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



Katalog
Catalogue

İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı, 1937

European Side of İstanbul Master Plan, 1937

F. Cânâ Bilsel

"İstanbul'un modernleşmesi belki en hassas bir cerrahi operasyon ile karşılaştırılabilir. Bu, bakir bir arazide yeni bir kent yaratmak değil, bütünüyle bir toplumsal değişim içinde bulunan tarihi bir başkenti, süreç içinde, belki de yeni bir dengeye ulaşacak olan servetlerin varoluş koşullarını dönüştürecek bir geleceğe doğru yönlendirmektir.

Bu şehir fevkalade bir faaliyet içerisinde yaşamaktadır. Ticari ve sanayi gelişmeye zarar vermeden, yeni konut yerleşimlerini engellemeden, büyük ulaşım yollarını gerçekleştirmek mutlak bir ekonomik ve toplumsal gerekliliktir; fakat şehrin muhteşem anıtlarının hâkim olduğu eşsiz siluetini korumak da bir diğer mutlak zorunluluktur."

Henri Prost, *Les Transformations d'İstanbul*[1]

Henri Prost, İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı (*Le Plan Directeur d'İstanbul – Côte d'Europe*) 17 Ekim 1937 tarihinde tamamlayarak plan raporu ve gerekçeleri ile birlikte Dahiliye

"The modernization of İstanbul can perhaps be compared to a most delicate surgical operation. This does not entail the creation of a New City on a virginal terrain. The objective is to guide a historic capital undergoing a complete social evolution into a Future in which the mechanics and perhaps the leveling of assets will transform the conditions of existence.

This city experiences a prodigious activity. Creating the main axes of circulation without hindering commercial and industrial development without stopping the construction of new dwellings is an imperious economic and social need; however, conserving and protecting the unrivaled silhouette dominated by magnificent edifices is another necessity as imperious as the former."

Henri Prost, *Les Transformations d'İstanbul*[1]

Henri Prost completed his Master Plan for the European Side of İstanbul on 17 October 1937

Vekili'ne sunar. Planın onaylanması Atatürk'ün vefatı üzerine gecikmiş ve ancak İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olması ve İstanbul'un Belediye Başkanlığına Dr. Lütfi Kırdar'ın atanması sonrasında gerçekleşmiştir. Bu gecikmede, Ankara'da Nafia Vekaleti'nin (Bayındırlık Bakanlığı) plana karşı çekincesinin de etkin olduğu anlaşılmaktadır. Nazım Plan 5 Haziran 1939 tarihinde Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un imzası ile onaylanmıştır.

İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı, Eski İstanbul ve Beyoğlu (Pera-Galata) bölgeleri için 1/5000 ölçekli iki ayrı plandan oluşmaktadır. Kentsel ulaşımı yeniden düzenleyen bir otomobil yolları altyapısı, önemli kentsel kullanımlar ve yeşil alanlar planın ana öğelerini oluşturmaktadır. Prost, açıklama raporunun ilk paragrafında, Nazım Plan'ın kentsel alanı bir "omurga çevresinde yapılandırmak" için gerekli olan operasyonları içerdiğini, bu operasyonlardan hiçbirinden vazgeçilemeyeceğini, ancak daha sonra bunlara yenilerinin eklenebileceğini vurgulamaktadır.[2] Özetle Nazım Plan, tarihi kenti yeni bir kentsel strüktür çevresinde yeniden yapılandırmayı amaçlamaktadır. Bu yapıyı oluşturmak üzere önerilen kentsel operasyonlar, planda öncelik sırasına göre numaralarla işaretlenmiştir.

Nazım Plan Programı

1936-1937 yıllarında gerçekleştirilmiş olan araştırmalar ve çeşitli kurum ve kuruluşlardan alınan görüşler sonucunda Henri Prost, Nazım Plan'a esas oluşturan bir program hazırlamış ve planı buna göre geliştirmiştir. Programın, arazi kullanımlarına yönelik önemli işlevsel kararlarla birlikte, kentsel düzenlemelere yönelik ayrıntılı kararlar içermesi de dikkat çekicidir.

Programın ilk maddeleri kentin limanlarına, Haliç üzerindeki köprülere ve endüstri kullanımlarına ilişkindir:[3]

"A. *Galata Limanı Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Bu limana servis yalnızca karayolu ile sağlanacaktır.*

B. *Saray Burnu (Sirkeci) Limanı geçicidir; bir kat yüksekliğini geçmeyecek olan liman yapılarının üzerinde Saray Burnu (Gülhane) Parkı'nı Galata Köprüsü'ne bağlayan bir gezinti yolu oluşturmak üzere teraslar inşa edilecektir.*

C. *Galata Köprüsü, köprü başlarında iki geniş meydan yaratmaya olanak sağlayacak biçimde Haliç'e doğru taşınacaktır.*

D. *Atatürk Köprüsü'nün inşaatı uygulama aşamasında olan projesine uygun olarak tamamlanacaktır.*

E. *Haliç kıyıları ticaretin ve yerel endüstrinin rasyonel organizasyonunu sağlamak üzere düzenlenecektir.*

Büyük endüstriler, özellikleri ve peyzajın nitelikleri dikkate alınarak Atatürk Köprüsü'nün batısına taşınacaktır. Bunların arasında en rahatsız edici olanlar Haliç'in başlangıcına taşınacaktır. Mezbahaya ulaşım iyileştirilecek, Haliç'in her iki kıyısında ağır taşıtlar için endüstri yolu açılacaktır.

İki köprü arasında ise; kuzey yakasında, gıda sektörü geliştirilecek, haller genişletilecek, balıkhane inşa edilecek, güney yakasında, iki köprü arasında kıyı boyunca kamuya açık bir rıhtım inşa edilecektir."

Programda ikinci olarak Avrupa'dan gelen demiryolunun sonlandığı uluslararası garın yeni konumu belirlenmekte, mevcut Sirkeci Garı'nın gelecekte üstleneceği işleve karar verilmekte ve Avrupa demiryolunun Anadolu'ya feribotlarla bağlanması önerilmektedir:

"F. *Güneyde Atatürk Bulvarı'nın sonunda uluslararası gar konumlandırılacak, Avrupa-Asya*

and presented the plan report and preamble to the Minister of the Interior. The approval of the plan was postponed because of Atatürk's death and the plan was authorized only after İsmet İnönü was elected as the new President and Dr. Lütfi Kırdar was appointed as the new Mayor of İstanbul. It appears that the reservations of the Ministry of Public Works regarding the plan also played a role in the delay. The Master Plan was approved on 5 June 1939 by Ali Fuat Cebesoy, Minister of Public Works.

The European Side of İstanbul Master Plan was comprised of two separate plans of 1/5000 scale for the Old İstanbul and Beyoğlu (Pera-Galata) districts. A new circulation infrastructure reorganizing urban transportation, significant urban developments and green areas constituted the fundamental elements of the plan. In the first paragraph of the explanatory report, Prost emphasized that the Master Plan included necessary operations to "vertebrate" the urban space, that all of these operations were an indispensible part of the plan, and that some new additions could later be made to the foreseen operations.[2] In short, the objective of the Master Plan was to reorganize the historic city around a new urban structure. The urban operations proposed for this restructuring process were marked by numbers according to the order of priority.

The Master Plan Program

In light of the studies conducted in 1936-1937 and views solicited from various institutions and corporations, Henri Prost designed a program as the basis of his Master Plan and developed the plan accordingly. It is interesting to note that along with important functional decisions concerning land use, the program also included detailed resolutions on certain urban developments.

The first set of items in the program pertain to the city's ports, the bridges over the Golden Horn and to industrial areas:[3]

"A. *The Port of Galata will be extended as far as the Academy of Fine Arts. Service to this port will only be provided by motorized transportation.*

B. *The Port of Saray Burnu (Sirkeci) is temporary; in order to create a promenade that connects Saray Burnu (Gülhane) Park to Galata Bridge, terraces will be built over the port structures, which will not exceed a single-storey height.*

C. *Galata Bridge will be moved towards the Golden Horn to provide large public squares at both ends of the bridge.*

D. *The construction of Atatürk Bridge will be completed in conformity with the project in progress.*

E. *The shores of the Golden Horn will be developed with a view of providing a rational organization of commerce and local industry.*

Large industries will be moved to the west of Atatürk Bridge taking into consideration the nature and features of the landscape. The most disturbing ones among these will be relocated at the upstream of the Golden Horn. Access to the abattoir will be improved – industrial motorways will be opened on both sides of the Golden Horn for heavy vehicles.

Between the two bridges, the food sector will be developed on the northern side, wholesale markets will be expanded and a fish market will be built. On the southern side, a public quay will be constructed along the shore between the two bridges."

trenlerinin Haydarpaşa'ya geçmesini sağlayacak bir feribot iskelesi yapılacaktır.

G. *Sirkeci Garı yalnızca elektrikli banliyö hatlarına ve geçici olarak Sarayburnu'ndaki limana yük taşımak üzere ayrılacaktır.*

H. *Uluslararası gar ve feribot iskelesinin rıhtımları Yenikapı koyunda Yedikule-Bakırköy arasında modern donanımlı bir limanın inşa edilmesiyle artacak olan yük trafiğine uygun olarak tasarlanacaktır.*"

Kentin ticaret etkinliğinin Kapalıçarşı odağı ve çevresinde tüm canlılığıyla süreceği varsayımıyla, bu alana ulaşımın kolaylaştırılması hedeflenmektedir:

"I. *[Kapalı] Çarşı tümüyle modernleştirilmekle birlikte genel biçimlenmesiyle hemen hemen tümüyle korunacak, çevresinde geniş yollar açılarak ve girişlerinin yakınlarında otoparklar oluşturularak buraya erişim sağlanacaktır."*

İstanbul Üniversitesi'nin tarihi kentin merkezindeki konumunu koruyarak bu alanda bir üniversite bölgesi oluşturmak da Nazım Plan Programı içerisinde yer alan başlıca kararlardan biridir:

"J. *[Kentin] entelektüel Akropolü olan ve tarihi kentte baskın bir konumda bulunan üniversite, Beyazıt ve Şehzadebaşı arasında geniş bir mahalle oluşturacak ve çevre sağlığı (hygiène) açısından en iyi koşullarda geliştirilecektir. [Üniversitenin] mevcut açık alanı öğrencilere ayrılmış bir büyük park oluşturacak, merkez yapıları burada konumlandırılacaktır. Üniversitenin tüm bölümleri için sürekli gelişim halinde olan bilimsel gerekliliklere uygun olarak gelişebilecekleri yeterli alan sağlanacaktır. Milli Kütüphane üniversite yerleşkesi içerisinde merkezi bir yer işgal edecektir.*"

Secondly, the new location of the International Train Station, namely the terminal of the European railway, was identified in the program. Furthermore, the future function of the existing Sirkeci Train Station was determined and a ferry line was proposed to connect the European railway to Anatolia:

"F. *A new International Train Station will be created at the end of Atatürk Boulevard and a ferry port will be built to help Europe-Asia trains to cross over to Haydarpaşa.*

G. *Sirkeci Train Station will only be allocated to electric commuter train lines and temporarily to freight trains carrying cargo to the port at Sarayburnu.*

H. *The docks of the International Train Station and the ferry port will be designed at the Yeni Kapı Bay between Yedikule and Bakırköy, to accommodate the freight traffic, which will increase following the construction of a modern port."*

Based on the assumption that the city's commercial activity would continue to flourish in and around the Grand Bazaar, facilitating the accesses to this area was envisaged:

"I. *While completely modernized, [The Grand] Bazaar that will be conserved almost in its entirety will be served by large roads to be opened in its perimeter and parking lots to be created near the entrances."*

Preserving the location of İstanbul University at the heart of the historic center and creating a university zone in this area was also one of the principal resolutions of the Master Plan Program:

"J. *As the [city's] intellectual Acropolis dominating the historic city, the University will develop as a campus-district between Beyazıt and Şehzadebaşı and will be improved in line with the most suitable conditions of environmental hygiene. [The university's] existing open space will serve as a large park allocated to students and the central buildings will be situated here. In view of the constant advancement of scientific needs, sufficient space will be provided for all departments of the University to ensure their development. The National Library will occupy a central position on the University campus."*

