



ICCAUA Proceedings Journal

Proceedings of the international conference of contemporary affairs in architecture and urbanism-ICCAUA
Volume 9 (December 2026), 2620019

ICCAUA
Proceedings Journal
<https://journal.iccaua.com/>

Journal homepage: <https://journal.iccaua.com/>

DOI: <https://doi.org/10.38027/ICCAUA2026TR0019>

Port-City Identity in the Context of Architectural Heritage: Iskenderun

* ¹ Fatma Tuba Yıldırım , ² Derya Sökmen Kök

^{1&2} Department of Architecture, Faculty of Architecture, Alparslan Türkeş Science and Technology University, Adana, Türkiye

¹ E-mail: tuba.yildirim98@gmail.com , ² E-mail: deryasokmenkok@gmail.com

¹ ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-7197-149X> , ² ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6497-0140>

Abstract

Received: 29.04.2026
Revised: 28.06.2026
Accepted: 01.07.2026
Available online: 10.07.2026

Copyright © 2026 by the author(s).
All rights reserved.

This article is published under an open-access model and is made available in accordance with the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence (CC BY).



The publisher maintains a neutral stance concerning jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.

This article has been selected and peer-reviewed for publication in this journal as part of the 9th International Conference of Contemporary Affairs in Architecture and Urbanism, held on 7–8 May 2026 in Istanbul, Türkiye.

In port cities, the natural relationship between sea and land, coupled with the addition of commercial networks, elevates settlements beyond the status of ordinary coastal cities, manifesting its impact on urban and structural morphology. This study examines Iskenderun's identity as a port city through the historical transformation and spatial traces of its trade-related industrial heritage. While studies on Iskenderun exist, the relationship between port, trade, city, and architecture has mostly been addressed through fragmented approaches, lacking a comprehensive assessment. This research approaches this relationship from a holistic perspective, progressing from the whole to the individual. The process, extending from Ottoman-era caravanserais to Levantine commercial structures and the modern architectural examples of the Republic, is analyzed along with its surroundings, including the port and train station area. Findings based on archival research, literature review, and field work demonstrate that Iskenderun, historically a port city focused on maritime trade, has transformed into an industrial city with a port today. The study argues that registered buildings should be protected within the scope of industrial heritage through a holistic approach that includes the port and train station area.

Keywords: Restoration; Mediterranean Port City; Urban Memory; Commercial Architecture, Iskenderun

Mimari Miras Bağlamında Liman-Kent Kimliği: İskenderun

Özet:

Liman kentlerinde deniz ile kara arasında var olan doğal ilişki, ticari ağların eklenmesiyle yerleşimi sıradan bir kıyı kenti olmaktan öteye taşımakta; etkisini kentsel ve yapısal morfoloji üzerinde göstermektedir. Bu çalışma, İskenderun'un liman kenti kimliğini, kentin sahip olduğu ticaretle ilişkili endüstriyel mirasın tarihsel dönüşümü ve mekânsal izleri üzerinden incelemektedir. İskenderun üzerine yapılan çalışmalar bulunmakla birlikte, liman–ticaret–kent–mimari ilişkisi çoğunlukla parçacıl yaklaşımlarla ele alınmış, bütüncül bir değerlendirme yeterince ortaya konmamıştır. Bu araştırma, söz konusu ilişkiyi bütünden tekile ilerleyen bir bakış açısıyla ele almaktadır. Osmanlı dönemi hanlarından Levanten ticari yapılarına ve Cumhuriyet'in modern mimarlık örneklerine uzanan süreç liman ve gar alanını da kapsayan çevresiyle birlikte analiz edilmiştir. Arşiv araştırması, literatür taraması ve alan çalışmasına dayanan bulgular, İskenderun'un tarihsel olarak deniz ticaretine odaklı bir liman kenti iken günümüzde limanı olan bir sanayi kentine dönüştüğünü göstermektedir. Çalışma, tescilli yapıların, endüstri mirası kapsamında liman ve gar sahasını da içine alan bütüncül bir yaklaşımla korunması gerektiğini savunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Restorasyon; Akdeniz Liman Kenti; Bütüncül Koruma; Liman Ticareti; İskenderun

1. Giriş

Liman kentleri kavramsal olarak birer 'mekânsal eşik' niteliği; kara ile denizin, yerel dinamiklerle küresel ölçeklerin ve geleneksel doku ile modernite süreçlerinin sürekli bir etkileşim içinde olduğu dinamik kentsel arayüzler olarak tanımlanabilir (Hein, 2021). İskenderun Limanı bu eşikte doğu ile batıyı birbirine bağlarken değişen ve gelişen ticari ürünlerin merkezinde kentsel değişimi ve hızlı modernitenin canlı örneklerindendir. Tarihsel perspektifte Doğu Akdeniz havzasında kalan İskenderun Limanı, küresel ticaret ağlarının kesiştiği ve sosyo-mekânsal hibritleşmenin belirgin biçimde gözlemlendiği stratejik bir odak konumundadır. Bu kuramsal çerçevede İskenderun'un kentsel kimliği; 19. yüzyılda ivme kazanan Tanzimat reformları, Bağdat Demiryolu projesinin entegrasyonu, Fransız Mandası dönemi politikaları ve Erken Cumhuriyet'in kentsel modernleşme hamleleri gibi majör tarihsel kırılmaların mimari fikir transferlerine ve kent morfolojisine doğrudan yansımalarıyla yapılanmıştır (Serbestoğlu & Tümtaş, 2021).

Sanayi Devrimi ile değişen ve artan hammadde açığıyla Doğu Akdeniz'deki ticaret trafiği bir anda değerlenmiştir. Artan bu yoğunluk, bölgenin kronikleşmiş altyapı sorunlarının çözülmesini zorunlu kılmıştır. Atılan zorunlu adımlar,

İskenderun'un üzerindeki durağanlığın ortadan kalkmasına yardımcı olmuş; bölge sıradan bir aktarma istasyonu olmaktan çıkıp hızla nüfuslanan, modern bir liman kentine evrilmiştir (Nalça vd.,2023).

Bu çalışma, İskenderun'un liman-kent kimliğinin tarihsel süreçteki dönüşümünü ve kentsel morfolojiye etkilerini incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırma, problemi iki temel alt soru üzerinden kurgulamaktadır:

- İskenderun, 19. yüzyıldan günümüze 'liman kenti' kimliğinden 'sanayi kenti' kimliğine evrilirken kentsel ve yapısal dokusu nasıl bir değişim geçirmiştir?
- Bu tarihsel ve mekânsal dönüşümün günümüze ulaşan izleri konumundaki kültürel ve endüstriyel miras (hanlar, antrepolar, gar binası vb.), günümüzde nasıl bir koruma sorunuyla karşı karşıyadır?

Literatür incelendiğinde, İskenderun üzerine çeşitli çalışmalar bulunmasına rağmen; liman, ticaret, kent ve mimari arasındaki ilişkinin genellikle tekil yapılar üzerinden parçacıl yaklaşımlarla ele alındığı ve bu unsurları kentsel bir "ağ" sistemi içerisinde değerlendiren bütüncül bir çerçeveden henüz ortaya konmadığı görülmektedir. Doğu Akdeniz çanağında yer alan İzmir, Selanik veya Beyrut gibi baskın liman kentlerinin mekânsal gelişimleri üzerine kapsamlı akademik bilgi üretilmişken (Asbagh, 2019; Ünlü, 2009). İskenderun'a yönelik kentsel morfoloji incelemelerinin oldukça kısıtlı kaldığı saptanmıştır. Liman-kent çalışmaları çoğunlukla homojen bir gelişim sürecine odaklanmış; İskenderun özelinde yaşanan ağır sanayi odaklı radikal dönüşümün ve bu hızlı değişimin kentsel miras üzerinde yarattığı bütüncül koruma sorunlarının literatürde ele alınmadığı tespit edilmiştir.

