master plan is approved, implementation plans in 1/2000 scale for each sector, which will be developed by the urban planning bureau of the Municipality, are to be created.[29] The draft agreement was prepared by the İstanbul Municipality based on this outline.[30]

With the approval of Interior Minister Ali Çetinkaya, a two-year contract was signed on 21 June 1936 between urbanist Henri Prost and İstanbul Mayor Muhittin Üstündağ.[31] According to this contract, "first the general program of the city's advanced program is to be drafted" and that "the program's order of implementation is to be defined." The French urbanist committed himself to visiting İstanbul two months a year to work on the plan. Starting with the preparations of the master plan, Prost remained in İstanbul for a much longer period. It appears that for a long while from World War II until 1947, he was a permanent resident at 14, Lamartine Street.

Initially signed for two years, the French urbanist's contract, which expired on 11 June 1938, was renewed annually as of this date and was extended for another three years in 1941. The 1941 version of the contract, which was renewed during World War II, stipulates that Prost "shall commit to spending two months out of the year in the city and that –unless the French Government recruits him for a mission that would en-

lağı İstanbul Belediyesi tarafından bu çerçeveye göre hazırlanır.[30]

İçişleri Bakanı Ali Çetinkaya'nın onayının ardından, 21 Haziran 1936 tarihinde şehirci Henri Prost ve İstanbul Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ arasında iki yıl süreli bir şözleşme imzalanır.[31] Mukaveleye göre "Evvelâ şehrin ileri plânının umumî programı çizilecektir" ve "programın tatbik sırası da tayin edilecektir". Fransız şehirci her yıl iki ay İstanbul'a gelerek bu plan üzerinde çalışmayı taahhüt eder. Prost İstanbul'da bu süreden çok daha uzun kalmış, Lamartine Caddesi no. 14'teki evinde, II. Dünya Savaşı'nın başlamasından 1947'ye kadar bir dönem sürekli ikâmet etmiştir.

Fransız şehircinin, başlangıçta iki sene müddetle yapılan ve 11/6/1938 tarihinde sona eren mukavelesi, önce birer yıllık sürelerle, 1941 yılında ise üç yıl süreyle uzatılmıştır. II. Dünya Savaşı sürerken yenilenmiş olan 1941 tarihli bu mukavelede şehirci "evvelki mukavelelerinde olduğu gibi her sene iki ay kalmayı taahhüd eylediği gibi- iki aylık bu müddeti Fransa Hükümeti tarafından kendisine buraya gelip çalışmasına mani teşkil edecek bir iş tevdi edilmediği takdirde 6 aya çıkarmağı kendiliğinden kabul etmiştir" denilmektedir.[32] Bu sürenin sona erdiği 1944 yılından sonra da aynı mukavele yine birer yıllık sürelerle yenilenerek 1951 yılına kadar geçerli olmuştur.

Bu dönemde davet edilen şehircilik uzmanları arasında Henri Prost'un Türkiye'de en uzun süre kalan şehirci olmasında, 1938-1949 yılları arasında İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı olan Lütfi Kırdar ile uyumlu çalışabilmiş olmasının önemli bir payı olduğu anlaşılmaktadır.[33] Prost, önceki Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ döneminde İstanbul'a davet edilmiş ve ilk nazım plan önerisini onun döneminde geliştirmiştir. Lütfi Kırdar döneminde ise planın aynı doğrultuda geliştirilerek uygulamaya koyulduğu, kapsamının genişletildiği ve ayrıntılı kentsel düzenlemelerin yapıldığı izlenir. Henri Prost İstanbul ile ilgili yazışma ve notlarının çok önemli bir bölümünü Dr. Lütfi Kırdar'a hitaben yazmıştır. Buna karşılık şehircinin doğrudan Ankara'da Dahiliye (İçişleri) ve Nafia (Bayındırlık) Vekaletlerine yazmış olduğu yazılar göreli olarak az sayıdadır. Bu durum bu dönemde İstanbul'un planlamasında Vali-Belediye Başkanı'nın önemli yetkisinin olduğunu göstermektedir.

Henri Prost'un önerdiği kimi düzenlemeler bu dönemde II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan ekonomik güçlüklere karşın uygulanabilmiştir. Atatürk Bulvarı'nın ve Refik Saydam Caddesi'nin açılması, Taksim İnönü Gezisi, 2 No.lu Park (Maçka Parkı - Lütfi Kırdar Spor ve Sergi Sarayı - Açıkhava Tiyatrosu) düzenlemesi, Eminönü Meydanı'nın genişletilerek düzenlenmesi, Üsküdar'da meydanın ve rıhtımın düzenlenmesi ile feribot iskelesinin yapımı, Boğaz'da sahil yollarının açılması vb. bu düzenlemelerden bazılarıdır ve bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Fransız şehirci bu projelerin bir bölümünün uygulamasının başında bulunmuş, planlarında öngördüğü kimi çok kapsamlı operasyonlar ise onun İstanbul'dan ayrılışının ardından uygulanmıştır. Henri Prost'un 1950 öncesinde olduğu gibi sonrasında da İstanbul kent mekânının dönüşümünde etkisi sürmüştür.

**Henri Prost'un İstanbul Planlaması**

Henri Prost 1936 yılında İstanbul'a gelerek, Belediye bünyesinde kurulan İmar Müdürlüğü ile birlikte İstanbul'un planlaması çalışmalarına başlar. Prost göreve başladığında kentin halihazır haritaları eksiktir. Planlara esas oluşturacak haritaların üretilmesi amacıyla, işe Hava Kuvvetleri'nden bir subayın yönetiminde fotoğraf çekimleri ile başlanır. (Fig. 3) İstanbul'un farklı irtifalardan çekilen fotoğrafları birleştirilir. C. Ressamoğlu'nun *Arkitekt* dergisinde yayımlanan bir yazısında fotoğrafçılık tekniği ve bu fotoğrafların İstanbul planlarının hazırlanmasında nasıl kullanıldığı ayrıntılı olarak tartışılır.[34] Prost daha önce Fes'in planlamasında da hava fotoğraflarını kullanmıştır.[35] İstanbul'un planı da hava fotoğrafları kullanılarak yapılır. Prost, mevcut haritaların eksikliğinden yakınır ve bu durum, İstanbul'da hava fotoğraflarının bir belgeleme yöntemi olmanın ötesinde, bir zorunluluk olduğunu gösterir.

Çalışmalar başladığında, nüfus, sosyal yapı, mülkiyet, ticari ve sınai faaliyetler gibi konularda yeterli veri bulunmamaktadır.[36] Prost ekibiyle birlikte "ulaşım ve toplu taşıma, konut, sanayi, kamu binaları, yeşil alanlar, tarihi eserler, kıyı düzenlemesi, kanalizasyon, su temini, elektrik, gaz, telefon, otopark, mezarlıklar, hastaneler, okullar, spor alanları, sinemalar, tiyatrolar, oteller, lokantalar, kahvehaneler, gazinolar, gece kulüpleri, fuarlar, pazarlar, alışveriş merkezleri, bankalar, sigorta şirketleri, ticaret odaları, sanayi odaları, ticaret ve sanayi şirketleri, limanlar, gümrükler, depolar, havaalanları, demiryolları, otobüs terminalleri, otobüs ve taksi şirketleri, otomobil ve kamyon şirketleri, otomobil ve kamyon tamirhaneleri, benzin istasyonları, otomobil ve kamyon satış yerleri, otomobil ve kamyon kiralama yerleri, otomobil ve kamyon sigorta şirketleri, otomobil ve kamyon muayene istasyonları, otomobil ve kamyon ehliyet sınavları, otomobil ve kamyon trafik cezaları, otomobil ve kamyon trafik kazaları, otomobil ve kamyon trafik ölümleri, otomobil ve kamyon trafik yaralanmaları, otomobil ve kamyon trafik hasarları, otomobil ve kamyon trafik sigortaları, otomobil ve kamyon trafik muayeneleri, otomobil ve kamyon trafik

leri'nden bir subayın hava fotoğraflarını çekmesiyle başlanır. (Şek. 3) Belirli yüksekliklerden İstanbul'un fotoğrafları çekilerek birleştirilir. *Arkitekt* dergisinde C. Ressamoğlu tarafından yazılan yazıda, harita üretiminde hava fotoğrafı tekniği ve İstanbul planlarının hazırlanmasında hava fotoğraflarından ne şekilde faydalanıldığı anlatılmaktadır.[34] Prost hava fotoğraflarıyla çalışma tekniğini ilk olarak Fas şehirlerinin planlamasında kullanmış,[35] İstanbul'da da nazım plan çalışmasından başlayarak hava fotoğraflarından yararlanmıştır. Son yıllara kadar yazılarında, halihazır haritaların tamamlanamamış olmasının planlama çalışmalarını olumsuz yönde etkilediğinden şikâyet etmesi, İstanbul'da hava fotoğraflarının bir belgeleme yöntemi olmanın ötesinde, plan altlığı olarak kullanımının bir zorunluluk olduğunu göstermektedir.



**Şek. 3** İstanbul hava fotoğrafı 1936-1937: Atatürk Köprüsü'nün yapımı öncesinde Sarayburnu–Beyazıt–Karaköy–Galata bölgesi.
**Fig. 3** İstanbul aerial photograph, 1936-1937: Sarayburnu – Beyazıt – Karaköy – Galata sector before the construction of Atatürk Bridge.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

tion," "urban alimentation and the food sector", "markets and bazaars", "arts and crafts, industry and commerce", "property distribution", "development of districts", "modern construction and environmental hygiene", and "the condition of archaeological assets, historic sites and monuments."[37] In this respect, he held a number of meetings with the officials of the Chamber of Commerce, the Port Administration etc., soliciting information and views. As a result of these works held in collaboration with the Municipality officials, first a Program that would determine the conditions of the Master Plan was designed as the initial step. Following the research and the design of the program, the preparation of the master plan was completed within a period of nearly two years. In his notes, Prost commends Ziya Kocasinan, who was appointed as the head of the Directorate of the Planning Office, for his arduous efforts in the preparation and approval processes of the Master Plan.[38] Seyfi Arkan was also a person who had helped Prost in Paris and later when he arrived in İstanbul. An extraordinary photographic plan was obtained through the aerial photographs, but the Municipality fell short in creating satisfactory maps for the city. Nonetheless, Prost's team worked flawlessly in the updating process of the maps.

In a letter he wrote to the Minister of the Interior on 17 October 1937, Henri Prost revealed that the Master Plan for the European Side of İstanbul (*Plan Directeur-Côte Europe)* was completed along with an explanatory report and justifications. There was a subject matter that the French urbanist strongly reiterated in this letter: he reminded the Minister that the draft bill, which the Minister himself had requested Prost to prepare and which, he duly submitted on 15 April 1937, should be taken into consideration.[39]



Planlama çalışmalarına başlandığında, nüfus ve toplumsal yapı, mülkiyet yapısı, kentteki ticaret ve sanayi faaliyetleri üzerine yeterli istatistik bilgi bulunmamaktadır.[36] Prost ekibi ile birlikte, "ulaşım ve toplu taşınım", "kentin beslenmesi ve gıda sektörü", "çarşı ve pazarlar", "zanaat, sanayi ve ticaret", "mülkiyet dağılımı", "mahallelerin gelişimi", "modern yapılaşma ve çevre sağlığı" ve "arkeolojik değerlerin, tarihi sit ve anıtların durumları" üzerine araştırmalar yapmıştır.[37] Bu amaçla ilgili kurumlarla, Ticaret Odası yetkilileriyle, Liman İşletmesi'yle vd. görüşmeler yapılmış, onlardan bilgi ve görüş alınmıştır. Belediye yetkilileriyle birlikte yapılan bu çalışmalar sonucunda, ilk aşamada Nazım Plan'ın esaslarını belirleyecek bir program oluşturulmuştur. Bu araştırmalarla ve programın oluşturulmasıyla birlikte nazım planın hazırlanması iki yıla yakın süren bir çalışma sonunda tamamlanır. Prost notlarında, İmar Müdürlüğü'nün başına getirilmiş bulunan Ziya Kocasinan'ın Nazım Plan'ın hazırlanmasında ve daha sonra onaylanması sürecinde çok yoğun çaba harcadığını belirtmektedir.[38] Seyfi Arkan kendisine Paris'te ve daha sonra İstanbul'a geldiğinde yardımcı olmuştur. Hava fotoğraflarından olağanüstü nitelikte bir fotografik plan elde edilmiş, fakat belediye şehrin haritalarını hazırlatmakta yetersiz kalmıştır. Buna karşın haritaların güncellenmesinde İmar Müdürlüğü'ndeki ekibi mükemmel bir çalışma sergilemiştir.

İçişleri Bakanı'na yazdığı 17 Ekim 1937 tarihli yazıyla Henri Prost, İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı'nın *–Plan Directeur (Côte Europe)-* açıklama raporu ve gerekçeleri ile tamamlanmış olduğunu bildirmektedir. Şehircinin bu yazıda önemle vurguladığı bir konu, bizzat İçişleri Bakanı'nın daha önce kendisinden hazırlamasını istediği ve kendisinin 15 Nisan 1937'de teslim et-

## Proposal for an Urban Law

The document that Henri Prost presented to the Minister of the Interior was entitled, "A Legislative Proposal for Urban Planning".[40] In this proposal, Prost was presenting a clear definition for the methods of "expropriation" and "consolidation" as means to implement the plan and offering a legislative framework that would facilitate consolidation in the re-planned areas by bringing together property owners through a type of organization he referred to as "property owner unions". The goal here was to take the necessary measures that would prevent property owners from encountering any losses in the expropriation process and to enable the expropriations required by the plan. This draft proposal also included the "protective measures in the approval processes of the projects".[41] According to the legislative plan in effect in Turkey at the time, the expropriation of a given area had to be executed at once. However, the plans were prepared to remain in effect for a period of twenty years at the least. Therefore, the Municipality had to be granted a minimum of fifteen years for the expro-

miş bulunduğu yasa taslağının dikkate alınması isteğidir.[39]

**Bir Şehircilik Yasası Önerisi**

Henri Prost'un 15 Nisan 1937 tarihinde İçişleri Bakanı'na sunmuş olduğu belge, "Şehircilik üzerine bir yasa önerisi" başlığını taşımaktadır.[40] Bu yasa önerisinde Prost, planın uygulama araçları olarak "kamulaştırma" ve "toplulaştırma" yöntemlerine açıklık getirmekte, "mülk sahipleri birlikleri" adını verdiği bir örgütlenme ile mülk sahiplerinin biraraya getirerek yeniden planlanan alanlarda toplulaştırma yapma olanağı sağlayacak bir yasal çerçeve önermektedir. Bundan amaç, mülk sahiplerinin kamulaştırma uygulamasından zarar görmelerine engel olacak önlemleri alabilmek ve planın gerektirdiği kamulaştırmaları olanaklı kılabilmektir. Bu yasa tasarısı ayrıca "projelerin onaylanması sürecinde koruma önlemleri"ni içermektedir.[41] Türkiye'de o dönemde kamulaştırmayla ilgili yasa, plan gereği kamulaştırılacak alanın hemen istimlak edilmesini gerektirmektedir. Oysa planlar en az yirmi yıl geçerli olmak üzere yapılmaktadırlar; bu nedenle kamulaştırma için de belediyeye en az on beş yıl süre tanınmalı, öte yandan yasa mülk sahiplerinin bu süreçte zarar görmelerine engel olacak önlemler de getirmelidir. Prost, bakana hitaben yazmış olduğu mektupta, hazırlamış olduğu bu yasa taslağının Türkiye'de daha önce çıkarılmış yasalarla uyuşmayan yanlarının olduğunu, ancak bu taslağı kendi planlama deneyimlerinden yola çıkarak hazırladığını belirtmekte, ayrıca taslağa "sağlıksız yapıların kamulaştırılması" ve "bina yüksekliklerine yönelik kamulaştırma" olarak nitelediği konulara ilişkin eklemeler yaptığını bildirmektedir.[42] Bu yasa taslağının amacı İstanbul'da nazım planın uygulanabilmesi için gerekli hukuki çerçeveyi oluşturmaktır. priation process, while introducing protective measures that would inflict the least damage on property owners in the interim. In the letter he wrote to the Minister, Prost pointed out that the draft bill conflicted in various aspects with the previous laws in effect, but that he had drafted the bill based on his previous planning experiences. Prost further added that he included in his bill certain amendments to topics such as "the expropriation of insalubrious structures" and "expropriation regarding building height."[42] The purpose of the draft bill was to construct the necessary legal framework for the application of the Master Plan in İstanbul. An important aspect that the urbanist strongly underlined was that unless the necessary legal measures were taken in advance, speculative pressures would emerge once the plan was presented to the public. Prost's notes from the ensuing years reveal that the urban law he had developed was not taken into consideration by the authorities and that consequently, the plan was not implemented as required.

During the process of planning, the urbanist had also embarked upon developing alternative laws and regulations. Some of these include demanding contribution from property owners in the building of the sewage infrastructure in the developing areas as part of the implementation of the Master Plan of the Asian Side, as well as a proposed bill for "areas under protection" as designated by the plan. The point that needs to be underlined here is the attention that the experienced urbanist had paid to the creation of the necessary legal framework for the implementation of the plans prior to seeking endorsement.



Şehircinin önemle üzerinde durduğu konu ise önceden gerekli yasal önlemler alınmazsa, planın kamuoyunun bilgisine açılmasıyla birlikte, spekülasyona yönelik baskıların ortaya çıkabileceğidir. Prost'un sonraki yıllardaki notlarından, bu şehircilik yasası önerisinin yetkililerce dikkate alınmadığı ve bu yüzden planın gerektiği gibi uygulanamadığı sonucu çıkmaktadır.

Şehirci planlama süreci içinde başka yasa ve yönetmelik geliştirme çalışmaları da yapmıştır. Plan kararlarıyla belirlenen "koruma alanları" için yasa önerisi, Anadolu Ciheti Nazım Planı ile ilgili olarak yeni gelişme alanlarında mülk sahiplerinden planın uygulanmasında kanalizasyon altyapısı için katkı payı alınması önerisi vb. bunlardan bir bölümüdür. Burada üzerinde durulması gereken nokta, deneyimli şehircinin İstanbul'un planlamasında, planların onaya sunulmasından önce, uygulanabilmeleri için gerekli yasal çerçevenin oluşturulması konusuna verdiği önemdir.

**İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı**

Henri Prost ilk olarak 1937 yılında İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı tamamlayarak onaya sunar. Fakat planın onaylanmasından önce Atatürk vefat eder; İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ ve İmar Müdürü Ziya Kocasinan istifa ederler. Prost bu dönemde planın geleceği ile ilgili ümitsizliğe kapıldığını yazmaktadır.[43] İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasıyla Dr. Lütfi Kırdar Vali ve Belediye Başkanı olarak atanır. Yeni Vali ve Belediye Başkanı, şehircinin korktuğunun aksine, nazım plan çalışmasını benimseyecek ve sahiplenecektir. Fakat, Ankara'da Bayındırlık Bakanlığı yetkilileri, planda limanın Anadolu demiryolu ile ilişkili olarak Haydarpaşa'da değil de Avrupa yakasında Yedikule ile Bakırköy arasında konumlandırılması ko-

**The Master Plan for the European Side of İstanbul**

Henri Prost first completed the Master Plan for the European Side of İstanbul in 1937 and presented it for approval. However, during the endorsement process, Atatürk passed away. Governor and Mayor of İstanbul Muhittin Üstündağ and Director of the Planning Office Ziya Kocasinan resigned from their posts. During this period, Prost wrote that he was growing hopeless about the future of the plan.[43] After İsmet İnönü became the new President of the Republic, Dr. Lütfi Kırdar was appointed as the new Governor and Mayor of İstanbul, who, contrary to Prost's apprehension, would adopt and support the Master Plan. Nonetheless, officials from the Ministry of Public Works in Ankara were in disagreement about the juxtaposition of the port as foreseen in the plan, which proposed its location on the European side between Yedikule and Bakırköy and *not* in Haydarpaşa in connection with the Anatolian Railway. Finally, with the intervention of President İsmet İnönü, the Master Plan for the European side was approved and signed on 5 June 1939 by the Minister on Public Works, Ali Fuat Cebesoy.[44]

The 1/5000 scale master plan was designed on separate sheets for "Old İstanbul" and "Pera-Galata". (Figs. 4 and 5; Cat. nos. 6 and 9) The explanatory report of the Master Plan was comprised of two main sections and the appendix included the draft bill dated 15 April 1937.[45] In the first section entitled, "General Principles" the master plan decisions and their justifications were explained under the headings of "Program", "Planning", "Transportation", "The Port", and "Operations of Priority". Following the identification of the principles regarding the organization

nusunda şehirciyle hemfikir değildir. Planın onaylanması bu yüzden gecikecek, sonuçta Avrupa Ciheti Nazım Planı, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün müdahalesiyle, 5 Haziran 1939 tarihinde Bayındırlık (Nafia) Bakanı Ali Fuat Cebesoy'un imzasıyla onaylanacaktır.[44]

1/5000 ölçekli Nazım Plan "Eski İstanbul" ve "Pera-Galata" (Beyoğlu) için ayrı paftalarda hazırlanmıştır. (Şek. 4 ve 5; Kat. no. 6 ve 9) Nazım Plan'ın açıklama raporu iki ana bölümden oluşmakta, ekinde ise 15 Nisan 1937 tarihli yasa taslağı bulunmaktadır.[45] "Genel İlkeler" başlıklı ilk bölümde, "Program", "Planlama", "Ulaşım", "Liman" ve "Birinci derece önceliği olan düzenlemeler" başlıkları altında nazım plan kararları ve ilkeleri açıklanmakta; "Öngörülen operasyonlar" başlıklı ikinci bölümde ise cadde ve sokakların düzenlenmesine ve profillerine ilişkin ilkelerin saptanmasının ardından, nazım planın her iki alt bölgesi, "Eski İstanbul" ve "Pera-Galata" için önerilen "operasyonlar" üzerinde durulmaktadır. Henri Prost'un İstanbul planlamasını üç ana ilke, "çevre sağlığı" (*l'hygiène*), "ulaşım/dolaşım" (*la circulation*) ve "estetik" (*l'esthétique*) ilkeleri[46] çevresinde geliştirdiğini söylemek olanaklıdır.