Kent içerisinde ve çevresinde yeşil alanlar, spor alanları ve diğer serbest sahaların (*espaces libres*) oluşturulması hedeflenmiş ve Nazım Plan Programı'nda bu alanların nerelerde düzenleneceği belirlenmiştir. (Havacılık konusunun da bu grup içerisinde yer alması ilginçtir):

"K. *Surların içerisinde Yenibahçe'de botanik koleksiyonları ve hayvanat bahçesinin yer alacağı bir eğitim parkı [kültürpark] oluşturulacaktır.*

L. *Spor, fiziksel egzersiz ve antrenman alanları ile*

M. *Yenibahçe'de surların dışında hipodrom [yarış alanı] oluşturulacaktır.*

N. *Havacılık ile ilgili konular araştırma aşamasındadır.*

O. *Florya'da plajlar düzenecektir."*

Programdaki diğer maddeler ise, İstanbul'un tarihi ve arkeolojik alanlarının düzenlenerek korunmasına yönelik kararlardır. Tarihi yarımadanın doğu ucunda bir Arkeoloji Parkı oluşturulması programdaki en dikkat çekici önerilerden biridir. Burada, kara surları ile Haliç ve Marmara kıyısındaki deniz surları korunması gereken "sit"ler olarak tanımlanmışlardır. İstanbul siluetinin bir bütün olarak korunması için yapı yüksekliklerinin denetlenmesine yönelik ilk karar da yine bu programda yer almaktadır:

"P. *Sarayburnu ile Küçük Ayasofya arasında bir Arkeoloji Parkı oluşturulacaktır.*

Q. *Önemli sitlerin korunması kapsamında:*

***Sarayburnu**'nda tüm eklenti yapılar temizlenecek, Sirkeci Limanı ve Garı aşama aşama kaldırılacaktır.*

***Kara surları** dışarıdan 500 metre genişliğinde ve içeride çevre mahallelerinin konumlarına göre genişliği değişen inşaatın yasak olduğu bir bölge yaratılarak korunacaktır.*

The creation of green areas, sports fields and other open public spaces in and around the city, was another objective of the plan. The Master Plan Program clearly identified the location of such areas. (The inclusion of aviation in this category is interesting):

"K. *Creation of an educational park [culture park] including the Botanical collections and a zoo, within the city walls in Yenibahçe.*

L. *Sports, physical exercise, and training areas, as well as*

M. *A hippodrome [race track] outside the city walls in Yenibahçe.*

N. *Aviation (currently under research).*

O. *Arrangement of beaches in Florya."*

Other items of the program included decisions on the organization and preservation of the historical and archaeological areas of İstanbul. One of the most outstanding propositions in the program was the creation of an Archaeological Park at the eastern end of the Historic Peninsula. Here, the Land Walls and the Golden Horn, as well as the Sea Walls along the Marmara shore were defined as "sites" to be protected. The first resolution concerning the supervision of building heights required for the protection of İstanbul's silhouette

***Deniz surları** ilişkili mahalle planlarının getirdiği kararlara ve kalıntıların arkeolojik ya da dekoratif değerine bağlı olarak korunacaktır.*

***Haliç kıyısındaki surları**n ise, buradaki ticaret ve sanayi mahallelerinin sağlıklılaştırılmasına ve ulaşıma engel olmayan, çok karakteristik olan bölümleri korunacaktır.*

***Kent** görünümünde (kent peyzajında) baskın olan belli başlı yapılar, çevrelerindeki yapıların yüksekliklerinin ve niteliklerinin belirlenmesinde özel koşullara kaynaklık edecektir. Bu koşullar, mahalleler için yapılacak ayrıntılı planlarda belirlenecektir.*

Henri Prost, İstanbul'u bir meydanlar kenti olarak yeniden düzenlemeyi amaçlamaktadır. Meydanlar, üzerlerindeki kamu yapıları ve anıtlarla birlikte kent estetiğinin belirleyici öğeleri olacaklardır. Bu meydan ve gezi alanlarından çevredeki manzaraya ve çevreden bu meydanlara yaratılması düşünülen perspektif etkileri Nazım Plan Programı içerisinde yer alacak kadar önceliklidir:

"R. *Dekoratif nitelikteki ana meydanlar ve kamu yapıları:*

***Antik Hippodrom [Atmeydanı]** üzerinde güneydeki okul yapılarının yıkılmasıyla Büyük Cumhuriyet Meydanı yaratılacak, bu alanda askeri geçit törenleri için düzenleme yapılacak, Boğaz'dan ve Marmara'dan görülebilen çok yüksek bir simgesel anıt dikilecek; Adalet Sarayı ve yönetim yapıları bu alanın yakınında konumlanacaktır.*

***6 no.lu meydan** Beyazıt Meydanı'nın, Antik Zafer Takı'nı ortaya çıkaracak biçimde yeniden düzenlenmesiyle oluşturulacaktır.*

***19 no.lu meydan** Atatürk Bulvarı ile Şehzadebaşı Caddesi'nin kesiştiği kavşakta oluşturulacak bu meydanda Atatürk Bulvarı'nın güney bölümünden perspektif oluşturacak biçimde bir anıt yapı yapılacaktır.*

***20 no.lu meydan** Londra Asfaltı ile 1 no.lu park alanına ve Olimpiyat Oyunları alanına erişimi sağlayan 13 no.lu bulvarın kesiştiği kavşakta meydan düzenlemesi yapılacaktır.*

***Uluslararası gar** çevresinde yapılacak **gezinti alanı** (esplanade) Marmara Denizi'ne açılan geniş bir manzara terası (bélvédère) oluşturacaktır.*

***Taksim Meydanı** yeniden düzenlenecek ve çevresinde **tiyatro, konferans salonları, sergi ve toplantı salonları, spor yarışmaları için kapalı salonlar, kulüpler, postane, otoparklar** (gare automobile) vb. yapılmasına olanak sağlayacak biçimde yeniden düzenlenecektir."*

Programın son maddesi ise, kentin toplumsal gelişimi açısından çok önemli olan eğitim ve sağlık donatılarının kentteki dağılımına ilişkindir:

S. *Okulların ve sağlık kuruluşlarının dağılımı ilgili kurumların işbirliğiyle etüt edilecektir.*"

Programın maddelerinden de açıkça görüldüğü gibi Henri Prost İstanbul Nazım Planı'nı başlıca üç ana ilke doğrultusunda oluşturmuştur: Ulaşım/dolaşım (*la circulation*), çevre sağlığı (*l'hygiène*) ve "estetik" (*l'esthétique*). İstanbul'un Avrupa Ciheti Nazım Planı, şehircinin kendi deyimiyle, kenti bir "omurga çevresinde yapılandırmak" amacıyla yeni bir yol sistemi getirmektedir. Açılması ya da genişletilmesi önerilen yollar ve meydanlar planda en belirgin olan öğelerdir. Parklar, gezi ve spor alanları, kentlilerin sağlıklı bir yaşam sürdürmelerini sağlamaya yönelik olarak mevcut kentte ve yeni gelişme alanlarında yeşil alanlar oluşturmak üzere planlanmıştır. Son olarak estetik konusu ise, nazım plan ölçeğinden başlayarak her ölçekteki düzenlemelerde belirleyicidir.

as a whole appeared also in this program:

"P. *An Archaeological Park will be created between Sarayburnu and Little Hagia Sophia (the Church of Sergio and Bacchus).*

Q. *Protection of important sites:*

*In **Saray Burnu**, all parasite buildings will be demolished; Sirkeci Port and Train Station will be removed in consecutive stages.*

***Land Walls** will be protected by the creation of a zone "non aedificandi," with an exterior width of 500 meters and an interior width that is subject to change, depending on the location of surrounding quarters.*

***The Sea Walls** will be protected in line with the decisions on the specific plans of districts and the archaeological or decorative value of the remains.*

***The walls along the Golden Horn:** Only the particularly characteristic sections, which do not hamper the development of commercial and industrial districts and obstruct traffic, will be protected.*

*The outstanding buildings dominating the **townscape** will serve as reference to the special measures that will determine the height and character of the surrounding buildings. These measures will be indicated on the specific district plans.*

Henri Prost aimed to redesign İstanbul as a city of public squares. Along with their public buildings and monuments, these squares were envisaged as characterizing features of urban aesthetics. The perspective effects of the squares and promenades on the surrounding landscape and vice versa were considered important enough to have been included in the Master Plan Program:

"R. *Main public squares and public buildings of a decorative nature:*

*Following the demolition of the school buildings at the south of the **Ancient Hippodrome [Atmeydanı],** the Greater Republican square will be created. The area will be redesigned to accommodate military processions; a tall symbolic monument, visible from the Bosphorus and the Marmara Sea, will be erected in this area; the Palace of Justice and administrative buildings will be located in the proximity.*

***Public Square no. 6** will be created through the rearrangement of Beyazıt Square in a manner that brings the Triumphal Arch to light.*

***Public Square no. 19** will be created at the intersection of Atatürk Boulevard and Şehzadebaşı Caddesi. A commemorative edifice will be erected at this square, providing a view from the southern section of Atatürk Boulevard.*

***Public Square no. 20** will be created at the intersection of the London Road [Londra Asfaltı] and Boulevard no. 13, which provides access to Park no. 1 and the Olympic Games area.*

*The **esplanade**, which will be created next to the **International Train Station,** will constitute a wide, panoramic belvedere opening up to the Marmara Sea.*

***Taksim Square** will be rearranged and enlarged to allow space for the construction of a **Theater, Conference Halls, Exhibition and Convention Halls, Indoor Stadiums for Sports Competitions, Clubs,** a **Post Office,** and **Parking Garages** (gare automobile), etc. around it."*

The final item of the program entailed the citywide distribution of education and healthcare facilities, which hold a very significant place in the social development of the city:

S. *The distribution of schools and healthcare establishments will be studied with the collaboration of relevant institutions."*

Prost Nazım Planı Haliç'in güney yakası (Eski İstanbul) ve kuzey yakası (Galata-Beyoğlu) olmak üzere 1/5000 ölçekli iki ayrı plan üzerinde geliştirmiş; açıklama raporunda planlamanın genel ilkelerini ve öngördüğü kentsel operasyonları bu iki bölge için ayrı ayrı belirlemiştir.

Eski İstanbul Nazım Planı

1937 tarihli Eski İstanbul Nazım Planı, tarihi yarımadayı kateden ana arterler çevresinde yeni bir yol ağı ile mevcut kentin belirli bölgelerine kimi önemli kullanım kararları getirmektedir (Kat. no. 6).

Limanlar ve Sanayi Alanları

Henri Prost 1937 tarihli Nazım Plan'da, Sirkeci Limanı'nı "geçici olmak" koşuluyla yeniden düzenlemekte (Şek. 1), fakat alanın tarihi ve peyzaj değerlerini gözönüne alarak limanın antrepoları üzerinde Gülhane Parkı ile bütünleşen bir yaya platformu önermektedir (Şek. 2, 3 ve 4). Nazım Plan'ın Galata-Beyoğlu bölümünde ise aynı şekilde 1935 yılında Atatürk'ün imzasıyla yürürlüğe giren bir karar gereğince Galata Limanı düzenlenmiştir.[4] Oysa şehirci, planın onaya sunulması öncesinde yazdığı raporlarda, İstanbul'un yeni limanını Yedikule ile Bakırköy arasında Marmara kıyısında, limanın hemen kuzeyinden geçen Avrupa demiryolu ile ilişkili olarak önermiştir.[5] Ancak, hem limanın bu alanda konumlandırılması konusunda Nafia Vekaleti'nin itirazının olması, hem de şehircinin Nazım Planı, ilk aşamada gerçekleştirilebilecek kentsel operasyonların belirlendiği bir plan olarak ele alması nedeniyle olacak, bu önerisini plana işlememiştir.

Prost, Yedikule – Bakırköy arasında önerdiği bu limanın kuzeyinde denizyolu ve demiryolu ile doğrudan bağlantılı geniş bir sanayi bölgesi de

As clearly indicated in the items of the program, Henri Prost based his Master Plan of İstanbul on three fundamental principles: Transportation (*la circulation*), hygiene (*l'hygiène*) and "aesthetics" (*l'esthétique*). In the words of the urbanist, the Master Plan for the European Side of İstanbul proposed a new road network to "vertebrate the agglomeration." The roads and public squares planned to be opened or enlarged were the most conspicuous elements of the plan. Parks, as well as recreational and sports areas were envisaged through the creation of green areas in the existing city or across new areas of development to help the city dwellers lead a healthier life style. Finally, starting with the Master Plan, the issue of aesthetics was a determining factor in arrangements of any given scale.