Bu araştırmanın temel amacı; tarihsel süreçte İskenderun'da ticaret sirkülasyonunun ana omurgasını oluşturan liman, liman çevresi ve kamusal yapıların geçirdiği mekânsal dönüşümü ve 'liman-kent' kavramının modern döneme geçişle birlikte nasıl farklılaştığını akademik bir düzeyde incelemektir. İskenderun'un 19. yüzyıldan günümüze uzanan süreçte kozmopolit bir ticaret kapısından sanayi limanına evrimi; kamusal ve endüstriyel yapıların geçirdiği işlev değişiklikleri ile mimari veriler üzerinden saptanmaktadır. Bu doğrultuda araştırma; kentin yaşadığı kimlik değişimini ve bunun yarattığı bütüncül koruma sorununu, kent ölçeğinden yapı ölçeğine inen mekânsal bir okumayla ele alarak literatürdeki bu eksikliği gidermeyi hedeflemektedir.

2. Kavramsal Çerçeve

Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS) tarafından kabul edilen güncel koruma yaklaşımları çerçevesinde kültürel miras; insanlık tarihinin, toplumsal kimliğin ve teknik gelişimin somut ve soyut kanıtlarını bir bütün olarak ele alan çok katmanlı ve dinamik bir kavramdır. Özellikle Valletta (2011) ve Dublin (2011) İlkeleri doğrultusunda bu kavram, yalnızca estetik ve anıtsal değere sahip yapıları değil; aynı zamanda endüstriyel tesisleri, ulaşım ağlarını, liman yapılarını ve bu mekânlarla bütünleşen kentsel belleği, insan anılarını ve sosyal yaşam kültürünü de kapsayacak şekilde genişlemiştir. Bu ilkelere göre miras, geçmişten devralınan statik bir kalıntı değil, kentle birlikte evrilen ve geleceğe aktarılması gereken yaşayan bir belge niteliğindedir.

2.1. Liman-Kent İlişkisi

Liman kentleri, yalnızca kara ile denizin kesiştiği fiziksel sınırlar veya sıradan kıyı yerleşmeleri değil; kara ile denizin, yerel dinamiklerle küresel ölçeklerin ve geleneksel doku ile modernite süreçlerinin sürekli bir etkileşim içinde olduğu "mekânsal eşikler" ve dinamik kentsel arayüzlerdir (Hein, 2021). Bu kentler, deniz kıyısında bulunmalarından ziyade; ticaretin, ulaşımın, depolamanın, göçün, emeğin ve kültürel etkileşimin kentsel morfolojiyi doğrudan şekillendirdiği karmaşık yapılardır. Limanlar, tarihsel süreçte Doğu ile Batı'nın, insanların, fikirlerin ve malların karşılaştığı kavşaklar olarak işlev görmüştür. Ulaşım olanaklarının (demiryolu ve denizyolu entegrasyonu) gelişmesi ve hammadde-pazar ilişkilerinin derinleşmesiyle bu kentler, ticaret kültürünün hızla nüfuz ettiği, çok hızlı bir kentleşme ve mekânsal dönüşüm süreci yaşayan sosyo-mekânsal odaklar haline gelmişlerdir (Serbestoğlu & Tümtaş, 2021). Liman ve kentin gelişimi birbirini tetiklerken; artan taşıma hacmi, depolama ihtiyaçları (hanlar, antrepolar, silolar) ve işçi göçleri, kentin sosyal yapısını ve fiziksel dokusunu dönüştürerek çok katmanlı ve karmaşık bir kentsel ağ yaratmaktadır.

2.2. Endüstri Mirası Ve Endüstri Arkeolojisi Kavramları

ICOMOS(2003) ve TICCIH(2003)'e göre endüstri mirası; sanayileşme sürecinin tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değer taşıyan tüm maddi ve maddi olmayan kalıntılarını kapsayan bütüncül bir kültürel miras alanıdır. TICCIH (2003) tarafından yayımlanan *Nizhny Tagil Bildirgesi*'nde bu miras; fabrikalar, madenler, ulaşım altyapıları ve işçi konutları gibi üretim ve sosyal yaşam alanlarını içeren geniş bir çerçevede tanımlanmıştır. Daha sonra ICOMOS(2011) ve TICCIH (2011) ortaklığıyla hazırlanan *Dublin İlkeleri* ise bu tanıma derinleştirerek endüstri mirasının sadece fiziki binalardan ibaret olmadığını; üretim tekniklerini, insan emeğinin tarihini, kurumsal arşivleri ve endüstriyel peyzajı da içine alan yaşayan bir toplumsal bellek unsuru olduğunu ortaya koymuştur.

Endüstriyel miras kavramıyla yakından ilişkili olan endüstriyel arkeoloji; geçmiş sanayi dönemlerine ait maddi kalıntıları, üretim mekânlarını ve belgeleri inceleyen bir disiplindir. Endüstriyel arkeoloji, sanayileşme sürecinin yarattığı fiziki çevreyi araştırarak sadece teknik ve mühendislik başarılarını değil, aynı zamanda bu sürecin getirdiği derin toplumsal ve kültürel dönüşümleri de anlamayı ve belgelemeyi temsil etmektedir (ICOMOS,2011).

Endüstriyel ve ticari miras alanlarının genel koruma sorunları arasında; bilinçsizlik, belgeleme eksikliği, değişen ekonomik eğilimler, çevresel kaygılar ile bu yapıların aşırı büyük boyutları ve karmaşıklıkları yer almaktadır (ICOMOS,2011).ICOMOS-TICCIH tarafından kabul edilen Dublin İlkeleri (2011), endüstriyel mirasın yalnızca tekil yapı ya da makine kalıntısı olarak değil; üretim alanları, yapılar, makineler, belgeler, ulaşım altyapıları, endüstriyel peyzajlar ve bunlarla ilişkili somut olmayan değerlerle birlikte korunması gerektiğini vurgular. Bu bağlamda endüstriyel miras alanları, işlevsel eskime, fiziksel terk edilme, belgeleme eksikliği, farkındalık yetersizliği, değişen ekonomik eğilimler ve kentsel gelişme baskıları nedeniyle risk altındadır.

2.3. Benzer Kentleri Ele Alan Çalışmalar

Liman kentlerinin mekânsal gelişimi ve endüstriyel mirasını inceleyen literatürde, kentlerin sosyo-mekânsal dönüşümünü, ekonomik dinamiklerini ve mimari evrimini ele alan çeşitli çalışmalar öne çıkmaktadır. Bu bağlamda Tülin Selvi Ünlü (2009) "Bir İskeleden Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'in Mekansal Gelişimi" başlıklı araştırmalarında, Mersin'in liman ve lojistik odaklı kentsel gelişim izlerini ve bu sürecin yarattığı sosyo-mekânsal dönüşümü kapsamlı bir şekilde incelemektedir. Artan deniz ticaretinin kentsel dokuya yansımalarını yapısal ölçekte ele alan Şennur Kaya (2010) ise "Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri" adlı makalesinde; İstanbul, İzmir, İzmit, Trabzon, Mersin ve Mudanya limanlarında inşa edilen gümrük binalarının ve dönemin kentsel çekim merkezi haline gelen depoların mimari ve işlevsel özelliklerini detaylandırmaktadır. Öte yandan, ekonomik odakların tarihsel kent dokularını nasıl yeniden şekillendirdiğine dair evrensel bir perspektif sunan Babazadeh Asbagh'ın (2019) "A Short Glimpse To The Urban Development Of Tabriz During The History" adlı çalışması, Tebriz gibi tarihsel kentlerin kentsel gelişim süreçlerinin iç dinamiklerini ortaya koyarak literatürü zenginleştirmektedir.