1930'larda İstanbul önemli ölçüde nüfus kaybetmiş olmasına karşılık, yeni gelişme alanlarının açılmasıyla çeperlere doğru genişleme eğiliminde olan ve bu yüzden ulaşım sorunları ile karşı karşıya olan bir kenttir. Şehrin I. Dünya Savaşı'ndan önce 1.000.000 olan nüfusu, 1927 yılında 700.000'e düşmüştür.[47] 1930'lardan itibaren nüfus yeniden artmaya başlamış olsa da henüz 740.000'dir. Eski İstanbul'da ve Cihangir'de büyük yangın alanları hâlâ büyük boşluklar olarak durmaktadır.[48] İstanbul'un merkezi, iş alanı Eminönü-Kapalıçarşı ve çevresinde gelişmeye devam ederken konut alanları çeperlere doğru yayılmaktadır.[49] Henri Prost bu durum karşısında İstanbul Nazım Planı'nın, Paris'te olduğu gibi bir "kentsel gelişme planı" (*Plan d'Extension*) değil bir "kentsel yoğunlaşma / toplanma planı" (*Plan de Concentration*) olması gerektiği sonucuna varmıştır.[50] İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı kenti, kuzeyde yer alan yeni gelişme alanları ile tarihi kenti ve merkezi iş alanını birbirine bağlayan bir "omurga çevresinde" yapılandırmayı ön-

of the avenues, streets and their profiles, the second section entitled "Projected Operations", on the other hand, focused on the proposed rearrangements for "Old İstanbul" and "Pera-Galata". It is possible to say that Henri Prost's İstanbul plan was centered on three main principles, namely "environmental hygiene" (*l'hygiène*), "traffic" / transportation (*la circulation*) and "aesthetics" (*l'esthétique*).[46]

Although İstanbul had suffered from a significant decrease in population in the 1930s, the city nonetheless faced problems in transportation due to the tendency to expand towards the periphery with the opening of new extension areas. The city's population, which had reached 1 million prior to World War I, had shrunk to 700,000 by 1927.[47] While some increase was observed as of the 1930s, the population was still at 740,000. Areas destroyed by fires in Old İstanbul and Cihangir remained as large, vacant lots.[48] İstanbul's central business district continued to develop in and around Eminönü-Grand Bazaar; however, residential areas were extending towards the periphery.[49] Vis-à-vis this phenomenon, Henri Prost concluded that rather than an "urban expansion plan" (*Plan d'Extension*) as in the case of Paris, the Master Plan of İstanbul had to be centered on an "urban concentration plan" (*Plan de Concentration*).[50] The Master Plan of the European Side of İstanbul was organized "around a spine" that would connect the newly developing settlement areas in the north to the old city and the central business district.[51] The Master Plan also identified the urban operations that needed to be realized in order of priority. The old city and the new center, which evolved around Taksim, would be connected to one another by a spine, the main structure of which would be created by the

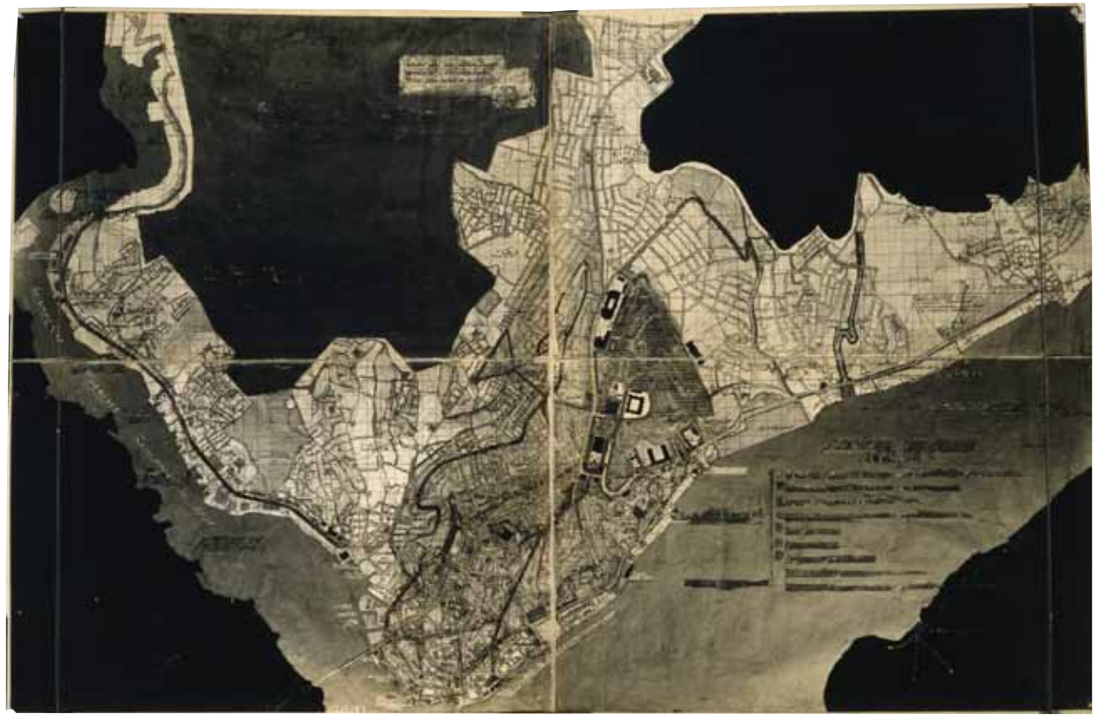



**Şek. 4** Henri Prost'un Avrupa Ciheti Nazım Planı - Eski İstanbul, 1937.
**Fig. 4** İstanbul European Side Master Plan – Old İstanbul, 1937.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

new roads to be opened. (Fig. 6 and Cat. no. 7) Atatürk Boulevard constituted the Historic Peninsula segment of the spine that extended from north to south. According to Prost, the opening of this boulevard was an urban operation of primary importance.[52] The new roads between Taksim and the Bridges of Atatürk and Galata, which would traverse the hills and valleys through tunnels and viaducts with the least amount of expropriation possible, were to complete this spine.[53] Henri Prost defended that when compared to the system he devised for the Paris metropolitan area -which featured a sprawling urban development with a population of 7 million inhabitants- the transportation network he proposed for İstanbul was "more modern", as it was based on an auto-route system that would provide uninterrupted transportation for the city center from one end to the other.[54]

The weight allocated to urban operations in the program and the explanatory report upon which the Master Plan was based, initially gives the impression that the urbanist focused on individual urban operations in particular and offered no planning vision for the entirety of the city. However, when studied as a whole, it becomes apparent that the urban arrangements and operations that Henri Prost envisaged in the Master Plan of the European Side constituted the strategic points of the planning and that once combined, they procured the basis of a structural transformation in the city as a whole.[55] It can thus be said that apart from developing a detailed urban design project for each particular area, this approach based on urban operations sets forth an overall concept of "city design".

Though not included in the Master Plan program, the reports Henri Prost drafted between



**Şek. 5** Henri Prost'un Avrupa Ciheti Nazım Planı – Galata-Pera (Beyoğlu), 1937.
**Fig. 5** İstanbul European Side Master Plan – Galata-Pera, 1937.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

görmektedir.[51] Nazım Plan bu amaçla gerçekleştirilmesi gereken kentsel operasyonları öncelik sırasına göre belirlemektedir. Tarihi kent ile Taksim çevresinde oluşan yeni merkez, ana strüktürünü yeni açılacak yolların oluşturduğu bu omurga ile birbirine bağlanacaktır. (Şek. 6 ve Kat. no. 7) Kuzey-güney doğrultusunda uzanan omurganın tarihi yarımadadaki bölümünü Atatürk Bulvarı oluşturmaktadır. Bu bulvarın açılması Prost'a göre gerçekleştirilmesi birinci derecede öncelikli olan kentsel operasyondur.[52] Taksim ile Atatürk ve Galata köprüleri arasında, en az kamulaştırma

1936 and 1938 reveal that he explored various alternatives for both railway and motorway connections between Europe and Asia across the Bosphorus.[56] Following his preliminary studies, Prost concluded that the best alternative was to provide crossing over the Rumeli and Anatolian Fortresses. However, this option entailed a significant change in the railway route, as well as subsequent costs, and distanced the railway line from the present city center. Nonetheless, he was convinced that after providing access to the new industrial zone –which he proposed to be






**Şek. 6** İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1/2000 ölçekli maketten çekilmiş fotoğraf.
**Fig. 6** İstanbul European Side Plan, photograph taken from the 1/2000 scale model.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

gerektirecek biçimde, tepeler ve vadileri tüneller ve viyadüklerle geçen yeni yollar bu omurgayı tamamlayacaktır.[53] Henri Prost bu biçimiyle İstanbul'da önerdiği ulaşım sisteminin, 7 milyon nüfusu ile yaygın bir kentsel gelişmenin olduğu Paris Bölgesi için önerdiği sistemle karşılaştırıldığında, kent merkezini bir uçtan diğerine duraksamadan katetme olanağı sağlayan bir "otoyol" sistemine dayandığı için "daha modern" olduğunu savunmaktadır.[54]

Nazım Plan'ın dayandığı programda ve açıklama raporunda önceliklerine göre kentsel operasyonlara ağırlık verilmiş olması, ilk bakışta şehircinin ayrıntıda kentsel düzenlemelere odaklandığı

installed between Bakırköy and Yedikule– the railway line could further extend to the north, consequently serving the present industrial zone at the Golden Horn. Another alternative that Prost had brought to the fore was the construction of an immersed tunnel between Sarayburnu and Haydarpaşa. However, due to the lack of information on the geological structure of the Bosphorus, Prost found it highly unrealistic for this alternative to be taken into consideration. None of these alternatives was included in the Master Plan and program that Prost presented in 1937. It appears that since he regarded the construction of a Bosphorus bridge, which he discussed in his

ve kent bütününde bir planlama vizyonunun bulunmadığı izlenimini doğurmaktadır. Oysa bir bütün olarak incelendiğinde, Henri Prost'un Avrupa Ciheti Nazım Planı'nda öngördüğü kentsel düzenleme ve operasyonların planlamanın stratejik noktalarını oluşturduğu, biraraya geldiklerinde kent bütününde yapısal bir dönüşümün altyapısını oluşturdukları görülmektedir.[55] Kentsel operasyonlara dayalı bu şehircilik yaklaşımı, herbir alan için ayrıntılı bir kentsel tasarım projesi geliştirmenin yanında, bütününde bir "kent tasarımı" anlayışını ortaya koymaktadır denilebilir.

Nazım Plan programında yer almamakla birlikte, Henri Prost'un 1936-1938 yılları arasında hazırladığı raporlardan, Asya-Avrupa arasında karayolu yanında demiryolu bağlantısını sağlamak üzere bir Boğaz geçişinin nereden ve nasıl yapılabileceği konusunda çeşitli alternatifler araştırdığı anlaşılmaktadır.[56] Bu araştırmasının ardından Prost, en uygun alternatifin Rumeli Hisarı - Anadolu Hisarı üzerinden bir geçiş olacağı sonucuna varmaktadır. Ancak bu alternatif, demiryolu güzergâhında önemli bir değişiklik ve dolayısıyla maliyet gerektirmekte ve demiryolu hattını mevcut kentten uzaklaştırmaktadır. Yine de demiryolu hattının, Bakırköy-Yedikule arasında oluşturulmasını önerdiği yeni sanayi bölgesine ulaşım sağladıktan sonra kuzeye yönelebileceği, bu şekilde Haliç'teki mevcut sanayi bölgesine de hizmet edebileceği sonucuna varır. Prost'un gündeme getirdiği bir diğer alternatif ise Sarayburnu ile Haydarpaşa arasında denizin altından bir tünel inşa etmektir. Fakat Boğaz'ın jeolojik yapısı tam olarak bilinmediğinden bu alternatifin dikkate alınması da ona göre olası görünmemektedir. Henri Prost'un 1937 yılında sunduğu Nazım Plan'da ve programında bu alternatiflerden hiçbiri yer almamaktadır. Raporlarında tartıştığı Boğaz köprüsü konusunu ilk aşamada gerçekleştirilebilir bulmadığından 1937 tarihli nazım plan programına dahil etmediği anlaşılmaktadır.

Prost'un 1937 tarihli Nazım Planı, Marmara kıyısında önerdiği yeni liman ve büyük sanayi bölgesiyle, birbirini tamamlayan demiryolu-denizyolu-karayolu ağı, Yenikapı'da önerdiği uluslararası demiryolu istasyonu ve feribot iskelesi ile kenti işlevsel bir sistem olarak yeniden düzenlemektedir. Limanın yer seçimi konusunda 1933 yarışmasından bu yana süren bir tartışma bulunmaktadır. Buna karşılık, Atatürk'ün imzaladığı bir kararla limanın mevcut yerinde Karaköy ve Sirkeci'de korunarak geliştirilmesi öngörülmüştür. Bunun yanında Haydarpaşa'da yeni bir liman inşa edilmesi önerisi Ankara'da Bayındırlık Bakanlığı tarafından desteklenmektedir. Henri Prost ise Nazım Plan'da limanı Yedikule ile Bakırköy arasında, Avrupa demiryolu ile ilişkili ve kuzeyinde büyük bir sanayi bölgesinin gelişimine olanak verecek biçimde planlamıştır. Bununla birlikte, 19. yüzyıldan bu yana Haliç kıyılarında mevcut olan sanayi bölgesini, buradan taşımanın maliyetini dikkate alarak kabullenmiş; en kirletici sanayi kuruluşlarını Haliç'in gerilerine doğru çekmeyi önermekle yetinmiştir. Planda bu bölgeye Haliç'in iki kıyısında açılması ve genişletilmesi önerilen yollarla daha iyi hizmet götürmeyi hedeflemiştir.

**Eski İstanbul, Galata ve Beyoğlu'nda Kentsel Dönüşüm ve Yeni Yerleşimler**

Henri Prost "Planlamanın Genel İlkeleri" başlığı altında Haliç'in güney ve kuzey yakalarında yerleşimin yeniden düzenlenmesi ile ilgili ilke kararları üzerinde durmaktadır. Ona göre Eski İstanbul'da çok yoğun bir yapılaşma olmamasına karşılık, bakımlarına belediyenin bütçesinin yetmeyeceği kadar çok sayıda sokak bulunmakta,

preliminary reports, unfeasible, he did not include it in his Master Plan of 1937.

With the new port and the industrial zone on the Marmara shore, as well as the comprehensive railway-maritime-motorway network, the international railway station, and the ferry landing he proposed for Yenikapı, Prost's 1937 Master Plan reorganized the city as a functional system. Since the 1933 competition, there was still an ongoing debate about the possible location of the port. Nonetheless, with a decision undersigned by Atatürk, an attempt was made to preserve and develop the port at its present location in Karaköy and Sirkeci. The proposal to construct a new port at Haydarpaşa was supported by the Ministry of Public Works in Ankara. In his Master Plan, Henri Prost, on the other hand, had positioned the port between Yedikule and Bakırköy in connection with the European railway line and in a manner that would facilitate the development of a large industrial zone in its north. Taking into account the cost of relocation, the urbanist had accepted the current location of the industrial zone, which existed along the shores of the Golden Horn since the 19th century; he confined his proposal to the relocation of the most pollutant industrial plants to the inland areas of the Golden Horn. The plan aimed to provide better service for the roads that were to be opened and expanded on either side of the Golden Horn.

**Urban Transformation in Old İstanbul, Galata and Beyoğlu and New Settlements**

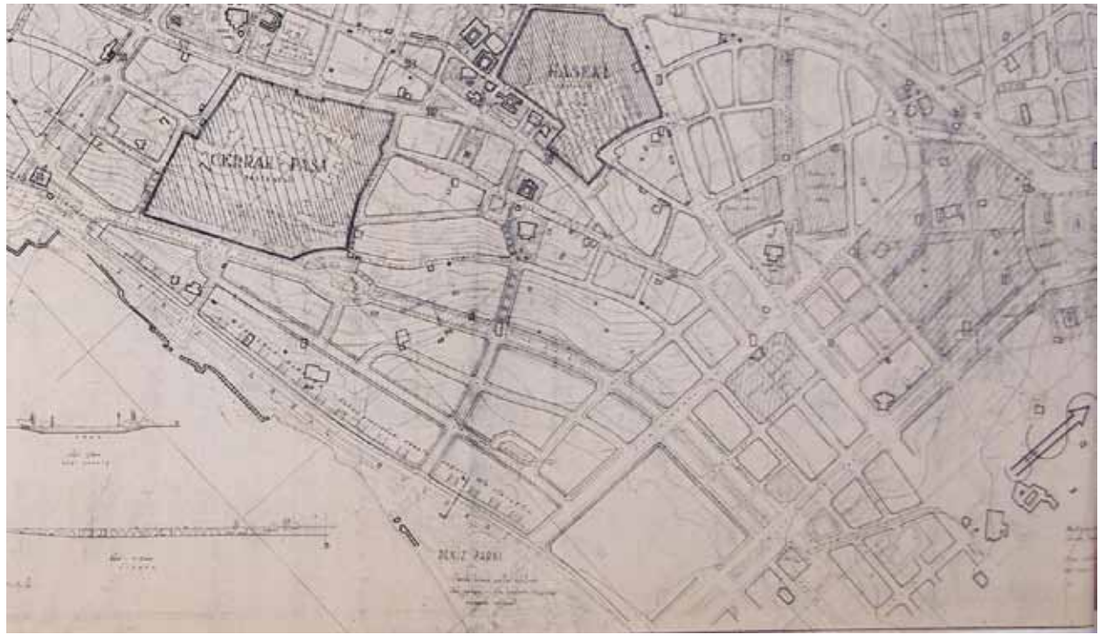
Under the heading "General Principles of the Planning", Henri Prost elaborated upon the principles and decisions regarding the reorganization of the settlements in the northern and southern shores of the Golden Horn. According to Prost, although the settlement in the old city was not too dense, there were simply too many streets for the Municipality budget to undertake. Furthermore, there existed vast vacant lots destroyed by fires and individual houses that remained intact on certain streets.[57] Prost was of the opinion that the present built environment, which was extremely confined and irregularly allocated, was not in harmony with the significance and the aesthetics of the new avenues and streets to be opened in the Historical Peninsula. For Prost, the consolidation of the urban plots in Old İstanbul, the rationalization of the street network after the re-planning and the creation of a new settlement order by creating green areas through expropriation were principal decisions to be taken. Hence, the goal here was to maintain environmental hygiene in the new settlement to be created and to allow for an increase in the building density on the historic peninsula while restricting the height of building blocks. The expropriations and the consolidation of property as part of the opening of the Atatürk Boulevard stand testimony to Prost's aforementioned principal decision.

Similarly, departing from the fact that the Marmara shore of the old city provided one of the most beautiful views of the world, the French urbanist proposed the transformation of the present neighborhoods alongside the coast and railroad line into a new settlement area of high-standard housing blocks. (Fig. 7 and Cat. no. 8) The creation of a promenade and a belvedere by submerging the railway line and confining the line -reaching the new International Station to be located in Yenikapı- merely to commuter trains, is one of the reorganizations that Prost devel-

geniş yangın alanları ile kimi sokaklar üzerinde tek başına kalmış konutlar izlenmektedir.[57] Prost, tarihi yarımadada çok küçük ve düzensiz bölünmüş olan mevcut mülkiyet deseninin açılacak olan yeni caddelerin önemi ve estetiği ile uyumlu olmadığı görüşündedir. Eski İstanbul'da parsellerin toplulaştırılması, sokak dokusunun yeniden planlanarak rasyonalize edilmesi ve gerekli yerlerde kamulaştırmalarla yeşil alanlar yaratılarak yeni bir yerleşim düzeni oluşturulmasını bir ilke kararı olarak benimsemektedir. Böylece oluşturulacak yeni yerleşimde bir yandan çevre sağlığı gözetilirken, öte yandan yüksek olmayan konut bloklarının inşa edilmesine olanak sağlanarak tarihi yarımadada yapı yoğunluğunun artırılması hedeflenmektedir. Atatürk Bulvarı'nın açılması kapsamında yapılan kamulaştırmalar ve mülkiyetlerin toplulaştırması uygulaması Prost'un bu ilke kararına örnek oluşturmaktadır.

Benzer biçimde, Fransız şehirci tarihi kentin Marmara kıyısının dünyanın en güzel manzaralarından birine sahip olduğundan hareketle kıyı ve demiryolu boyunca oluşmuş mevcut dokunun, aynı yöntemlerle yüksek standartlı konut bloklarından oluşacak yeni bir yerleşime dönüştürülmesini önermiştir. (Şek. 7 ve Kat. no. 8) Sarayburnu'ndan Yenikapı'da yer alacak yeni uluslararası istasyona kadar demiryolunun yalnızca banliyö trenlerine ayrılarak yeraltına alınması ile bir gezinti rıhtımı ve manzara terası yaratılması, Prost'un Nazım Plan'ın programından başlayarak geliştirdiği ve ısrarla üzerinde durduğu düzenlemelerden biridir.[58] Tarihi yarımadada Henri Prost'un önerdiği bir diğer yeni konut alanı Yeni-bahçe'nin güneyinde geliştirdiği "işçi mahalleleri"dir. (Şek. 8 ve Kat. no. 8) Sanayi bölgesi ve yeni limanın surların batısında konumlandırıldığı düşünüldüğünde bu mahalleler için yapılan yer seçimi de anlam kazanmaktadır. Prost ilk aşamada Bayrampaşa Deresi boyunca o zaman hâlâ mevcut olan bostanları, dönemin şehircilik fikirlerine uyarak, işçi ailelerinin işleyeceği küçük bahçelere ayırmayı önermiştir. Bu fikir daha sonra yetkililerin yönlendirmesi doğrultusunda değişecek, bunun yerine bu alanda "eğitim amaçlı" bir park (*parc éducatif*) önerisi geliştirilecektir. (Şek. 4)

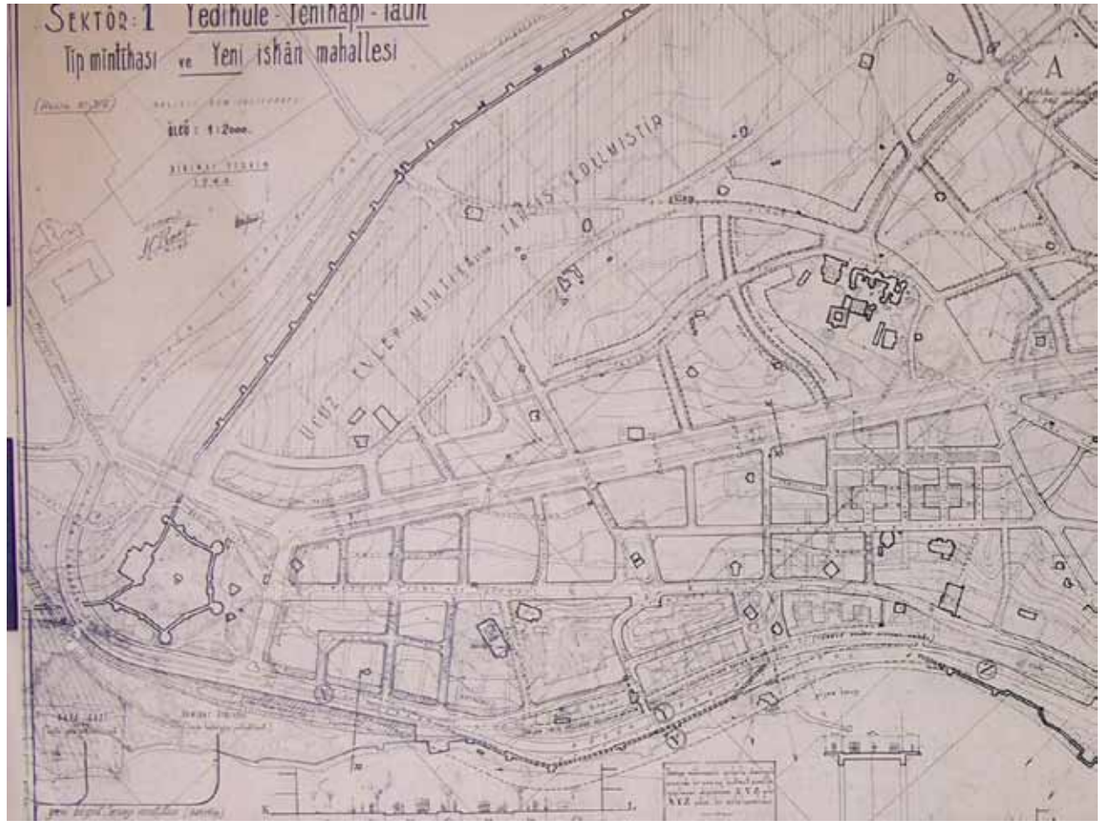
Öte yandan, Haliç'in diğer yakasında Galata ve Beyoğlu bölgesinde yapı ve nüfus yoğunluğu çok yüksektir ve yapılaşma çevre sağlığı koşullarına kesinlikle uymamaktadır. Prost'a göre "kuramsal olarak Haliç'in kuzey yakasının Taksim'e kadar yıkılıp bu bölgenin yeni bir plana göre yeniden inşa edilmesi" gerekir.[59] "Pratik olarak" ise



**Şek. 7** Deniz Sahil Bulvarı yeni iskân bölgesi ve tıp mıntıkası, 1/2000 ölçekli Yedikule – Yenikapı planından ayrıntı.
**Fig. 7** New residential areas and the medical zone, detail from the Yedikule – Yenikapı plan of 1/2000 scale.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

oped out of the Master Plan and strongly insisted upon.[58] Another residential area Henri Prost proposed for the historic peninsula was the "workers' quarters" that he developed in the south of Yenibahçe. (Fig. 8 and Cat. no 8) Considering that the industrial zone and the new port was to be situated to the west of the city walls, the selection of this particular area for these quarters becomes more meaningful. Initially, in line with the urbanist view of the period, Prost had recommended to create allotment gardens that the working families could cultivate –making use of the vegetable gardens which were still present along the Bayrampaşa creek at the time. This concept would be reshaped by the authorities and the idea to develop an "educational park" (*parc éducatif*) in this area would take its place (Fig. 4).