Prost developed his Master Plan as two separate plans of 1/5000 scale, namely the right bank (Old İstanbul) and the left bank (Galata-Beyoğlu) of the Golden Horn. In the explanatory report, he designated separately the general principles of planning and the urban operations he envisaged for each region.

The Master Plan of Old İstanbul

Dated 1937, the Master Plan of Old İstanbul introduced a new road network around the main arteries traversing the Historic Peninsula, as well as important land-use decisions for certain sectors of the existing city (Cat. no. 6).

Ports and Industrial Areas

In his Master Plan dated 1937, Henri Prost reorganized "on a temporary basis" the port of Sirkeci (Fig. 1). Taking into consideration the historic value and landscape of the area, he nonetheless proposed a pedestrian platform integrat-

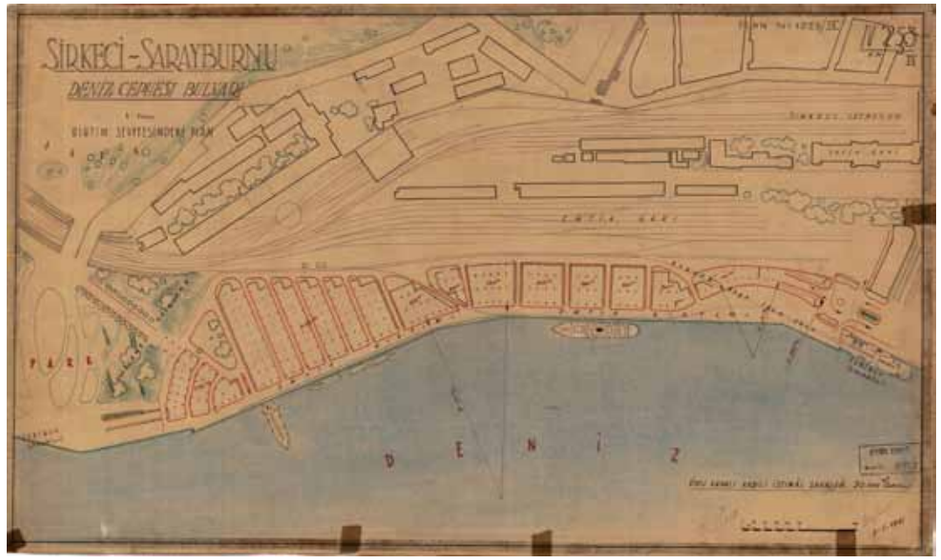


Şek. 1 İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı'nda Sirkeci Limanı ve Arkeoloji Parkı.
Fig. 1 Sirkeci port and the Archaeological Park on İstanbul European Side Master Plan.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

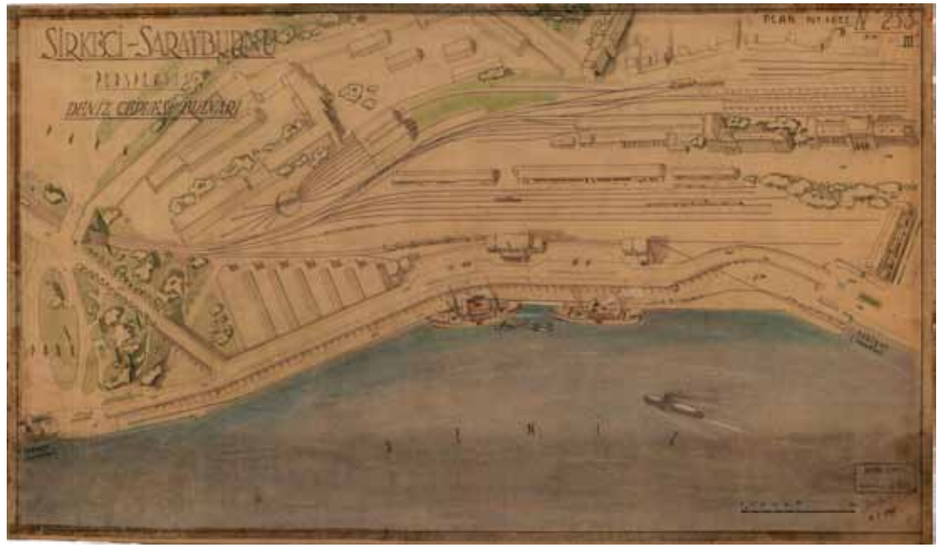
düşünmüş, büyük sanayi kuruluşlarının gelecekte bu alana taşınmasını öngörmüştür. Fakat, 1930'larda Haliç ve çevresinde büyüklü küçüklü çok sayıda kamu ve özel sektöre ait sanayi kuruluşu yoğunlaşmış bulunmaktadır. Şehirci, mevcut ekonomik koşullarda sanayinin buradan kaldırılarak başka bir alana taşınmasının ilk aşamada olanaklı olmadığını düşünmüştür. Bu nedenle, Nazım Plan'da Haliç çevresinde mevcut sanayi alanını yeniden düzenlemeye yönelmiştir. Sanayi

ed with Gülhane Park over the entrepots of the port (Figs. 2, 3 and 4). Similarly, in the Galata-Beyoğlu section of the Master Plan, the port of Galata was organized in compliance with a decision Atatürk endorsed in 1935.[4] Yet, in the reports he drafted prior to the submission of his plan for approval, the urbanist had proposed the location of İstanbul's new port between Yedikule and Bakırköy on the Marmara shore, to be connected to the European railway passing immediately to the north.[5] However, due to the Ministry of Public Works' objection to the location of the port in this area and the fact that Prost approached the Master Plan as an initial program determining urban operations, the urbanist did not integrate this proposition into the plan.

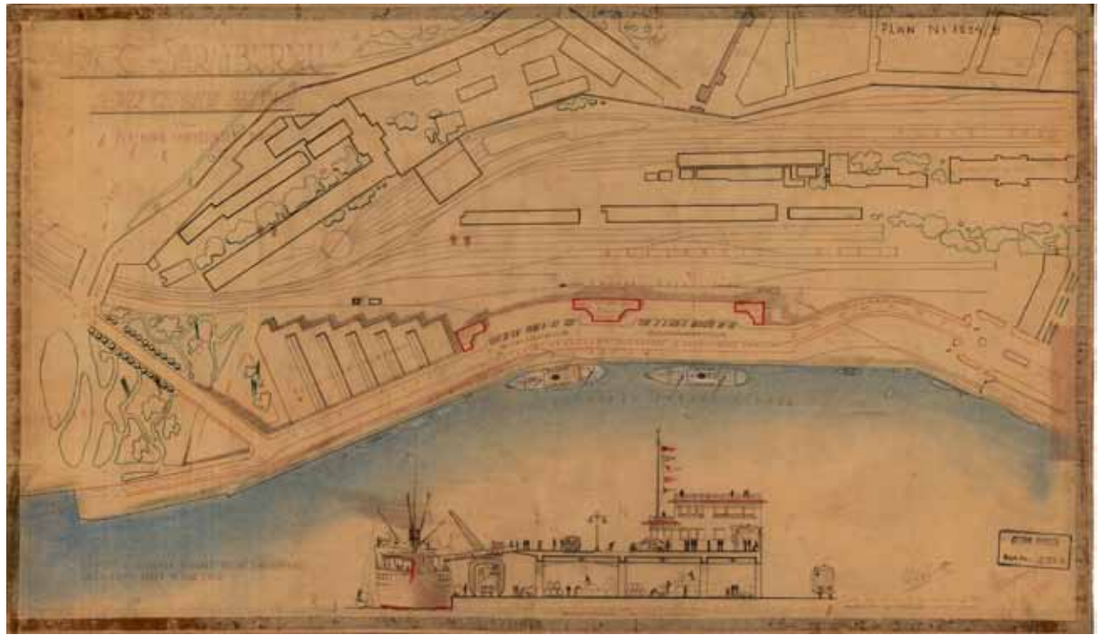
Prost had also envisaged a large industrial zone directly connected to the sea and railways network to the north of the port he located between Yedikule and Bakırköy, prescribing the future relocation of large industrial enterprises in this area. In the 1930s, however, a number of public and private industrial enterprises of various sizes had already been established in and around the Golden Horn. It was initially thought that the relocation of the industry would not be possible under the present economic conditions. Therefore, in his Master Plan, Prost sought to reorganize the existing industrial zone around the Golden Horn. He offered solutions to rationalize the industrial settlement and to improve transportation alternatives; by keeping industrial zones confined to the west of Atatürk Bridge, he had hoped to minimize their harmful effects on the city.[6] In this respect, he sought to move the most harmful industries as far away from the city as possible, to the westernmost end of the Golden Horn. In the Master Plans of Old İstanbul and



Şek. 2 Sirkeci Limanı, alt kotta antrepoların düzenlenmesi. (İstanbul Atatürk Kütüphanesi)
Fig. 2 Sirkeci Port, arrangement of the entrepots at the lower level. (İstanbul Atatürk Library)



Şek. 3 Sirkeci Limanı, Deniz Cephesi Bulvarı aksonometrik çizim. (İstanbul Atatürk Kütüphanesi)
Fig. 3 Sirkeci Port, Seashore Boulevard axonometric drawing. (İstanbul Atatürk Library)



Şek. 4 Sirkeci Limanı, üst kotta platform düzenlemesi. (İstanbul Atatürk Kütüphanesi)
Fig. 4 Sirkeci Port, arrangement of a platform at the upper level. (İstanbul Atatürk Library)

yerleşmesini rasyonalize etmek, ulaşım olanaklarını iyileştirmek amacıyla çözümler önermiş; sanayi alanlarını Atatürk Köprüsü'nün batısında tutarak kente zararlı etkilerini azaltmayı düşünmüştür.[6] Bu amaçla, en zararlı sanayilerin kentten olabildiğince uzağa, Haliç'in en batısına taşınmalarını öngörmüştür. Eski İstanbul ve Galata-Beyoğlu nazım planlarında Haliç'in iki yakasında kıyıya paralel iki sanayi yolu açılması ile Atatürk Köprüsü'nün batısında yer alan sanayi tesislerine ulaşım sağlanması ve sanayi yerleşimlerinin bu iki ana arter üzerinde daha akılcı bir biçimde yeniden düzenlenmeleri hedeflenmektedir.

Galata-Beyoğlu, the objective was to provide access to industrial plants to the west of Atatürk Bridge by opening to industrial motorways paralleling the shore on both sides of the Golden Horn and to rearrange, in a more rational manner, the industrial settlements over these two main arteries.

Commercial and Central Business Area

The Master Plan proposed the reorganization of the areas where commerce continued to exist historically. Prost believed that if the Grand Bazaar were modernized and restored in line with the current demands and the transportation alternatives to the area were improved, the estab-

Ticaret ve Merkezi İş Alanı

Nazım Plan'da, ticaretin büyük ölçüde tarihsel/geleneksel olarak varlığını sürdürdüğü alanlar yeniden organize edilmektedir. Prost, Kapalıçarşı'nın günün koşullarına göre modernize edilerek restore edilmesi ve ulaşım olanaklarının geliştirilmesiyle kentin ticaret etkinliğinde gelecekte de önemini koruyacağı düşüncesindedir.[7] (Şek. 1) Kentin beslenmesini sağlayan toptan ve perakende gıda ticareti de yine geleneksel olarak bulunduğu alanda, Eminönü'nden Unkapanı'na uzanan Haliç kıyısında yeniden organize edilmektedir. Sebze ve meyve hali ile modern teknolojilerle donatılmış bir balıkhane bu alandaki yeni ticaret örgütlenmesinin başlıca öğeleridir.

Henri Prost kentlerde merkezi iş alanlarının zaman içerisinde belirli koşulların bir araya gelmesiyle oluştuğu savıyla, kent içerisinde bir yerden bir başka yere taşınmasının başarılı sonuçlar vermediğine inanmaktadır. Bu nedenle İstanbul'un merkezi iş alanlarını bulundukları yerde koruyarak bu alanlara ulaşımı geliştirmeye yönelik çözümler getirmiştir. Eminönü'nden Sirkeci üzerinden Sultanahmet Meydanı'na ve Beyazıt'a açmayı önerdiği yollar, merkezi iş alanına erişimi kolaylaştırmaya yöneliktir.