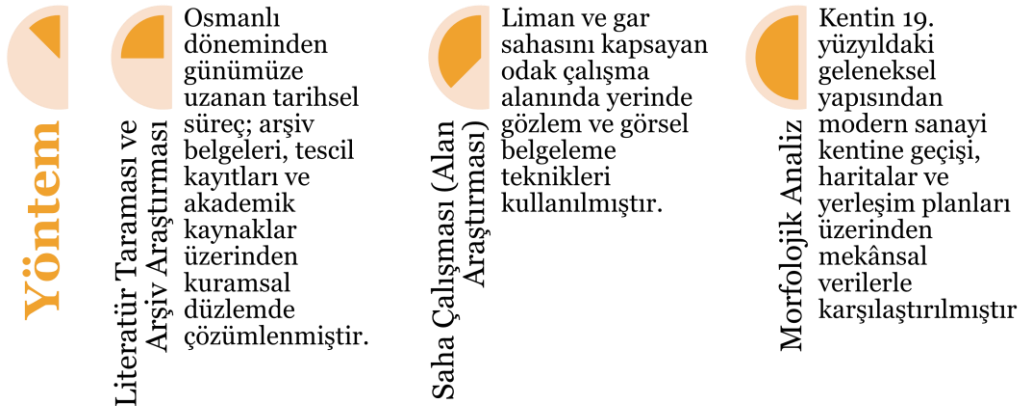
3. Materyal ve Yöntemler

Bu araştırmada nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiş; literatür taraması, arşiv belgeleri, tarihsel haritalar, alan gözlemleri ve fotoğrafik belgeleme birlikte değerlendirilmiştir. Çalışma, İskenderun'un liman-kent kimliğini kentsel ölçekte yapı ölçeğine ilerleyen tarihsel-mekânsal okuma yöntemiyle incelemektedir (Şekil 1.)



Şekil 1. Çalışma Alanı Konum ve Sınırları (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2026).

Bu araştırma üç temel aşamadan oluşmaktadır (Şekil 2.):

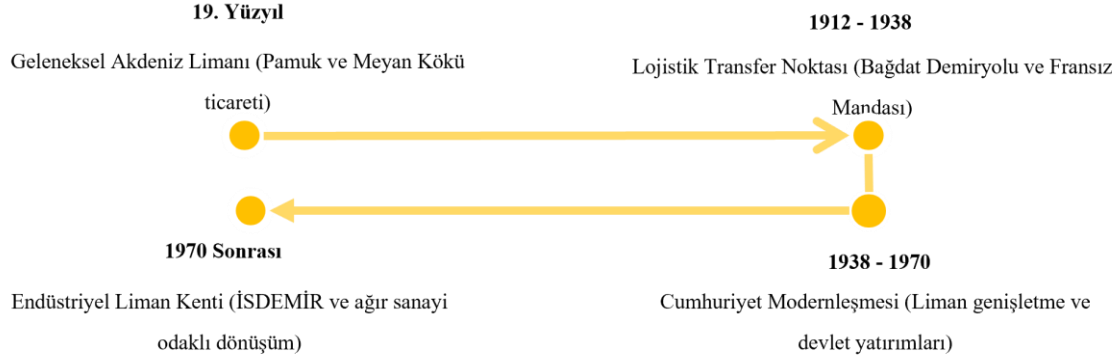


Şekil 2. Yöntem Şeması (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026).

4. Bulgular

4.1. İskenderun'un Liman-Kent Olarak Tarihsel Gelişimi

İskenderun Limanı'nın tarihi geçmişi MÖ 2000 yılına kadar uzanmaktadır. Büyük İskender'in gelişiyle daha önceden kurulmuş antik bir liman ile antik bir yerleşim olan Myriandros kenti, İskender'in generallerinden Antigonos tarafından tekrar imar edilerek (M.Ö. 302) "Aleksandretta" adını almış, bu tarihten sonra Myriandros adı unutulmuş, İskenderun denilmiştir (Kaplan,2016). İskenderun Körfezi'nin bir başka kıyı kenti olan, Issos (Payas) ile birleştirilerek tek bir kente dönüştürülmüş ve adı da zaferinin anısına Alexandria ad Issum olarak değiştirilmiştir. Bu liman kenti, Doğu Akdeniz ticareti ile Batı dünyasını birleştirmek amacıyla kurulmuştur(Kaplan, 2024)(Şekil 3.).



Şekil 3. İskenderun'un Liman-Kent Olarak Tarihsel Gelişimi (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026).

Askeri üs haricinde ticari anlamda 19. Yüzyılın ortalarına kadar İskenderun, iç bölgelerden (Halep ve Çukurova) gelen malların gemilere yüklendiği küçük bir iskele konumundaydı. Bu dönemdeki ticareti yapılan hammaddeler şunlardır(Nalça, 2018):

- Pamuk ve Tahıl: Sanayi Devrimi sonrası Avrupa'nın tekstil hammadde ihtiyacını karşılamak için bölgeden yoğun pamuk ihracatı başladı.
- Meyan Kökü: İskenderun tekstil tarihinde çok kritik bir yere sahiptir. Özellikle ABD'li şirketlerin bölgeye gelmesiyle meyan kökü, limanın en önemli ihraç kalemlerinden biri haline gelmiştir.
- İpek ve Dokuma: Halep üzerinden gelen kervan yollarının bir durağı olarak tekstil ürünleri de ticarete önemli yer tutuyordu.

Bu ürünlerin ihracat ve ithalatı ile şehirde ve liman çevresinde konsolosluk ve depo ihtiyacı doğmuş, aynı zamanda yabancı tüccarların kısa süreli konaklayacakları hanlar ve barınma alanları gelişmiştir.

1912 yılında Bağdat Demiryolu hattının gelmesiyle inşa edilen İskenderun Garı, kentin hinterlandını genişleterek ticareti uluslararası boyuta taşımıştır(Kaya, 2012). Bağdat Demiryolu hattının ana omurgasını destekleyen ve liman ile depo alanları arasında hammadde transferini kolaylaştıran dekovil hatları (Sandalcı,2005), kentin hinterland bağlantısını kılcal damarlara yaymıştır. Cevherlerin demiryolu aracılığıyla taşınmasıyla İskenderun Limanı şehir merkezinden uzaklaşmaya başlamıştır. Yeni ticari ürün gelişi aynı zamanda kente giren çıkan ürünlerin tespiti zorlaşmış ve gümrük ofislerinin inşası yapılmıştır.

1970'lerde İskenderun Demir-Çelik (İSDEMİR) fabrikasının kurulmasıyla İskenderun'un sanayi limanına geçiş süreci başlamıştır(Erdoğan & Eren, 2016). Ticaret tarımsal ürünler yerine demir-çelik, kömür ve maden ürünlerine dönüşmüştür. Fabrikaların Sarıseki-Payas bölgesine kurulmasıyla, ticari liman hareketliliği kent merkezinden uzaklaşmaya başlamıştır. Liman bölgesinin kent merkezi içerisinde kalan kısmı halk tarafından kullanılan sosyal alan olmuştur. Yeni liman bölgesi modern dönemde ise konteyner taşımacılığıyla lojistik anlamda hız kazanmıştır. Bu değişim, mimari açıdan şehre işçi lojmanları ve fabrika plan tipini kazandırmıştır (Aslan & Diker, 2025).

İskenderun'un endüstriyel mirasının temel unsuru, 1970'li yıllarda kurulan İskenderun Demir ve Çelik Fabrikaları (İSDEMİR)'dir. İSDEMİR, sadece ekonomik bir üretim merkezi değil, aynı zamanda kentin sosyal yapısını ve yerleşim dokusunu kökten değiştiren bir endüstriyel mirastır. Sanayileşmeye bağlı olarak gerçekleşen yoğun göç, kentin geleneksel dokusundan farklılaşan yeni konut alanlarının oluşmasına neden olmuştur(Erdoğan & Eren, 2016). Ağır sanayinin liman şeridini işgal etmesi, kentsel dokuda zincirleme reaksiyonlara neden olmuştur. Sanayileşmeye bağlı olarak kırsaldan ve çevre illerden kente yönelen yoğun göç dalgası, demografik yapıyı değiştirirken kentsel dokunun da hızla ve çoğu zaman plansızca büyümesine yol açmıştır(Ocak & Karagel, 2024).