On the other side of the Golden Horn, both the settlements and the population were considerably high in Galata and Pera (Beyoğlu) and the housing developments in this area were not in conformity with the environmental hygiene regulations. According to Prost, "theoretically, the northern shore of Golden Horn needs to be demolished all the way to Taksim and this area must be reconstructed in line with a new plan."[59] "Practically", on the other hand, action had to be taken in this area according to a certain system of phasing and, following a series of operations, all the streets of Beyoğlu and Galata would have to be expanded in compliance with the demands of transportation and environmental hygiene. In the initial phase, the urbanist further proposed the expropriation and demolition of the upper storeys of the buildings in this quarter.[60] According to Prost, new settlement areas had to be created for the residents of these old quarters that were to be transformed and, after providing new and hygienic dwellings for these groups, the old quarters needed to be rebuilt with an entirely new plan. (Figs. 9 and 10) Prost did not fail to add that appropriate financing methods were required for such a long-winded operation. For the new residential quarters, he also proposed opening new expansion areas along the Taksim-Büyükdere road and the seaside road along the Bosphorus. The former Jewish Cemetery between Taksim and Maçka and the old military properties were initially to be designated as a new settlement area. In this quarter, Prost designed the Park No. 2 in conjunction with the new settlement. A second area to be opened for settlement was the




**Şek. 8** Yedikule – Silivrikapı arasında planlanan "ucuzevler mıntıkası," 1/2000 ölçekli Yedikule – Yenikapı planından ayrıntı.
**Fig. 8** "Low-cost housing zone," detail from the Yedikule – Yenikapı plan of 1/2000 scale.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

bu alanda belirli bir etaplamaya göre hareket etmek ve bir dizi operasyonla Beyoğlu ve Galata'nın tüm sokaklarını ulaşımın (*la circulation*) ve çevre sağlığının (*l'hygiène*) gereklerine uygun olarak genişletmek gerekecektir. Şehirci ayrıca ilk aşamada bu mahallelerde binaların üst katlarının kamulaştırılarak yıkılmasını önermektedir.[60] Prost'a göre, dönüşümü gerçekleştirilecek bu eski mahallelerde oturanlar için kentin uygun alanlarında yeni yerleşim alanları oluşturulmalı, ancak bu gruplara yeni ve sağlıklı yeni konut çevreleri sağlandıktan sonra, eski mahalleler tümüyle yeni bir plana göre yeniden inşa edilmelidir. (Şek. 9 ve 10) Şehirci, bu uzun erimli operasyon için uygun finansman yöntemleri gerektiğini eklemeyi ihmal etmez. Yeni konut mahalleleri için Taksim-Büyükdere üst yolu ve Boğaz'da kıyı yolu üzerinde yeni gelişme alanları açmayı önerir. Taksim-Maçka arasında bulunan eski Ermeni Mezarlığı ve eski valley between Maçka and Beşiktaş, whereas a third was the area that descended from the slopes of Kurtuluş to Kasımpaşa. A new viaduct to be constructed was to connect this new settlement directly to Taksim.[61]

The criteria the Henri Prost prioritized in the planning of settlement areas for İstanbul were "environmental hygiene" (*l'hygiène*) and "transportation/traffic" (*la circulation*). His interventionist attitude towards the historic urban fabric was justified by these two criteria. "Aesthetics," on the other hand, was a third and formative criterion that was equally prevalent in urban design in any given scale as it was in the provisions of the plan. In this context, he proposed two large green areas on the Historic Peninsula and on the Galata-Beyoğlu plan. In both regions, these green areas were designed as the structural elements of urban transformation. Park No. 1 and 2 were to be




**Şek. 9** Galata ve Beyoğlu'nda kentsel dönüşüm, 1/2000 ölçekli uygulama planından ayrıntı – H. Prost, 30.10.1940. (İstanbul Atatürk Kitaplığı).
**Fig. 9** Transformation of Galata and Pera, detail from the Galata Plan of 1/2000 scale – H. Prost, 30.10.1940. (İstanbul Atatürk Library).



**Şek. 10** Tarlabaşı Caddesi'nin kuzeybatısında kentsel dönüşüm etüdü, eskiz H. Prost.
**Fig. 10** Study for the transformation of the sector to the northwest of Tarlabaşı Avenue, sketch by H. Prost. (Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

askeri araziler ilk aşamada bir yeni yerleşim alanı olarak planlanacaktır. Bu alanda Prost 2 No.lu park alanını bu yeni yerleşim ile ilişkili olarak tasarlar. (Şek. 5) Yerleşime açılacak ikinci bir alan Maçka ve Beşiktaş arasındaki vadi, üçüncüsü ise Kurtuluş'un sırtlarından Kasımpaşa'ya doğru inen alandır. Yeni yapılacak olan bir viyadük bu yeni yerleşim alanını doğrudan Taksim'e bağlayacaktır.[61]

Henri Prost İstanbul'da yerleşim alanlarının planlamasında "çevre sağlığı" (*l'hygiène*) ve "ulaşım/dolaşım" (*la circulation*) konularını öncelikle ölçüt almıştır. Tarihi kent dokularına karşı takındığı müdahaleci tavrı bu iki ölçüte dayalı olarak gerekçelendirmektedir. "Estetik" ise şehircinin her ölçekte kentsel düzenlemelerinde olduğu kadar plan hükümlerinde de belirleyici olan üçüncü ölçüttür. Bu bağlamda, tarihi yarımadada ve Galata-Beyoğlu planında iki büyük yeşil alan önerir. Her iki bölgede de bu yeşil alanlar kentsel dönüşümün yapısal ögeleri olarak planlanmıştır. Bunlar tarihi yarımadada Bayrampaşa Deresi çevresinde düzenlenecek olan 1 No.lu park ve Taksim-Harbiye arasındaki 2 No.lu park sahasıdır. 1 No.lu park bir botanik bahçesiyle birlikte içerisinde bir doğa müzesini bulunduğu eğitim amaçlı bir alan olarak planlanırken, Taksim Gezisi ile başlayıp Maçka'ya doğru uzanan ve yeni gelişim alanlarının ortasında yer alan 2 No.lu Park içinde spor tesisleri ve klüpleri, Spor ve Sergi Sarayı ve Açıkhava Tiyatrosu konumlandırılacaktır.

## İstanbul Planlamasında Koruma-Dönüşüm İkilemi

Henri Prost önceki planlama çalışmalarında, tarihi ve doğal çevreyi koruma yanlısı olarak tanınan bir şehircidir. Oysa İstanbul'da, tarihi kent dokusunu tümüyle dönüştürmeye, modernleştirmeye yönelik bir planlama stratejisi benimsemiştir.[62] Şehircinin bu tutumunda çeşitli etkenler rol oynamış olabilir. Bunlardan ilki İstanbul'da tarihi yarımadanın yangınlarla çok büyük alanların tahrip olmuş olması, uzun süren savaşların getirdiği ekonomik çöküntü ile bu alanların uzun süre harabe halinde kalması ve diğer mahallelerin köhnemiş olmasıdır. İkinci etken ise, Prost'un İstanbul'un planlaması üzerine verdiği bir konferansta üzerinde durduğu konudur: İstanbul'da Atatürk devrimlerinin de etkisiyle hızlı bir toplum-

designed around Bayrampaşa Creek on the Historic Peninsula and between Taksim and Harbiye, respectively. Park No. 1 was designed as an educational area that included a museum of natural history as well as a botanical garden, whereas Park No. 2 –which began at the Taksim Promenade and extended to Maçka and was situated at the center of the new settlement areas– included sports facilities and clubs, the Sports and Exhibition Hall and the Harbiye Amphitheater.

## The Conservation-Transformation Dilemma in the Planning of İstanbul

In his earlier urban planning works, Henri Prost was recognized as an advocate for the protection of the historic and natural environment. Yet in the case of İstanbul, he displayed the antithesis of this stance and adopted a planning strategy that was geared towards transforming and modernizing entirely the historic fabric of the city.[62] Various factors may have been at play in the French urbanist's apparent shift in position. The first one of these was the fact that large areas across the Historic Peninsula were destroyed by fires. Furthermore, a majority of these quarters remained in ruins due to the economic recessions instigated by years of war, while other were simply slummed. A second factor was a theme that Prost focused on in a conference he held on the planning of İstanbul: İstanbul was undergoing a societal transformation accelerated by the reforms of Atatürk and women in particular played an important role in this transformation. This was perhaps the most significant reason that initiated –starting with the upper-income groups– the abandonment of the Historic Peninsula; women sought comfort and better living conditions in their homes.[63] This evaluation may be supplemented by the preconceived notion that living in the new settlement areas was regarded as a matter of prestige. Given this reason, Prost opted to modernize the historic quarters to conveniently meet the expectations of society. Last but not least, it can be argued that the interventionist approach that the French urbanist displayed in the planning of İstanbul was in compliance with the Republican government's ideal to create an urban environment that would sustain contemporary modes of

sal dönüşüm yaşanmakta, özellikle kadınlar bu dönüşümde etkin bir rol oynamaktadırlar. Bu, tarihi yarımadanın üst gelir gruplarından başlayarak İstanbullular tarafından terkedilmeye başlanmasının belki de en önemli nedenidir; çünkü kadınlar artık evlerinde daha iyi yaşam ve konfor koşulları aramaktadırlar.[63] Bu değerlendirmeye, eski İstanbul yerine yeni konut mahallelerinde oturmanın bir prestij konusu olarak algılanmaya başlanması da eklenebilir. Bu durumda Prost, toplumun beklentilerine uygun olarak tarihi mahalleleri modernleştirmeyi seçmiştir. Son olarak şehircinin İstanbul'un planlamasında sergilediği bu müdahaleci tutumun Cumhuriyet yönetiminin çağdaş toplum yaşamını destekleyecek bir kent çevresi yaratma ideali ile uyumlu olduğu savunulabilir.[64] Nitekim Prost, planlama rapor ve notlarını bir araya getirerek *İstanbul'un Dönüşümleri* başlığını verdiği fasiküllerden *Eski İstanbul* başlıklı VII. cildin başına sonradan yazdığı giriş bölümünde özellikle 1908'de Hürriyet'in ilanından sonra, İstanbul'un kenti modernleştirmeye yönelik operasyonlara konu olduğunu, İstanbul valilerinin kararlı tavırlarıyla kentin tarihi çehresinin büyük ölçüde değiştiğini belirtmektedir.[65] Bir anlamda, İstanbul'da tarihi kente karşı benimsediği müdahaleci tavrı açıklama gereğini hissettiği bu girişte Henri Prost, kendi planlama çalışmalarını, geç Osmanlı dönemi kentsel operasyonlarının bir devamı niteliğinde sunmaktadır.

1947 yılında Paris'te *Institut de France*'ta (Fransa Enstitüsü) İstanbul planlaması çalışmalarını aktardığı sunuşunun başlığını *"Les Transformations d'İstanbul"* (İstanbul'un Dönüşümleri) olarak koymuş, aynı konuşmayı daha sonra İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'nde yaptığında, konuşmanın başlığı "İstanbul'un Tebeddülü" olarak tercüme edilmiştir. Henri Prost daha sonra bu başlığı plan notlarını biraraya getirerek oluşturduğu ciltlerin de üst başlığı olarak benimsemiştir.[66] Özetle, Prost İstanbul planlama çalışmalarını "İstanbul'un değişimi" ya da "dönüşümü" olarak tanımlamaktadır. Bu noktada, Cumhuriyet yöneticilerinin çağdaşlaşma ideali ile Fransız şehircinin önerdiği şehircilik yaklaşımı arasında kimi uyuşmazlıklar olsa da, Prost'un, Türkiye'de bu dönemde egemen olan toplumsal değişimi çok önemsediği ve bunun planlama kararlarında belirleyici olduğu savunulabilir.

Öte yandan şehircinin İstanbul'da görev yaptığı süre içinde kentin Bizans ve Osmanlı anıtlarının ve tarihi siluetinin korunmasında önemli bir rol oynadığı da bilinmektedir. (Şek. 11) Gerek Bizans ve gerekse Osmanlı dönemine ait tarihi anıtların belirlenerek tescil edilmesi ve korunması için çaba harcamıştır. Prost'a göre bu yapılar "kullanım değerleri"nden bağımsız "tarihe belgelik eden" ve "kollektif belleği" oluşturan birer "anıt" olarak korunmalı ve restore edilerek geleceğe taşınmalıdırlar.[67] Bu dönemde henüz koruma, anıt yapıların korunarak çevrelerinin açılması olarak algılanmaktadır. Henri Prost da İstanbul planlamasında kentin anıt yapılarının çevrelerinde açık alanlar oluşturmuş, açmayı planladığı yeni arterleri, anıtlara perspektif verecek şekilde tasarlamıştır. Ancak, tarihi kent dokusu ortadan kalktığında bu anıtlar bağlamsız kalmakta ve tümüyle yeni bir kent çevresi içinde, tarihi dokuyla varolan özgün ilişkilerini yitirmektedirler.

Buna karşılık, Henri Prost "kent estetiği"ne verdiği önemle tarihi yarımadanın siluetinin korunmasını öncelikli bir ilke olarak belirlemiştir. Tarihi yarımada için getirdiği yükseklik sınırlamasıyla –ünlü "40 (m) rakım"ı aşmama kuralıyla– Prost'un bunda başarılı olduğu söylenebilir. "Kent estetiği", İstanbul'un doğası ve tarihi değerlerinin

social living.[64] As a matter of fact, in the introduction that he later wrote for the 7th volume, *Old İstanbul,* in the fascicules entitled *The Transformations of İstanbul,* which brought together his planning reports and notes, Henri Prost asserts that after the proclamation of the constitutional regime in 1908, İstanbul was subject to modernization and that with the decisive moves of the İstanbul governors, the historic visage of the city was considerably altered.[65] In a sense, in this introduction in which he somehow felt the need to justify his interventionist attitude vis-à-vis İstanbul, Henri Prost presented his own planning works as a continuation of the urban operations of the Late Ottoman period.

Prost titled the paper which he presented at his conference in Paris' *Institut de France* (The French Institute) in 1947 as "*Les Transformations d'İstanbul"* (The Transformations of İstanbul). When he delivered the same speech at the Fine Arts Academy of İstanbul, the title was translated to Turkish as "İstanbul'un Tebeddülü" (The Change of İstanbul). Henri Prost later adopted this title as the heading of the volumes he compiled from his planning notes.[66] In short, Prost defined his planning works for İstanbul as the "transformation" or "changing" of İstanbul. At this point, although there were discrepancies between the modernization ideals of the Republican rulers and the urbanism approach Prost envisaged, it can be argued that the French urbanist greatly valued the prevailing social transformation of the period, which was a decisive factor in his planning.

Meanwhile, it is known that Prost played a significant role in the protection and preservation of İstanbul's historic Byzantine and Ottoman monuments and the city's historic silhouette during the period in which he worked there. (Fig. 11) He made a considerable effort in the identification and preservation of historic monuments both from the Byzantine and Ottoman period. According to Prost, independently from their "use value," these structures should be preserved, restored and carried into the future as "monuments" that "stand testimony to history" and form the city's "collective memory."[67] In this period, protection was perceived as the preservation of the monumental structures and opening the surrounding areas to the public. In his plan of İstanbul, Henri Prost, too created open areas around the monumental structures of the city and designed the new arteries that he planned on opening in a manner that would provide a better view of the monuments. However, once the historic urban fabric was eliminated, these monuments have remained out of context; in an entirely new urban environment, they have lost their original connection with the historic fabric. Still, with the weight he placed on "urban aesthetic", Henri Prost prioritized the preservation of the Historic Peninsula's silhouette. It can be said that he succeeded in achieving this goal with the height limitation –the famous 40 (m) elevation limit– he introduced to the Historic Peninsula. The concepts of "urban aesthetics" and the "preservation of pittoresque integrity" which comprised of İstanbul's natural setting and historic values, frequently appears as a founding principle in Prost's reports on the planning of İstanbul's European and Anatolian sides as well as the shores of the Bosphorus.

### A Preservation Plan for Eyüp

Although the Eyüp area should have been included within the Master Plan of the European



**Şek. 11** Haliç'ten tarihi yarımadanın silueti.
**Fig. 11** Silhouette of the Historic Peninsula from Golden Horn.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

oluşturduğu "pitoresk bütünlüğün korunması" kavramları Prost'un İstanbul'un Avrupa ve Anadolu yakasının ve Boğaziçi kıyılarının planlamasına ilişkin raporlarında öncelikli bir planlama ilkesi olarak sıklıkla karşımıza çıkmaktadır.

### Eyüp İçin Bir Koruma Planı

Eyüp bölgesi, Avrupa Ciheti Nazım Planı'nın kapsamı içinde olması gerekirken, bir "koruma alanı" (*site de protection*) olarak ayrıntıda çalışılmış ve bu bölgenin planları 1941 yılında tamamlanmıştır. Bu ünlü tarihi sit, Haliç'in kıyılarını işgal etmiş bulunan sanayi bölgesinin ortasında kalmış, mekânsal niteliğini tümüyle yitirme tehlikesiyle karşı karşıyadır. (Şek. 12) Bu duruma çözüm bulunabilmesi için öncelikle bölgenin haritalarının tamamlanması gerekmiş, dini ve sivil yapıların, türbelerin yerleri 1/2000 ölçekli haritalar üzerinde işlenmiştir. (Şek. 13) Henri Prost, Unkapanı Köprüsü'nden başlayarak Eyüp'te "korunacak dini yapılar"ın belirlenmesi için Eski Eserler Komisyonu'nun tavsiyelerinin planlama çalışmalarına temel oluşturduğunu belirtmektedir.[68] Şehirci bu planın amacının bu yapıları korumak kadar, bu mezarlıklar şehrinin (*la cité funéraire*), çevresini saran sanayi tesislerinden yalıtılarak, sükûnete kavuşturulması olduğunu vurgulamaktadır. Bu amaçla Haliç'in güney sahili boyunca sanayi alanlarından geçen yolu Eyüp'ün dışından geçirerek Rami'ye bağlamıştır. Plan hükümleri arasında Eyüp'te tüm anıtların korunması, bunların arasında hiçbir yeni yapıya izin verilmemesi, tarihi sit alanının bütünlüğüne zarar verdiği düşünülen yapıların kamulaştırılarak yıkılması, Eyüp Sultan Camii'nin ana kapısı önünde bu kutsal mekânın karakteri ile uyumlu bir meydanın düzenlenmesi ve türbeler arasından geçen yolun ol-

Side, it was studied in detail as a "protection site" (*site de protection*) and the plans for this area were completed in 1941. This famous historic site remained at the center of the industrial zone that had invaded the shores of the Golden Horn and faced the danger of losing its spatial characteristics altogether. (Fig. 12) In order to find a solution to this dilemma, first the maps of the region needed to be completed and the location of the religious and civic structures were carefully identified on 1/2000 scale maps. (Fig. 13) Henri Prost indicated that the recommendations of the Commission of Ancient Monuments formed the basis of the planning works in the identification of the "religious monuments to be reserved" from the Unkapanı Bridge to Eyüp.[68] The urbanist emphasized that inasmuch as protecting these structures, the objective of the plan was to isolate this town of cemeteries (*la cité funéraire*) from the industrial plants surrounding it and to salvage its tranquil demeanor. To achieve this goal, Prost ensured that the road, which passed through the industrial zone along the



**Şek. 12** Eyüp – Ayvansaray bölgesi hava fotoğrafı, 1936-1937.
**Fig. 12** Aerial Photograph of the Eyüp – Ayvansaray Sector, 1936-1937.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

southern shore of the Golden Horn, connected with Rami outside of Eyüp. Among the provisions of the plan were the protection of all the monuments in Eyüp, prohibition on any new constructions, expropriation and demolition of all structures that would impair the aesthetic harmony of the historic site, the creation of a public square in front of the main gate of the Eyüp Sultan Mosque that would complement the character of this sacred structure, and the restoration and preservation of the road that passed through the tombs. Prost also recommended the preservation of the vegetable gardens around Eyüp and the formation of a green belt around this historic area. The expropriation and forestation of these vegetable gardens by the Municipality in the ensuing years was to contribute to the valorization of religious structures, tombs and cemeteries in the area.[69]

With his Eyüp Plan, Henri Prost introduced the concept of the "site of protection" (*site de protection*) as a whole that went beyond the protection of singular monuments into the planning conceptions in Turkey. What is striking here is that Prost brought to the fore "pittoresque" unity



**Şek. 13** Eyüp'te çarşıdan bir görünüm.
**Fig. 13** A view from Eyüp. (Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)

duğu gibi korunarak onarılması bulunmaktadır. Prost, Eyüp çevresinde bulunan bostanların korunarak bu tarihi mekânın çevresinde bir yeşil kuşak oluşturulmasını önermektedir. Bu bostanların ileride belediye tarafından kamulaştırılarak ağaçlandırılması, dini yapıların, türbe ve mezarlıkların değer kazandırılmasına katkıda bulunacaktır.[69]

Eyüp Planı ile Henri Prost, tekil anıt yapıların ötesinde bir bütün olarak korunacak "koruma bölgesi" anlamında "sit" (*site de protection*) kavramını Türkiye'de planlama kavramları arasına sokmaktadır. Burada dikkat çekici olan Prost'un, bir bölgeyi koruma gerekçesi olarak "pitoresk" bütünlüğü öne çıkarması ve Eyüp'te olduğu gibi bir yerleşimi "*site pittoresque*" olarak tanımlamasıdır. Şehirci bu kavramı, bir plan hükmü olarak İstanbul planlamasında, Eyüp'ün yanısıra, Boğaziçi koruları ve Karacaahmet Mezarlığı için de kullanmıştır. İstanbul'da doğal ve insan yapısı çevrelerin pitoresk –resimsi– bütünlüklerini belgelemek üzere fotoğraflardan yararlanmıştır.

Koruma bölgesi olarak ilan edilen Eyüp'ün planlamasıyla ilgili raporlar arasında çok ilginç bir belge bulunmaktadır. 2 Mart 1942 tarihli, "Türbeler ve İstanbul'un gelişimi" başlıklı notta, Henri Prost, İstanbul'un planlaması sürecinde, kentin her yerine dağılmış bulunan tarihi ve dini yapılara özel bir dikkat gösterildiğini, fakat yürütülen projelerin de gösterdiği gibi, kimi durumlarda kimi tarihi yapıların oldukları yerde korunmalarının iyi sonuçlar vermediğini savunmaktadır. Özellikle türbelerin, modern yapıların, canlı ticaret merkezlerinin ortasında kaldıklarında, onların gerektirdiği sükûnet ortamının ortadan kalkacağı gerekçesiyle, İstanbul'un içindeki türbeleri henüz boş alanların bulunduğu Eyüp'e taşımayı önerir. Bu öneri, Prost'un İstanbul'un planlamasında benimsediği tavrı bir kez daha ortaya koymaktadır: Şehirci, Eyüp gibi belirli bölgeleri koruma altına alırken İstanbul'da tarihi yarımadayı çevreleri açılarak korunacak anıt yapılar dışında bütünüyle modern bir kente dönüştürmeyi öngörmektedir.