Kentsel Ulaşım Ağı

İstanbul'da kentsel yerleşim Eski İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç ayrı alana yayılmış bulunmaktadır. Bu durum, nüfusu henüz 1 milyonu aşmamış olduğu halde, kentin ulaşımında önemli sorunlar doğurmaktadır. Prost, Nazım Plan'ın ana hedefini kentsel alanı kuzeyde yer alan yeni gelişme alanlarını tarihi kente ve merkezî iş alanına bağlayan bir "omurga çevresinde yapılandırmak" olarak tanımlamaktadır. Bu yeni yapılanma kent içerisinde hızlı otomobil ulaşımını sağlamaya yönelik bir otoyol altyapısı ve yol ağı ile gerçekleştirilecektir. Nazım Plan, kuzey yönünde saçaklanmakta olan yeni gelişme alanlarıyla tarihi merkezi iki ana otoyol güzergâhından oluşan bir omurga ile birleştirerek yeniden yapılandırmaktadır (Kat. no. 7).

Atatürk Bulvarı, tarihi kenti Taksim çevresinde gelişmekte olan yeni kent merkezine kuzey-güney doğrultusunda bağlayan ana arterin tarihi yarımadayı kuzeyden güneye kateden bölümünü oluşturmakta ve Yenikapı'da konumlandırılmış bulunan uluslararası gar yapısı ve önündeki meydan ile son bulmaktadır (Şek. 5 ve Kat. no. 8). Tarihi yarımadanın Marmara kıyısında konumlandırılmış olan uluslararası gar ve feribot iskelesine Nazım Plan'da özel önem verilmiştir. Uluslararası



Şek. 5 İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı'nda Atatürk Bulvarı, Yenikapı'da uluslararası gar ve feribot iskelesi önerisi.
Fig. 5 Atatürk Boulevard and the International Station and ferry port in Yenikapı on İstanbul European Side Master Plan.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

lishment would continue to maintain its significance in the commerce of the city (Fig. 1).[7] Accordingly, the wholesale and retail food trade of the city was reorganized in its traditional location, namely along the shore of the Golden Horn extending from Eminönü to Unkapanı. The fruit and vegetable wholesale market and a fish market equipped with modern technology were among the foremost establishments of the new commercial reorganization in this area.

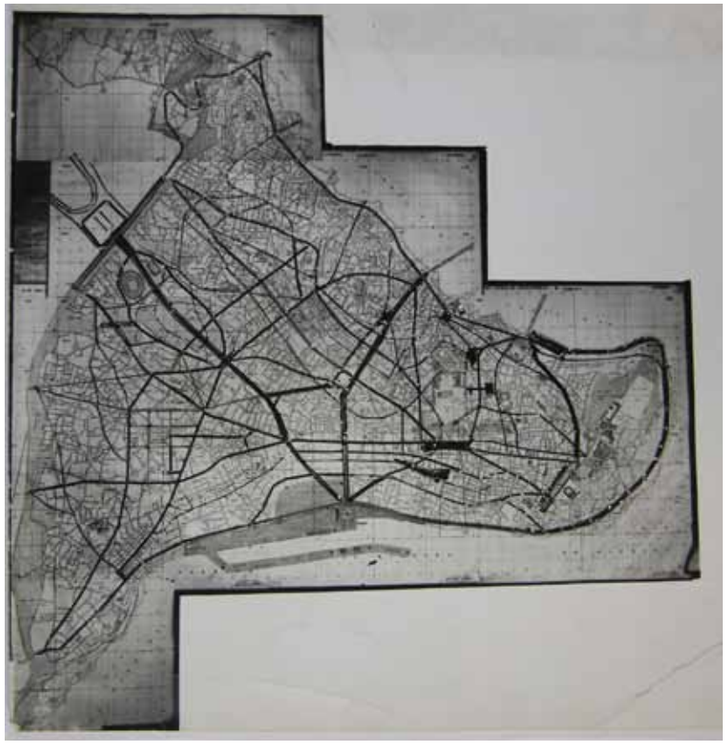
Based on the notion that central commercial areas in cities were born out of the combination of certain conditions over time, Henri Prost believed that the relocation of commercial venues across the city would prove unsuccessful. Thus, Prost chose to preserve central business areas in their existing locations and introduced solutions to improve access to these areas. The roads he planned to open at Sultanahmet Square and Beyazıt from Eminönü via Sirkeci were geared towards facilitating access to central business areas.

Urban Transportation Network

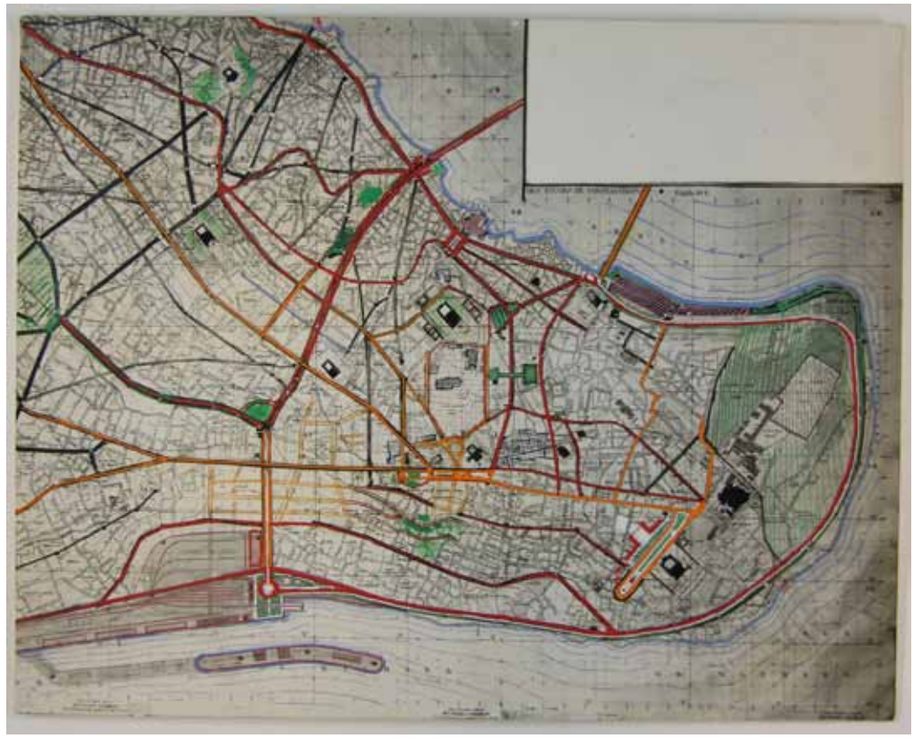
The urban settlement in İstanbul was sprawled across three different areas, namely Old İstanbul, Beyoğlu, and Üsküdar-Kadıköy. Although the population had not yet exceeded one million, such dispersion instigated significant problems in the city's transportation. Prost declared his primary objective of the Master Plan as the restructuring of the urban space "around a spine" that connected the new areas of development in the north to the historic city and the central business district. This new restructuring would be provided by a motorway infrastructure and road network intended for rapid vehicle transportation within the city. The Master Plan restructured the road network by joining the new developments flourishing in the north and the historic center over a spine of two major motorways (Cat. no. 7).

Atatürk Boulevard constituted the section of the main artery that connected the historic city to the new city center forming around Taksim and traversed the Historic Peninsula in the north-south direction. The Boulevard ended at the International Train Station situated in Yenikapı and the public square in front of it (Fig. 5 and Cat. no. 8). The Master Plan paid special attention to the International Train Station and Ferry Port located on the Marmara shore of the Historic Peninsula. The International Train Station was envisaged as the main İstanbul terminal of the railway line coming in from Europe. The Yenikapı ferry port, the construction of which was planned concurrently with the Train Station, was to provide the transportation of trains to Haydarpaşa across the sea from this point onwards, thereby establishing a connection between the European and Anatolian (Asian) railways.

In this particular plan, Prost proposed –apart from Atatürk Boulevard– the opening of numerous new avenues to facilitate transportation alternatives within the historic city. The second main artery, which would lead towards the Historic Peninsula from the Galata Bridge in the north-south direction, reached the commercial district as two parallel roads originating from Eminönü. (Figs. 6a, 6b, 6c) Commencing with Di-



Şek. 6a İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı için yol sistemi etüdü – alternatif A.
Fig. 6a Study of the road network – alternative A.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)



Şek. 6b İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı için yol sistemi etüdü – alternatif B.
Fig. 6b Study of the road network – alternative B.
(Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)

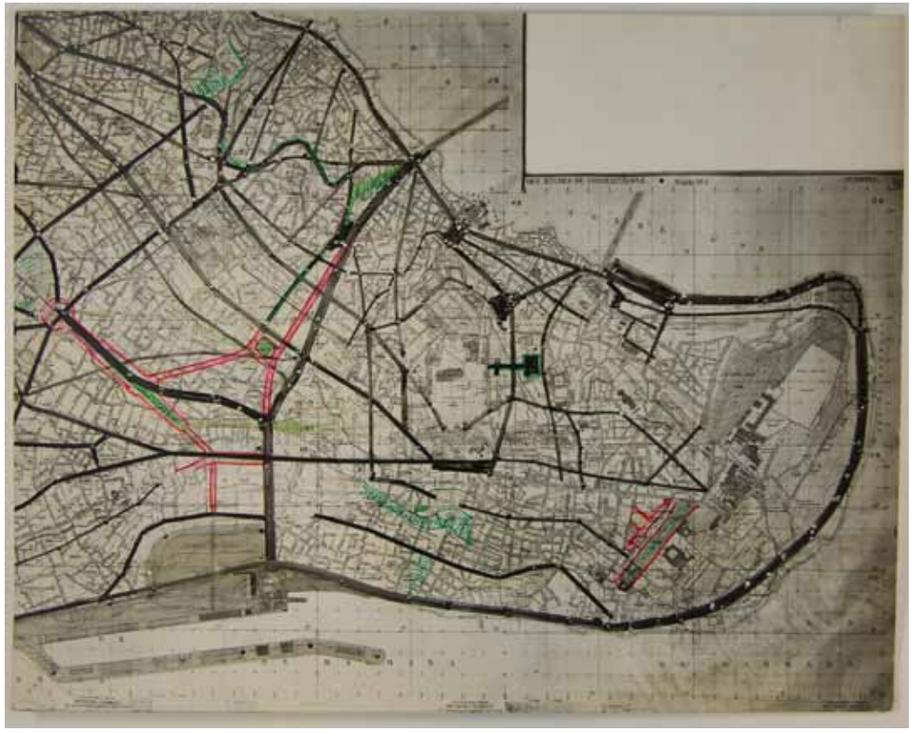
gar, Avrupa'dan gelen demiryolu hattının İstanbul'daki ana terminali olarak düşünülmüştür. Yenikapı'da gar ile birlikte inşa edilmesi öngörülen feribot limanı ise, bu noktadan trenlerin denizyolu ile Haydarpaşa'ya ulaşımını sağlayacak, böylece Avrupa demiryolunun Anadolu (Asya) demiryolu ile bağlantısı kurulacaktır.