Askeri üs ve stratejik konum olarak başlayan liman, 19. Yüzyılın ortalarında taşınmaya başlanan tarımsal hammadde ile ticari limana dönmeye başlamıştır. 20. Yüzyılın ortalarından itibaren sanayi devrimi ile hammadde demir ve çeliğe evrilip endüstriyel liman dinamiği kazanmıştır. (Tablo 1.).

Tablo 1. Dönemsel Liman-Kent Değişimi.

Dönem	Ürün	Mimari Tipoloji	Kentsel Kimlik
19. YY	Pamuk Meyan Kökü İpek	Depolar Hanlar Konsolosluklar	Geleneksel Akdeniz Limanı
20. YY Başı	Maden Cevheri Tahıl	Gar Binası Gümrük Ofisleri	Lojistik Transfer Noktası
1970 Sonrası	Demir-Çelik Petrol Kömür	Fabrika Silüetleri İşçi Lojmanları	Endüstriyel Liman Kenti

4.2. İskenderun'daki Kültürel Miraslar ve Endüstri Peyzajı

4.2.1. Geç Osmanlı Dönemi

Antik dönemde Büyük İskender ile başlayan İskenderun ve çevresinin yönetimi Bizans İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu, Fransız mandası ve günümüz Türkiye'sinden devam etmektedir. Bu dönemde inşası yapılan yapılar genellikle liman ticareti ile uğraşan levanten ailelere aittir. Özellikle Catoni Binası (Tablo 2.) dönemin levanten mimarinin bölgedeki örneklerinden biridir. Alt kat ticari işler için tasarlanmışken, üst kat konut veya idari merkez olarak kullanılmıştır. Ofis ve konut amaçlı tasarlanan bu yapı İngiliz ve Fransız kumpanyalarının acenteliği olarak kullanılmıştır. Döneminde İngiliz konsolosluk binası olarak da kullanılmıştır (Garbioğlu, 2017).

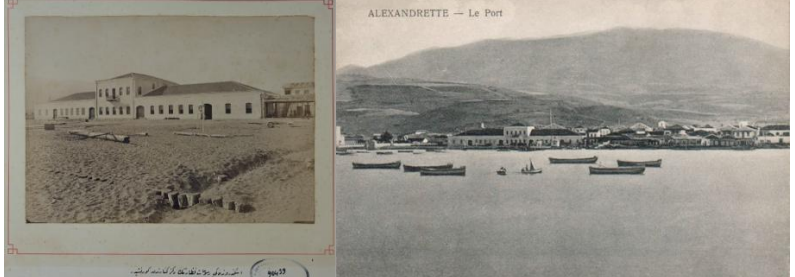
TCDD İskenderun Garı (Tablo 2.), liman ile demiryolu entegrasyonunun bir simgesidir. Bağdat Demiryolu hattının tali bir kolu olarak tasarlanan yapı, ticari dönüşümün bir parçası olmuştur. Yapı cephe düzenlemeleriyle döneminin mimari üslubunu yansıtmaktadır.

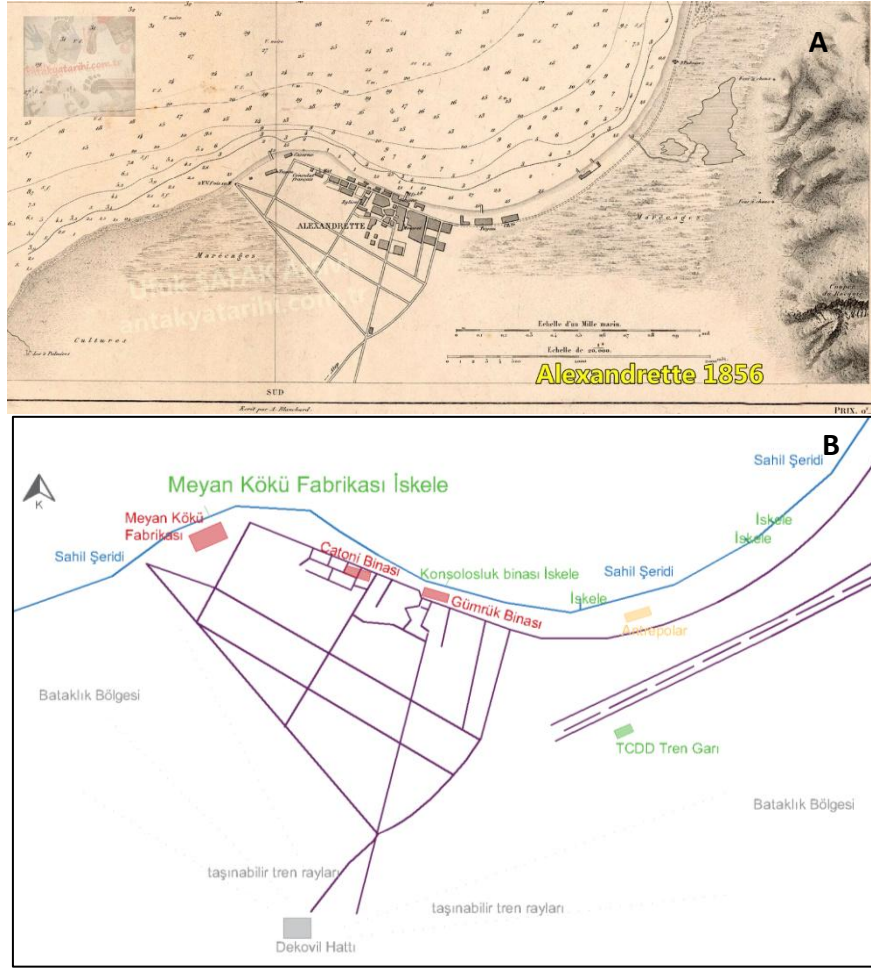
İskenderun'da bataklıkların kurutulması ve gümrük lojistiğinin sağlanması amacıyla inşa edilen dekovil hattının tam kuruluş yılı bilinmese de 1874 ile 1901 yılları arasında tarihlenmektedir. İlk olarak liman ve ambarlar arasındaki mal aktarımını hızlandırmak için 1886-1890 yıllarında gümrük operasyonlarına entegre edilen bu sistem, kentin makineleşme sürecinin ilk adımlarındandır. Uzun yıllar kente dolgu malzemesi taşıyan hat, 1920'lerin sonlarında kamyon ve traktörlerin yaygınlaşmasıyla işlevini yitirmiş; 1930'ların başında ise tamamen kullanımdan kalkarak yaklaşık altmış yıllık hizmetini tamamlamıştır (Sandalcı,2005)(Tablo 2.).

Meyan Kökü Fabrikası (Tablo 2.) İskenderun ve çevresinde toplanan meyan köklerini işleyerek Avrupa ve özellikle Amerika'ya ihraç etmek amacıyla Avrupalı ve Amerikalı tüccarlar tarafından kurulmuştur. Bölgedeki ilk girişimleri 1883'te başlatan Amerikalı tüccarlar, 1884-1885 ilk fabrikayı inşa etmişlerdir. Osmanlı Devleti için bir ihraç ürünü olan meyan kökünün ticaretini ele geçirmek isteyen yabancı tüccarlar, kıyasıya bir rekabete girerek çok sayıda fabrika kurmuşlardır. Bu fabrikaların önemli lojistik özelliği, malların gemilere sevkiyatını kolaylaştırmak ve hızlandırmak amacıyla doğrudan kendilerine ait "şahsi iskeleler" inşa etmeleridir (Çağlar, 2023).

Geç Osmanlı döneminde İskenderun'un artan liman ticaretiyle birlikte gümrük işlemleri büyük önem kazanmış, özellikle 1866 yılında Halep gümrüğünün kente taşınmasıyla mevcut binalar yetersiz kalmıştır. Bu ihtiyaca yanıt olarak ilk aşamada 1867 yılında gümrük avlusunda ambar ve memur odalarını kapsayan onarım ve genişletme çalışmaları yapılmış; ancak 1881'de yaşanan tahripkâr yangın sonrası binanın tamamen yeniden inşası zorunlu olmuştur. Dönemin tanınmış mimarı Alexandre Vallauray'nin de projeleriyle modernleştirilen ve mal sevkiyatı için dekovil hatlarıyla donatılan bu anıtsal yapı, ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır. İskenderun Gümrük Binası, kentin Fransız Manda yönetimi altında olduğu 1924 yılında tamamen yıkılmış ve yerine Adliye binası inşa edilmiştir (Çiftiyürek, 2025).

Tablo 2. Geç Osmanlı Dönemi Yapı-Görsel Tablosu (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026)
Catoni Binası (Yazar Arşivi, 2026), İskenderun Tren Garı (İskenderun Gazetesi,t.y; Eski Türkiye,1914), Dekovil Hattı (Levantine Heritage Foundation, t.y.), Meyan Kökü Fabrikası (Levantine Heritage Foundation, t.y.), Gümrük Binası (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanes,t.y.,Çiftyürek,2025;Levantine Heritage Foundation, t.y.).

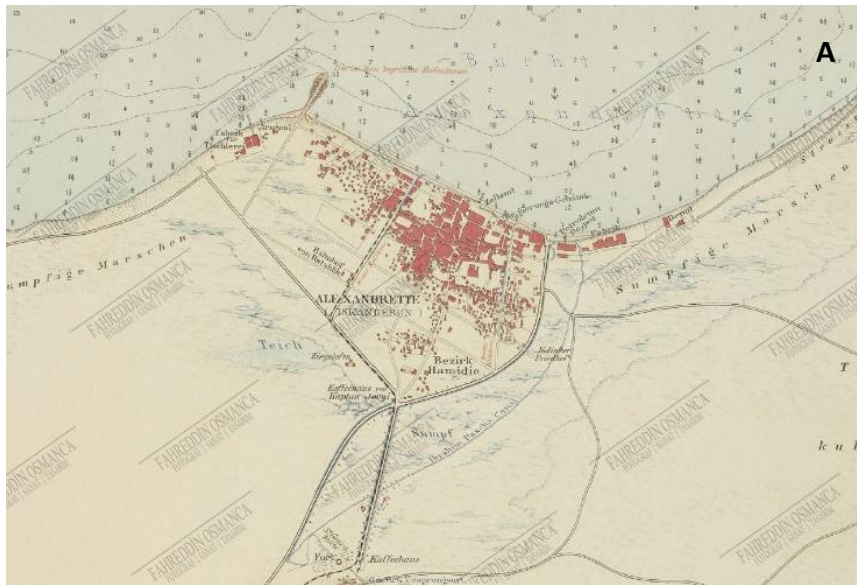
Yapı	Yapı Türü	Görseli
Catoni Binası	Konsolosluk	
TCDD Tren Garı	Ulaşım-Taşımacılık	
Dekovil Hattı	Ulaşım-Taşımacılık	
Meyan Kökü Fabrikası-Deposu	Fabrika-Depo	
Gümrük Binası	Kamusal	

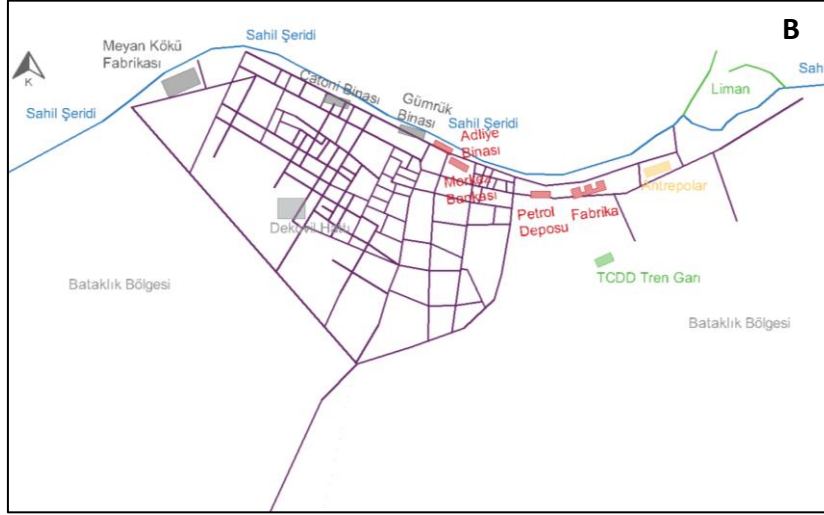


Şekil 4. A) 1856 Osmanlı Dönemi Haritası (FosmancArt, t.y.) B) Geç Osmanlı Dönemi Yapı ve Ulaşım Haritası (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026).

4.2.2. Fransız Mandası Dönemi

1918-1938 yılları arasında Fransız mandası döneminde şehir kimliği radikal bir dönüşüm geçirmeye başlamıştır. Bu dönemde yürütülen imar faaliyetleri, yalnızca fiziksel bir değişim değil, kültürel farklılaşma ve mekânların yaşam standartlarına göre evrilme sürecini göz önüne sermiştir. 1921 Ankara Antlaşması sonrası kentin planlama süreçlerinde Batılı şehircilik ilkeleri olan "gridal plan" kurguları ön plana çıkmış, bu durum kentin sahil şeridi ile iç kesimleri arasındaki organik bağı kopararak daha hiyerarşik bir yapı oluşturmuştur (Şekil 5).





Şekil 5. A) 1901 Fransız Paftası (FosmancArt, 2019) ve B) Fransız Mandası Dönemi Yapı ve Ulaşım Haritası (Yazar tarafından oluşturulmuştur, 2026).

Liman Altyapısı, Hangarlar ve Petrol Depoları, Fransız idaresi kentin artan ticari hacmini karşılayabilmek için 1921 yılında liman imtiyazını devralarak altyapı çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda tren garından limana kadar uzanan demiryolu hattının inşası tamamlanarak liman-demiryolu entegrasyonu sağlanmıştır (Kıssaboylu et al., 2023). 1927 yılında küçük bir iç liman inşa edilmiş ve bu alan 1928'de "Société Française du Port de'Alexandrette" (İskenderun Liman Şirketi) adıyla işletmeye açılmıştır. Liman sahasına mal istiflemek için 4000 metrekairelik insan ölçeğinden büyük hangarlar (antrepolar), körfez girişine yeni bir deniz feneri ve gemilerin yakıt ihtiyacını karşılamak üzere 4000 metrekairelik bir petrol deposu inşa edilerek kentin endüstriyel liman silüeti oluşturulmuştur (Konak, 2023).

Bu dönemde kentin ticari ve endüstriyel işleyişini destekleyen önemli mekânlar lojistik omurgayı oluşturan tarihi hanlardır. 20. yüzyılın başlarında inşa edilen Mihael Elyan Hanı, konaklama, ticaret ve gümrük süreçlerinin bir arada yürütüldüğü "aktarma noktası" işlevi görmüştür. Gazzali Han ise limana deniz yoluyla gelen ticari malların iç kısımlara taşınmasında kullanılan yük hayvanlarının bakım ve denetiminin yapıldığı bir "hayvan hastanesi" veya "karantina merkezi" olarak kullanılarak dönemin lojistik sistemine entegre olmuştur (Kültür Envanteri, 2020).

Endüstriyel ve lojistik büyümeyi idari anlamda yönetebilmek için 1924 yılında eski gümrük binası yıkılmış ve yerine günümüzdeki Cumhuriyet Meydanı açılmıştır. Bu yeni kentsel odak etrafında, Fransız mimar M. Kowalski tasarımı İskenderun Adliyesi (1931) ve E. Chenille tasarımı Suriye ve Büyük Lübnan Merkez Bankası (1930) inşa edilmiştir. Bu yapılar, kentin ticaret hacmini ve bürokratik süreçlerini yöneten, Eklektisizm ve Neoklasik üslubun harmanlandığı önemli kamu miraslarıdır (Garbioğlu, 2017). (Tablo 3.)