**Anadolu Ciheti Nazım Planı**

Avrupa Ciheti Nazım Planı'nın ardından Anadolu Ciheti Nazım Planı da tamamlanarak 6 Ocak 1939 tarihinde onay için teslim edilmiştir. Henri Prost, yeni konut yerleşimlerinin hızla büyüdüğü Anadolu yakasında, yeni oluşan cadde ve sokakların ve parça parça tasdik edilmiş bulunan parselasyon planlarının bütünleştirildiği bir halihazır haritanın bulunmamasından yakınmakta, bu nedenle 20 yıldır güncellenmemiş bir 1/5000 ölçekli harita üzerinde, bu haritanın dışına taşmış olan yeni alanları hava fotoğraflarından yararlanarak

as a justification to preserve an area and defined a settlement, such as Eyüp, as a "*site pittoresque*". Apart from Eyüp, the urbanist used this concept -as part of the planning of İstanbul- for the Bosphorus, its woods and the Karacaahmet Cemetery. Photographs were largely used in documenting the pittoresque unity of İstanbul's natural and man-made areas.

Among the reports pertaining to the planning of Eyüp, which was declared as an area under protection, there is a very interesting document. In the note entitled "Tombs and the Expansion of İstanbul" (dated 2 March 1942) Henri Prost argued that in the planning process of İstanbul, special attention was paid to the historic and religious structures scattered across the city, but that as the projects in progress indicated, in certain situations, the preservation of certain historic structures *in situ* did not always yield favorable results. Bearing in mind that when tombs in particular remained amidst the center of modern structures and lively trade districts, the tranquil environment that they needed to be a part of would disappear, Prost suggested carrying the tombs within the city of İstanbul to Eyüp, where there were still vacant lots. This proposal alone reiterates the attitude that Prost had adopted in the planning of İstanbul: while bringing under protection certain areas such as Eyüp, the urbanist envisaged the transformation of the Historic Peninsula into an entirely modern city center, with the possible exception of the monumental structures which would be preserved and opened to the public.

**Master Plan for the Anatolian Side of İstanbul**

Following the Master Plan for the European Side of İstanbul, the Master Plan for the Anatolian side was completed and was submitted for approval on 6 January 1939. Henri Prost bemoaned the absence of an updated map of the Anatolian side where the new residential quarters were rapidly developing. The existing maps also lacked the newly forming streets and avenues and an integrated version of the plot plans, which were being approved piecemeal. Prost further complained that he and his team had to work with aerial photographs of the new areas that remained outside the borders of the 1/5000 scale map that had not been updated in twenty years. He studied the Anatolian side under three major districts: the historic Üsküdar; new residential areas on the shores of Kadıköy – Moda and Marmara; Haydarpaşa Port and its environs.[70] (Fig. 14)

çalışmak zorunda kaldıklarını belirtmektedir. Prost Anadolu yakasını başlıca 3 bölge altında incelemiştir: Tarihi Üsküdar; Kadıköy – Moda ve Marmara kıyısındaki yeni konut alanları; Haydarpaşa Limanı ve çevresi.[70] (Şek. 14)

Henri Prost, "kırsal karakterde" olarak nitelediği Üsküdar'da mevcut kent dokusuna fazla bir müdahalede bulunmamakta, yol altyapısını geliştirmekle yetinmektedir.[71] Karacaahmet Mezarlığı'nı "pitoresk" niteliğiyle korunması gereken bir peyzaj olarak ele almıştır. (Şek. 15) "Avrupa-Asya karayolu bağlantısının önemli bir kavşağı" olarak gördüğü Üsküdar'da en önemli operasyon rıhtımların düzenlenmesi ve feribot iskelesinin yapımıdır. Henri Prost, Asya Ciheti Nazım Planı'nda öncelikle Londra-İstanbul-Bağdat (ve hatta oradan da Hindistan) karayolu bağlantısı biçiminde uluslararası önemini vurguladığı bu karayolu

In Üsküdar, which he described as "rural in character", Prost made no major interventions on the existing urban fabric, but merely confined his undertakings to the improvement of road infrastructure.[71] He approached the Karacaahmet Cemetery as a landscape that needed to be preserved with its "pittoresque" character. (Fig. 15) The most significant operation in Üsküdar, which he regarded as "an important intersection of the European-Asian land route", was the reorganization of the wharfs and the construction of the ferry landing. In his Master Plan for the Asian Side, Henri Prost diligently underlined the international significance of the main route that connects London-İstanbul-Baghdad (and even India); according to him, the road should therefore be structured accordingly. However, in case a Bosphorus bridge was constructed between Eu-




**Şek. 14** Anadolu Ciheti Nazım Plan etüdünden fotoğraf.
**Fig. 14** Photograph fom the Master Plan study of the Anatolian Side.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)





**Şek. 15** Karacahmet Mezarlığı'nın parka dönüştürülecek bölümünden bir görünüm.
**Fig. 15** A view from the part of the Karacahmet Cemetery to be transformed into a park.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

buna uygun olarak düzenlenmelidir; ancak Avrupa'yı Asya'ya bağlayacak bir Boğaz köprüsünün yapılması durumunda, tüm bu bağlantıların yeniden etüt edilmesi gerekmektedir.[72]

Anadolu Ciheti Nazım Planı kentsel gelişmeye hizmet edecek bir yol altyapısı oluşturmayı hedeflemektedir. (Şek. 14) "Üsküdar-Ankara-Bağdat" yolunda ulaşımı kolaylaştırmaya yönelik düzenlemelerin yanısıra Marmara sahilinde, "her noktadan kıyıya serbestçe ulaşım"ın sağlanacağı sürekli bir gezinti yolu önerilmiştir.[73] (Şek. 16, 17 ve 18) Prost, kent merkezini Avrupa yakasında geliştirirken Anadolu yakasında yeni bir kent merkezinin oluşturulmasını gerekli görmemiştir. Buna karşılık bölgeleme (*zoning*) kararlarında, bahçeli evler ve daha yoğun konut mahallelerinden oluşacak bu bölgelerde, ticaretin konut alanları için-

rope and Asia, all of these connections had to be re-studied.[72]

The objective of the Master Plan for the Asian Side was the creation of a road infrastructure that would support the ongoing urban development. Apart from reorganizations that would facilitate transportation across the "Üsküdar-Ankara-Baghdad" road, a promenade that would provide "free access to the shore from any given point" on the Marmara coastline was also proposed.[73] (Figs. 16, 17 and 18) While developing the city center on the European side, Prost did not find it necessary to create a new city center on the Anatolian side. Nonetheless, in the zoning decisions, he had foreseen that commerce would develop within the residential areas, which would be comprised of garden houses and more

de gelişeceğini öngörmüştür.[74] Prost, Anadolu yakasında sanayi alanları açılmasının konut yerleşimleri ile uyumlu olmadığı düşüncesindedir. Haydarpaşa Limanı bu kararda istisna oluşturmaktadır.

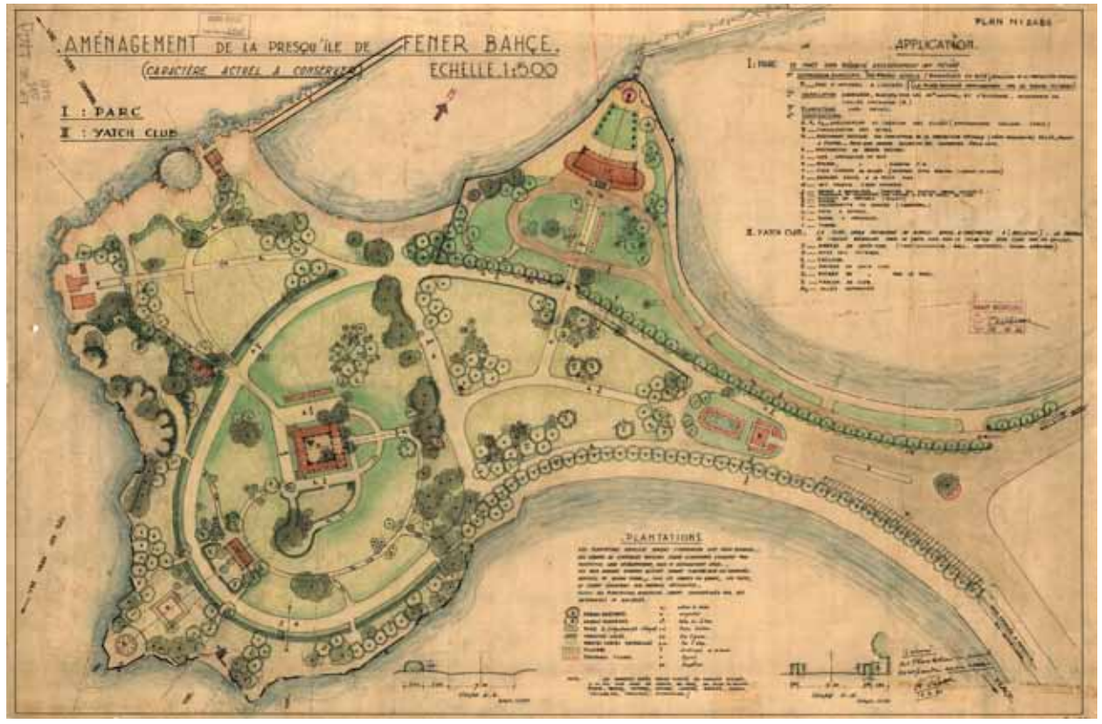
Haydarpaşa Limanı, Ankara'dan hükümetten gelen bir yönlendirme sonucunda Prost'un kabul etmek durumunda kaldığı bir projedir. Şehirci Avrupa Ciheti Nazım Planı'nda, Yedikule'nin batısında sanayi bölgesiyle birlikte İstanbul limanını da bu alanın güneyinde planlamıştır. Limanın kentle, sanayi bölgesiyle ve Avrupa demiryoluyla ilişkisi açısından burada konumlandırılmasını doğru bulmaktadır.[75] Buna karşılık Ankara bu limanın Anadolu demiryoluyla ilişkisini, denizyoluyla gelecek

densely populated residential quarters.[74] Prost believed that the implementation of industrial zones on the Anatolian side would conflict with the residential settlements. The Haydarpaşa Port remained as the sole exception in this decision.

The Haydarpaşa Port was a project that was imposed upon Prost by the government in Ankara. In the Master Plan for the European Side, the urbanist had planned to situate the port of İstanbul, along with the industrial zone to the west of Yedikule, in the southern part of this area. He found that the juxtaposition of the port in this particular area was suitable with respect to its connections with the city, the industrial zone and the European railway line.[75] The government in



**Şek. 16** Suadiye sahilinden görünüm.
**Fig. 16** A view from the Suadiye shore.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)




**Şek. 17** Fenerbahçe'de park ve yat kulübü düzenlemesi, Théo Leveau imzalı, Henri Prost onaylı proje.
(İstanbul Atatürk Kitaplığı)
**Fig. 17** Project of a park and a yatch club on Fenerbahçe peninsula, signed Théo Leveau and approved by Henri Prost.
(İstanbul Atatürk Library)

malların Anadolu'ya dağıtımını çok daha önemli bulmaktadır. Prost, limanın Haydarpaşa'da, art bölgesi dar olan bu alanda inşa edilmesinin yaratacağı sorunları işaret etmekle birlikte bu limanı Anadolu Ciheti Nazım Planı'na işlemiş, ancak Avrupa Yakası'ndaki liman önerisi ile birbirini tamamlayan iki limandan biri olarak düşünmüştür.

### Boğaz Kıyılarının Planlanması

Henri Prost İstanbul Belediyesi'ne şehircilik danışmanı olarak göreve başladığında kendisinden görüş sorulan konular arasında Boğaz'ın iki

Ankara, on the other hand, placed a greater emphasis on the port's connection with the Anatolian railway line, particularly with respect to the distribution of goods arriving via maritime transport. While pointing out the possible problems that could be caused by the construction of a port in Haydarpaşa, which had a limited hinterland, Prost did include the port in his Master Plan for the Asian Side, but he nonetheless conceived it as one of the two ports (the other being the port he proposed on the European Side) that would complement one another.



**Şek. 18** Fenerbahçe'den pitoresk bir görünüm.
**Fig. 18** A pittoresque view from Fenerbahçe.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

kıyısında yer seçmek isteyen petrol şirketlerinin yakıt tanklarına onay verilmesi bulunmaktaydı. 1936'da yazdığı bir notta, Boğaz'ın artan bir hızla sanayi tesisleri, kömür depoları, yakıt tankları ve diğer depolarla işgal edilmekte olduğu saptamasını yapmakta, liman işlevlerinin Karaköy'den kuzeye doğru uzanan 600 metrelik bir rıhtımla kalmayıp, tüm Boğaz'a yayılma eğiliminde olduğunu işaret etmektedir.[76] Bu durum karşısında planlamanın iki seçeneği bulunmaktadır: (1) Boğaz kıyılarını büyük bir limana dönüştürerek ve sanayi tesislerine izin vererek tümüyle gözden çıkarmak; (2) İstanbul'un bir başka bölgesinde bir ya da birden çok liman ve bununla ilişkili sanayi bölgeleri oluşturarak Boğaz kıyılarını bir bütün olarak korumak.[77] Prost, Boğaz'ın eşsiz doğal ve insan yapısı peyzajını korumak amacıyla, Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı bu ikinci seçeneğe göre oluşturduğunu, Yedikule'nin batısında önerdiği liman ve sanayi bölgesini bu amaçla planladığını vurgulamaktadır.

Boğaz yerleşimlerinin planlaması 1939'dan 1948 yılına kadar on yıla yakın bir süreye yayılmaktadır. Prost Boğaz kıyılarının bütününü kapsayan raporunu 1948 yılında teslim etmiştir. Bu raporda Boğaz'ın her iki yakasında planlamanın ana hedefinin "uydu yerleşmeler" (*les cités sattelites*) düzenlemek olduğunu belirtmektedir.[78] Bunlar yukarıda sözü edildiği gibi, Galata ve Beyoğlu'nda kentsel çevreyi sağlıklılaştırabilmek için yoğunluğu düşürmek amacıyla nüfusun bir bölümünün yerleştirileceği yerleşimlerdir. Bu yerleşimler ticaret, eğlence, gösteri ve entelektüel etkinlikler bakımından Galata-Beyoğlu ve Taksim eksenindeki mevcut merkeze bağımlılıklarını sürdüreceklerinden "uydu" yerleşimler olarak adlandırılmışlardır.[79] Mevcut Boğaz köylerinin çevrelerinde yamaçlara "serpiştirilmiş" yeni gelişme alanları düzenlenerek oluşturulacak bu yerleşimleri yeşil alanlar ve korular birbirinden ayıracaktır.

Henri Prost Boğaz tepelerinin yamaçlarında yer alacak bu yerleşimlere yönelik olarak iki model önermiştir: "bahçe-kent" (*cité-jardin*) ve "park site" (*parc-cité*). Bahçe-kent modelini –modelin Ebenezer Howard'a dayanan kökenine uygun olarak– İstinye'de gemi onarım atölyelerinde çalışan ve o dönemde koyun gerisinde, Prost'un deyimiyle "köy evlerinde" yaşayan işçiler ve diğer personel için İstinye Koyu'nun gerisindeki vadinin güney yamaçlarında bir yerleşim planlanması için önermektedir. Boğaz siluetinde yer alacak bu bahçe-kentin tasarımı için bir yarışma açılmasını öngörmüştür.[80]

Prost'un Boğaz yamaçlarında konumlanacak diğer uydu yerleşimleri daha çok "park siteleri"

## Planning the Shores of the Bosphorus

When Henri Prost began working as a consultant for urban planning at the İstanbul Municipality, one of the subjects he was asked to address was whether to grant permission for the fuel tanks of the petroleum companies that wanted to establish themselves on either side of the Bosphorus. In a note he wrote in 1936, Prost observed that the Bosphorus was being increasingly invaded by industrial plants, coal yards, fuel tanks and other warehouses and pointed out that the function of the port was not confined to a wharf that extended north for 600 meters from Karaköy, but that it was gradually spreading across the Bosphorus.[76] Hence, the planning presented two options: (1) To convert the shores of the Bosphorus into one large port and sacrifice it by granting permission to industrial plants or (2) To construct one or more ports –and industrial zones– in various regions of İstanbul to preserve the integrity of the Bosphorus.[77] Prost stressed that in order to conserve and protect the incomparable natural and man-made landscape of the Bosphorus, his Master Plan for the European Side had to be based on the second option and that he planned the port and industrial zone he recommended for the west of Yedikule accordingly.

The planning of the Bosphorus settlements was spread across a period of nearly a decade, from 1939 to 1948. Prost submitted his report on the entire Bosphorus shore area in 1948. In this report, the main objective of the planning work to be completed on both sides of the Bosphorus was defined as the creation of "satellite settlements" (*les cités sattelites*).[78] As mentioned above, these areas were designed for the relocation of a segment of the population to improve the urban environment in the densely populated Galata and Beyoğlu districts. Since these settlements would continue to depend on the existing center on the Galata-Beyoğlu and Taksim axis in terms of commerce, entertainment, performances and intellectual pursuits, they were defined as "satellite" tows.[79] These settlements would be created by organizing new extension areas "scattered" on the slopes around the existing Bosphorus villages and they would be separated from one another by green areas and woods.

Henri Prost proposed two models for the settlements that were to be located on the slopes of the Bosphorus hills: "garden-city" (*cité-jardin*) and "park-settlement" (*parc-cité*). Prost devised the garden-city model –in conformity with the Ebenezer Howard's model upon which it was based– for the workers and other personnel that

olarak düşündüğü anlaşılmaktadır. Boğaz korularının hemen tümü özel mülkiyettir. Bunların bir bölümünü İmar Müdürlüğü'nün teklifiyle Belediye satın almıştır; Kandilli, Emirgân ve Küçük Çamlıca'da bulunan bu alanlar halka açılacak ya da Prost'un önemle vurguladığı gibi "ülkeye hizmet etmiş kişilerin emekliliklerini geçirecekleri" konutların yapımına ayrılacaktır. Öte yandan koruların özel mülkiyet olan büyük çoğunluğu, sahipleri için herhangi bir gelir elde etme olanağı sağlamamakta fakat bakımları büyük külfet getirmektedir. Şehirci bu korularda "park siteleri" oluşturarak mülk sahiplerinin yararlanabileceği bir model geliştirmeyi önerir. Bu modeli o dönemde Ortaköy'de gerçekleştirilmiş bir uygulamaya dayandırmaktadır.[81] Bahçe-kent modelinden farklı olarak park sitelerinde mülkiyet bölünmesi olmayacak, koruların villa sahiplerinin "ortak mülkü" olarak kalmasına olanak verecek bir yasal düzenleme yapılarak koruların mülkiyetinin bölünmemesi sağlanacaktır. Bina yoğunluklarının, korunun "pitoresk bütünlüğü"nü bozmayacak biçimde belirleneceği bu park sitelerinde hiçbir biçimde parsel bölünmesi olmayacak, villalar peyzaj tasarımına uygun olarak serbest düzende yerleştirilecektir. Bu alanlar kamuya açılmayacak, burada yaşayanların kullanımında, işletme ve bakımın onlar tarafından gerçekleştirildiği özel siteler olarak örgütlenecektir. Henri Prost'un, koruları bakımsızlıktan kurtararak kullanıma açmak üzere düşündüğü bu model o dönemde olmasa da 1980'lerden sonra Boğaz korularının bir bölümünde uygulanmıştır. Fransız şehirci 1940'larda üst gelir grupları için "kapalı site" modelini getirmektedir. Bu yerleşimlerin Galata ve Beyoğlu'nda sağlıksız koşullarda yaşamakta olan düşük gelirli gruplara yönelik olmadığı açıktır.

worked in the ship repair shops in İstinye and lived in what Prost referred to as "village homes" behind İstinye Bay. The "garden-town" would thus be used towards a settlement plan in the southern slopes of the valley behind the bay.[80]

It appears that Prost envisaged the other satellite settlements to be planted on the slopes of the Bosphorus largely in the form of "*parc-cités*". Almost all the woods in the Bosphorus were privately owned. A number of these were purchased by the Municipality with the bid of the Directorate of Planning. Located in Kandilli, Emirgân and Küçük Çamlıca, these areas would either be opened to the public or be allocated for the construction of dwellings in which, as Prost strongly emphasized, individuals who "served the country would spend their retirement". The woods, on the other hand, the majority of which were privately owned, provided to income for their owners but their maintenance costs were a significant burden. The urbanist proposed the design of a model by creating *parc-cités* in these woods to generate income for the property owners. This model was based on an application that was already done in Ortaköy.[81] As different from the garden-town model, there would be no division of property in these *parc-cités*; the creation of a legal framework would allow the woods to remain as the "common property" of villa owners, thereby preventing the division of property. The park-towns, which would be designed in a manner that would uphold the "pittoresque harmony" of the woods, would not be parceled out and the villages would be built in a free order in compliance with the landscape design. These areas would be closed to public access and would be organized as private complexes, the management and maintenance of which would be assumed by the



Prost, Boğaz'da ve ona paralel olarak geride önerdiği yeni yerleşimleri, yol altyapısıyla desteklemeyi hedeflemiştir. Bu amaçla Avrupa yakasında birbirine paralel 3 yol önermektedir: Boğaz sahilinden geçen "turistik yol" (*corniche inférieure*), yaklaşık 60 m. kotundan geçerek Boğaz tepelerindeki yerleşmeleri birbirine bağlayan –Nişantaşı'ndan başlayıp Yıldız Parkı'nın üstünden Ortaköy'e ulaşan– ikinci bir yol (*corniche moyenne*) ve Şişli-Büyükdere ve Beşiktaş-Büyükdere yollarının kavşağından başlayıp Belgrad Ormanı'na ve Kilyos Plajı'na yönelen üst yol (*corniche supérieure*). Anadolu yakasında ise topografik biçimlenme yalnızca bir sahil yolunun sürekli bir biçimde yapımına izin vermektedir. Bunun yanında Prost, Çamlıca ve Kanlıca arasında orta kottan bir "turistik yol" önermektedir.[82] Şehirci, Boğaz'ın Avrupa ve Anadolu yakaları arasında yeni feribot hatları düzenlenerek ve mevcut feribot hatlarının günün ve gecenin her saatinde çalıştırılmasıyla, kent merkezi ile Anadolu yakası ve Boğaz yerleşmeleri arasında yaz-kış gündelik ilişkinin kurulmasının bu alanların sürekli yerleşime açılmasını sağlayacağı, böylece İstanbul'da yaşanmakta olan konut sorununa çözüm olabileceği görüşündedir.[83]

Türkiye'de o dönemde henüz özel bir kıyı kanunu olmamasına karşın, kıyıya 10 metreden yakın yapı yapılamayacağı kuralı şehircilikle ilgili yasalarda bulunmaktadır. Henri Prost, herkesin kıyıya erişimini sağlamayı amaçlayan bu kuralın uygulanması durumunda Boğaziçi'nde yalıların oluşturduğu karakteristik özelliğin ortadan kalkacağı uyarısında bulunmuştur.[84] Bunun yerine sahil yollarını, yer yer meydanlar ve yeşil alanlarla sahille buluşan, yer yer de yalıların arkasından devam edecek şekilde etüt etmiştir. (Şek. 19, 20, 21 ve 22) Ancak, özellikle Avrupa yakasında sahil yo-

dwellers. While this model, which Henri Prost proposed to salvage from lack of maintenance and to open to use, was not implemented in that particular period, it was nonetheless applied in a number of the Bosphorus woods after the 1980s. The French urbanist had introduced a closed off housing developments model, in other words "gated communities" for upper-income groups already in the 1940s. It was clear that these settlements were not targeted for the low-income groups stacked in Galata and Beyoğlu under undesirable conditions.