Bu planda Prost, tarihi kentte ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla, Atatürk Bulvarı yanısıra çok sayıda yeni caddenin açılmasını önermiştir. Şehirci, Eski İstanbul'u kat edecek olan bu caddelerin güzergâhlarını etüt ettiği alternatiflerin tümünde yolları tarihi dokuyu keserek geçirmektedir (Şek. 6a, 6b ve 6c). Galata Köprüsü'nden tarihi yarımadaya ulaşan kuzey-güney doğrultusundaki ikinci ana arter Eminönü'nden iki paralel yol halinde tarihi ticaret bölgesine ulaşmaktadır. Sultanahmet Meydanı'ndan Divan Yolu ile başlayan mevcut yol, Aksaray'da Murat Paşa Külliyesi önünde oluşturulan meydanda üç ana yola ayrılmakta, bunlardan güneydeki sahile paralel olarak uzanan "korniş şeklindeki bulvar" ile birleşerek Yedikule'ye yönelmektedir (Kat. no. 6). Kuzeydeki yol ise, Yenibahçe Vadisi'ni izleyerek bu alanda önerilen 1 no.lu parkın girişi önündeki meydanda son bulmaktadır. Ortada uzanan ana cadde, planda "İstanbul-Edirne-Londra" yolu olarak adlandırılmaktadır. Prost bu yolu, kentin

van Yolu at Sultanahmet Square, the existing road would fork into three separate roads at the public square created in front of Murat Paşa Külliye in Aksaray. Of these three, the southernmost road converged with the "*corniche*" route paralleling the shore and oriented towards Yedikule. (Cat. no. 6) The road in the north followed Yedikule Valley and ended at the public square in front of the entrance of Park no.1 proposed for this area. The main boulevard stretched in the center was referred to as the "İstanbul-Edirne-London" road in the Plan. Prost designed this road as the main route establishing the city's intercity and international connections and envisaged it as the start of the international motorway that reached London via Belgium's Port of Ostend. In the plan report dated 1937, the names of these two roads were identified as "Vatan" and "Millet" boulevards, respectively.[8]

Another important road proposed for opening in the 1937 Master Plan was the coastal road that commenced at Sarayburnu and extended along the Marmara shore. In his report, the urbanist wrote that with its panoramic view overlooking the Marmara Sea and the view of the Bosphorus from Sarayburnu, the "Coastal Boulevard" would evolve into an unrivalled promenade in İstanbul.[9] The coastal road ended at its intersection with Atatürk Boulevard at an esplanade to be created in front of the International Train Station (Figs. 1 and 5). After this point, the Yenikapı-Yedikule road, which was proposed as a *corniche*-like boulevard, would run parallel to the shore and provide access to the city's "suburbs, airport and Florya."

The creation of a public square was proposed for the intersection point of Atatürk Bridge and Atatürk Boulevard; along with the Boulevard, the



Şek. 6c İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı için yol sistemi etüdü – alternatif C.
Fig. 6c Study of the road network – alternative C. (Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)

şehirlerarası ve hatta uluslararası dış bağlantısını kuran ana yol olarak planlamış; Belçika'nın Ostende Limanı üzerinden Londra'ya ulaşan uluslararası karayolunun başlangıcı olarak düşünmüştür. 1937 tarihli plan raporunda bu iki caddenin adları "Vatan" ve "Millet" caddeleri olarak geçmektedir.[8]

1937 tarihli Nazım Plan'da açılması önerilen bir diğer önemli yol ise Sarayburnu'ndan başlayıp Marmara kıyısı boyunca uzanan sahil yoludur. Şehirci raporunda, bu "Sahil Bulvarı"nın Marmara'ya açılan panoramik manzarası ve Sarayburnu'nda Boğaz perspektifiyle İstanbul'da eşsiz bir gezinti yolu haline geleceğini yazmaktadır.[9] Sahil yolu, Atatürk Bulvarı ile buluştuğu noktada uluslararası garın önünde düzenlenecek olan meydanda (*esplanade*) son bulmaktadır (Şek. 1 ve 5). Bundan sonra, "korniş şeklinde" bir bulvar olarak açılması önerilen Yenikapı-Yedikule yolu sahile paralel uzanmakta, kentin "banliyölerine, havaalanına ve Florya'ya" ulaşımı sağlamaktadır.

Atatürk Köprüsü'nün Atatürk Bulvarı ile buluştuğu noktada bir meydan düzenlemesi önerilmekte, bulvar ile birlikte üç yol bu meydanda kaz ayağı (*patte d'oie*) biçiminde kesişmektedir. Bu caddelerden biri Süleymaniye Külliyesi'nin altından Beyazıt'ta "Üniversite Mahallesi"ne doğru yönelerek tarihi mahalleleri diyagonal olarak geçmekte; diğeri ise yine diyagonal olarak Fatih Külliyesi'ni bulmaktadır. Bu yolun devamında, Haliç sırtlarından kuzeybatıya doğru tarihi mahalleleri kateden bir "turistik yol" önerilmektedir. Sultan Selim Camii ve Fethiye Camii gibi "panoramik manzara" noktalarından geçen bu yolun bir kolu Balat'ta diğer kolu ise Edirnekapı'da son bulmaktadır. Sirkeci Limanı'ndan başlayıp Eyüp yönünde Haliç boyunca uzanan diğer sahil yolunun ise Balıkhane, Sebze ve Meyve Hali gibi kentin beslenmesi için önemli olan yapılara ulaşımı sağlaması, buradan Haliç üzerindeki sanayi tesislerine hizmet etmesi düşünülmüştür.

Henri Prost, Eski İstanbul'un, hem fiziksel hem de ruh sağlığı açısından en iyi koşulları sağlayacak büyük yeşil alanlar içerisinde fazla yüksek olmayan bir yerleşim planlamaya elverişli olduğu düşüncesindedir. Ona göre, bu bölgede özellikle yangınlar sonrasında parça parça yapılmış "kötü" parselasyonlar sonucunda gereğinden çok sayıda sokak bulunmaktadır.[10] Bu nedenle, birçok mahallede sokakların ve parselasyonun rasyonel bir biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Şehirci, Nazım Plan'da tarihi yarımadada ula-

three avenues converged at this square forming a *patte d'oie*. Orienting towards the "University Quarter" at Beyazıt below the Süleymaniye Külliyesi (mosque complex), one of these avenues diagonally traversed the historic quarter, whereas the other stretched diagonally towards the Fatih Külliyesi. A "touristic road" traversing historic quarters from the slopes of the Golden Horn towards the northwest was proposed at the continuation of this road. Passing through "panoramic view points" such as Sultan Selim Mosque and Fethiye Mosque, one leg of this road ended in Balat, and the other in Edirnekapı. Commencing at the Port of Sirkeci and extending along the Golden Horn in the direction of Eyüp, a second coastal road was intended to provide access to establishments vital for the nourishment of the city, such as the Fish, Vegetable and Fruit wholesale markets, and to cater from here to industrial plants over the Golden Horn.

Henri Prost believed that Old İstanbul was well-suited for designing a relatively mid-rise settlement embedded in large green areas that would provide the best physical and mental hygiene conditions for its dwellers. According to Prost, this region had a superfluous number of streets opened as a result of "poor" piecemeal parceling of the area, particularly after the frequent fires.[10] Therefore, the streets and parceling in a number of quarters had to be reorganized in a rational manner. Apart from his proposition to open numerous new avenues to facilitate transportation on the Historic Peninsula, the urbanist also envisaged in his Master Plan the integration of the building blocks on these roads to attain "a new block design in harmony with the importance, width, and aesthetic of each avenue." This would denote a complete renewal of İstanbul's historic fabric.

Espaces Libres

Open spaces, namely the free spaces (*espaces libres*), held an important place in the Master Plan of Old İstanbul. Among these, two large park areas stood out both in terms of the area they encompass and the special functions they were attributed. Located in a large area sprawled from Sarayburnu to the south of Sultanahmet, the Archaeological Park was envisaged as an open-air museum that would also serve as a promenade with its picturesque landscape. (Fig.

şımı kolaylaştırmak üzere açılmasını önerdiği çok sayıdaki yeni cadde yanında, bu yolların üzerlerindeki yapı parsellerini birleştirerek "caddelerin önemi, genişliği ve estetiği ile uyumlu yeni bir parsel düzeni" elde edilmesini öngörmüştür. Bu ise Eski İstanbul'da tarihi dokunun bütünüyle yenilenmesi anlamına gelmektedir.

Serbest Sahalar

Eski İstanbul Nazım Planı'nda serbest sahalar önemli bir yer tutmaktadır. Bunlar arasında iki büyük park alanı gerek kapladıkları alan, gerekse onlara yüklenen özel kullanımlarla dikkat çekmektedir. Sarayburnu'ndan Sultanahmet'in güneyine uzanan geniş alanda Arkeoloji Parkı, pitoresk peyzajı ile içerisinde gezinti yapılan bir açık hava müzesi olarak düşünülmüştür (Şek. 1). Tarihi kentin diğer ucunda, Kara surlarından kentin içine doğru Bayrampaşa Deresi boyunca uzanan Yenibahçe Vadisi çevresinde bir büyük park düzenlemesi planlanmıştır. Daha sonra 1 no.lu park olarak anılacak olan bu park Nazım Plan'da "*Parc Éducatif*" olarak adlandırılmış, planın Türkçe kopyasında bu kavram "Kültür Park" olarak çevirilmiştir. Planda Vatan Caddesi parkın girişinde büyük bir meydanda sonlanmakta, bundan sonra parkın iç gezinti yolu olarak surlara doğru devam etmektedir (Kat. no. 6).

Prost, parkta yer alacak spor alanlarının ileride Olimpiyat Oyunları'nın İstanbul'da düzenlenmesi gözönüne alınarak, bir olimpik stadyumu içerecek biçimde planlanması gerektiğini savunmuştur. Yenibahçe'de surların içerisinde düzenlenmesi yetkililerce istenen at yarışı alanını ise, Nazım Plan'da yine aynı vadi üzerinde fakat surların dışında önermiştir.[11] Kara surları boyunca yapılaşmadan korunması gereken alan olarak tanımladığı 500 metrelik şerit de, şehircinin bu plan ile getirdiği yeşil strüktürün bir parçasını oluşturmaktadır.

Bunun yanısıra, Nazım Plan'da tarihi kent içinde, mahalleler arasına çok sayıda park ve yeşil meydan (*square*) serpiştirilmiştir. Parklar, hem kent estetiğinin hem de sağlıklı bir kent çevresi oluşturma ilkesinin olmazsa olmaz öğeleridir. Nazım Plan Raporu'nda düzenlenmesi önerilen meydanlar arasında, Sultanahmet Meydanı'nın Cumhuriyet Meydanı olarak, Beyazıt Meydanı'nda tarihi *Forum Tauri*'nin Theodosius'un Zafer Takı ile yeniden düzenlenmesi Cumhuriyet değerlerinin olduğu kadar kentin imparatorluklar tarihinin de temsil edildiği kamusal alanlar oluşturmaya yönelik projelerdir.

Galata-Beyoğlu Nazım Planı

Haliç'in kuzeyinde, Galata ve Beyoğlu'nda dar sokaklar üzerindeki çok katlı yapılaşma yüksek bir nüfus yoğunluğunu barındırmaktadır. Prost, bu bölgede sağlıklı bir çevre yaratabilmek ve ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla aşamalarla gerçekleşecek operasyonlar öngörmektedir.[12] Buna göre yeni gelişme alanları açılacak, eski mahallerde oturanlar yeni konut alanlarına taşındıkça, onlardan boşalan konutların üst katları kamulaştırılarak yıkılacak ve sokaklar genişletilecektir. Böylece bu mahallerde yapıların gün ışığı alması sağlanacaktır. Prost, Beyoğlu'nda kimi sokakları genişletmekle yetinirken, Galata çevresinin bütünüyle yeniden planlanması gerektiği görüşündedir (Kat. no. 9).

Yeni konut alanları, ulaşım kolaylığı ve arazi koşulları gözönüne alınarak seçilmiş olan belirli alanlarda konumlandırılmıştır. Bu alanlardan ilki Taksim ve Maçka arasındaki vadinin sırtlarında yer almaktadır. Taksim'den Harbiye'ye uzanan Ermeni mezarlığının yerinde, denizden 60-80

1) At the other end of the historic city, a large park was planned around the Yenibahçe valley, which extended from the Land Walls towards the city along Bayrampaşa (ancient Lycos) Creek. Later referred to as Park No. 1, this park was named "*Parc Éducatif*" in the Master Plan and was translated as "Kültür Park" (Culture Park) in the Turkish copy of the plan. Accordingly, Vatan Caddesi (Avenue) ended at a large public square at the entrance of the park and continued from this point on towards the city walls as the promenade of the park (Cat. no. 6).

Prost argued that considering the possibility of hosting the Olympic Games in İstanbul in the future, sports facilities within the park needed to include an Olympic stadium. Although government officials demanded the design of a hippodrome (horse racing track) within Yenibahçe city walls, Prost proposed the hippodrome to be located in the same valley, but outside of the city walls.[11] The 500-meter strip he designated as *non aedificandi* along the Land Walls constitutes a part of the green structure that the urbanist introduces in his plan.