Tablo 3. Fransız Mandası Dönemi Yapı-Görsel Tablosu (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026)
İç Liman (Levantine Heritage Foundation, t.y.) Deniz Feneri, Mihael Elyan Han, Gazaali Han, Adliye Binası,
Merkez Bankası (Yazar Tarafından çekilmiştir,2026).

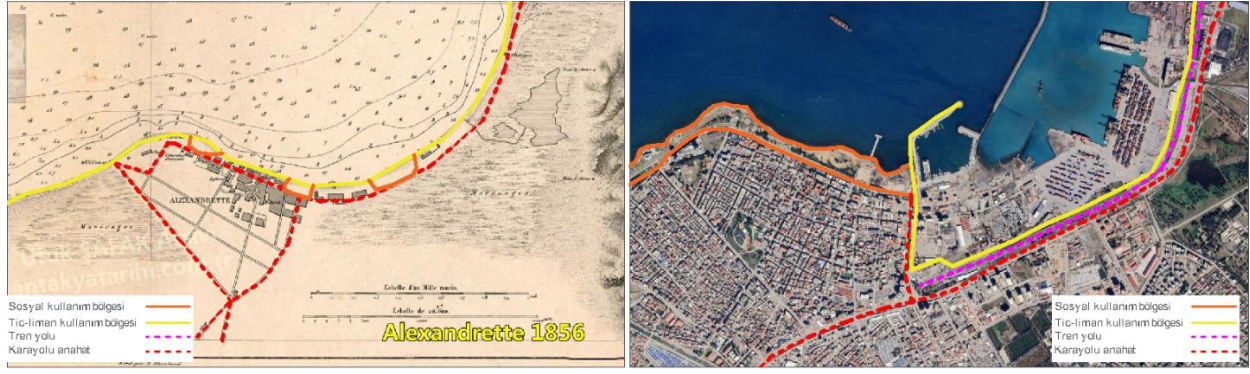
Yapı	Yapı Türü	Görseli
Hangar ve Petrol Depoları	Depo	Görsel Bulunamadı.
İç Liman	Ulaşım	
Deniz Feneri	Ulaşım	
Mihael Elyan Han	Konaklama-Depo	
Gazaali Han	Hastane-Depo	
Adliye Binası	Kamu	
Merkez Bankası	Kamu	

Tablo 4. Cumhuriyet Dönemi Yapı-Görsel Tablosu (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026)
Yeni İskele, Yeni Gar Binası, Antrepolar, Liman İşletme Binaları(Yazar tarafından çekilmiştir,2026),İsdemir(İskenderun
Demir ve Çelik A.Ş., t.y.).

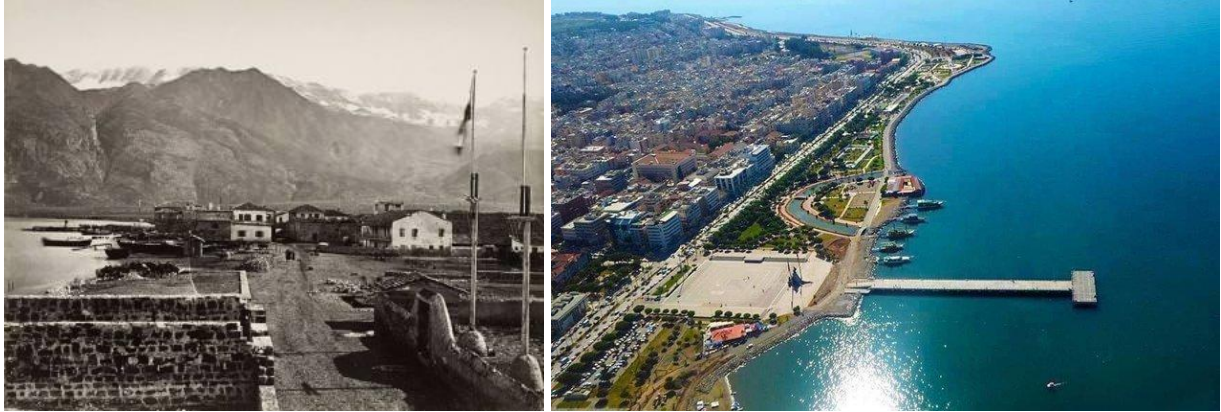
Yapı	Yapı Türü	Görseli
Yeni İskele	Ulaşım	
Yeni Gar Binası	Ulaşım	
		2023 Deprem Sonrası Yapım Aşamasında
Antrepolar	Depo	
		
Liman İşletme Binaları	İdari	
İSDEMİR	Fabrika	
		

4.3. Liman Gelişimi ile Değişen Endüstri Peyzajı

İskenderun limanı ve kıyı şeridindeki sosyal alanlar, Osmanlı dönemindeki kısıtlı ve sağlıksız fiziki koşullardan, Fransız Mandası ve Cumhuriyet dönemlerindeki modern kentsel mekânlara, günümüzde ise tamamen rekreasyon amaçlı bir kent parkına doğru köklü bir evrim geçirmiştir (Şekil 8).



Şekil 7. Sosyal Alan-Liman Değişim Haritası (Yazar tarafından oluşturulmuştur,2026)(FosmancArt, t.y.;Google Eart,2026).



Şekil 8. 1900'ler Osmanlı-Günümüz sahil sosyal alan bölgesi (Eski Türkiye, t.y.; İskenderun Gazetesi, t.y.).

4.4. Yapısal Boyutta Değişim

Endüstriyel yapılarının taşınmasıyla şehir merkezinde han, konsolosluk gibi yapıların kullanımının artık olmadığı ve atıl durumda kaldığı gözlemlenmiştir. Bu yapılar günümüzde amacı dışında ticari olarak da kullanılmaktadır. Merkez bankası, gar gibi yapılar ise restorasyon geçirerek aynı hâliyle kullanılmaya devam etmektedir veya yeni işlev kazandırılmıştır (Tablo 5.).

Tablo 5. Tarihi yapıların inşa amacı ve güncel durumu (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2026).

Yapı / Mekan Adı	İnşa Amacı	Güncel Kullanım Durumu
Catoni Binası (Eski İngiliz Konsolosluğu)	19. Yüzyıl sonu (Geç Osmanlı) Levanten bir aile tarafından ofis, konut ve İngiliz konsolosluk acenteliği olarak inşa edildi.	Günümüzde şahıs mülkiyetinde ve atıl durumdadır; yangın ve depremler sonucu ciddi hasar görmüştür.
Gazali Han	20. Yüzyıl başı (Fransız mandası). Ticari malların taşınmasında kullanılan hayvanların bakımı için "hayvan hastanesi" veya "karantina merkezi" olarak kullanıldı.	Günümüzde kentsel sit alanı içerisinde yer alan yapı, kentin lojistik tarihinin bir tanığı olarak sivil mimari örneği niteliğindedir. Atıl durumda ve bazı bölümleri ticari olarak kullanılmaktadır.
Geleneksel Ahşap İşkeleler	1850'li yıllarda Halep'ten gelen malların insan ve hayvan gücüyle gemilere yüklenmesi için inşa edildi.	Teknolojik devrimle işlevlerini yitirerek yok olmuşlardır; yerlerini çelik kazıklı modern liman rıhtımları ve sanayi işkelelerine bırakmışlardır.
Hanlar ve İlk Depolar	16. - 19. Yüzyıl arası. Kervanların konaklaması ve tarım ürünlerinin geçici olarak depolanması amacıyla inşa edildiler.	İşlevleri devasa çelik silolara ve antrepolara kaymıştır.
Kıyı Şeridi ve Sahil Kordonu	20. Yüzyıl başı ve ortaları. Kentin denizle buluştuğu organik bir kıyı çizgisi ve rekreasyon alanıydı.	Sanayinin kuzeye kayması sonucu liman kentin kuzeyine kaymıştır. Kent merkezinde kalan kısım deprem hasarları ve su baskınları sonrası, bisiklet yolları ve amfiler içeren modern kent parkı ve yaşam koridoru dönüştürülmektedir.
Mihael Elyan Han	20. Yüzyıl başı (Fransız mandası). Konaklama, ticaret ve gümrük süreçlerini barındıran bir "aktarma noktası" olarak inşa edildi.	Atıl durumdadır. 6 Şubat 2023 depremlerinde ağır hasar almıştır. Korunması gereken kritik bir sivil mimari örneği olarak varlığını sürdürmektedir. Bazı bölümleri ticari amaçlı kullanılmaktadır.
TCDD İskenderun Gar Binası	1913 (Geç Osmanlı) Limanı iç kesimlere bağlayan lojistik ağı başlangıcı noktası ve Cumhuriyet modernizminin temsilcisi olarak inşa edildi.	6 Şubat 2023 depremlerinde ağır tahribat almış olup kentin kolektif hafızasındaki yerini korumaktadır.

5. Değerlendirme

Saha çalışmaları ve analizler, İskenderun'un 19. yüzyıldaki insan ölçekli "geleneksel Akdeniz limanı" kimliğinden, ağır sanayi yatırımlarının egemen olduğu makine ölçekli modern bir sanayi kentine dönüştüğünü doğrulamaktadır. İSDEMİR ve ona entegre tesislerin yarattığı strüktürler, kentin tarihsel dokusu üzerinde çok yoğun bir fiziksel baskı oluşturmuştur.

Bu baskı, Gazzali Han, Mihael Elyan Hanı gibi tescilli sivil mimari örneklerini yeni eklenen antrepo, depo ile kuşatarak kentsel bütünden koparmış ve bu yapıları işlevsizleştirmiştir. Günümüzde bu kültürel miras, sanayinin yarattığı mekânsal daralma ve rant baskısının yanı sıra 6 Şubat depremlerinin getirdiği yıkımla doğrudan yok olma tehdidi altındadır. Bu morfolojik dönüşüm sadece İskenderun'a özgü olmayıp Doğu Akdeniz çanağındaki diğer liman kentleriyle benzer mekânsal gelişim izleri taşımaktadır.



Şekil 9. A) Yerleşim Alanları (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2026) B) Yalıtılmış Adacıklar Yerleşim Alanları (Yazar tarafından hazırlanmıştır,2026).

Bu süreçte liman ve gar çevresindeki tarihi yapı stokunun, sanayi akslarının yarattığı ulaşım ağıyla kentsel bütünden koparak yalıtılmış adacıklar haline geldiği saptanmıştır (Şekil 9.B).

Endüstriyel yapıların yer değiştirmesi veya büyümesiyle kent merkezindeki tarihi yapıların kullanım durumları farklılaşmıştır. Mevcut verilere göre yapıların durumu incelendiğinde; işlev değiştiren ve restore edilen yapılar kapsamında Fransız Mandası dönemi Adliye Binası'nın restore edilerek günümüzde Kaymakamlık binası olarak kullanıldığı görülmektedir. Öte yandan atıl ve hasarlı kalan yapılardan Catoni Binası yangın ve deprem hasarlarıyla işlevini yitirmiş; Gazzali Han ve Mihael Elyan Hanı gibi yapılar ise hem atıl kalmış hem de ticari amaçlarla kısmen kullanılmaya çalışılsa da 6 Şubat 2023 depremlerinde ağır hasar almıştır. Bu süreçte yok olan veya yapısal bir dönüşüm geçiren kentsel öğelere bakıldığında, geleneksel ahşap iskelelerin yerini çelik kazıklı modern rıhtımlara bıraktığı ve ilk küçük depoların işlevinin kuzeydeki dev çelik silolara kaydığı anlaşılmaktadır. Ayrıca kordon boyu, yaşanan deprem ve su baskınları sonrasında modern bir kent parkına dönüştürülme sürecindedir.

Koruma sorunu günümüzde kültürel mirasın karşı karşıya kaldığı temel koruma sorunu; sanayinin yarattığı rant baskısı, mekânsal daralma ve 6 Şubat depremlerinin yarattığı doğrudan yıkım tehdididir. Endüstriyel gelişimin kentsel belleği hızla yutması ve tarihi sivil/ticari yapı stokunun devasa sanayi lojistiği arasında atıl bırakılması, bu koruma probleminin asıl kökenini oluşturmaktadır. Yeni kurulan yerleşim alanları bile şehirden tam bir kopuş yaşamasa da tamamen bu sanayinin "iş gücü" ihtiyacına dayalı olarak şekillenmiştir.

6. Sonuçlar

İskenderun'un 19. yüzyıldan günümüze uzanan süreçte geçirdiği mekânsal ve işlevsel dönüşüm, kenti yalnızca ticari bir merkez olmaktan çıkarmış ; liman, demiryolu, depolama alanları ve nihayetinde ağır sanayi tesislerinin bütünleştiği çok katmanlı bir endüstriyel peyzaja dönüştürmüştür. Araştırmanın temel bulguları, özellikle 1970 sonrası İSDEMİR'in kuruluşuyla birlikte kentin yaşadığı mekânsal ölçek kaymasının, insan ve hayvan gücüne dayalı geleneksel Akdeniz limanı dokusunu insan ölçeğinden büyük mühendislik yapılarına ve makine ölçeğine teslim ettiğini göstermektedir.

Çalışmanın başlangıcında kurgulanan tarihsel mekânsal dönüşümün yarattığı yapısal tehditlere yönelik araştırma soruları ışığında; hızlı sanayileşmenin yarattığı bu kentsel büyümenin, kent merkezindeki tarihi yapı stokunu fiziksel bariyerlerle kuşatarak kentsel bütünden kopardığı saptanmıştır. Endüstriyel peyzajın insan ölçeğinden büyük olması, Gazzali Han, Mihael Elyan Hanı ve Catoni Binası gibi tescilli sivil ve lojistik miras örneklerini, işlevsel sürekliliklerini yitirerek 'izole mekanlara' dönüştürmüştür. Bu süreçte liman ve gar çevresindeki tarihi yapı stokunun, sanayi akslarının yarattığı ulaşım ağıyla kentsel bütünden koparak yalıtılmış adacıklar haline geldiği saptanmıştır. Ayrıca 6 Şubat 2023 depremlerinin TCDD Gar Binası ve tarihi sivil mimari yapılarında yarattığı yıkıcı tahribat, geleneksel yapılm teknikleri ile modern kentsel dayanıklılık arasındaki ilişkinin yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılmıştır.

Çalışmanın alan yazına sunduğu temel teorik katkı; parçacıl koruma yaklaşımlarını reddederek, TICCIH Nizhny Tagil ve ICOMOS Dublin İlkeleri'nde açıkça vurgulandığı üzere, endüstri mirasının sadece tekil ve fiziki binalardan ibaret değil; üretim alanlarını, ulaşım ağlarını, insan emeğini ve tüm endüstriyel peyzajı içine alan bütüncül bir toplumsal bellek unsuru olduğunu İskenderun üzerinden modellemesidir. Bu bağlamda araştırma literatüre şu öneriyi sunmaktadır: İskenderun'daki tarihi tescilli yapıların salt birer "tüketilmiş mekân" olarak kendi kaderine terk edilmemesi ; liman, gar sahası ve sivil ticari mimariyi birbirinden ayırmayan bütüncül bir koruma yaklaşımıyla ele alınması gerekmektedir. İskenderun'un "liman kenti" kimliğinin sürdürülebilir bir şekilde geleceğe aktarılabilmesi için, atıl durumdaki bu tarihi donatıların kentin değerli kültürel sermayesi olarak görülmesi ve "yeniden işlevlendirme" (adaptive reuse) projeleri aracılığıyla güncel kent yaşantısına entegre edilmelidir. Gelecek dönem kentsel planlama ve deprem sonrası rehabilitasyon stratejilerinin, "endüstriyel peyzaj" kavramını İskenderun ölçeğinde somut bir planlama aracı olarak kullanmaya odaklanması ve bu yapıları sanayinin gölgesinden kurtararak kentsel dokuya yeniden eklemlenmesi zorunluluk arz etmektedir.

Teşekkür

Bu çalışma, Adana Alparslan Türkeş Bilim ve Teknoloji Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı'nda Dr. Öğr. Üyesi Derya Sökmen Kök danışmanlığında Yüksek Lisans öğrencisi Fatma Tuba Yıldırım tarafından hazırlanmakta olan yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

Finansman

Bu araştırma, kamu, ticari veya kâr amacı gütmeyen sektörlerdeki fon sağlayan kuruluşlardan herhangi bir özel hibe almamıştır.

Çıkar Çatışması

Yazar herhangi bir çıkar çatışması olmadığını beyan eder.

Veri Erişilebilirlik Beyanı

Bu çalışma kapsamında üretilen ve analiz edilen verilerin ilgili kısmı makale içinde sunulmuştur. Ek veri ve görsel belgeler, makul talep doğrultusunda sorumlu yazardan temin edilebilir.

Kurumsal Etik Kurul Onayı Beyanı

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir.

CRedit Yazar Katkı Beyanı

Yazar, çalışmanın kavramsallaştırılması, veri toplama, analiz, görselleştirme ve yazım süreçlerinin tamamını yürütmüştür.

Kaynaklar

- Asbagh, N. B. (2019). A short glimpse to the urban development of Tabriz during the history. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 3(2), 73–83. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2018.4703>
- Aslan, E. H., & Diker, M. (2025). Süreklilik ve değişimler bağlamında İskenderun Halkevi Binası'nın değerlendirilmesi. *GRID-Architecture Planning and Design Journal*, 8(2), 581–620. <https://doi.org/10.37246/grid.1702273>
- Çağlar, E. E. (2023). *19. yüzyılın ikinci yarısında İskenderun Limanı'nın oluşumu* (Yayın No. 863902) [Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Ciritçi, İ. (2025). İskenderun kültürel miras yapılarının yeniden işlevlendirilmesi: Eski İngiliz Konsolosluk Binası potansiyelinin değerlendirilmesi. *Journal of Ottoman Legacy Studies*, 12(34), 539–563. <https://doi.org/10.17822/omad.123406>
- Çiftiyürek, M. (2025). Arşiv belgelerine göre İskenderun Gümrük (Rüsumat) Binası ve bu binada Alexandre Vallauray'nin rolü. *Ariş Dergisi*, 27, 53–75. <https://doi.org/10.32704/akmbaris.2025.211>
- Erdoğan, Y., & Eren, R. (2016). İskenderun Demir Çelik (İSDEMİR) atık çamurlarında oluşan çinkonun eldesi. *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 29(1), 63–70. <https://doi.org/10.21605/cukurovaummfd.242854>
- Eski Türkiye. (n.d.). *İskenderun*. Erişim tarihi 13 Mayıs 2026, <https://www.eskiturkiye.net/tag/iskenderun/>
- FosmancArt. (2019, 14 Haziran). *İskenderun: İki üvey han*. <https://fosmanca.art/tarih-hatayda/uvey-sehir-iskenderun/iskenderun-iki-uvey-han/>
- Garbioğlu, Ö. (2017). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Hatay'daki kamu yapıları* (Tez No. 469384) [Yüksek lisans tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Hein, C. (2021). Port city porosity: Boundaries, flows, and territories. *Urban Planning*, 6(3), 1–9. <https://doi.org/10.17645/up.v6i3.4663>
- ICOMOS. (2011). *The Valletta principles for the safeguarding and management of historic cities and urban areas*. International Council on Monuments and Sites.
- ICOMOS & TICCIH. (2003). *The Nizhny Tagil charter for the industrial heritage*. Joint ICOMOS–TICCIH Committee.
- Aziz Amen, M., & Ahmad NIA, H. (2021). The Effect of Cognitive Semiotics on The Interpretation of Urban Space Configuration. *Proceedings Article*, 260–274. <https://doi.org/10.38027/ICCAUA2021227n9>
- ICOMOS & TICCIH. (2011). *Joint ICOMOS–TICCIH principles for the conservation of industrial heritage sites, structures, areas and landscapes (Dublin Principles)*. International Council on Monuments and Sites.
- İskenderun Demir ve Çelik A.Ş. (n.d.). *Tarihçe*. <https://www.isdemir.com.tr/kurumsal/tarihce>
- İskenderun Gazetesi. (2024, 6 Mayıs). *Tarihi 'Catoni Binası'ndaki yangın büyük yankı uyandırdı*. <https://www.iskenderungazetesi.com/tarihi-catoni-binasindaki-yanin-buyuk-yanki-uyandirdi/>
- Kaplan, A. (2024). Antik Çağda denizcilik: İskenderun Körfezi limanlarının mimari yapıları ve deniz ticaretine, siyasi ve kültürel hayata etkileri. *The Journal of Academic Social Science*, 33(33), 325–336. DOI: <http://dx.doi.org/10.16992/ASOS.6495>
- Kaya, Ş. (2012). Bazı liman kentlerindeki örnekler ışığında Tanzimat dönemi ve sonrasında inşa edilen gümrük binalarının mimari özellikleri. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 73–92. <https://izlik.org/JA25MS99PX>
- Kıssaboylu, C. N., Kul, F. N., & Rıfaioglu, M. N. (2023). Defining the impacts of historical development activities on urban heritage of İskenderun (Alexandretta). *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 11(1), 66–87. <https://doi.org/10.15320/ICONARP.2023.233>
- Konak, S. (2023). *İki savaş arası dönemde İskenderun ve limanı (1914–1945)* (Tez No. 796471) [Yüksek lisans tezi, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Kültür Envanteri. (2020, 18 Mart). *Gazaali Hanı*. <https://kulturenvanteri.com/yer/gazaali-hani/>
- Levantine Heritage Foundation. (n.d.). *Levantine Heritage*. <https://www.levantineheritage.com/>
- Nalça, C. (2018). *Transformation of İskenderun historic urban fabric from mid 19th century to the end of the French mandate period* [Yüksek lisans tezi, İzmir Institute of Technology].

- Ocak, B., & Karagel, E. (2024). İskenderun'da (Hatay) sanayileşmeye bağlı göçler ve değişen kentsel doku. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(2), 799–821. <https://doi.org/10.33437/ksusbd.1469151>
- Aziz Amen, M., & Nia, H. A. (2018). The dichotomy of society and urban space configuration in producing the semiotic structure of the modernism urban fabric. *Semiotica*, 2018(222), 203–223. <https://doi.org/10.1515/sem-2016-0141>
- Othman, E., Abdelsalam, A., Mohamed, H., & diğerleri. (2025). Adopting GIS to enhance Alexandrian urban cultural heritage: The case of Alexandria, Egypt. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 9(1), 227–255. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2025.v9n1-12>
- Özkan, S. (2024). 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyıl başlarında İskenderun'da sağlık kurumları. *Art-Sanat*, 21, 587–615. <https://doi.org/10.26650/artsanat.2024.21.1355401>
- Sadri, S. Z. (2020). Industrialization and urbanization in Turkey at the beginning of the 20th century. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 4(2), 87–94. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2020.v4n2-8>
- Sandalcı, M. (2005). İskenderun Dekovil Hattı. *Osmanlı Bilimi Arastirmalari (Studies in Ottoman Science)*, 6(2), 287-297. <https://izlik.org/JA92DT43AS>
- Serbestoğlu, İ., & Tümtaş, M. S. (2021). II. Abdülhamid döneminde bir liman kenti: Dedeoğlu. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 517–525. <https://doi.org/10.30692/sisad.992140>
- Ünlü, T. S. (2009). Bir iskeleden liman kentine: Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olarak on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Mersin'de mekânsal gelişim. *Planlama Dergisi*, 47(3), 5–26.