Prost had aimed to supplement the Bosphorus -and the new inland settlements he envisaged- with a road infrastructure. For this purpose, he proposed three parallel roads on the European side: the "scenic route" (*corniche inférieure,* or literally lower road) that ran along the Bosphorus coastline; a second route (*corniche moyenne*) at the 60 m-level that would begin in Nişantaşı and reach Ortaköy via Yıldız Park, connecting the settlements on the hills of the Bosphorus; and a third "upper road" (*corniche supérieure*) that would begin at the junction of Şişli-Büyükdere and Beşiktaş-Büyükdere roads and head towards the Belgrade Forest and Kilyos beach. On the Anatolian side however, the topography of the region only allowed for the construction of a single, continuous coastline. Apart from that, Prost recommended the construction of a "scenic route" at mid-level between Çamlıca and Kanlıca.[82] The urbanist was convinced that if new ferry lines were installed between the European and Anatolian sides of the Bosphorus and the existing ferry lines continued to run at all hours of the night and day, a connection would be established between the city center and the Anatolian side of the Bosphorus, both in and out of season, which would

lunun Prost'un isteğinin dışında kimi uygulamalara sahne olduğu notlarından anlaşılmaktadır.

Estetik konusu Boğaz kıyılarının planlamasında özellikle ön plana çıkmaktadır. Şehirci bu kapsamda, ağaç varlığı ve yapıların ilişkisine, yalıların ve diğer yapıların renklerine ve kiremitlerine varıncaya kadar, ayrıntı sayılabilecek, fakat Boğaziçi'nin pitoresk bütünlüğünü belirleyen konulara eğilmektedir. Boğaz'daki düzenlemelerde mühendislerin yanı sıra, ressamlarla birlikte çalışılması konusundaki önerisi dikkate değerdir.[85]

**1943-1953 On Senelik Plan**

1943 yılında İstanbul Belediyesi, 1953'te İstanbul'un fethinin 500. yılı kutlamalarının hazırlıklarına başlamak üzere bir komisyon kurar ve on yıllık bir program hazırlar. II. Dünya Savaşı tüm hızıyla devam ederken on yıl sonrasına yönelik böyle bir program öngörülmesi dikkat çekicidir. 1943 Cumhuriyet'in kuruluşunun yirminci yılıdır; yirminci yıl kutlamaları kapsamında İstanbul Belediyesi *Güzelleşen İstanbul* başlıklı bir yayın hazırlar.[86] Bu yayında 1938 yılından sonraki beş yıllık dönemde İstanbul'daki kentsel operasyonlar fotoğraflarla çarpıcı bir biçimde anlatılmaktadır.[87] Yayının son bölümünde ise, "Yarınki İstanbul" başlığı altında, bundan sonraki on yıl içinde yapılacak olan imar faaliyetleri açıklanmaktadır. Lütfi Kırdar bu bölüme yazdığı giriş yazısında on yıllık imar programının amaçlarını şöyle ifade etmektedir:

"İstanbul'un yeniden kurulmasında iki esas gaye takib ediyoruz:

not only be instrumental in opening these areas for permanent habitation, but would also provide a viable solution to the housing problem in İstanbul.[83]

Although there was no specific coastal law in Turkey during that period, there existed a clause in the urban laws, which stipulated that no construction could be made in less than 10 meters from the shore. Henri Prost warned the authorities that in the event that this stipulation, which aimed to provide public access to the shore, was enacted, it would automatically eliminate the character of the *yalı*s (seaside mansions) along the Bosphorus.[84] (Figs. 19, 20, 21 and 22) Instead, he studied the coastal roads in a manner that would allow them to reach public squares and green areas at certain places and pass behind the *yalı*s. However, his notes suggest that the coastal road plan, particularly on the European side, was applied differently in certain areas than Prost himself had envisioned.

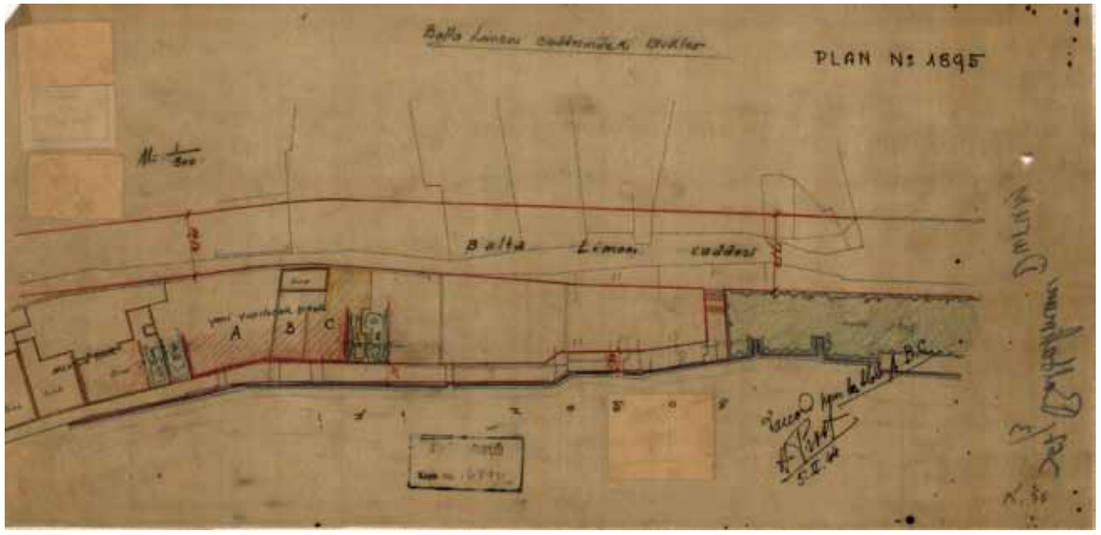
The question of aesthetics was brought to the fore in the planning of the Bosphorus shores in particular. In this context, the urbanist focused on themes ranging from the relationship between trees and buildings, the colors and bricks of *yalı*s and other buildings, which –although they appeared to be details– determined the pittoresque unity of the Bosphorus. His recommendation to work, apart from engineers, with artists in the planning of the Bosphorus, is worthy of note.[85]



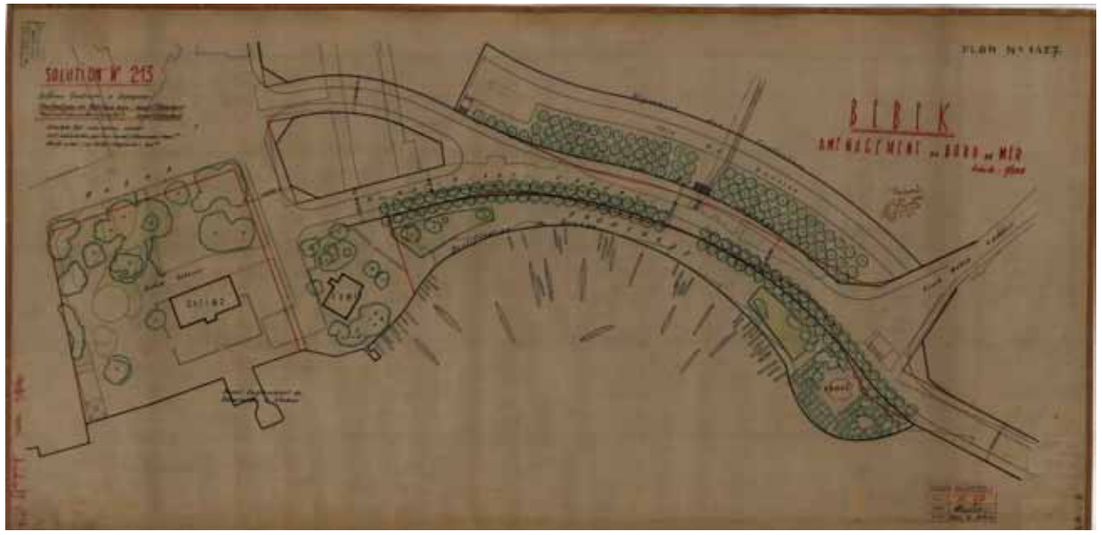
**Şek. 19** Emirgân'da çeşme ve kahvehane.
**Fig. 19** The fountain and coffeehouse in Emirgân. (Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)



**Şek. 20** Kuruçeşme rıhtımından görünüm.
**Fig. 20** A view from Kuruçeşme quays. (Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)




**Şek. 21** Balta Limanı Caddesi düzenlemesi, 1944. (İstanbul Atatürk Kitaplığı).
**Fig. 21** The arrangement of the Balta Limanı Avenue along the Bosphorus, 1944. (İstanbul Atatürk Library)




**Şek. 22** Bebek'te kıyı ve park düzenlemesi, 1940. (İstanbul Atatürk Kitaplığı)
**Fig. 22** Arrangement of the shore and park in Bebek, 1940. (İstanbul Atatürk Library)

I. Eski ve tarihi İstanbul'u ihya ederek bir turizm merkezi haline getirmek,

II. Yeni İstanbul'u asrın şehircilik esaslarına uygun olarak modern ve mamur bir şehir haline sokmak."[88]

*Güzelleşen İstanbul* başlıklı bu yayında, Henri Prost'un "On Senelik Plan" (*Plan Décennal 1943-1953*)[89] başlığı altında hazırlamış ve 26 Nisan 1943'te sunmuş olduğu imar programı özetlenmiştir. Raporda fethin 500. yıl kutlamaları için, (1) Uluslararası İstanbul Sergisi düzenlenmesi ve bu sergi için Marmara kıyısında Kadırga ile Aksaray arasında uzanan ve nazım planda yeni konut bölgesi olarak dönüştürülmesi öngörülmüş olan bu alanda sergi alanının planlanması, (2) Olimpiyat Oyunlarının İstanbul'da yapılması için başvurulması ve bu amaçla kara surlarının dışında Topkapı ile Edirnekapı arasındaki alanda Olimpiyat tesislerinin ve Olimpiyat köyünün planlanması, (3) Şehzadebaşı'nda Atatürk Bulvarı ile Şehzadebaşı Caddesi'nin kesiştiği noktada öneri belediye binası önünde Fatih'e adanmış bir 500. yıl anıtı dikilmesi, (4) Sultanahmet Meydanı'nın Cumhuriyet Meydanı olarak düzenlenerek, çok uzaklardan görülebilecek bir İnkılap anıtının burada inşa edilmesi. Bu önerilerden ilk ikisinde Henri Prost, 1937 tarihli Nazım Planı'nda geliştirmiş olduğu iki önemli plan kararını, 500. yıl kutlamalarından yararlanarak gerçekleştirmeyi düşünmüştür. Marmara kıyısındaki mahallelerin dönüşümünde kamulaştırma sorunları en büyük engeldir; uluslararası serginin burada düzenlenmesi bu sorunu çözecek ve yeni yerleşimin altyapısını oluşturacaktır. Olimpiyatlar için surların dışında düzenlenecek tesisler, nazım planda öngörülmüş olan spor alanlarını gerçekleştirme olanağı verecektir. Son

**1943-1953 Decennial Plan**

In 1943, İstanbul Municipality set up a committee to commence the 500th anniversary celebrations to observe the conquest of İstanbul in 1953 and prepared a ten-year program. Considering that World War II was in full throttle at the time, the planning of such a program for the next decade was quite intriguing. 1943 was the twentieth anniversary of the Republic's inauguration; as part of the twentieth anniversary, İstanbul Municipality released a publication entitled, *Güzelleşen İstanbul* (Blossoming İstanbul).[86] In this work, the urban operations that have taken place in İstanbul since 1938 were strikingly displayed through photographs.[87] In the final chapter of the publication, the public works to be completed in the next ten years were presented under the heading, "The İstanbul of Tomorrow". In an introduction he penned for this chapter, Lütfi Kırdar described the objectives of the ten-year program as follows:

"In the re-establishment of İstanbul, we pursue two goals:

I. To revive old and historic İstanbul and convert it into a center for tourism;

II. To convert the new İstanbul into a fresh and thriving city in line with the urban planning principles of the century."[88]

The development plan entitled "The Decennial Plan" (*Plan Décennal 1943-1953*)[89] that Henri Prost prepared and submitted on 26 April 1943, was summarized in *Güzelleşen İstanbul*. In the report, Prost proposed the following for the 500th anniversary of the conquest: (1) An International İstanbul Exhibition. The planning of an exhibition that would be held in the area between Kadırga

iki öneri ile ise Prost, başından beri İstanbul'un üç dönemini –Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerini- temsil etmeye yönelik olarak önerdiği anıtları ve çevrelerindeki meydan düzenlemelerini bu vesileyle yeniden gündeme getirmektedir.[90]

Fethin 500. yılının kutlanmasına yönelik uluslararası etkinlikler bir yana, bu program büyük ölçüde İstanbul'un imarına yönelik olarak gelecek on yılda yapılması planlanan operasyonları belirlemektedir. (Şek. 23) Bunlar arasında, ana ulaşım omurgasının önemli iki arteri olan Taksim-Tepebaşı ve Taksim-Karaköy bağlantılarının yapımı; Eminönü-Beyazıt yolunun açılması; Haliç'in iki kıyısında Eminönü-Atatürk Köprüsü ve Tophane-Atatürk Köprüsü yollarının, tarihi yarımadanın Marmara kıyısında Yedikule ile Sarayburnu arasında "Sahil Bulvarı"nın açılması gibi ulaşıma yönelik operasyonlardır. Bir diğer öncelikli uygulama ise, Taksim-Harbiye-Maçka arasında konut bölgesinin tamamlanması, 2 no.lu parkın içerisinde önerilen otellerle birlikte gerçekleştirilmesi; Sahil Bulvarı'nın açılması ve demiryolunun yeraltına alınmasıyla Marmara kıyısındaki konut alanının düzenlenmesi gibi planlanan alanların gerçekleştirilmesine ilişkindir. Bunun yanında, tarihi yarımadada 1 no.lu Eğitim Parkı'nın ve bunun yakınlarında Cerrahpaşa ve Haseki hastaneleri ile birlikte yeni Tıp Fakültesi'nin inşa edileceği bir "Tıp Mıntıkası"nın oluşturulması (Şek. 7) ile kara surlarının dışında spor alanlarının ve bir hipodromun düzenlenmesi programda yer almaktadır. Son gruptaki operasyonlar kentin dış bağlantıları ile ilgilidir. Yeşilköy Havalimanı'nın yer seçimi 1930'larda yapılmıştır. Prost, daha önce olduğu gibi,[91] *On Senelik Program*'da da Yeşilköy'de bir deniz uçakları limanı (*un port aéro-naval*) oluşturmaya yönelik düzenlemelerin

and Aksaray along the Marmara shore and designated as the new residential area in the Master Plan. (2) To apply for the Olympic Games to be held in İstanbul. The planning of Olympic facilities and an Olympic village in the area stretched between Topkapı and Edirnekapı outside of the land walls. (3) To erect a 500th anniversary monument in honor of Sultan Mehmed II, the Conqueror in Şehzadebaşı, at the intersection of Atatürk Boulevard and Şehzadebaşı Street. (4) The reorganization of Sultanahmet Square as the Square of the Republic and the construction of a monument dedicated to the Republican revolution that can be seen from afar. In the first two items, Henri Prost considered bringing to life the two significant plan decisions he had developed in the 1937 Master Plan by taking advantage of the 500th anniversary celebrations. Expropriation problems encountered in the transformation of the quarters along the Marmara shore was a big obstacle. The realization of the International Exhibition in this area would solve the problem and set a new infrastructure for the new settlement. The Olympic facilities that would be established outside of the land walls would provide the opportunity to create the sports areas foreseen in the Master Plan. With the last two items, Prost was able to reintroduce to the agenda the monuments and the organization of the squares around them that he had proposed for the representation of the three eras of İstanbul, namely Byzantine, Ottoman and Republican.[90]

The international events commemorating the 500th anniversary of the conquest aside, this program largely set forth the series of operations that needed to be undertaken in terms of İstanbul's urban development in the next decade. (Fig. 23) Among these were operations




**Şek. 23** On Senelik Plan (1943-1953) – İstanbul Mıntıkası Planı.
**Fig. 23** Decennial Plan (1943-1953) – Plan of the Region of İstanbul.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

yapılması üzerinde durmaktadır.

*On Senelik Plan*'da belirlenen bu operasyonlardan, Spor ve Sergi Sarayı ve Açık Hava Tiyatrosu ile birlikte 2 no.lu park ve çevresindeki düzenlemeler ile tarihi yarımadada Tıp Bölgesi'nin oluşumu bu dönemde gerçekleşebilmiştir.

**Henri Prost'un İstanbul'dan Ayrılışı**

Henri Prost, Cumhuriyet Halk Partisi'nin tek parti olarak iktidarda olduğu bir dönemde İstanbul'un planlamasını on beş yıl yürütmüştür. Atatürk'ün ölümünden sonra Cumhurbaşkanı

such as the construction of the Taksim-Tepebaşı and Taksim connections that constituted the two important arteries of the major transportation line; the opening of the Eminönü-Beyazıt road; and the opening of the Eminönü-Atatürk Bridge and Tophane-Atatürk Bridge roads on the two shores of the Golden Horn as well as the opening of the "Coastal Boulevard" on the Marmara shore of the Historic Peninsula, between Yedikule and Sarayburnu. Another prioritized issue was the completion of the housing settlement between Taksim, Harbiye and Maçka, the realization of

olan İsmet İnönü'nün İstanbul'un imarı konusuyla doğrudan ilgilenerek şehircilik çalışmalarını desteklemiş olması yanında, Fransız şehirci ile İstanbul'un vali-belediye başkanları Muhittin Üstündağ ve özellikle Lütfi Kırdar arasında iyi ilişkiler kurulması işbirliğine olanak sağlamıştır. Nazım planda önerdiği kentsel operasyonların ve kentsel tasarım düzenlemelerinin bir bölümü II. Dünya Savaşı'nın ülke üzerinde yarattığı tüm ekonomik güçlüklere karşın uygulanabilmiştir.

Bu dönemde tek sorunun projelerin uygulanmasındaki güçlükler olmadığını, şehircinin göreve gelen imar müdürleri ile anlaşmakta güçlük çektiğini,[92] savaş sırasında birlikte çalıştığı elemanların askere alındığını ve İmar Müdürlüğü'nün yapı izni veren bir daireye dönüşmesinden çok rahatsız olduğunu da notlarından anlamaktayız. İstanbul planlama çalışmalarında, Paris'te Şehircilik Enstitüsü'nden mezun şehirci-mimar Aron Angel yakın çalışma arkadaşı olmuş, Fransa'dan gelen Pierre Jaubert ve Maurice Scherrer planların çizimini gerçekleştirmişler, Şemsa Demiren ise kısa bir süre Adalar'ın planlamasında çalışmıştır. Son dönemde Ankara'dan çok nitelikli mimarların İmar Bürosu'na geldiği, bunlar arasında yine Paris'te eğitim yapmış olan Ertuğrul Menteşe'yi özellikle takdir ettiği de notlarından okunabilmektedir. Özetle Fransız şehircinin, belediyede iletişim kurabildiği çok az insan olduğu ve İstanbul'da meslek çevreleriyle çok yakın bir ilişkisinin olmadığı görülmektedir.[93]

24 Ekim 1949'da Dr. Lütfi Kırdar'ın yerine Psikiyatri uzmanı Ordinaryüs Prof. Dr. Fahrettin Kerim Gökay İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı olur. Bundan bir yıl kadar sonra Henri Prost 26 Aralık 1950'de görevinden ayrılacaktır.[94] 2 no.lu park alanının uygulama sürecinde kamulaştırılan arazilerle ve Anadolu yakasında yeni gelişme alanlarının planlaması ile ilgili kimi anlaşmazlıklar Prost'un istifasının görünürdeki nedenidir. Belediye Meclisi'nin Anadolu yakasında nazım planı yok sayarak, tüm alanı ifraz ederek 2 katlı konutlar inşa edilmesi yönünde genel bir karar yayınlaması şehircinin ayrılma kararında belirleyici olmuştur. Prost'a göre planın her noktası konumuna, bir meydan, bir cadde, bir park ya da bir sokak üzerinde olmasına göre özel olarak tasarlanmalıdır; bu karar ise "tüm şehircilik eserlerinin reddedilmesi anlamına gelmektedir".[95]

1946'da çok partili rejime geçilmesinin ve 1950 genel seçimlerini Demokrat Parti'nin kazanmasının ardından ülke yönetiminde dengeler değişmiş, şehircinin yönetimle olan ilişkilerinde de sorunlar ortaya çıkmış olmalıdır. Bu dönemde özellikle mimarlık ve şehircilik alanlarında yabancı uzmanların hâkimiyetine karşı meslek çevrelerinde gelişen tepkiler de, 1950'li yıllarda ülkede mimar sayısının artmasıyla iyice güç kazanacaktır. Henri Prost'un ayrılmasının ardından onun hazırladığı planları incelemek ve bu planların İstanbul'un gelişimini bundan sonra da yönlendirip yönlendiremeyeceğini değerlendirmek üzere bir Revizyon Komisyonu kurulur. Bu komisyonun hazırladığı raporda Prost planlarının, çağdaş şehircilik yaklaşımlarının gerisinde kaldığı, bir kentin planlaması için gerekli olan kentin toplumsal ve ekonomik analizlere ve projeksiyonlara dayanmadığı vb. nedenlerle eleştirilmiş ve ilk aşamada uygulamadan kaldırılmıştır.[96]

Bununla birlikte, 1957 yılında Henri Prost İstanbul Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay tarafından "İstanbul'da gerçekleştirilen büyük planlama ve güzelleştirme çalışmalarını görmek ve bunları takdir etmek"[97] ve bir defa daha görüşlerine başvurulmak üzere davet edilecektir.[98] O dönemde Demokrat Parti Hükümeti'nin Sağlık ve

Park No. 2 along with the hotels to be built on the premises, the opening of the Coastal Boulevard and the creation of a settlement area along the Marmara shore by brining the railway system under ground. Furthermore, the program included the creation of Education Park No.1 on the historic peninsula, a "Medical Zone" where a new School of Medicine would be built in conjunction with Cerrahpaşa and Haseki Hospitals near it, and the design of new sports facilities and a hippodrome outside of the land walls. (Fig. 7) The operations in the final group were directly related to the city's external connections. The location of the Yeşilköy Airport was determined in the 1930s. As he had suggested before,[91] Prost, in his *Decennial Plan,* focused on the measures to be taken for the construction of a naval aviation port (*port aéro-naval*) in Yeşilköy.

Two of the operations set forth in the *Decennial Plan* were realized during this period. These are the Sports and Exhibition Hall, the Harbiye Amphitheater and other projects in and around Park No. 2, as well as the creation of the Medical Zone on the Historic Peninsula.

**Henri Prost's Departure from İstanbul**

Henri Prost pursued the planning work of İstanbul for fifteen years, during a period in which the Republican People's Party was in power as the sole political entity. Apart from President İsmet İnönü's personal interest in development works and his support for urban planning, the ties between the French urbanist and İstanbul's Mayor-Governors Muhittin Üstündağ and particularly with Lütfi Kırdar resulted in a positive collaboration. A number of the urban operations and urban design projects that Prost had proposed in the Master Plan were implemented despite the economic hardships instigated by World War II.

Prost's notes reveal that the only problem encountered in this period was not the difficulties in implementing the projects. It appears that the urbanist had a hard time in creating a rapport with the directors of the Planning Office appointed,[92] and that his colleagues were drafted during the War. Furthermore, Prost was distressed about the fact that the Planning Directorate practically functioned as a bureau that granted building licenses. In the course of the planning works of İstanbul, Prost worked closely with urbanist-architect Aron Angel, a graduate of the Institute of Urbanism in Paris, while Pierre Jaubert and Maurice Scherrer, who had arrived from France executed the drawings of the plans. Şemsa Demiren worked in the planning of the Prince Islands for a short term. In his notes, Prost also writes that during the final period, a number of highly skilled architects were transferred to the Directorate of Planning from Ankara; among them, he particularly appreciated Paris-trained architect Ertuğrul Menteşe. In short, it can be assumed that the French urbanist was able to relate to a very limited number of people at the Municipality and that he did not have a close relationship with the professional circles in İstanbul.[93]

On 24 October 1949, psychiatrist and professor-in-ordinary Dr. Fahrettin Kerim Gökay replaced Dr. Lütfi Kırdar as the new Governor and Mayor of İstanbul. Nearly a year after his appointment, Henri Prost would leave his post on 26 December 1950.[94] The problems encountered in the expropriation of the properties in the implementation process of Park No. 2 and the disagreements over the planning of the new extension areas on the Anatolian side were the appar-

Sosyal Yardım Bakanı olan Dr. Lütfi Kırdar da, 5 Mart 1957 tarihli mektubunda Henri Prost'a "[İstanbul'da] sizin projeleriniz uygulanmaktadır" diye yazar. Prost Nisan 1957'de İstanbul'a gelerek Müşavirler Heyeti'nin bir toplantısına katılır. Bu toplantıda İstanbul Belediyesi'nin yeni danışmanı Prof. Hans Högg'ün İstanbul'un ulaşım sistemiyle ilgili sunduğu proje tartışılır.[99] Türkiye'ye bu son seyahatinde Henri Prost, Bursa'da Başbakan Adnan Menderes'le de görüşecektir. Jean Royer, makalesinde Prost'un İstanbul'da planının uygulanmakta olduğunu görmekten memnun olduğunu yazmaktadır.[100]

Prost Planı'nın tarihi yarımadayı dönüştürmeye yönelik düzenlemeleri ve önerdiği yeni ulaşım arterleri olan Vatan ve Millet Caddeleri ile Sahil Yolu, 1950'lerin ikinci yarısında Başbakan Adnan Menderes'in bizzat yürüttüğü geniş kapsamlı operasyonlarla açılmıştır. Bununla birlikte Henri Prost'un kentsel tasarım çözümlerinden yeterince yararlanmayan bu operasyonlar gerekli ayrıntı ve incelikte gerçekleştirilememiş; daha da önemlisi şehircinin başından beri önemle üzerinde durduğu kamulaştırmaya yönelik yasal önlemler olmadan ve kamulaştırmaya konu olan mülk sahiplerinin kentin başka yerlerine yerleştirilmesi gerçekleştirilmeden yapılan bu operasyonlar önemli bir toplumsal sarsıntı yaratmıştır.

Eski İstanbul'un tarihi kent dokusunu ve mekân ölçeğini büyük ölçüde yok eden bu operasyonlar bir yana, Henri Prost'un geliştirmiş olduğu Nazım Plan'ın kendi döneminde ve sonrasında uygulanmasıyla kentin strüktürü büyük ölçüde dönüştürülmüş ve ana ulaşım yollarından oluşan bir omurga çevresinde yeniden yapılandırılmıştır. Bugün 12 milyonu aşan nüfusuyla İstanbul'da Henri Prost'un Nazım Planı'na göre açılmış olan bu yolların kent merkezinin omurgası olmayı sürdürdüğünü söylemek yanlış olmaz. Taksim'den Yenikapı'ya kent merkezini Atatürk Bulvarı üzerinden kateden yol, Sahil Yolu ile birlikte bugün de kentin can damarlarından birini ve havaalanına bağlantısını sağlamaktadır. 2 no.lu park –ya da bugünkü adıyla Konferans Vadisi– kent içerisinde bir yeşil koridor oluşturmanın yanında kentin önemli kültür yapılarını içerisinde barındırmaya devam etmektedir. Taksim Gezisi, anıtsal girişi belediye otobüslerinin terminal noktasına dönüşmüş olsa da, bu parkta Prost'un özgün tasarımından hâlâ bir şeyler bulabilmek olanaklıdır. Henri Prost'un İstanbul planlamasını yürüttüğü bu dönem, gerek uygulanmış, gerekse uygulanamamış projeleriyle hiç kuşkusuz kentin şehircilik tarihinin en ilginç dönemlerinden birini oluşturmaktadır.

ent reasons behind Prost's resignation. The Municipal Council's complete disregard for the Master Plan for the Asian side by parceling out the entire area and building two-storey dwellings instead was the final straw. According to Prost, each point of the plan, depending on its location –a square, a street, a park, or an avenue– had to be designed uniquely; the Council's decision was equivalent to the "complete denial of the urbanist's works."[95]

Following the transition to a multi-party regime in 1946 and the Democratic Party's victory in the 1950 general elections, there was a shift in balance in the country, which was possibly reflected in the urbanist's relationship with the government. The adverse reactions in professional circles against the dominance of foreign specialists particularly in architecture and urban planning were further escalated by the rise in the number of architects in Turkey in the 1950s. After Henri Prost's resignation, a Revision Committee was set up to review his plans and to determine whether these plans would continue to shape İstanbul's development in the future. In a report drafted by the Committee, Prost's plans were criticized on the premises that they had fallen behind contemporary approaches to urban planning and that they were not based on the social and economic analyses and projections required for the planning of a city.[96] Consequently, Prost's plans were withdrawn from implementation in the initial phase.

In 1957, İstanbul Mayor Fahrettin Kerim Gökay invited Henri Prost "to review and appreciate the grand development and improvement works completed in İstanbul"[97] and to solicit his views.[98] In a letter he penned to Prost on 5 March 1957, Dr. Lütfi Kırdar –who was the then Minister of Public Health and Social Welfare in the Democratic Party– wrote, "Your projects are being implemented [in İstanbul]." Prost arrived in İstanbul in April 1957 and participated in a meeting of the Advisory Council in which İstanbul Municipality's new consultant Prof. Hans Högg presented a project on the transportation system of İstanbul.[99] Still, in his last trip to Turkey, Prost met with Prime Minister Adnan Menderes in Bursa. In an article he wrote, Jean Royer notes that Prost was happy to see the implementation of his plans in Turkey.[100]

The Vatan and Millet Avenues, along with the Coastal Road, all of which Prost had proposed as part of his plans to transform the Historic Peninsula and designed as the new transportation arteries, were opened in the second half of the 1950s through a large-scale operation that Prime Minster Adnan Menderes had personally overseen. Still, unable to take full advantage of Henri Prost's detailed urban design projects, these operations were not executed with sufficient detail and finesse. More importantly, the operations were carried out before the legal precautions for expropriation –which the urbanist had consistently underlined since the beginning–, were taken and before the property owners were settled in other areas of the city. Naturally, the operations caused a considerable social trauma.

Apart from these operations that largely destroyed Old İstanbul's historic urban fabric and spatial scale, the implementation of Henri Prost's Master Plan, both during his time and in the ensuing years, significantly transformed the city's structure and it reorganized it around a spine that comprised of major routes. With a population exceeding 12 million today, it would not be wrong to argue that the roads opened in compli-

**Kaynakça**


Académie d'Architecture, L'Œuvre de Henri Prost, Architecture et Urbanisme, l'Académie d'Architecture (Paris,1960).

Akbulut, R., "Henri Prost", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994) 285-287.

Akpınar, İ., *The Rebuilding of İstanbul after the Plan of Henri Prost 1937-1960: From Secularisation to Turkish Modernisation*, (yayınlanmamış doktora tezi), Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture, University College London, University of London (Londra, 2003).

Akpınar, Yada İ., "Pay-ı Tahtı sekülerleştirmek: 1937 Henri Prost Planı", *İstanbul Dergisi*, (Ocak 2003) 20-25.

Akpınar, İ., "İstanbul'u (yeniden) inşa etmek: 1937 Henri Prost Planı", Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Dipnot (Ankara, 2010) 107-124.

Angel, A., "Henri Prost ve İstanbul'un ilk nazım planı", *Mimarlık*, (1987:222) 34-37.

ance with Prost's Master Plan continue to serve as the spine of the city's center. Along with the Coastal Road, the road that traverses the city center from Taksim to Yenikapı still connects the city to the airport. While the Taksim Promenade's monumental entrance has been functioning as the terminal station of municipal busses, it is still possible to find traces of Henri Prost's original design in the area. The Park No. 2, converted into a Conference Valley, constitutes a green corridor within the city and encompasses important cultural structures of the city. However, the recently constructed tunnels and speed ways as well as the growing number of buildings endanger, today, the integrity of this park. Nonetheless, there is no doubt that both with the implemented and unimplemented projects, the period, in which Henri Prost conducted the planning work of İstanbul, constitutes one of the most intriguing periods of urban development in the history of İstanbul.

**References**


Académie d'Architecture, L'Œuvre de Henri Prost, Architecture et Urbanisme, l'Académie d'Architecture (Paris,1960).

Akbulut, R., "Henri Prost", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, volume 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, 1994

Akpınar, İ., *The Rebuilding of İstanbul after the Plan of Henri Prost 1937-1960: From Secularisation to Turkish Modernisation*, (Unpublished PhD dissertation), Bartlett School of Graduate Studies Department of Architecture, University College London, University of London (London, 2003).

Akpınar, Yada I., "Pay-ı Tahtı sekülerleştirmek: 1937 Henri Prost Planı", *İstanbul Dergisi*, (January 2003) pp. 20–25.

Akpınar, İ., "İstanbul'u (yeniden) inşa etmek: 1937 Henri Prost Planı", Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Dipnot (Ankara, 2010) 107-124.

Anonim,*Güzelleşen İstanbul, XX. Yıl*, A. Dav'er, S. Günay, M. N. Resmor (yayına haz.), İstanbul Maarif Matbaası, (İstanbul, 1944) (ikinci baskı).

Bilsel, C., "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization", *Journal of the Faculty of Architecture,* (16:1-2)13-60.

Bilsel, C., "İzmir'de Cumhuriyet'in 'Modern' Kentine Geçiste Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu: Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", dosya editörü: Esra Akcan, "Küreselleşme Sürecinde 'Öteki' Coğrafyalar", *Domus m*, (2001:9) 42-46.

Bilsel, F. C., "Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost´s plan for the historical peninsula of İstanbul" (Barselona'da düzenlenen *IPHS 2004, the 11th International Planning History, Planning Models and the Culture of Cities* başlıklı sempozyuma sunulan bildiri, Temmuz 2004).

Bilsel, C., "Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of İstanbul", yay. haz: J. Osmond, A. Cimdina, *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Edizioni Plus, Pisa University Press (Pisa, 2007) 95–115.

Bilsel, C., Arıcan Çin, T., "Eminönü Meydanı ve çevresi tarihi kent mekânının başkalaşımı: Kentsel tasarım kuramları ve biçim-bilim yöntemleri ile bir mekânsal çözümleme çalışması", *Mimar.İst* (8: 29, 2008) 83-97.

Cohen, J.-L., Eleb, M., *Casablanca: Mythes et Figures d'une Aventure Urbaine*, Éditions Hazan, Éditions Belvisi (Paris, 1998).

Cohen, J.-L., "Henri Prost", Midant, J. P. (der.), *Dictionnaire de l'Architecture du XXe Siècle*, Hazan – Institut Français d'Architecture (Paris, 1996) 731.

Çelik, Z., *The Remaking of İstanbul: Portrait of an Ottoman City in the nineteenth century*, University of California Press (Berkeley, 1993).

Çelik, Z., *Urban Forms and Colonial Confrontations, Algiers under French Rule*, University of California Press (Berkeley, 1997).

Demiren, Ş., "Le plan d'urbanisme de Henri Prost à İstanbul" (el yazımı metin).

Epron, J.-P. (yay.haz.), *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, IFA, Mardaga (Liege 1992).

Frey, J.-P., "Henri Prost (1874-1959) parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, İstanbul...)", *Urbanisme* (Mayıs-Haziran 2004) 79-87.

Gaudin, J.-P., *Desseins de Villes, "Art Urbain" et Urbanisme, Anthologie*, L'Harmattan (Paris, 1991).

Haudebert, L., "Henri Prost: le plan pour l'aménagement de la Côte Varoise, 1923", *Moniteur Architecture* AMC (1995: 61) 60-65.

İstanbul Belediyesi, *Güzelleşen İstanbul, XX. Yüzyıl*, İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

Prost, Henri, *Les Transformations d'İstanbul*, İstanbul planlamasına ilişkin yayınlanmamış raporlar ve notlar, 11 cilt, (1936-1949).

Rabinow, P., *French Modern, Norms and Forms of the Social Environment*, The University of Chicago Press (London–Chicago, 1995).

Revizyon Komitesi Raporu (1951), İstanbul Belediye Matbaası (İstanbul, 1954).

Royer, J., "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme* (88) 21-24.

Suher, H., "Planlama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994) 265–275.

T.C. İstanbul Belediyesi, *İstanbul Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Belediyesi, *İstanbul ve Beyoğlu Cihetleri Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Belediyesi, *İstanbul Hakkında Notlar, H. Prost, 1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Belediyesi, *Anadolu Sahili Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1940).

Angel, A., "Henri Prost ve İstanbul'un ilk nazım planı", *Mimarlık*, (1987:222), pp. 34–37.

Anonymous, *Güzelleşen İstanbul,XX. Yıl*, A. Dav'er, S. Günay, M. N. Resmor (eds.), İstanbul Maarif Matbaası, (İstanbul, 1944), (second edition).

Bilsel, C., "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization", *Journal of the Faculty of Architecture*, (16:1–2), pp. 13–60.

Bilsel, C., "İzmir'de Cumhuriyet'in 'Modern' Kentine Geçiste Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu: Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", dossier editor: Esra Akcan, "Küreselleşme Sürecinde 'Öteki' Coğrafyalar", *Domus m*, (2001:9), pp. 42–46.

Bilsel, F. C., "Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost´s plan for the historical peninsula of İstanbul" (Paper presented at *IPHS 2004, the 11th International Planning History, Planning Models and the Culture of Cities* conference held in Barcelona, July 2004).

Bilsel, C., "Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of İstanbul", eds.: J. Osmond, A. Cimdina, *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Edizioni Plus, Pisa University Press (Pisa, 2007), pp. 95–115.

Bilsel, C., Arıcan Çin, T., "Eminönü Meydanı ve çevresi tarihi kent mekânının başkalaşımı: Kentsel tasarım kuramları ve biçim-bilim yöntemleri ile bir mekânsal çözümleme çalışması", *Mimar.İst* (8: 29, 2008), pp. 83–97.

Cohen, J. -L., Eleb, M., *Casablanca: Mythes et Figures d'une Aventure Urbaine*, Éditions Hazan, Éditions Belvisi (Paris, 1998).

Cohen, J.-L., "Henri Prost", Midant, J. P. (ed.), *Dictionnaire de l'Architecture du XXe Siècle*, Hazan – Institut Français d'Architecture (Paris, 1996), p.731.

Çelik, Z., *The Remaking of İstanbul: Portrait of an Ottoman City in the nineteenth century*, University of California Press (Berkeley, 1993).

Çelik, Z. *Urban Forms and Colonial Confrontations, Algiers under French Rule*, University of California Press (Berkeley, 1997).

T.C. İstanbul Belediyesi, *İstanbul'un Yeni Çehresi III Nazım Planlar, H. Prost,* çevirenler: Z. Turan, N. Vaner, Belediye Matbaası (İstanbul, 1950).

T.C. İstanbul Belediyesi, *İstanbul'un Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, (2. Baskı), İstanbul Belediye Matbaası (İstanbul, 1963).

M.-I. Talamona, "Henri Prost, du projet au zoning: 1902-1912", *Culture Technique*, *"L'usine et la ville 1836-1986: 150 ans d'urbanisme"* (1986) 51-55.

Tankut, G., *Bir Başkentin İmarı, Ankara: 1929-1939*, ODTÜ (Ankara, 1990).

İ. Tekeli, "Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri", yay. haz.: T. Gök, *Türkiye'de İmar Planlaması*, ODTÜ (Ankara, 1980).

Tekeli, İ., "Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması", yay. haz.: Y. Sey, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı, Türkiye İş Bankası Yayınları, (İstanbul, 1998).

Wright, G., *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, University of Chicago Press (Chicago, 1991).

Wright, G., Rabinow, P., "L'Emergence d'un urbanisme moderne", yay. haz.: J.-P Epron, *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, Institut Français d'Architecture, Mardaga (Liège, 1992) 162-164.

**Notlar**

1 Bu makale, Henri Prost'un *Académie d'Architecture*'e (Fransız Mimarlık Akademisi) bağışlanmış bulunan kişisel arşivi üzerinde *Institut Français d'Architecture* (Fransız Mimarlık Enstitüsü) XX. Yüzyıl Mimarlık Arşivleri'nde Ekim 2004-Şubat 2005 tarihleri arasında yapmış olduğum arşiv araştırmasına dayanmaktadır. Söz konusu araştırma Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA) tarafından Doktora Sonrası Araştırma Burs Programı kapsamında desteklenmiştir. Mimar ve şehirci Şemsa Demiren Calsat'nın cesaretlendirmesiyle girişti̇ğim bu çalışma ODTÜ Mimarlık Fakültesi tarafından desteklenen bir Bilimsel Araştırma Projesi ile başlamış, araştırmanın Fransa'daki ilk aşaması ise TÜBİTAK ve EGIDE arasında imzalanmış bulunan "Bosphore" işbirliği programı çerçevesinde "Henri Prost'un İstanbul planlama çalışmaları (1936-1950) üzerine dokümantasyon ve envanter hazırlanması" başlıklı araştırma projesi çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Prof. Dr. Stefanos Yerasimos, Dr. Cânâ Bilsel, Prof. Dr. Pierre Pinon ve Dr. İpek Akpınar bu projenin araştırma ekibinde yer almışlardır.

2 J.-P. Gaudin**,** *Desseins de Villes, "Art Urbain" et Urbanisme, Anthologie,* L'Harmattan, Paris, 1991; N. Toucheff, "Henri Prost (1874-1959) Anvers, Casablanca, Paris", yay. haz.: Déthier, J., Guilheux, A., *La Ville, Art et Architecture en Europe, 1870*-1993, Éditions Centre Pompidou (Paris, 1994), 172-173; J.-L. Cohen, "Henri Prost", yay. haz.: Midant, J. P. (der.), *Dictionnaire de l'Architecture du XX^e Siècle*, Hazan - Institut Français d'Architecture, (Paris 1996) 731.

3 Bu planlama etkinliği yakın dönemde post-kolonyal bir yaklaşımla yapılan kimi araştırmaların konusunu oluşturmuş ve Fransız kolonyalist politikalarının aracı olduğu gerekçesiyle tek yönlü olarak eleştirilmiştir. G. Wright, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, University of Chicago Press, Chicago, 1991; G. Wright, P. Rabinow, "L'Emergence d'un urbanisme moderne", yay. haz.: Epron, J.-P, *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, Institut Français d'Architecture (Mardaga, Liège, 1992); P. Rabinow, *French Modern, Norms and Forms of the Social Environment*, The University of Chicago Press (Londra-Chicago, 1995); Z. Çelik, *Urban Forms and Colonial Confrontations, Algiers Under French Rule*, University of California Press (Berkeley, 1997). Öte yandan, Prost'un Fas'ta ve özellikle Kasablanka'da gerçekleştirdiği planlama ve kentsel tasarım çalışmaları 1920'lerin modern kentinin biçimlenmesinde örnek bir deneyim olarak kendi döneminde olduğu gibi bugün de inceleme konusu yapılmaktadır; J. Royer, "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme*, S. 88, s. 21-24; M.-I. Talamona, "Henri Prost, du projet au zoning: 1902-1912", *Culture Technique*, *"L'usine et la ville 1836-1986 : 150 ans d'urbanisme"*, (1986), 51-55.; J.-L. Cohen, M. Eleb-Vidal, *Casablanca: Mythes et Figures d'une Aventure Urbaine*, Éditions Hazan, Éditions Belvisi (Paris, 1998); L. Haudebert, "Henri Prost: le plan pour l'aménagement de la Côte Varoise, 1923", *Moniteur Architecture* AMC (1995:61), 60-65; J.-P. Frey, "Henri Prost (1874-1959) parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, İstanbul...)", *Urbanisme*, Mayıs-Haziran, s. 79-87.

4 Henri Prost İstanbul planlaması ile ilgili, yasa önerilerini, plan ilkeleri ve hükümlerini, çeşitli konularda görüşlerini numaralandırarak planlarla ilişkilendirdiği toplam 550 adet not kaleme almıştır. Bunlardan İstanbul ve Beyoğlu ile Anadolu yakası nazım planları Prost İstanbul'da planlama çalışmalarını sürdürürken Türkçe'ye çevrilerek İstanbul Belediyesi tarafından

Demiren, Ş., "Le plan d'urbanisme de Henri Prost à İstanbul" (manuscript).

Epron, J.-P. (ed.), *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, IFA, Mardaga (Liege 1992).

Frey, J.-P., "Henri Prost (1874-1959) parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, İstanbul...)", *Urbanisme* (May-June 2004), pp. 79–87.

Gaudin, J. -P., *Desseins de Villes, «Art Urbain» et Urbanisme, Anthologie*, L'Harmattan (Paris, 1991).

Haudebert, L., "Henri Prost: le plan pour l'aménagement de la Côte Varoise, 1923", *Moniteur Architecture* AMC (1995: 61), pp. 60–65.

İstanbul Municipality, Güzelleşen İstanbul, XX. Yüzyıl, İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

Prost, Henri, *Les Transformations d'İstanbul*, Reports and notes on the planning of İstanbul, Unpublished reports, (11 volumes), 1936–1949.

Rabinow, P., *French Modern, Norms and Forms of the Social Environment*, The University of Chicago Press (London–Chicago, 1995).

*Revizyon Komitesi Raporu* (1951), (Revision Committee Report), İstanbul Belediye Matbaası (İstanbul, 1954).

Royer, J., "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme* (88), pp. 21–24.

Suher, H., "Planlama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, vol. 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994), pp. 265–275.

T.C. İstanbul Municipality, *İstanbul Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Municipality, *İstanbul ve Beyoğlu Cihetleri Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Municipality, *İstanbul Hakkında Notlar, H. Prost, 1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1938).

T.C. İstanbul Municipality, *Anadolu Sahili Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, Belediye Matbaası (İstanbul, 1940).

T.C. İstanbul Municipality, *İstanbul'un Yeni Çehresi III Nazım Planlar, H. Prost,* çevirenler: Z. Turan, N. Vaner, Belediye Matbaası (İstanbul, 1950).

T.C. İstanbul Municipality, *İstanbul'un Nazım Planını izah eden rapor, H. Prost, 15/10/1937*, (2nd edition), İstanbul Belediye Matbaası (İstanbul, 1963).

M.-I. Talamona, "Henri Prost, du projet au zoning: 1902-1912", *Culture Technique*, *"L'usine et la ville 1836-1986 : 150 ans d'urbanisme"* (1986), pp. 51–55.

Tankut, G., *Bir Başkentin İmarı, Ankara: 1929-1939*, METU (Ankara, 1990).

İ. Tekeli, "Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri", ed. : T. Gök, *Türkiye'de İmar Planlaması*, METU (Ankara, 1980).

Tekeli, İ., "Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması", ed.: Y. Sey, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı, Türkiye İş Bankası Yayınları, (İstanbul, 1998).

Wright, G., *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, University of Chicago Press (Chicago, 1991).

Wright, G., Rabinow, P., "L'Emergence d'un urbanisme moderne", ed.: J.-P EPRON, *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, Institut Français d'Architecture, Mardaga (Liège, 1992).

**Notes**

1 This article is based on the archival research I have conducted between October 2004 and February 2005 at the *Institut Français d'Architecture* (The French Institute of Architecture) Center for the Architectural Archives of the 20th Century, which holds the personal archives of Henri Prost that were donated to *Académie d'Architecture*. The research in question has been endorsed by the Turkish Academy of Sciences (TÜBA) as part of a Post-Doctoral Research Grant Program. The research, which I have embarked upon with the encouragement of architect-urbanist Şemsa Demiren Calsat, initially began with a Scientific Research Project at METU Faculty of Architecture. It was completed as part of the collaborative program "Bosphore" in France, the first stage of which was signed between TÜBİTAK and EGIDE, within the research project entitled, "Preparation of an Inventory and documentation on the planning work of Henri

yayımlanmıştır. (Bkz. Kaynakça) Şehirci daha sonra orijinalleri Fansızca olan bu planlama notlarını, *Les Transformations d'İstanbul* (İstanbul'un Dönüşümleri) başlığı altında 11 cilt halinde bir araya getirmiş, ciltlerin başlarına konulara yaklaşımını özetleyen giriş bölümleri eklemiştir. Fransa Mimarlık Enstitüsü (*Institut Français d'Architecture - IFA*) XX. Yüzyıl Mimarlık Arşivleri Merkezi'nde korunmakta olan Henri Prost'un özel arşivi içerisinde bu sekiz cilt dışında, şehircinin bir araya getirdiği 3 yeni cilt hazırlığı daha bulunmaktadır.

5 C. Bilsel, "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization", *Journal of the Faculty of Architecture*, (1-2:16), 13-60.

6 C. Bilsel, "İzmir'de Cumhuriyet'in 'modern' kentine geçişte şehircilik deneyimi ve model transferi sorunu: Danger-Prost planı ve Le Corbusier'nin nazım plan önerisi", dosya editörü: Esra Akcan, "Küreselleşme Sürecinde 'Öteki' Coğrafyalar", *Domus m*, sayı 9, Mart 2001, 42-46

7 Jean Royer, "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme* (88), 21-24.

8 Gönül Tankut, *Bir Başkentin İmarı, Ankara: 1929-1939*, ODTÜ (Ankara, 1990).

9 8/2/1933 tarihli, "İstanbul için yaptırılacak imar planının müsabaka yoluyla tesbiti amacıyla hazırlanan kanun teklifi", T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi (dosya: 835, fon kodu: 30.1.0.00, yer no: 81.533..5).

10 Donat Alfred Agache, Avustralya'nın başkenti Canberra için açılan şehircilik yarışmasında ikincilik ödülü almış, Güney Amerika'da iki önemli kentin, Buenos Aires ve Rio de Janeiro'nun şehircilik planını gerçekleştirmiştir. Jacques Henri Lambert ise, New York ve Chicago planlarının hazırlanmasında yer almış, Henri Prost ile birlikte Paris Bölgesi planlamasında çalışmaktadır. Alman şehirci Herman Elgötz, Almanya'da çeşitli kentlerin planlarını hazırlamış ve özellikle Essen endüstri kentinin planlamasındaki başarısıyla tanınmaktadır. "İstanbul şehir planı", *Arkitekt*, (1935:2) 61.

11 İstanbul Belediyesi tarafından şehircilik mütehassıslarına gönderilen 26 Şubat 1933 tarihli davet yazısında, bunun bir "plan konkuru" (planlama yarışması) olmadığı, davet edilen şehircilik uzmanlarının görüşlerine başvurulmasının hedeflendiği özellikle vurgulanmakta, fakat bunun yanı sıra belediyenin bu uzmanlardan biriyle çalışmak konusunda tercih hakkını saklı tuttuğu belirtilmektedir. *L'Institut Français d'Architecture*, *Centre d'Archives du XX^e Siècle* (XX. Yüzyıl Mimarlık Arşivleri Merkezi) ve *L'Académie d'Architecture* Arşivleri, (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

12 Agache, Lambert ve Elgötz'ün plan raporlarından ve jürinin raporundan bir özet Arkitekt dergisinde yayımlanmıştır. "İstanbul şehir planı", *Arkitekt* (1935:2), 61-68.

13 İ. Tekeli, "Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, ODTÜ (Ankara, 1980).

14 Bu rapor bölümler halinde *Arkitekt* dergisinde yayınlanmıştır. M. Wagner, "İstanbul havalisinin planı", *Arkitekt*, (1936: 10-11) 30, 33; "İstanbul şehrinin düzeltilmesi meseleleri, (1936:8) 217.

15 Henri Prost İstanbul Belediye Başkanlığına, 8 Mart 1933 tarihli yanıtında, bu tekliften çok büyük onur duyduğunu ve İstanbul'a gelmenin olanaklarını araştıracağını yazmıştır. Belediye Başkanı Muhittin (Üstündağ) Bey 4 Mayıs 1933 tarihli yazısında şehircinin İstanbul için davetli yarışmaya katılmak için talep ettiği ücreti sormakta (diğer iki şehirci 47.000 ile 60.000 frank arasında ücret talep etmişlerdir) ve İstanbul'a davet etmektedir. Henri Prost bu davete verdiği 8 Haziran 1933 tarihli yanıtta ise, Paris Bölgesi planlaması için gerekli parasal desteğin Fransız Parlamentosu'nca onaylandığını, kendisinin Fransa İçişleri Bakanı tarafından bu planlama çalışmalarının yönetimine getirilmiş olduğunu ve bu yüzden İstanbul'a hemen gelmesinin mümkün olmadığını bildirmektedir. Bununla birlikte, 18 ay kalarak tanıdığı ve şehircilik problemlerine aşina olduğu bu kentin planlamasında ileride istenirse yardımcı olabileceğini de yazmayı ihmal etmez. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

16 İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Bey, 10 Eylül 1933 tarihinde Henri Prost'a yazdığı yazıda, diğer şehircilik uzmanlarının İstanbul'da yerinde yaptıkları incelemeleri bitirdiklerine ve raporlarını hazırlamakta olduklarına dikkat çekmekte ve şehirciden İstanbul'a ne zaman gelebileceğini bildirmesini bir defa daha istemektedir. Henri Prost bu çağrıya verdiği yanıtta, Bay Lambert'in kendisine İstanbul'da ne kadar iyi karşılandığını ve bu şehrin kentleşmesinin zorluklarını aktardığını belirtmekte; ancak onun Paris Bölgesi planlamasında kendisiyle çalışmakta olduğunu, bu yüzden İstanbul için düzenlenen yarışmada onunla karşı karşıya gelmesinin doğru olmayacağını yazmaktadır. Ancak yine de, 1905-1906 yıllarında Ayasofya üzerine yaptığı çalışmadan söz etmekte ve 1912 yılında Türk hükümetinin çağrısıyla bir kez daha İstanbul'a geldiğini, Evkaf Vekaleti ile çalıştığını, bugün de bu konuyla ilgilendiğini özellikle belirtmekte ve mektubun

Prost in İstanbul (1936-1951)". Prof. Dr. Stefanos Yerasimos, Dr. Cânâ Bilsel, Prof. Dr. Pierre Pinon and Dr. İpek Akpınar were members of the research team.

2 J. –P. Gaudin**,** *Desseins de Villes, "Art Urbain" et Urbanisme, Anthologie,* L'Harmattan, Paris, 1991; N. Toucheff, "Henri Prost (1874-1959) Anvers, Casablanca, Paris", eds.: Déthier, J., Guilheux, A., *La Ville, Art et Architecture en Europe, 1870*-1993, Éditions Centre Pompidou (Paris, 1994), pp. 172–173; J.-L. Cohen, "Henri Prost", ed.: Midant, J. P. (ed.), *Dictionnaire de l'Architecture du XX^e Siècle*, Hazan – Institut Français d'Architecture, (Paris 1996), p. 731.

3 In recent times, this planning work has been the subject of a number of studies from a post-colonial perspective and criticized for serving as an instrument of French colonialist policies. G. Wright, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, University of Chicago Press, Chicago, 1991; G. Wright, P. Rabinow, "L'Emergence d'un urbanisme moderne", ed.: Epron, J.-P, *Architecture une Anthologie, Tome I: La Culture Architecturale*, Institut Français d'Architecture (Mardaga, Liège, 1992); P. Rabinow, *French Modern, Norms and Forms of the Social Environment*, The University of Chicago Press (London–Chicago, 1995); Z. Çelik, *Urban Forms and Colonial Confrontations, Algiers Under French Rule*, University of California Press (Berkeley, 1997). On the other hand, the planning and urban design works Prost realized in Fes and in Casablanca in particular are explored as an exemplary case in the shaping of the modern city in the 1920s. J. Royer, "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme*, S. 88, pp. 21-24; M.-I. Talamona, "Henri Prost, du projet au zoning: 1902-1912", *Culture Technique*, *"L'usine et la ville 1836-1986: 150 ans d'urbanisme"*, (1986), pp. 51-55.; J.-L. Cohen, M. Eleb-Vidal, *Casablanca: Mythes et Figures d'une Aventure Urbaine*, Éditions Hazan, Éditions Belvisi (Paris, 1998); L. Haudebert, "Henri Prost: le plan pour l'aménagement de la Côte Varoise, 1923", *Moniteur Architecture* AMC (1995:61), pp. 60-65; J.-P. Frey, "Henri Prost (1874-1959) parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, İstanbul...)", *Urbanisme*, May-June, pp. 79-87.

4 Henri Prost penned a total of 550 notes in which he enumerated his views on a number of topics on the planning works of İstanbul, including law proposals, plan principles and provisions. Among these, the Master Plans for İstanbul, Beyoğlu and the Anatolian side of İstanbul were translated to Turkish while they were still underway and were published by the Municipality of İstanbul. In the ensuing years, the urbanist compiled his original planning notes in French in an eleven-volume work entitled, *Les Transformations d'İstanbul* (The Transformations of İstanbul) and added summary introductions to each volume. Currently preserved at the French Institute of Architecture's (*L'Institut Français d'Architecture - IFA*) Archives of 20th Century Architecture, Henri Prost's private archives include, in addition to these eight volumes, three other volumes in progress that Prost brought together.

5 C. Bilsel, "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization", *Journal of the Faculty of Architecture*, (1-2:16), pp. 13–60.

6 C. Bilsel, "İzmir'de Cumhuriyet'in 'Modern' Kentine Geçişte Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu: Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'nin Nazım Plan Önerisi", dossier editor : Esra Akcan, "Küreselleşme Sürecinde 'Öteki' Coğrafyalar", *Domus m*, issue 9, March 2001, pp. 42–46

7 Jean Royer, "Henri Prost, Urbaniste", *Urbanisme* (88), pp. 21–24.

8 Gönül Tankut, *Bir Başkentin İmarı, Ankara: 1929-1939*, METU (Ankara, 1990).

9 "Law proposal drafted for the competition to be held to select the Master Plan for İstanbul", dated 8/2/1933. Turkish Republic Directorate of the Archives of the Prime Ministry-Republic Archives (file: 835, source code: 30.1.0.00, location no: 81.533..5).

10 Donat Alfred Agache won second prize in the urban planning competition held for the urban planning of Australian capital Canberra and realized the urban planning for two major cities in South America, namely Buenos Aires and Rio de Janeiro. Jacques Henri Lambert, on the other hand, participated in the planning of New York and Chicago and was then collaborating with Henri Prost on the master planning for the Paris metropolitan area. German urbanist Herman Elgötz had designed the urban plans of various cities across Germany and he was recognized for his outstanding work in the planning of the industrial city of Essen. "İstanbul şehir planı", *Arkitekt*, (1935:2), p. 61.

11 In the letter of invitation sent out to urban planning specialist by the Municipality of İstanbul on 26 February 1933, it was clearly stated that this was not a "planning competition" and that the objective was to seek the views of the specialists. It is, however, also stated that the Municipality reserved the right to choose to work with one particular specialist. *L'Institut Français d'Architecture*, *Centre d'Archives du XX^e Siècle* (Center of Archives for 20th Century Architecture) and the Archives of the *Académie d'Architecture*, (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

sonunda ertesi yıl bu gerekçeyle gelebileceğini ve o zaman İstanbul'un şehircilik planları ile ilgili olarak elinden gelen tüm yardımı yapacağını bildirmektedir. Bu durumda, kendisine başlangıçta teklif edilen ücreti her iki iş için birden kabul edebileceğini de eklemektedir. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

17 Türkiye'nin Paris Büyükelçisi Suad Davas'ın Seine valisine 13 Aralık 1933 tarihli yazısı ve Henri Prost'un büyükelçiye yazmış olduğu 19 Ocak 1934 tarihli yazı. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

18 Kendisi de Türkiye'de Nafia Vekaleti'nde danışman olarak çalışmış, Ankara'da Gençlik Parkı'nın tasarımını yapmış olan Théo Leveau, *L'Œuvre de Henri Prost* başlıklı kollektif eserde Prost'un İstanbul planlama çalışmaları üzerine yazdığı bölümde Fransız şehircinin İstanbul'a davet edilmesinin bizzat Atatürk'ün onayıyla olduğunu ifade etmektedir. Yay. haz.: T. Leveau, "İstanbul", J. Marrast, *Œuvres de Henri Prost, Architecture et Urbanisme*, Paris, 1960, s. 185. Ayrıca Fransız şehircinin İstanbul planlamasında asistanlığını yapmış olan şehirci-mimar Aron Angel ile öğrencisi ve asistanı Şemsa Demiren de bu konuda söz birliği yapmaktadırlar. Aron Angel, "Henri Prost ve İstanbul'un ilk nazım planı", *Mimarlık* (1987: 222), 34-37; Şemsa Demiren, "Le plan d'urbanisme de Henri Prost à İstanbul", el yazımı metin, (IFA/AA Fonds Prost, HP.ARC.30/56).

19 Seine vilayeti Fransa'da Paris Bölgesi'ni içerisine alan vilayettir.

20 Seine Valisi Edmond Renard'ın Henri Prost'a bir notla ilettiği ve Türkiye'nin Paris Büyükelçisi'ne yazmış olduğu 2 Kasım 1933 tarihli cevap yazısı (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

21 Adı geçen mektup. Henri Prost, 1931 yılında Fransa'da *Massif Central* bölgesinde bir termal istasyon olan Mont Doré'nin planlamasını gerçekleştirmiştir.

22 Henri Prost'un Paris Büyükelçisi Suad Davas'a yazmış olduğu 19 Ocak 1934, 8 Ekim 1934, 25-26 Ekim 1934 tarihli mektuplar. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

23 Henri Prost'un İstanbul Vali yardımcısı Hamid Bey'e yazılmış mektubu. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

24 *Le Plan d'Aménagement de Yalova* (IFA/AA, Fonds Prost).

25 F. Pekin, "Atatürk ve Lyautey", *Belleten*, (20: 80), 633–657.

26 İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ'ın Henri Prost'a yazdığı 19/9/1935 tarihli yazı ve onun ekindeki 13/8/1935 tarihli davet mektubu. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

27 Henri Prost'un İstanbul Vali yardımcısı Hamid Bey'e yazmış olduğu mektup. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

28 Henri Prost'un İstanbul valisine yazmış olduğu 4 Ekim 1935 tarihli yazı. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43). Ayrıca T. Leveau, a.g.m., 185. Leveau bu makalesinde Prost'un, İstanbul'un planlaması için belediye bünyesinde bir şehircilik servisinin kurulması koşuluyla kabul ettiğini, bunun "Atatürk tarafından da uygun bulunduğu ve Dahiliye Vekili Ali Çetinkaya'nın imzasıyla" onaylandığını belirtmektedir. Yabancı mimar ve şehircilere karşı kamuoyunda ve özellikle Türk mimarları arasında büyüyen tepki ile yabancı şehircilerin bir şehri tanımadan, orada yaşamadan planını yapmasının mümkün olmadığı eleştirisi karşısında, yabancı mimar ve şehircilerden danışman statüsünde yararlanılması yoluna gidilmiş olmalıdır.

29 Henri Prost'un İstanbul valisine hitaben yazmış olduğu 4 Ekim 1935 tarihli yazının eki. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

30 Muhittin Üstündağ tarafından Henri Prost'a yazılmış ve ekinde sözleşme taslağı bulunan 16 Aralık 1935 tarihli yazı. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

31 21 Haziran 1936 tarihli mukavelenin İstanbul Birinci Noteri tarafından tasdikli ve 19 Haziran 1944 tarihli sureti. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/34b) Mukavelenin Fenni Şartname Bölümü'nde İstanbul Belediyesi Fen İşleri Müdürü Ziya Kocasinan'ın da imzası bulunmaktadır.

32 18/6/1941 tarihli, Henri Prost ve Lütfi Kırdar imzalı mukavele (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/34b).

33 Henri Prost, "Les Transformations d'İstanbul", Académie des Beaux-Arts'da yaptığı konuşma (1947). Bu metin "İstanbul'un tebeddülü" başlığıyla Türkçeye çevrilmiştir.

34 C. Ressamoğlu, "Hava foto planları ve şehircilikte vazifesi", *Arkitekt*, sayı 10-11, 1937, s. 279-293.

35 Bkz. IFA XX. Yüzyıl Mimarlık Arşivleri Merkezi'nde Henri Prost koleksiyonunda Fas şehirlerinde çekilmiş çok sayıda hava fotoğrafı bulunmaktadır.

36 T. Leveau, a.g.m., 191.

37 Henri Prost, *Les Transformations d'İstanbul,* (cilt I, *Documentation 1936-1938*), (yayınlanmamış rapor ve notlar).

38 26 Aralık 1950'de, istifa ettiği gün kaleme almış olduğu ve İstanbul'un planlamasında yapılan işlerin döküldüğü ve kendisine yardım etmiş olan kişilerin isimlerinin yer aldığı el yazısı not. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b).

39 Henri Prost'un Dahiliye Vekili'ne hitaben yazmış olduğu 17.10.1937 tarihli yazı, *Les Transformations d'İstanbul*, (cilt III).

40 H. Prost, "Un projet de loi d'urbanisme", *Les*

12 An abstract from the planning reports of Agache, Lambert and Elgötz as well as the report of the jury has been published in *Arkitekt* magazine. "İstanbul şehir planı", *Arkitekt* (1935:2), pp. 61–68.

13 İ. Tekeli, "Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, METU (Ankara, 1980).

14 This report was published in sections in *Arkitekt* magazine. M. Wagner, "İstanbul havalisinin planı", *Arkitekt*, (1936: 10-11) pp. 30, 33; "İstanbul şehrinin düzeltilmesi meseleleri", (1936:8) p. 217.

15 In a letter of reply he sent to the İstanbul Municipality on 8 March 1933, Henri Prost wrote that he was honored by the offer and would seek ways to go to İstanbul. In his letter dated 4 May 1933, Mayor Muhittin (Üstündağ) Bey 4 Mayıs 1933 inquired about the fee the urbanist would charge for his participation in the competition (the other two urbanists demanded fees between 47,000 and 60,000 Franks) and invited him to Paris. In his response to the invitation, dated 8 June 1933, Henri Prost wrote that the grant for the planning of the Paris metropolitan area was approved by the French Parliament and that because he was appointed to the direction of the planning works by the Interior Minister of France, he would not be able to travel to İstanbul in the immediate future. Nevertheless, he did not fail to add that in the future if he was asked, he would be able to assist in the planning of the city where he previously spent 18 months and became acquainted with its urban planning problems. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

16 In a letter he wrote to Henri Prost on 10 September 1933, İstanbul Governor and Mayor Muhittin Bey points that the other urban planning specialists completed their studies in İstanbul and are in the process of writing their reports; he once again asks the urbanist to advise his possible date of arrival. In response to this request, Henri Prost points that Mr. Lambert has informed him of his warm welcome in İstanbul and shared with him the problematics concerning the urbanization of this city. He further adds that as he is currently working with Mr. Lambert in the planning of the Paris metropolitan area, it would not be fitting to run against him in the competition held for the planning of İstanbul. He does, however, refer to the work he conducted on the Hagia Sophia between 1905 and 1906 and that he visited İstanbul once again in 1912 upon the invitation of the Turkish Government, that he worked with the Directorate of Pious Foundations and he specifically expresses his ongoing interest in the subject matter. At the end of the letter, he remarks that he could visit İstanbul the following year with this intention during which time he would assist in every conceivable way the urban planning of İstanbul. He also adds that under these circumstances, he would be able to accept for both undertakings the fee he has initially been offered. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

17 Note written by Turkish Ambassador to Paris Suad Davas to the Governor of Seine on 13 December 1933 and the note Henri Prost wrote to the Ambassador on 19 January 1934. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

18 In the chapter he wrote for the collective work entitled, *L'Œuvre de Henri Prost,* Théo Leveau, who worked as a consultant at the Department of Public Works and designed the Youth Park in Ankara, notes that the French urbanist's invitation to İstanbul was personally endorsed by Atatürk. Ed.: T. Leveau, "İstanbul", J. Marrast, *Œuvres de Henri Prost, Architecture et Urbanisme*, Paris, 1960, p. 185. Furthermore, Aron Angel, Prost's assistant in the planning of İstanbul and his student-assistant Şemsa Demiren attest to this fact. Aron Angel, "Henri Prost ve İstanbul'un ilk nazım planı", *Mimarlık* (1987: 222), pp. 34-37; Şemsa Demiren, "Le plan d'urbanisme de Henri Prost à İstanbul", manuscript, (IFA/AA Fonds Prost, HP.ARC.30/56).

19 Seine is a *département* (administrative division) in France that encompasses the Paris region.

20 The letter of reply Seine Governor Edmond Renard wrote the Turkish Ambassador to Paris on 2 November 1933, which he forwarded to Henri Prost with a note. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

21 The letter in question. In 1931, Henri Prost realized the planning of Mont Doré, a thermal station in the Massif Central region of France.

22 Letters Henri Prost wrote to Turkish Ambassador to Paris Suad Davas on 19 January 1934, 8 October 1934, and 25-26 October 1934. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

23 Letter Henri Prost wrote to İstanbul Deputy Governor Hamid Bey. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

24 *Le Plan d'Aménagement de Yalova* (IFA/AA, Fonds Prost).

25 F. Pekin, "Atatürk ve Lyautey", *Belleten*, (20: 80), pp. 633–657.

26 Note written by İstanbul Governor and Mayor Muhittin Üstündağ to Henri Prost on 19/9/1935 and the enclosed letter of invitation dated 13/8/1935. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

27 Letter written by Henri Prost to Deputy Governor of İstanbul Hamid Bey. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

*Transformations d'İstanbul,* (Cilt II, *Législation*) 1-36.

41 H. Prost, "Mesures de sauvegarde en attente de l'approbation des projets", *Les Transformations d'İstanbul*, (Cilt II, *Législation*) 8-9.

42 17.10.1937 tarihli yazı.

43 26 Aralık 1950 tarihli el yazısı not. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b).

44 Anonim, *Güzelleşen İstanbul, XX. Yıl*, A. Dav'er, S. Günay, M. N. Resmor (hazırlayanlar), İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

45 H. Prost, "Mémoire Descriptif du Plan Directeur de la Rive Européenne d'İstanbul", *Les Transformations d'İstanbul*, (Cilt III) 1-50.

46 Prost'un İstanbul planlamasına ilişkin notlarında şehirciliğin ilkelerine ilişkin yinelenen ifadeler bulunmaktadır. Örneğin İstanbul'da sağlık merkezlerinin oluşturulmasına ilişkin bir notta: "Ulaşım (*la Circulation*) – Güzellik (*la Beauté*) – Çevre Sağlığı (*l'Hygiène*) şehirciliğin ana ilkeleridir. Bunlardan ilk ikisi geliştirilme ve uygulanma yolundadır, fakat sağlık konusu İstanbul'un birçok bölgesinde henüz yeterince tanımlanmış değildir" demektedir. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/7b) Şehirci 1927 yılında verdiği bir konferansında, çağdaş uygarlığın başlıca hedeflerinden birinin kentlerin planlanması olduğunu; bunda şu dört konunun esas olarak dahil olduğunu savunmaktaydı: Konut yerleşimi (*l'habitation)*- ulaşım/dolaşım (*la circulation*), çalışma alanları (*le travail*), çevre sağlığı (*l'hygiène*) ve estetik (*l'esthétique*). H. Prost, "L'urbanisme au point de vue technique", Mart 1927 (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.73/4).

47 Z. Toprak, "Nüfus, fetihten 1950'ye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (cilt 6), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, (İstanbul, 1994) 108–111.

48 Bu dönemde İstanbul'da kentleşme ve yapı etkinliği ile ilgili olarak bkz. Alişanzade Sedat Hakkı "İstanbul ve şehircilik", *Mimar*, (1:1, 1931), 1-4 ve M. Vedad, "İstanbul'un imarı mes'elesi", *Mimar* (1: 2), 35-36.

49 H. Prost, "Le Çarşı et l'urbanisation", Note no. 14, 25/11/1936, *Les Transformations d'İstanbul, Documentation 1936-1938*, s. 45-47; Henri Prost, "Les Transformations d'İstanbul" (1947), 16-17.

50 "On senelik plan, 1943-1953" başlıklı raporda Henri Prost bu konunun üzerinde yeniden önemle durmaktadır. H. Prost, "Le plan décennal", Note no. 265, 26 Nisan 1943, *Les Transformations d'İstanbul, Vieil İstanbul*, 240-241.

51 Prost, Nazım Plan Açıklama Raporu'nun girişinde nazım planın, kenti bir omurga çevresinde yapılandırmak için gerekli olan kentsel operasyonları plan kararları olarak getirdiğini belirtmektedir. H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la rive européenne d'İstanbul", *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), *Plans Directeurs*, (yayınlanmamış plan raporu) 1-13.

52 Henri Prost'un İçişleri Bakanı'na yazmış olduğu 17.10.1937 tarihli yazı, *Les Transformations d'İstanbul*, (cilt III).

53 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), 19-21.

54 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul*, (cilt III), 21.

55 Prof. Dr. Hande Suher İstanbul'un planlama tarihi içerisinde Henri Prost dönemini anlatırken, "Prof. Prost'un sürekli notlarla plan açıklamaları, bu çalışmalarının sistemsel ve analitik incelemelere dayandırılarak geliştirilmeyip plancının sezgisel değerlendirmelerinden ve deneyimlerinden kaynaklanan ve kent planlamasından çok kentsel tasarım örnekleri geliştirmeye yönelik bir çalışma olduğunu göstermektedir" eleştirisini yapmaktadır. H. Suher, "Planlama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994) 265-275.

56 H. Prost, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt I) *Documentation, (1936-1938)* 4-23.

57 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul,* (cilt III) 7-8.

58 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", a.g.e., 2.

59 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", a.g.e., 8.

60 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", a.g.e. 9 ve 11.

61 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", a.g.e., 10.

62 C. Bilsel, "Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of İstanbul", yay. haz.: J. Osmond, A. Cimdina, *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Edizioni Plus, Pisa University Press (Pisa, 2007), 95-115.

63 H. Prost, "Communication de Henri Prost, 17 Septembre 1947" (Académie des Beaux-Arts, Institut de France, Paris), 15-16.

64 F. C., Bilsel, "Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost´s plan for the historical peninsula of İstanbul", (*IPHS 2004, the 11th International Planning History Conference, Planning Models and the Culture of Cities* adlı konferansta sunulan bildiri).

65 H. Prost, "Introduction", *Les Transformations d'İstanbul*, (Cilt VII) *Vieil İstanbul*, I–IV. Cemil (Topuzlu)

28 Note written by Henri Prost to the Governor of İstanbul on 4 October 1935. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43). Also, T. Leveau, (ibid.), p. 185. In this article, Leveau notes that Prost accepted the position on the condition that an urban planning service is established within the Municipality and adds that this was "deemed suitable by Atatürk and was endorsed by Minister of the Interior Ali Çetinkaya's signature. It appears that face of the growing resentment among the public and particularly the Turkish architects against foreign architects and urban planners and the criticism that foreign urbanists cannot plan a city having lived there or familiarized themselves with it, foreign architects and urban planners were employed as consultants.

29 Appendix to a letter Henri Prost wrote to the Mayor of İstanbul on 4 October 1935. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

30 Letter written to Henri Prost by Muhittin Üstündağ on 16 December 1935 accompanied by a draft of agreement . (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43).

31 Copy of the contract dated 21 June 1936, attested by the First Notary of İstanbul on 19 June 1944. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/34b) The Technical Conditions section of the contract also bears the signature of Ziya Kocasinan, Director of Utilities and Construction at the İstanbul Municipality.

32 Contract signed by Henri Prost and Lütfi Kırdar on 18/6/1941 (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/34b).

33 The speech entitled, "Les Transformations d'İstanbul" that Henri Prost delivered at Académie des Beaux-Arts(1947). The text was translated to Turkish as "İstanbul'un tebeddülü" (The Transformations of İstanbul).

34 C. Ressamoğlu, "Hava foto planları ve şehircilikte vazifesi", *Arkitekt*, issue 10-11, 1937, pp. 279-293.

35 Please see IFA XX. Numerous aerial photographs taken in Fes are preserved in the Henri Prost Collection at the 20th Century Architectural Archives Center.

36 T. Leveau, (ibid.), 191.

37 Henri Prost, *Les Transformations d'İstanbul,* (volume I, *Documentation 1936-1938*), (unpublished report and notes).

38 The hand-written note he penned on the day of his resignation on 26 December 1950, itemizing the works accomplished in the planning of İstanbul and the names of the individuals who helped him. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b).

39 Note dated 17.10.1937, written by Henri Prost to the Minister of the Interior, *Les Transformations d'İstanbul*, (volume III).

40 H. Prost, "Un projet de loi d'urbanisme", *Les Transformations d'İstanbul* (volume II, *Législation*) pp. 1–36.

41 H. Prost, "Mesures de sauvegarde en attente de l'approbation des projets", *Les Transformations d'İstanbul*, (Cilt II, *Législation*) pp. 8-9.

42 Note dated 17.10.1937.

43 Hand-written note dated 26 December 1950. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b).

44 Anonymous, *Güzelleşen İstanbul,XX. Yıl*, A. Dav'er, S. Günay, M. N. Resmor (editors), İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

45 H. Prost, "Mémoire Descriptif du Plan Directeur de la Rive Européenne d'İstanbul", *Les Transformations d'İstanbul*, (Vol. III) 1-50.

46 In Prost's notes regarding the planning of İstanbul, there are a number of recurring terms on the principles of urban planning. A note about the creation of health centers in İstanbul, for example, reads: "Traffic (*la Circulation*) – Beauty (*la Beauté*) – Environmental Hygiene (*l'Hygiène*) are among the basic principles of urbanism. The first two of these are in the process of implementation; however the issue of hygiene has not been clearly defined in a number of regions across İstanbul." (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/7b) During a conference he held in 1927, the urbanist argued that urban planning was one of the most important objectives of modern civilization and that it encompassed the four following headings: Housing settlemets (*l'habitation)*- traffic (*la circulation*), work areas (*le travail*), environmental hygiene (*l'hygiène*) and aesthetics (*l'esthétique*). H. Prost, "L'urbanisme au point de vue technique", March 1927 (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.73/4).

47 Z. Toprak, "Nüfus, fetihten 1950'ye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (volume 6), Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, (İstanbul, 1994) pp. 108–111.

48 For urbanization and construction activity in İstanbul during this period please see, Alişanzade Sedat Hakkı "İstanbul ve şehircilik", *Mimar*, (1:1, 1931), pp. 1–4 and M. Vedad, "İstanbul'un imarı mes'elesi", *Mimar* (1: 2), pp. 35–36.

49 H. Prost, "Le Çarşı et l'urbanisation", Note no. 14, 25/11/1936, *Les Transformations d'İstanbul, Documentation 1936-1938*, pp. 45-47; Henri Prost, "Les Transformations d'İstanbul" (1947), pp. 16–17.

50 In the report entitled, "A Ten-year Plan, 1943-1953" Henri Prost reiterates the importance of this subject. H. Prost, "Le plan décennal", Note no. 265, 26 April 1943, *Les Transformations d'İstanbul, Vieil İstanbul*, pp. 240–241.

Paşa'nın 1912 yılında İstanbul valisi olduktan sonra gerçekleştirdiği kentsel düzenlemelere bu bölümde özel bir yer verilmiştir.

66 H. Prost, "Les Transformations d'İstanbul", (Paris'te *Académie des Beaux-Arts*'da yaptığı konuşma) 1947. Bu metin "İstanbul'un tebeddülü" başlığıyla Türkçeye çevrilmiştir.

67 H. Prost, "Protection des sites et transformations de certains edifices", Note C, 29 Haziran 1936, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), 6.

68 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la Cité funéraire Eyüb", Note no. 202, 20 Mayıs 1941, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), 75-76.

69 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la Cité funéraire Eyüb", Note no. 262, "Protection des sites historiques, archéologiques et pittoresques", 15 Nisan 1943, Note no. 262, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), 84-86.

70 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, rapport accompagnant le Plan Directeur de la Rive d'Asie remis le 6 Janvier 1939", *Les Transformations d'İstanbul* (cilt III), 50-74.

71 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", a. g.e., 57–61.

72 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", a. g.e.), 62.

73 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", a. g.e., 56.

74 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", a. g.e., 60-62.

75 H. Prost, "Le port", *Les Transformations d'İstanbul*, (cilt V, *Port – Corne d'Or – Industries*), 1-15.

76 H. Prost, "Le Bosphore et les Industries", Note no. 11, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt I, *Documentation 1936-1938*), 33-35.

77 İçişleri Bakanı Ali Çetinkaya ile yaptığı görüşmede, Prost Bakan'a bu konudaki görüşünü sorduğunu ve kendisine, "Kimseden tavsiye istemeyin, kendiniz karar verin, biz karar veririz," yanıtını verdiğini aktarmaktadır. H. Prost, *Les Transformations d'İstanbul* (cilt IV, *Bosphore*), 3.

78 H. Prost, "Urbanisme", a.g.e., 35.

79 H. Prost, "Aménagements du Bosphore, Généralités", a.g.e., 7.

80 H. Prost, "İstinye, Projet de Cité Jardin", 21 Aralık 1945, Note no. 391, a.g.e., 109-110.

81 Bu örnek uygulama Emin Vafi'nın Ortaköy sırtlarındaki bir koruda gerçekleştirdiği ve villaların koru içerisinde serbest bir biçimde konumlandırılmasıyla oluşturulmuş özel bir yerleşimdir. Henri Prost, "Cités Parcs, Aménagement des Collines du Bosphore", 6 Ocak 1947, Note no. 452, a.g.e., 114-118.

82 H. Prost, "Eléments directeurs de l'aménagement des collines", a.g.e., 37-43.

83 H. Prost, "Les communications urbaines Europe-Asie et la crise du logement", 29 Aralık 1947, Note no. 472, a.g.e., 122-127.

84 H. Prost, "L'Aménagement des rives et la legislation", a.g.e., 8-11.

85 H. Prost, "Aménagement des Rives du Bosphore – Aménagement pittoresque des rives", Note no. 29, *Les Transformations d'İstanbul*, a.g.e., 51-52.

86 İstanbul Belediyesi, *Güzelleşen İstanbul, XX. Yüzyıl*, İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

87 Burada ilginç olan 1938 öncesinde gerçekleştirilen düzenlemelerin bu yayında kapsanmayıp, İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı ve Lütfi Kırdar'ın Valiliği ve Belediye Başkanlığı dönemine odaklanılmasıdır. Bunun bir gerekçesi İstanbul Nazım Planı'nın onaylanmasından sonra uygulamaya koyulan kentsel operasyonların sergilenmek istenmesi olabilir. Bu yayının malzemesinin büyük ölçüde Henri Prost'un arşivinde bulunması, hazırlığında şehircinin yönetiminde İmar Müdürlüğü'nün önemli payı olduğunu göstermektedir.

88 Dr. Lütfi Kırdar programı şu sözlerle sunmaktadır: "Bu mes'ud günü yalınız şenliklerden ibaret tarihi bir bayram olarak değil; aynı zamanda bir imar bayramı olarak kutlamağı düşündük ve bunun için on senelik bir proğram hazırladık. [...] İstanbul'u, Fatihin ruhunu da şadedecek bir medeniyet ve umran hamlesile modern bir şehir haline getirmek fikrile hazırlanmış olan bu program tatbik edildikten sonra da İstanbul'un imar ve tanzimi bitmiş olmayacaktır. Fakat işin en güç kısmı başarılmış, İstanbul denilen pırlanta bütün güzelliği ve ihtişamı ile meydana çıkmış olacaktır.
Bu plan on yılda gerçekleştikten sonra, geriye şehri daha süslemek, daha güzelleştirmek gibi ikinci derecede faaliyetler kalacaktır. Böylece; vaktile dünyanın en mamur şehirlerinden biri iken yavaş yavaş harab olan ve çirkinleşen İstanbul, adeta yeniden kurulmuş olacaktır." L. Kırdar, "Vali Dr. Lütfi Kırdar'ın Mektubu", İstanbul Belediyesi*, Güzelleşen İstanbul*, a.g.e.

89 H. Prost, "Le plan décennal", Note no. 265, 26 Nisan 1943, *Les Transformations d'İstanbul,* (cilt VII, *Vieil İstanbul*), 240-270.

90 H. Prost, "Le plan décennal", 240 ve "İstanbul'un Fethinin 500ncü yılının kutlanması", İstanbul Belediyesi, *Güzelleşen İstanbul*, a.g.e.

91 H. Prost, "Aéroport", Note C, 29 Haziran 1936, *Les Transformations d'İstanbul,* (*Documentation 1936-1938*), 9.

92 Ancak şehirci notlarında, imar müdürleri arasında

51 In the introduction of the Master Plan Explanatory Report, Prost notes that the Master Plan entails the urban operations necessary to structure the city around a spine as plan decisions. H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la rive européenne d'İstanbul", *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), *Plans Directeurs*, (unpublished plan report), pp. 1–13.

52 The note Henri Prost wrote to the Minister of the Interior on 17.10.1937, *Les Transformations d'İstanbul*, (volume III).

53 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), pp. 19–21.

54 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul*, (volume III), p. 21.

55 In conveying the Henri Prost period in the history of İstanbul's planning, Prof. Dr. Hande Suher offers the following critique: "Prof. Prost's plan explanations with copious notes indicate that these works were not based on systematic and analytic studies but were derived from the intuitive evaluations and experiences of the planner. Further, rather than urban planning, these works are geared towards developing urban design models". H. Suher, "Planlama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, volume 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994), pp. 265–275.

56 H. Prost, *Les Transformations d'İstanbul* (volume I) *Documentation (1936-1938)*, pp. 4–23.

57 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), pp. 7–8.

58 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…" (ibid.) p. 2.

59 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", (ibid.), p. 8

60 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", (ibid.) pp. 9 and 11

61 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur…", (ibid.), p. 10

62 C. Bilsel, "Remodeling the Imperial Capital in the Early Republican Era: the Representation of History in Henri Prost's Planning of İstanbul", ed.: J. Osmond, A. Cimdina, *Power and Culture: Identity, Ideology, Representation*, Edizioni Plus, Pisa University Press (Pisa, 2007), pp. 95–115.

63 H. Prost, "Communication de Henri Prost, 17 Septembre 1947" (Académie des Beaux-Arts, Institut de France, Paris), pp. 15–16.

64 C., Bilsel, "Shaping a Modern City out of an Ancient Capital: Henri Prost´s plan for the historic peninsula of İstanbul", (paper presented at the conference, *IPHS 2004, the 11th International Planning History Conference, Planning Models and the Culture of Cities*).

65 H. Prost, "Introduction", *Les Transformations d'İstanbul*, (Volume VII) *Vieil İstanbul*, I–IV. A special section has been dedicated in this volume to the urban planning projects Cemil (Topuzlu) Pasha realized after having been appointed as the Governor of İstanbul in 1912.

66 H. Prost, "Les Transformations d'İstanbul", (The speech he delivered at the *Académie des Beaux-Arts* in Paris) 1947. The text was translated to Turkish as "İstanbul'un tebeddülü" (The Change of İstanbul).

67 H. Prost, "Protection des sites et transformations de certains edifices", Note C, 29 June 1936, *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), p. 6.

68 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la Cité funéraire Eyüb", Note no. 202, 20 May 1941, *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), pp. 75–76

69 H. Prost, "Mémoire descriptif du plan directeur de la Cité funéraire Eyüb", Note no. 262, "Protection des sites historiques, archéologiques et pittoresques", 15 April 1943, Note no. 262, *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), pp. 84–86.

70 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, rapport accompagnant le Plan Directeur de la Rive d'Asie remis le 6 Janvier 1939", *Les Transformations d'İstanbul* (volume III), pp. 50–74.

71 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …" (ibid.), pp. 57–61.

72 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …" (ibid.), p. 62.

73 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", (ibid.), p. 56.

74 H. Prost, "Plan Directeur Côte d'Asie, …", (ibid.), pp. 60–62.

75 H. Prost, "Le port", *Les Transformations d'İstanbul*, (volume V, *Port – Corne d'Or – Industries*), pp. 1–15.

76 H. Prost, "Le Bosphore et les Industries", Note no. 11, *Les Transformations d'İstanbul* (volume I, *Documentation 1936-1938*), pp. 33–35.

77 During a conversation he had in a meeting with Minister of the Interior Ali Çetinkaya, Prost notes that he asked the Minister of his opinion in this matter and conveys the Minister's response as follows: "Do not seek anyone's advice and make your own assessment. We shall come to a decision." *Les Transformations d'İstanbul* (volume IV, *Bosphore*), p. 3.

78 H. Prost, "Urbanisme", (ibid.), p. 35.

79 H. Prost, "Aménagements du Bosphore, Généralités", (ibid.), p. 7.

80 H. Prost, "Istinye, Projet de Cité Jardin", 21 December 1945, Note no. 391, (ibid.), pp. 109–110.

81 This model application was a private settlement that Emin Vafi realized in a woods on the slopes of Ortaköy. The residential complex was designed by the free

Ziya Kocasinan ve “İbrahim Bey” ile uyumlu çalışmış olduğunu özellikle vurgulamaktadır. 26 Aralık 1950 tarihli el yazması not. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b)

93 Turing Kulüp üyeleriyle olan yakınlığı bunda bir istisna oluşturur görünmektedir.

94 R. Akbulut, “Henri Prost”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994), 286-287.

95 H. Prost, *Les Transformations d’İstanbul*, (cilt X), 7-8. Prost’un “Nazım planın belediye sınırları içerisinde kalan ve Çamlıca ile Üsküdar’dan Bostancı’ya kadar Marmara kıyısı arasında kalan alana ilişkin notlar” başlığı altında bir araya getirdiği, ciltlenmemiş notlar. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/7)

96 Revizyon Komitesi Raporu, 1951 (basım tarihi 1954).

97 “[…] invitation à venire constater et admirer les grands travaux d’aménagement et d’embellissement de votre ville”, İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay’ın Prost’a yazmış olduğu 9 Şubat 1957 tarihli mektup. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43-j)

98 Fahrettin Kerim Gökay, 9 Şubat 1957 tarihli mektup.

99 Henri Prost’un İstanbul Belediye Başkanı’na hitaben yazdığı 2 Mayıs 1937 tarihli mektup. Mahmut Bir tarafından Prof. Hans Högg’ün açıklamalarının Fransızca bir özeti yapılmıştır. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43-j).

100 J. Royer, “Henri Prost, Urbaniste”, a.g.m., 29.

layout of the villas within the woods. Henri Prost, “Cités Parcs, Aménagement des Collines du Bosphore”, 6 January 1947, Note no. 452 (ibid.), pp. 114–118.

82 H. Prost, “Eléments directeurs de l’aménagement des collines”, (ibid.), pp. 37–43.

83 H. Prost, “Les communications urbaines Europe-Asie et la crise du logement”, 29 December 1947, Note no. 472, (ibid.), pp. 122-127.

84 H. Prost, “L’Aménagement des rives et la legislation”, (ibid.), pp. 8–11.

85 H. Prost, “Aménagement des Rives du Bosphore – Aménagement pittoresque des rives”, Note no. 29, *Les Transformations d’İstanbul*, (ibid.), pp. 51-52.

86 Municipality of İstanbul, *Güzelleşen İstanbul, XX. Yüzyıl*, İstanbul Maarif Matbaası (İstanbul, 1944).

87 What is interesting here is that the book does not include the urban projects completed prior to 1938, but merely focuses on the period that encompasses the Presidency of İsmet İnönü and the Governorship-Mayorship of Lütfi Kırdar. A reason for this may be the preference to display the urban operations implemented after the Master Plan of İstanbul was approved. The presence of a large portion of the publication materials in Henri Prost’s archives indicates that the Directorate of Public Works under Prost’s supervision played a significant role in the editing of the publication.

88 Dr. Lütfi Kırdar presents the program with the following words: “We aspire to commemorate this blessed day not merely as an historic holiday of festivities, but also as a festival of public works; we have thus planned out a ten-year program. [...] Designed with a view to creating a modern city in its attempt at civilization and prosperity that would please the spirit of Sultan Mehmed II the Conqueror, the implementation of this program will not bring hamper the development and re-organization of İstanbul. Yet, the most arduous phase of this undertaking will have been achieved and the precious diamond we call İstanbul will emerge with all her beauty and splendor. Once this plan is realized over the next ten years, what shall remain are secondary endeavors such as embellishing and beautifying the city even further. Thus, İstanbul, which once was one of the most prosperous cities in the world and gradually became dilapidated and ugly, will in a sense be reestablished.” L. Kırdar, “Vali Dr. Lütfi Kırdar’ın Mektubu (Letter from Governor Dr. Lütfi Kırdar)”, Anonymous, *Güzelleşen İstanbul…*, (ibid.)

89 H. Prost, “Le plan décennal”, Note no. 265, 26 April 1943, *Les Transformations d’İstanbul,* (volume VII, *Vieil İstanbul*), pp. 240–270.

90 H. Prost, “Le plan décennal”, p. 240 and “İstanbul’un Fethinin 500.ncü Yılının Kutlanması”, Anonymous, *Güzelleşen İstanbul…*, ibid.

91 H. Prost, “Aéroport”, Note C, 29 June 1936, *Les Transformations d’İstanbul,* (*Documentation 1936-1938*), p. 9.

92 He mentions that he could work harmoniously with Ziya Kocasinan and Ibrahim Bey among the directors of the Planning Office (*Imar Müdürlüğü*). Hand-written note dated 26 December 1950. (IFA/AA, Fonds Prost, 30/4b)

93 It seems that his rapport with the Turing Club members was an exception.

94 R. Akbulut, “Henri Prost”, *Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, volume 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı (İstanbul, 1994), pp. 286–287.

95 H. Prost, *Les Transformations d’İstanbul*, (volume X), pp. 7-8. Unbound notes that Prost compiled under the heading “Notes on the area between the Municipal borders of the Master Plan and the Marmara shore from Çamlıca and Üsküdar to Bostancı”. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/7)

96 Report of the Revision Committee, 1951 (printed in 1954).

97 “[…] *invitation à venir constater et admirer les grands travaux d’aménagement et d’embellissement de votre ville*”, letter written to Prost by İstanbul Governor and Mayor Fahrettin Kerim Gökay on 9 February 1957. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43-j)

98 Fahrettin Kerim Gökay, letter dated 9 February 1957.

99 Letter Henri Prost wrote to the Mayor of İstanbul on 2 May 1957. A summary of Prof. Hans Högg’s presentation was translated to French by Mahmut Bir. (IFA/AA, Fonds Prost, HP.ARC.30/43-j).

100 J. Royer, “Henri Prost, Urbaniste”, (ibid.), p. 29.