Apart from these, numerous parks and green public squares were scattered within the neighborhoods of the historic city in Prost's Master Plan. The parks were an indispensible part of the urban aesthetics and the ideal to create a healthy urban environment. Among the public squares proposed in the Master Plan report, the reorganization of Sultan Ahmet Square as Cumhuriyet (Republican) Square and of the historic *Forum Tauri* with Arch of Theodosius at Beyazıt Square constitued projects intended for the creation of public spaces in which not only the Republican values but also the city's history of Empires were represented as well.

Master Plan of Galata – Beyoğlu

The multi-storey building fabric in the north of the Golden Horn, across the narrow streets of Galata and Beyoğlu accommodated a very high density population. In order to create a healthy environment and facilitate transportation in this area, Prost foresaw a set of operations to be carried out in various stages.[12] Accordingly, new areas of development were to be created, and as the dwellers of the old quarters relocated to these new settlements, the upper storeys of the vacated dwellings would be expropriated and demolished, and the streets would be expanded, providing daylight to the buildings in these quarters. While Prost confined himself to enlarging a number of streets in Beyoğlu, he found that the Galata district had to be planned entirely anew (Cat. no. 9).

The new residential zones were located in specific areas chosen for their accessibility and field conditions. The first one of these was situated on the slopes of the valley between Taksim and Maçka. It was planned partly in place of an Armenian cemetery, stretching from Taksim to Harbiye, at approximately 60 to 80 meters above sea level. The new residential area would be centered on the large park to be created around the valley. To be named Park No. 2, this green zone was intended to include sports facilities to cater to the needs of the residential areas in the environs.[13] A second area of development was proposed at a location similar to the first, around the deep valley between Maçka and Beşiktaş. The creation of a park and sports areas in the valley plain and the location of residential areas in upper levels of the slopes were also envisaged for this zone. The third area Prost had in mind for new development possibilities was located

metre yükseklikte bir alanda planlanmıştır. Vadi çevresinde oluşturulacak olan bir büyük park bu yeni konut alanının merkezini oluşturacaktır. 2 No.lu park adını alacak olan bu yeşil alanın çevredeki yeni konut alanlarına hizmet edecek spor alanları içermesi düşünülmüştür.[13] İkinci bir yeni gelişme alanı, ilkiyle benzer bir konumda, Maçka ve Beşiktaş arasındaki derin vadi çevresinde önerilmiştir. Bu alanda da vadi tabanında bir park ve spor alanları düzenlenmesi, konut alanlarının daha üst kotlarda yamaçlarda konumlanması öngörülmüştür. Yeni gelişme alanı olarak Prost'un önerdiği üçüncü alan ise, Kasımpaşa'nın üstünde, Kurtuluş sırtlarında yer almaktadır. Burada inşa edilecek olan bir viyadük yapısının, bu alanı doğrudan Taksim Meydanı'na bağlaması düşünülmüştür.

Beyoğlu'nda Kentsel Ulaşım: Otoyollar, Viyadükler ve Tüneller

Bu bölgede topoğrafyanın çok hareketli olması nedeniyle ana ulaşım yollarının viyadükler ve tünellerle inşa edilmesi öngörülmüştür. Prost aynı öneriyi tarihi Galata ve Beyoğlu'daki mahallelerden geçmesini düşündüğü "otoyol" için de getirmektedir. Böylece hem otomobil trafiğinin mahalleler içerisinde duraklamadan hızlı akması sağlanabilecek, hem de bu yolları mevcut yapı adaları içerisinde açmanın getireceği yüksek kamulaştırma maliyetinden kaçınılmış olacaktır.[14] Bu "sanat yapıları" mühendisler ve müteahhitler tarafından bu tür inşaatlara sağlanan kredilerle gerçekleştirilebilecek, böylece "genç Cumhuriyet gençliğini ve etkinliğini kısa sürede gösterebilecektir".

Prost, Galata-Beyoğlu Nazım Planı'nda, Atatürk Bulvarı ve Köprüsü'nün devamında Şişhane'den Tepebaşı'na oradan da Taksim'e açılacak

above Kasımpaşa, on the slopes of Kurtuluş. It was thought that a new viaduct built here would directly connect this area to Taksim Square.

Urban Transportation in Beyoğlu: Motorways, Viaducts and Tunnels

Due to the topographical features of this area, it was deemed suitable to build the main roads with viaducts and tunnels. Prost proposed the same design for the "motorway" he had envisaged through the quarters in Galata and Beyoğlu. Hence, the vehicle traffic could rapidly run through the quarters without a halt and the high expropriation cost of opening the roads within the existing building blocks could be avoided[14] These "artworks" (*ouvrages d'art*) would be created with the loans provided to engineers and contractors to erect such structures and the "young Republic would soon demonstrate its dynamism and efficiency."

In the Galata-Beyoğlu Master Plan, Prost proposed a new artery that would –at the continuation of Atatürk Boulevard and Bridge– open to Şişhane and further on to Taksim. By creating a direct line of transportation from Yenikapı to Taksim, he thus aimed to connect the historic city to the new center. Upon the completion of this new artery, rapid and uninterrupted transportation would be made possible from Taksim to the International Train Station in Yenikapı, and from there to the outskirts of the city via the coastal road. (During the Mayorship of Dr. Lütfi Kırdar, the Refik Saydam Caddesi portion of this connection was opened. The opening of Tarlabaşı Caddesi would take place forty years after that, during the Mayorship of Bedrettin Dalan) (Fig. 7 and Cat. no. 10).

Similar to the southern shore, a coastal road



Şek. 7 İstanbul Avrupa Ciheti Planı – Ana yollar, 1/2000 ölçekli maketten fotoğraf, 1943 sonrası.
Fig. 7 İstanbul European Side Plan – Principal roads, photograph from the model of 1/2000 scale, dated after 1943. (Académie d'architecture/ Cité de l'architecture et du patrimoine/ Archives d'architecture du XXe siècle)

yeni bir ana yol önermiştir. Böylece Yenikapı'dan Taksim'e doğrudan bir ulaşım sağlayarak tarihi kent ile yeni merkezi birbirine bağlamayı hedeflemiştir. Bu ana arter bütünüyle tamamlandığında Taksim'den Yenikapı'da yer alacak uluslararası gara, oradan da sahil yoluyla kent dışına hızlı ve kesintisiz bir biçimde ulaşım sağlanabilecektir. (Dr. Lütfi Kırdar'ın Belediye Başkanlığı döneminde bu bağlantının Refik Saydam Caddesi bölümü açılabilmiştir. Tarlabaşı Caddesi'nin açılması ise bundan kırk yıl sonra Bedrettin Dalan döneminde gerçekleşecektir) (Şek. 7 ve Kat. no. 10).

Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in kuzey yakası boyunca, güney yakasında olduğu gibi bir sahil

originating from Atatürk Bridge was opened and expanded along the northern shore of the Golden Horn to improve access to the abattoir in Sütlüce and the facilities in this area. By creating a public quay (*un Quai Public*) on the coastal strip between the two bridges, the urbanist envisaged the construction of a social facility and outdoor swimming pool for the port and shipyard workers in this area (Cat. no. 9) .[15]

With a view to connecting the new center to the historic city and strengthening the urban spine, Prost proposed a second artery between Taksim and Galata Bridge. In this particular area of intense urban fabric, he designed this artery

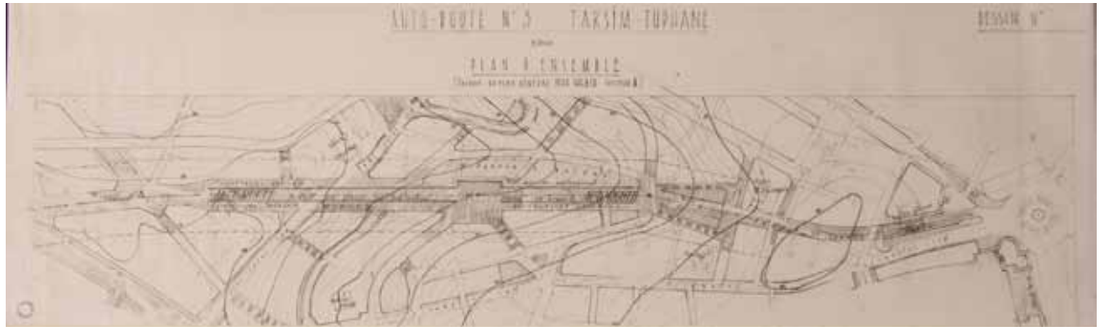
yolu, Sütlüce'deki mezbahaya ve bu alandaki tesislere ulaşımı iyileştirmeye yönelik olarak açılmakta, genişletilmektedir. Şehirci, iki köprü arasındaki kıyı şeridinde bir yaya rıhtımı (*un Quai Public*) düzenleyerek liman ve tersane işçileri için bu alanda sosyal tesis ve açık havuz inşa edilmesini düşünmüştür.[15] (Kat. no. 9)

Prost, yeni merkezi tarihi merkeze bağlamak ve kent omurgasını güçlendirmek üzere Taksim ve Galata Köprüsü arasında ikinci bir ana bağlantı daha önermiş, kent dokusunun çok yoğun olduğu bu bölgede, kamulaştırmaları en aza indirebilmek amacıyla bu bağlantıyı tünel ve viadüklerle gerçekleştirmeyi öngörmüştür. Tophane-Taksim arasında planlanan bu otoyol, eşyükselti eğrileri ayrıntıda etüt edilerek projelendirilmiştir (Şek. 8, 9 ve 10).

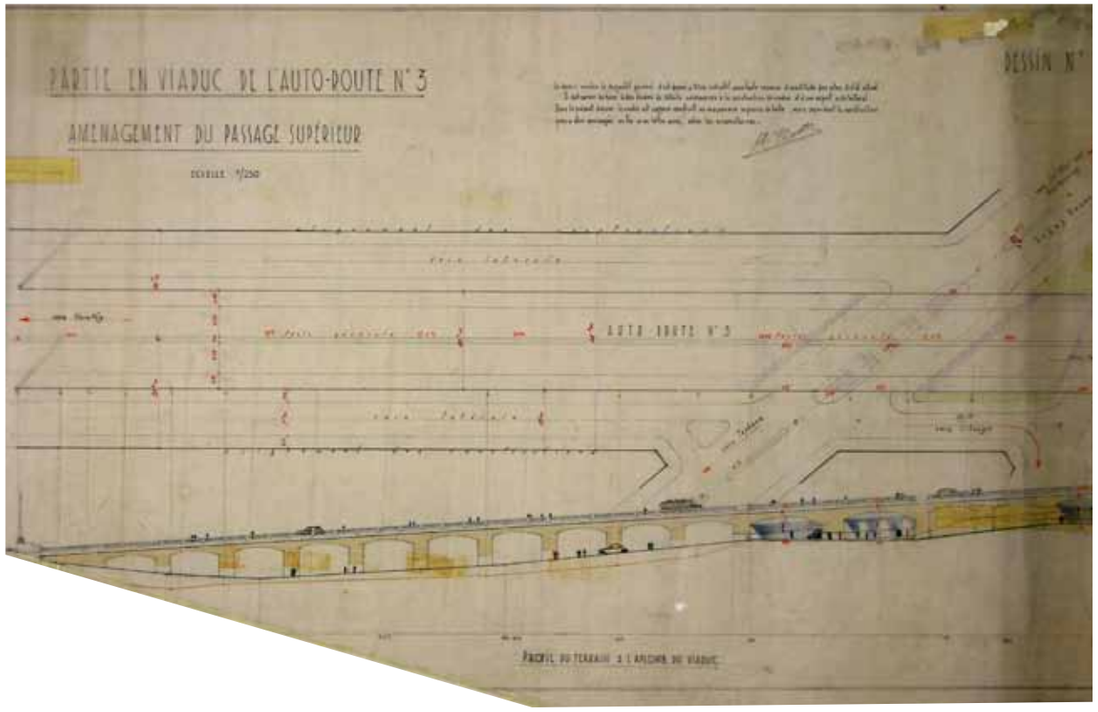
Taksim'den kuzeybatıya uzanan Cumhuriyet Caddesi ve yine ortada ağaçlı geniş refüjüyle Taksim-Ayaspaşa-Gümüşsuyu bağlantısı ile oradan Dolmabahçe'ye inen varyant, omurganın kentin kuzeye doğru büyüyen yeni gelişme alanlarına uzanan kollarıdır. Gerçekte bu iki cadde, Prost'un Boğaz kıyısına paralel olarak düşündü-

with tunnels and viaducts in order to minimize the expropriations. Planned between Tophane and Taksim, this motorway was designed following a detailed study of the contour lines (Figs. 8, 9 and 10).

Cumhuriyet Caddesi, which oriented towards the north-west from Taksim and the bypass, – with a wide traffic island with trees– descending to Dolmabahçe via Taksim-Ayazpaşa-Gümüşsuyu were two branches of the spine that reached into the city's new areas of development expanding towards the north. In reality, these two avenues provided the connection between Taksim Square and the two main arteries Prost envisaged as paralleling the Bosphorus shore and duly referred to as "upper cliff road" (*la corniche supérieure*) and "lower cliff road" (*la corniche inférieure*). The *corniche inférieure* was the coastal road that Prost sought to open by expanding the coastal road extending from Karaköy to Büyükdere along the Bosphorus. The "*corniche supérieure,*" on the other hand, was the upper level road that connected Taksim to Harbiye and further to Büyükdere Caddesi. The "*corniche inféri-*



Şek. 8 Taksim-Tophane arasında 3 no.lu otoyol.
Fig. 8 Auto-route no. 3 between Taksim and Tophane.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



Şek. 9 Taksim-Tophane arasında 3 no.lu otoyol viyadüğü.
Fig. 9 The Viaduct of the Auto-route no. 3 between Taksim and Tophane.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

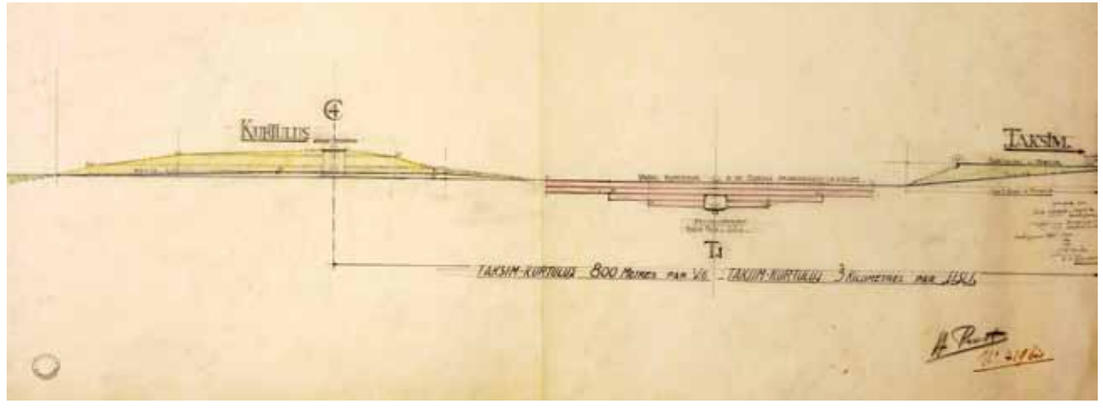


Şek. 10 3 no.lu otoyol tüneli ve Taksim Meydanı.
Fig. 10 The tunnel of the Auto-route no. 3 and the Taksim Square.
(Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)

ğü ve “üst korniş” (*la corniche supérieure*) ve “alt korniş” (*la corniche inférieure*) olarak adlandırdığı iki ana arterin Taksim Meydanı ile birleşmesini sağlayan yollardır. “Alt korniş” Boğaz sahili boyunca Karaköy’den Büyükdere’ye kıyı yolunun genişletilerek açılmasını önerdiği sahil yoludur. “Üst korniş” ise üst kottan Taksim’den Harbiye’ye ve oradan Büyükdere Caddesi’ne bağlanan üst yoldur. “Alt korniş” Dolmabahçe’den, 2 No.lu park içinden geçerek “üst korniş” ile birleşmektedir. Prost, park içerisinden geçen bu bağlantıların güzergâhını Boğaz’a açılan perspektifleri dikkate alarak belirlediğini özellikle vurgulamaktadır (Kat. no. 9). Ayrıca, şehirci Kurtuluş çevresindeki mevcut konut yerleşimlerinden Taksim’e ulaşımı kolaylaştırmak üzere Taksim-Kurtuluş bağlantısını etüt etmiş; topoğrafyanın yarattığı engellerin burada da viyadük ve tünelle aşılmasını düşünmüştür. Viyadük altında bir otopark çözmüş olması, kentsel merkez kullanımlarının bu alana doğru gelişmesinin öngörüldüğünü işaret etmektedir (Kat. no. 11, 12 ve Şek. 11).

eure” passed through Park No. 2 in Dolmabahçe and converged with *corniche supérieure.* Prost noted in particular that he determined the routes of these connections through the park by taking into considerations their views of the Bosphorus (Cat. no. 9). In addition to these, the urbanist sought connecting the existing residential developments around Kurtuluş to Taksim with another motorway. Once again, he proposed to traverse the barriers created by the topography with tunnels and viaducts. The parking garage he designed under the viaduct, points that the central business uses were thought to expand towards this area (Cat. nos. 11, 12 and Fig. 11).

Henri Prost regarded the automobile as a prerequisite for “individual freedom” and believed that along with the widespread use of motorways, air travel would be the most significant means of transportation in the future. He was thus of the opinion that sea planes would hold a very important place in İstanbul’s relationship with other ports.[16] The use of modern technology



Şek. 11 Taksim – Kurtuluş Viyadüğü kesit, ölçek 1/200, H. Prost.
Fig. 11 The Viaduct of Taksim – Kurtuluş, section at 1/200 scale, H. Prost.
(Académie d’architecture/Cité de l’architecture et du patrimoine/Archives d’architecture du XXe siècle)

Henri Prost “bireysel özgürlük”ün bir gereği olarak gördüğü otomobilin yaygın kullanımı ile gelişecek olan karayolu ulaşımı ile birlikte, havayolu ulaşımını gelecekte en önemli ulaşım biçimi olarak görmekte ve İstanbul’un diğer limanlarla olan ilişkisinde deniz uçaklarının önemli bir yer tutacağını düşünmektedir.[16] Ulaşım sisteminde modern teknoloji kullanımı 1936 yılından 1951’de görevden ayrılıncaya kadar yazdığı raporlarda önemli bir tema olarak ortaya çıkmaktadır.

in transportation systems emerged as an important theme in the reports he wrote between 1936 and 1951, the year in which he relinquished his post.

Notlar

1 “La modernisation d’İstanbul peut être comparé à une opération chirurgicale des plus délicates. Il ne s’agit pas de créer une Ville Nouvelle sur un terrain Vierge, mais d’orienter une ANTIQUE CAPITALE, en pleine évolution sociale, vers un avenir où la mécanique et peut-être le nivellement de fortunes vont transformer les conditions d’existence.
Cette Ville vit d’une activité prodigieuse, - Réaliser de grandes Circulations sans nuire à l’essor commercial et industriel, sans enrayer la construction de nouvelles Habitations est une nécessité impérieuse, d’ordre économique et sociale ; mais conserver et PROTEGER L’INCOMPARABLE PAYSAGE, dominé par de Glorieux EDIFICES, est une autre nécessité aussi impérieuse.”
H. Prost, “Urbanisme”, *Les Transformations d’İstanbul, Institut de France – Académie des Beaux-Arts Paris, 17.9.1947*, (Henri Prost’un Paris Güzel Sanatlar Akademisi’nde 17 Eylül 1947’de verdiği konferans), 18.

“İstanbul’un asrîleşmesi belki en nazik bir cerrahi ameliyesi ile mukayese edilebilir. Bâkir bir arazi üzerinde yeni bir şehir kurmak mevzubahis olamaz, fakat tam içtimaî bir tekâmül devresi geçiren kadim merkezi, mihaniki, belki de bütün servetlerin yaşama tarz ve şeklini değiştiren yeni bir istikbâle doğru sürükleyen bir vaziyet tahaddüs etmektedir.
Bu şehir fevkalade bir faaliyete sahne olmaktadır. Tüccari ve sanayi hamleyi yeni bina inşaatını sekteye uğratmadan büyük mikyasta seyrüsefer meselesini temin etmek nasıl mübrem bir ihtiyaç ise iftihara değer eski eserlerin hakim olduğu mukayese edilemeyen güzel manzarayı da korumak o derece zaruridir.”
H. Prost, “Şehircilik”, *İstanbul’un Tebeddülü, Fransız Enstitüsü - Güzel Sanatlar Akademisi 17 Eylül 1947*, 14.

Notes

1 “La modernisation d’İstanbul peut être comparé à une opération chirurgicale des plus délicates. Il ne s’agit pas de créer une Ville Nouvelle sur un terrain Vierge, mais d’orienter une ANTIQUE CAPITALE, en pleine évolution sociale, vers un avenir où la mécanique et peut-être le nivellement de fortunes vont transformer les conditions d’existence.
Cette Ville vit d’une activité prodigieuse, - Réaliser de grandes Circulations sans nuire à l’essor commercial et industriel, sans enrayer la construction de nouvelles Habitations est une nécessité impérieuse, d’ordre économique et sociale ; mais conserver et PROTEGER L’INCOMPARABLE PAYSAGE, dominé par de Glorieux EDIFICES, est une autre nécessité aussi impérieuse.”
H. Prost, “Urbanisme”, *Les Transformations d’İstanbul, Institut de France – Académie des Beaux-Arts Paris, 17.9.1947*.

2 H. Prost, “Lettre à Monsieur Le Ministre de l’Intérieure”, *Les Transformations d’İstanbul* (Volume III), *Les Plans Directeurs*, 1.
3 H. Prost, “Programme”, (*ibid.*) 2-6.
4 H. Prost, “Note au sujet du port d’İstanbul Rive Européenne” (Note no. 20, 10.08.1937), *Les Transformations d’İstanbul* (Volume I), *Documentation 1936-1938*, 24-29
5 H. Prost, *Les Transformations d’İstanbul* (Volume III) pp. 17-18
6 It can be argued that Prost’s planning decisions may be held accountable for the intensive environmental pollution at the Golden Horn, particularly in the second half of the 20th century. The urbanist foresaw this problem and, as a precaution, proposed the construction of a sewage system all around the Golden Horn separating rain and waste water in the event of possible floods. However, his proposition was not implemented during this period. H. Prost, “Note au sujet de la Corne d’Or” (Note no. 7), *Les Transformations d’İstanbul* (Volume I) 30-32.
7 H. Prost, “Le Çarşı et l’urbanisation” (Note no. 14, 25.11.1936), (*ibid.*) 45-47.
8 H. Prost, “Lettre à Monsieur Le Ministre de l’Intérieur”, *Les Transformations d’İstanbul* (Volume III) 34.

2 H. Prost, “Lettre à Monsieur Le Ministre de l’Intérieur”, *Les Transformations d’İstanbul* (cilt III), *Les Plans Directeurs*, 1.
3 H. Prost, “Programme”, a.g.e., 2-6.
4 H. Prost, “Note au sujet du port d’İstanbul Rive Européenne” (Note no. 20, 10.08.1937), *Les Transformations d’İstanbul* (Cilt I), *Documentation 1936-1938*, 24-29.
5 H. Prost, *Les Transformations d’İstanbul* (Cilt III) s. 17-18.
6 Haliç’te, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında büyük boyutlara ulaşan çevre kirlenmesinde Prost’un almış olduğu planlama kararları nedeniyle sorumlu tutulabileceği söylenebilir. Şehirci, bu sorunu önceden görmüş ve önlem olarak Haliç’i çepeçevre kuşatacak ve olası taşkınlara karşı yağmur suyu ve atık suların ayrıldığı bir kanalizasyon sistemi inşa edilmesini önermiş, ancak bu önerisi bu dönemde uygulanamamıştır. H. Prost, “Note au sujet de la Corne d’Or” (Note no. 7), *Les Transformations d’İstanbul* (Cilt I), 30-32.
7 H. Prost, “Le Çarşı et l’urbanisation” (Note no. 14, 25.11.1936), a.g.e., 45-47.
8 H. Prost, “Lettre à Monsieur Le Ministre de l’Intérieure”, *Les Transformations d’İstanbul* (cilt III) 34.
9 H. Prost, a.g.e., 32-33.
10 H. Prost, a.g.e., 7-8.
11 H. Prost, “Champ de Courses” (Note no. 10, 22.11.1936), *Les Transformations d’İstanbul*, (Cilt I) *Documentation*, 53-54.
12 H. Prost, “Principes Généraux de l’Aménagement”, *Les Transformations d’İstanbul* (Cilt III), *Plans Directeurs*, 8-11.
13 H. Prost, a.g.e., 10.
14 H. Prost, a.g.e., 12-13.
15 H. Prost, a.g.e., 48.
16 Deniz uçakları için Yeşilköy Havalimanı yanısıra Büyükdere’de deniz uçakları için ayrı bir havalimanı oluşturulması tartışılmıştır. H. Prost, “Aviation et Hydraviation” (Note no. 265), “Eléments d’étude recueillis auprès de personnalités étrangères” (Note no. 349, 20.11.1944), *Les Transformations d’İstanbul* (Cilt VI), *Circulation – Aviation*, 45-54.

9 H. Prost, (*ibid.*) 32-33.
10 H. Prost, (*ibid.*) 7-8.
11 H. Prost, “Champ de Courses” (Note no. 10, 22.11.1936), *Les Transformations d’İstanbul*, (Volume I) *Documentation*, 53-54.
12 H. Prost, “Principes Généraux de l’Aménagement”, *Les Transformations d’İstanbul* (Volume III), *Plans Directeurs*, 8-11.
13 H. Prost, (*ibid.*) 10.
14 H. Prost, (*ibid.*) 12-13.
15 H. Prost, (*ibid.*) 48.
16 Apart from the Yeşilköy airport, the construction of an airport in Büyükdere for sea planes was discussed. H. Prost, “Aviation et Hydraviation” (Note no. 265), “Eléments d’étude recueillis auprès de personnalités étrangères” (Note no. 349, 20.11.1944), *Les Transformations d’İstanbul* (Volume VI), *Circulation – Aviation*, 45-54.



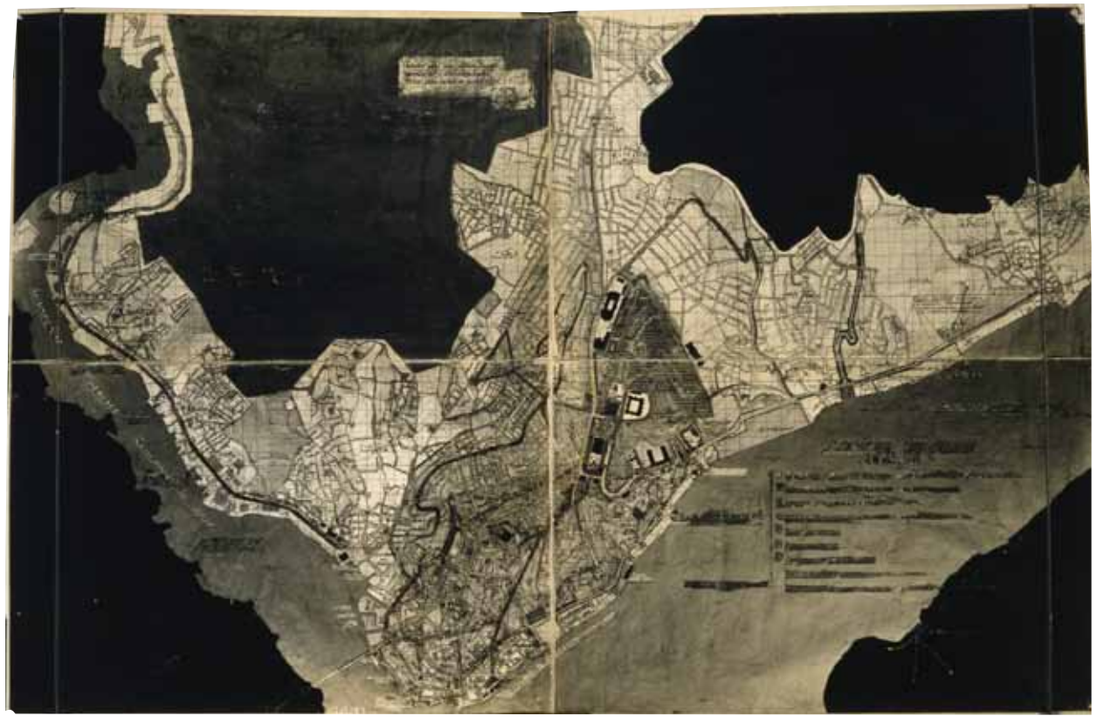
6
İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı. Eski İstanbul, 1937. Siyah-beyaz fotoğraf baskısı.
Istanbul European Side Master Plan. Old Istanbul, 1937. Black and white photographic print.
(343 AA 45/13 (doc. HP.PHO.30-4.7) Académie d’architecture/Cité de l’architecture et du patrimoine/Archives d’architecture du XXe siècle)



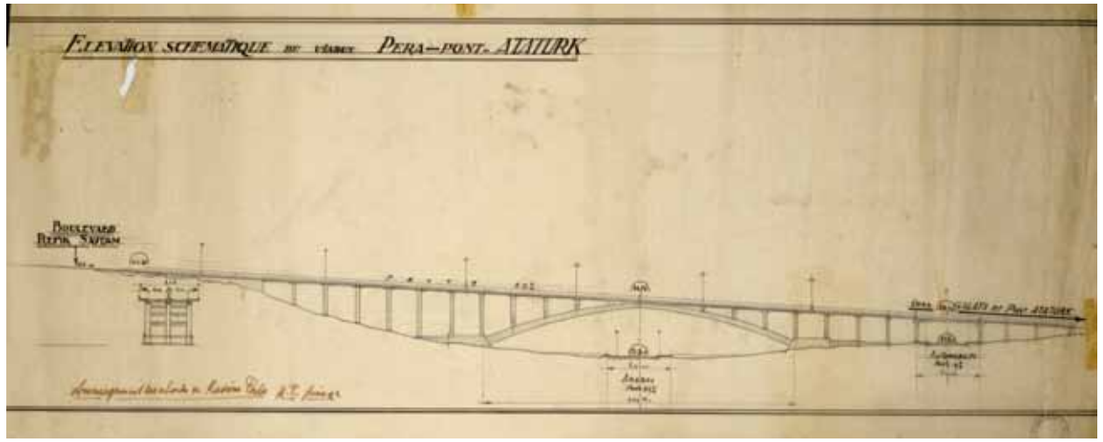
7
İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı – 1/2000 ölçekli maketten siyah-beyaz fotoğraf.
Istanbul European Side Master Plan – Black and white photograph of the model at 1/2000 scale.
(343 AA 45/13 (doc. HP.PHO.30-4.3) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



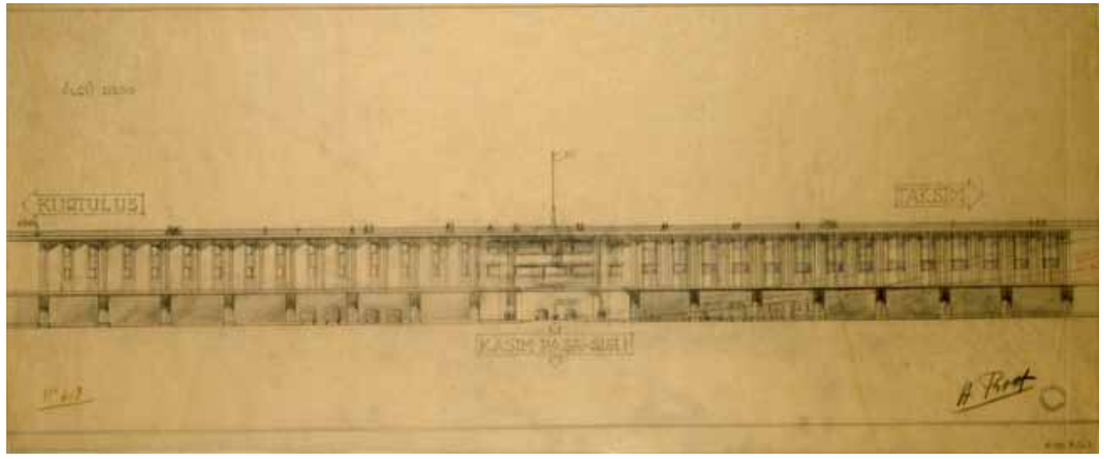
8
Sektör 1: Yedikule-Yenikapı-Fatih Bölgesi Planı. Ölçek 1/2000. 23 Aralık 1943
Sector 1: Yedikule-Yenikapı-Fatih District Plan. Scale 1/2000. 23 December 1943
(343 AA 201/6 (doc. HP.DES.50.1-1) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



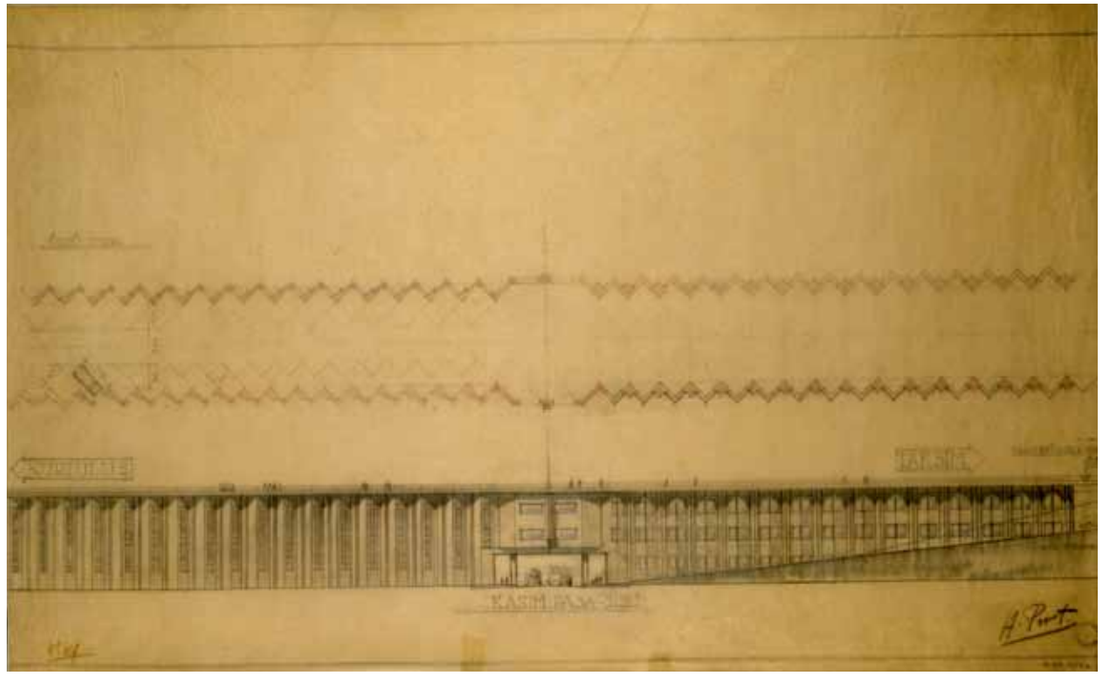
9
İstanbul Avrupa Ciheti Nazım Planı. Galata-Pera (Beyoğlu), 1937. Siyah-beyaz fotoğraf baskısı.
İstanbul European Side Master Plan, Galata-Pera, 1937. Black and white photographic print.
(343 AA (doc. HP.PHO.30-4.5) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



10
Atatürk Köprüsü ile Beyoğlu (Refik Saydam Caddesi) arasında viyadük projesi. "Şematik görünüş." Henri Prost, Haziran 1942.
Project of a viaduct between Atatürk Bridge and Pera (Refik Saydam Avenue). "Schematic elevation." Henri Prost, June 1942.
(343 AA 126 (doc. HP.DES.33-1.1) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



11
Taksim Kurtuluş Viyadüğü görünüş, ölçek 1/200. Henri Prost, 1943.
The Viaduct of Taksim-Kurtuluş, elevation at 1/200 scale. Henri Prost, 1943.
(343 AA 122 (doc. HP.DES.26-7.1) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)



12
Taksim-Kurtuluş viyadüğü ve kapalı otopark. Görünüş ve plan, ölçek 1/200. Henri Prost, 1943.
The viaduct of Taksim-Kurtuluş and garage. Elevation at 1/200 scale. Henri Prost, 1943.
(343 AA 122 (doc. HP.DES.26-7.1) Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle)