

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**İKTİSAT TEORİSİ VE TARİHİ BİLİM DALI**

**16. YÜZYIL AKDENİZ TİCARETİNDE HEGEMONYA;**  
**OSMANLI-İSPANYA REKABETİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ERKAN OFLAZ**

**KOCAELİ 2019**

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**İKTİSAT TEORİSİ VE TARİHİ BİLİM DALI**

**16. YÜZYIL AKDENİZ TİCARETİNDE HEGEMONYA;**  
**OSMANLI-İSPANYA REKABETİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ERKAN OFLAZ**

**DR. ÖGR. ÜYESİ MEHMET EMİN YARDIMCI**

**KOCAELİ 2019**

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**İKTİSAT TEORİSİ VE TARİHİ BİLİM DALI**

**16. YÜZYIL AKDENİZ TİCARETİNDE HEGEMONYA;**  
**OSMANLI-İSPANYA REKABETİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tezi Hazırlayan: Erkan OFLAZ**

**Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Karar ve No: 26.06.2019 / 18**

**Jüri Başkanı** : Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Emin YARDIMCI  
**Jüri Üyesi** : Doç. Dr. Sema YILMAZ GENÇ  
**Jüri Üyesi** : Dr. Öğr. Üyesi Şerif CANBAY

*E. Ofaz*  
*Sema Yılmaz Genç*  
*Şerif Canbay*

**KOCAELİ 2019**

# ÖNSÖZ

“16. Yüzyıl Akdeniz Ticaretinde Hegemonya: Osmanlı-İspanya Rekabeti” adlı Yüksek Lisans Tezimi hazırlamamda eşsiz bilgi birikimlerini paylaşarak yolumu aydınlatan başta Tez Danışmanım ve yol göstericim, Doktor Öğretim Üyesi Mehmet Emin YARDIMCI olmak üzere, Prof. Dr. Selçuk KOÇ, Doç.Dr. Ayhan ORHAN, Doç.Dr. Şevket Alper KOÇ, Doç. Dr. Figen BÜYÜKAKIN’a, Arş. Gör. Rıdvan İNCE’ye, Tarih ve Tarih bilinci özelinde ufkumu açıp öğretilerini zevkle dinlediğim, Doktor Öğretim Üyesi Oğuz BAL’a şükranlarımı sunarım. Kocaeli Üniversitesi İktisat bölüm başkanlığında bulunan tüm Akademik personel ile İdari personeline geldiğim noktada ki emekleri için teşekkür ederim. Yaptığım çalışmalarda sürekli beni cesaretlendirerek, benim geldiğim noktada payı bulunan, Doç. Dr. Sema YILMAZ GENÇ ayrıca teşekkür ederim.

Tez çalışmam boyunca yanımda bulunarak her zaman desteğini esirgemeyen eşim, hayat arkadaşım, Ülkü OFLAZ’a, ilham kaynağım çocuklarım İlayda ve Ahmet Emin’e, süreç boyunca elinden gelen her türlü yardımı esirgemeyen dostlarım Mehmet BATMAN’a ve Oktay MENECLER’e teşekkür ve minnetimi sunmayı bir borç bilirim.

Lisans döneminde her zaman yanımda olan Doç.Dr. Poyraz GÜRSON başta olmak üzere, Kocaeli Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölüm başkanlığında bulunan tüm Akademik personel ile İdari personeline de emekleri için teşekkür ederim.

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	I
İÇİNDEKİLER .....	II
ÖZET .....	IV
ABSTRACT .....	V
TABLOLAR LİSTESİ .....	VI
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	VI
EKLER .....	VI
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

1. AKDENİZ HAVZASININ TANIMI .....	3
1.1. Akdeniz Havzasının Jeopolitiği .....	3
1.2 Akdeniz Havzasındaki Ticaret Yolları .....	5
1.3 Akdeniz Havzasının On Altıncı Yüzyıla Kadar Tarihi .....	10
1.3.1 Ege ve Doğu Akdeniz Havzası .....	10
1.3.2 Batı Akdeniz Havzası; İspanya ve Kuzey Afrika İlişkileri .....	15

### İKİNCİ BÖLÜM

2. 16. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU VE İSPANYA KRALLIĞI .....	19
2.1 Osmanlı İmparatorluğunda Denizcilik Anlayışı .....	19
2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu'nda "Haritacılık" .....	20
2.1.2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Rekabet Anlayış .....	23
2.2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Donanma Gücü .....	27
2.3 Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti .....	30
2.3.1 Osmanlı'da Ticari Mallar ve Ticaret Uygulamaları .....	33
2.3.2 Osmanlı Devletinde ticari faaliyetlerin gelişiminde "Bursa Örneği" .....	38
2.4 İspanya-Kuzey Afrika İlişkileri .....	42

2.5 Habsburg İspanyası .....	44
2.6 İspanya'nın Okyanuslara Açılması ve Yeni Dünyanın Keşfi .....	46
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b>	
<b>3. OSMANLI-İSPANYA REKABETİ .....</b>	<b>48</b>
3.1 Osmanlı-İspanya Rekabetinin Siyasi Nedenleri.....	48
3.2 Osmanlı-İspanya Rekabetinin Ekonomik Nedenleri.....	51
3.3 Çatışmanın Ekonomi Politikası .....	56
3.4 İnebahtı Savaşı Ve Çatışmanın Değişen Yüzü .....	58
3.4.1 Barbaros Hayreddin Osmanlı Hâkimiyetini Tanıması ve Bahri Sefid Eyaleti.....	58
3.4.2 On Altıncı Yüzyılda Batı Akdeniz'de Osmanlı Seferleri .....	59
3.4.3 Preveze Savaşı Ve Akdeniz Hegemonyası .....	61
3.4.4 Kıbrıs Seferi Ve İnebahtı Savaşı .....	62
3.5 İspanya'nın Denizaşırı Çıkarları Ve Osmanlı'da Duraklama .....	66
3.5.1 İspanya- Osmanlı Monarklarının Akdeniz Politikalarında Değişim.....	69
3.5.2 Akdeniz'in Çatışma Alanı Olarak Değişen Ekonomi Politikası .....	70
<b>SONUÇ .....</b>	<b>72</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>75</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>81</b>

## ÖZET

Akdeniz coğrafyasındaki ticari hareketlilikten, ticari beklentileri bulunan İspanya ve Osmanlı arasında on altıncı yüzyıldan sonraki dönemde meydana gelen ticari rekabetin ekonomik, politik ve askeri açıdan genel bir derlemesi yapılan bu çalışma, rekabetin jeopolitiğinden çok ekonomi politiğiyle ilgilenmektedir. Akdeniz havzasının ekonomi politiği kadim çağlara kadar uzanmakta olduğundan on altıncı yüzyıl ekonomi politiği geçmiş dönemleri de kapsamak zorunluluğunu ortaya koymuştur. Tarihi bir perspektiften ticaret yollarının hegemonyası adına verilen çatışmanın aktörleri olarak Osmanlı İmparatorluğu ve İspanya Krallığı analiz edilecektir. Rekabetin nedeni, hangi iktisadi ürünler üzerinde yapıldığı ve rekabetin neden ve nasıl bittiği izah edilmeye çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, İspanya, Akdeniz, Rekabet, Ekonomi, Politik

## **ABSTRACT**

This study, which is a general compilation of the commercial competition between Spain and the Ottoman Empire which has commercial expectations from commercial mobility in the Mediterranean geography, after the sixteenth century, is concerned with military aspects and political economy rather than the geopolitics rivalry. The political economy of the Mediterranean basin trace to the ancient times which is revealed the necessity to contain the political economy of the sixteenth century. From a historical perspective, the Ottoman Empire and the Kingdom of Spain will be analyzed as actors of the conflict for the hegemony of trade routes. The study will attempt to explain the reason for the competition, the competition for which economic products are made and why and how the competition ends.

**Key Words:** Ottoman, Spain, Mediterranean, Rivalry, Economy, Politics



## TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: 1460-1560 yılları arasındaki fiyat değişimleri.....	35
Tablo 2: 1460-1560 yılları arasındaki fiyat değişimlerinin akçenin değer kaybından sonraki yüzdeleri. ....	35
Tablo 3: 1460-1560 yılları arasındaki Narh uygulaması baskısındaki fiyat değişimleri. ....	36
Tablo 4 : İpek İhracatından Alınan Altın Duka Olarak Gümrük Resmi .....	40
Tablo 5: İpek İhracatından Alınan Altın Duka Olarak Gümrük Resmi .....	40
Tablo 6: Osmanlı-Venedik ticareti.....	53
Tablo 7: On altıncı yüzyılda navlun fiyatları .....	55

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:Doğu Akdeniz’de Ticaret Yolları	6
Şekil 2:Akdenizde Ticaret Yolları	7
Şekil 3: 14.yy da ticaret yolları	9
Şekil 4:On yedinci yüzyılda Avrupa Siyasi Haritası	50
Şekil 5:On yedinci yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu Siyasi Haritası	51
Şekil 6: Lepanto (İnebahtı) deniz savaşı.	64

## EKLER

EK 1: PİRİ REİS HARİTASI .....	81
EK 2:Piri Reis’in Kitâb-ı Bahriyesi’nde İzmir, Urla ve Foça.....	82
EK 3:Kitâbı Bahriye’de Midilli Adası .....	83
EK 4:Kitâb-ı Bahriye’de Vilâyet-i Aydın ili ve Eski Foça, .....	83

# GİRİŞ

Akdeniz ve Ege coğrafyasında insanlık tarihi kadar eski bir ekonomi politik söz konusudur. Akdeniz coğrafyası bilinen erken dönem uygarlıklarına ev sahipliği etmiştir. Bu sebeple bu coğrafyadaki siyasi üstünlük mücadelesi bilinen tarihin en eski dönemlerine kadar inmektedir. Kuşkusuz Akdeniz'in siyasi tarihi bölgenin ekonomik tarihini imgelemektedir.

İnsanlık tarihindeki birçok yenilik gibi coğrafi keşiflerde eski dünyanın ekonomi politik çatışmalarının eseri olmuştur. Batı uygarlığının uzak denizlere açılma hevesi şüphesiz ki doğuya giden tüm yolların dönemin süper gücü olan Osmanlı İmparatorluğu tarafından tutulmuş olmasındandır. Osmanlı'nın bir Akdeniz gücü olarak yükseldiği on beşinci yüzyıldan itibaren, Akdeniz havzasında Osmanlı çıkarlarının Avrupalı monarklar tarafından incelenip hesaba katıldığı ve Osmanlı'nın da, Avrupa monarklarının deniz yolu ile kuşatılmasını önemseydiği tarihi belgeler ışığında ortaya çıkmaktadır.

Siyasi gelişmelerin sebep ya da sonuç olarak ekonomik nedenlere sahip olduğu düşüncesinden hareketle, Akdeniz'de ki ekonomik ve siyasi çatışmanın temelinde ekonomi olgusunun bulunduğu ileri sürülebilir. Ortaçağ siyasal düzeninde toprak temelli ekonomik göstergeler, devletlerin kıyı ve kıyı hukukuna dair politikalar üretmesinde daha pervasız olduğunu düşündürmektedir. Akdeniz ticaretinin kıyılarda oluşturulan çeşitli koloniler vasıtasıyla yürütülüyor olması antikçağlardan bu yana çeşitli medeniyetler tarafından uygulana gelen bir yöntemdi. İtalyan Kent Devletlerinin de Antik Yunan ve Roma medeniyetlerinin izinden giderek gerek Akdeniz'de gerekse Karadeniz'de kurduğu ticari koloni sistemi erken ortaçağda Akdeniz ekonomi politikasında öncül bir gösterge olmaktan uzaktı.

Ticari faaliyetlerin devletin gücüne olan doğrudan etkisi olarak bilinen merkantilist yaklaşımların, Avrupa’da baş göstermesiyle ticari faaliyet olgusu temel bir gösterge haline gelerek, değerli maden biriktirilmesi yoluyla gücün temel unsuru olan devleti yüceltmek yeni bir trend halini almıştır. Akdeniz’deki ticaret, Uzakdoğu’nun ipeğini ve Hindistan’dan gelen baharatını Ortadoğu’nun hububatını ve Hazarın kuzeyindeki köle ve deri ticaretini kontrol ediyordu. Eski dünyanın bu önemli ticari merkezinin, bir rekabet unsuru halini alması ve Akdeniz’de söz sahibi olan ile söz sahibi olmak isteyenler arasındaki çatışmanın şekillenmesi on beşinci yüzyılın önemli bir siyasi başlığı haline gelmiştir. Ticaret yollarının güvenliği hususu, Akdeniz korsanlığı kapsamında politik önceliğini monarklara kabul ettirmiştir. Dârü'l-harb sayılan sınırların içinde gaza kültürü ön plana çıkmış ve gereklerine göre hareket edilmiştir. Mücadeleye konu olan sınırın Dârü'l-İslâm olmasından sonra ise korsanlık mücadele edilmesi gereken bir olgudur.

Osmanlı deniz rekabetinin menzili fatih döneminde Karadeniz’e, Mısır’ın fethiyle Doğu Akdeniz’e ve nihayet Barbaros Hayreddin’in Osmanlı’ya tabii olarak bir vassal halini almasıyla Batı Akdeniz’e kadar uzanmıştır. Batı Akdeniz’deki Osmanlı çıkarları daha önceleri temasın kısıtlı olduğu İspanyol Krallığıyla çakışır hale gelmiştir. Osmanlı- İspanya rekabeti; yükselişini sürdüren bir Doğu Akdeniz İmparatorluğu ile siyasi birliğini sağlayarak Avrupa siyasetinde önemli bir unsur haline gelen İspanya Krallığını karşı karşıya gelmesinin hikâyesidir. İtalyan kent devletlerinin aksine İspanya Krallığının sadece ekonomik değil siyasi beklenti ve amaçlarının da bulunuyor olması çatışmanın boyutunu ve niteliğini başka bir evreye taşımıştır.

Gerek Osmanlı ve İspanya Krallığı gerekse Akdeniz ticareti üzerinde çıkarları bulunan diğer devletlerin Akdeniz ekonomi politikğine dair geliştirdikleri politikalar, siyasi ortamın ekonomik boyutu ile Akdeniz’de ki çatışmanın açıklanması temel konsept olacaktır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## 1. AKDENİZ HAVZASININ TANIMI

### 1.1. Akdeniz Havzasının Jeopolitiği

Akdeniz havzasının tarihinin insanoğlunun bilinen tarihiyle yaşıt olduğu söylenebilir. Akdeniz havzasındaki hayatı deniz ticaretinden ayrı şekilde değerlendirmek doğru olmayacaktır. Akdeniz havzasının mit ve destanları da Akdeniz havzasının jeopolitiğiyle alakalıdır. Bilinen eski destanlar arasında olan İlyada ve Odysseia'nın öyküsünde de Akdeniz teması vardır. Akdeniz'in ticareti ve Akdeniz ticaret yollarına hâkim durumda olan şehirlere yönelik olan hırs mitlerin arka planında bulunur. Hegemonya hırsına sahip olan monarkların, çeşitli bahanelerle çatışma çıkararak Akdeniz jeopolitiğine hâkim olma arzusu epik şekilde dile getirilir. Bu haliyle destanlar bile Akdeniz'in belirgin jeopolitik özelliklerinin mitozlara da yansımış halidir <sup>1</sup> (Bonnard, 2004: s.28).

İsa'dan önce 334 yılında İskender'in Asya seferini başlatarak bilinen tüm Akdeniz havzasına hâkim olmasından sonra Akdeniz medeniyetinin, Oral Sander'in anlatımıyla "Globalleşmede" ilk evreyi geçtiği söylene gelmiştir. (Sander, 2003: s.42) İskender şehirleri olarak bilinen ve daha sonrasında İskender'in ölümü ile İskender'in generalleri tarafından paylaşılan önemli ticaret merkezleri, günümüzde hala önemini korumaktadır. Ptolemaios ya da Batlamyus sülalesi Mısır'da (MÖ 305 ile MS 30) kadim Mısır'ın yeni yönetici sınıfı olarak İskenderiye'ye hâkim olmuştur. Batlamyus sülalesi deniz ticaretini, antik çağın Hitit-Mısır arasında süregelen kadim savaşlarının aksine ticari bir etkinlik alanı olarak dünya tarihine çıkarmıştır. Roma döneminde ki, tarihçilerin Pax-Romana

---

<sup>1</sup> Bonnard'da İlyada efsanesinde yer alan krallıkların coğrafyanın ekonomik getirileri hesaplayarak yapılan bir sefer neticesinde meydana geldiğini öne sürer. (Bonnard, 2004, s.28) Bu yargı konumuzu da destekler niteliktedir tarih boyunca verilen rekabetin ekonomik boyutu ve coğrafyanın ekonomi politiği ile oldukça sıkı bir ilişki içindeir.

olarak tarif ettiği döneme değin Akdeniz, gerek Doğu Akdeniz’de, Mısır ve Pathia, Batı Akdeniz’de ise Kartaca ve İberyaya yarımadasında Roma İmparatorluğunun siyasi üstünlük ve askeri kumpanyalar yoluyla deniz ticaretine hâkim olma güdüsünün örnekleri bulunmaktadır. Sezar’ın Mısır seferi Scipio’nun Kartaca seferi şüphesiz “Glory of Rome” düşüncesinin bir sonucu olarak değerlendirilebilecekse de asıl itibariyle tüm yolların Roma’ya çıkması ve Roma’nın Akdeniz’de ki merkezi konumunun sadece harita biliminde değil siyaset ve ekonomide de perçinlenmesi anlamına geliyordu (Lissner, 2012: s. 324). Nihai olarak Roma tüm Akdeniz havzasını tek başına yönetmiş ilk ve son süper güç olarak tarihteki yerini almıştır.

Roma İmparatorluğunun önemli liman kentleri olan Mesina, Kartaca, Halikarnasus, Kıbrıs, İskenderiye, Halep, Şam, Hatay, Antakya gibi Doğu Akdeniz’in ticari limanları ve Çanakkale, İstanbul, Selanik gibi limanlar tüm Akdeniz tarihinde ve hatta bir kısmı günümüze kadar önemlerini koruya gelmişlerdir. Bunun nedeni Roma’nın bu limanlarını çok güzel tahkim etmesinden ziyade jeopolitik olarak bu limanların seçilme tekniğiyle alakalı olduğunu ileri sürebiliriz. Çünkü Akdeniz’de gerek ticaretin rotası gerekse ticari malların el değiştirme şekli itibariyle Doğu Akdeniz’den Mısır’a Mısır’dan Roma’ya Roma’dan bütün Akdeniz havzasına olacak şekilde ticari bir rotanın oluşa geldiği kadim bir kod “Pax-Romana” vardır. Bu rotanın Roma’nın ardılları olan diğer devletler ve dahi İtalyan Kent devletleri tarafından (Venedik, Floransa) kullanıldığı, ticari anlamda Roma ruhunun Akdeniz’de on altıncı yüzyılın sonuna kadar hüküm sürdüğünü varsayabiliriz. İtalyan kent devletleri Roma İmparatorluğu’nun önemli limanlarında ve kıyılarında Roma İmparatorluğu’ndan sonra ticari koloniler yoluyla Doğu Roma İmparatorluğunun müsaadesi ya da koruması altında ticaretlerini geliştirdiklerini görmekteyiz. Şu haliyle Akdeniz jeopolitiğinin merkez noktası İtalya olduğu ve bu jeopolitiğin zamanla siyasi coğrafyanın değişimine göre İstanbul, Şam, Antakya gibi doğu limanlarına kimi zaman ise Cezayir, Fas ve İber Yarımadası’na doğru kaydığını görmekteyiz. Yinede değişmez olarak Doğu Akdeniz’de merkezin Kıbrıs, Batı Akdeniz’de ise Messene limanı olduğu bu limanlar arasında ticaret ve askeri hareketliliğin

yaşandığını dolayısıyla gerek askeri gerekse jeopolitik olarak birer üs olarak kullanılageldiklerini görmekteyiz.

Akdeniz coğrafyasında hem koyların hem de limanların Akdeniz'in bir iç deniz olma özelliğinden dolayı karasal coğrafya ile sürekli bir tamamlayıcı ilişkisi bulunmaktadır. Ana faktör olarak, gerek ulaşım gerekse de yaşam biçimi açısından insanoğlunun eski dünya olarak imgelediği Akdeniz, Avrupa, Ön Asya ve Kuzey Afrika'nın karmaşık ticari ağlarıyla örülmüştür. Bu yönüyle Akdeniz havzası insanlık tarihi kadar kadim deniz yollarına ve siyasi çekişmelere sahne olagelmiştir.

## **1.2 Akdeniz Havzasındaki Ticaret Yolları**

Akdeniz havzası için doğunun zenginliklerinin Doğu Akdeniz ve Karadeniz limanlarına gelmesi ile başlayan ticari anlamda oldukça verimli bir değiş tokuş alanı olarak tarif kullanmak yanlış olmayacaktır. Karadeniz'de Kırım, Kefe ve Azak limanları: köle, deri, kürk, kurutulmuş balık ve havyar ticaretinde boğazların üzerinden Akdeniz havzasına ulaşmaktaydı (Flett, 2009: s.64). Diğer bir ticaret rotası da Anadolu üzerinden Anadolu'nun kıyı limanları olan Giresun ve Sinop gibi Karadeniz limanlarından İstanbul'a ve İstanbul'dan Akdeniz havzasına açılan yollarda bulunmaktaydı. Anadolu'nun gerek İran gerekse Ortadoğu ile bağlantısı hem karayoluyla hem de Doğu Akdeniz'de ki liman şehirleri vasıtasıyla tüm baharat, lüks eşya, kürk vb. malların İstanbul'a taşınması ve burada Ceneviz yerleşimi olan Pera üzerinden tüm Avrupa'ya yayılması Anadolu'nun ticari yollar üzerindeki kadim hâkimiyetini perçinleyen diğer unsurlardır. Bu yönüyle İzmir, İstanbul, Bursa ve Sakız Adası ticaretin en önemli merkezleri olarak öne çıkmaktaydılar. Venedikliler tarafından "Cenova'nın Sağ Gözü" olarak adlandırılan ve Cenevizlilerin elinde bulunan Sakız Adası, Karadeniz, Doğu Akdeniz ve Anadolu'dan gelen tüm bu zenginliklerin Avrupa'ya gitmeden önce toplanarak değiş tokuşa sahne olduğu en önemli limanlardan birisiydi. Kuzey Afrika'dan özellikle Mısır'dan İstanbul ve Roma yönünde hububat, köle ve diğer önemli ihtiyaç maddeleri bir başka ana arteri oluşturmaktaydı. Öyle ki bu limanların İrlanda, İngiltere, Fransa gibi yerlerden

gelen kumaş, şarap gibi ürünlere de ev sahipliği yaptığı bilinmektedir (Flett, 2009: s.66).

Akdeniz ticaretinde Sakız Adası'nın hem doğu-batı yönünde hem de batı-doğu yönünde bir ana arter oluşturduğu, bu arterlerin kuzey-güney ve güney-kuzey yönünde diğer arterlerle birleşerek eski dünyanın tüm zenginliklerinin el değiştirdiği bir pazara dönüştüğü anlaşılmaktadır (Bknz. Şekil-1). Bu doğrultuda Doğu Akdeniz'de Mora Yarımadasından Kıbrıs yönünde çizebileceğimiz hayali bir çizginin doğusunda kalan tüm limanların dönemin mal ve hizmetler piyasasının tamamının elden geçirdiği kanısı oluşmaktadır. Bu limanların meydana getirdiği piyasada ana aktör Ceneviz ve Venedikliler olarak gözükse de

**Şekil 1:Doğu Akdeniz'de Ticaret Yolları**







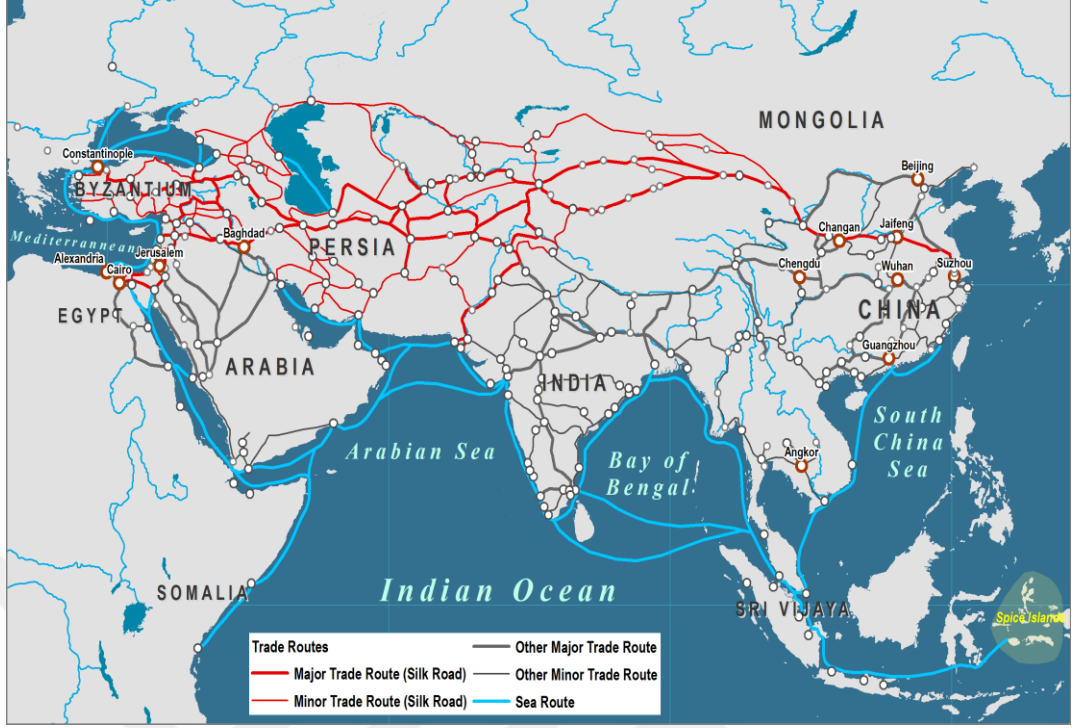
olsa da Osmanlı idaresinin çıkarı taşımacılıktan ziyade siyasi ve doğrudan verilen haraçlar olarak görülmektedir. On beşinci yüzyılın başına kadar Türk denizciliğinin, ticareti kendi gemileriyle yapmadıklarına dair kimi kanıtlar bulunsa da, aksini söylemekte mantıksız bir önerme değildir (Flett, 2009: s.68).

On beşinci yüzyılın sonuna kadar Uzakdoğu ve Hindistan'dan gelen ürünler, Avrupa'ya ve Balkanlar'a denizden üç ana arter üzerinden gelmekteydi. İlk, Hazar Denizi müteakiben Karadeniz, ikinci olarak, İran, Halep sonrasında ise Antakya limanlarına geldikten sonra Konya ve Bursa üzerinden Marmara'ya ulaşmaktaydı bu iki ana arter İstanbul ve boğazlar yoluyla Balkanlar daha sonrasında Avrupa'ya ulaşmaktaydı. Sonuncu olarak Kızıldeniz'den İskenderiye limanına gelmek suretiyle Girit ve Sakız adasına gelen mallar bulunmaktaydı. Adalar üzerinden İtalya'ya oradan ise tüm Avrupa'ya yayılmaktaydı. Her üç yolda da gerek Karadeniz gerekse Doğu Akdeniz üzerinde İtalyan Kent Devletleri'nin ticari kolonileri bulunmaktaydı.

Osmanlı İmparatorluğunun on üçüncü yüzyıldan sonra bu sayılan ticaret yolları üzerinde bir hâkimiyet kurması ve on beşinci yüzyılda her üç noktayı da elinde tutuyor olması Avrupa'daki ticari hayatın, Osmanlı etkisinde gelişmesi anlamına geliyordu. Bu nedenle akla gelen ilk figür Ragusa (Dubrovnik) örneğinde ki gibi, Osmanlı İmparatorluğu ile iyi ilişkiler kurarak alınacak olan ticari önceliklerle hareket etmek veyahut oluşturulacak müttefikliklerle Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz hegemonyasını durdurmaya çalışmak olarak özetlenecek olan Venedik modeli gibi batılı monarkların oldukça kısıtlı ve kimi zaman ise riskli seçenekleri bulunuyordu.

On altıncı yüzyıldan itibaren Akdeniz'de ticaretin Ümit Burnu'nun keşfi ve ticaret rotalarının değişmesiyle Akdeniz'de ki bahsedilen liman şehirleri görece önemini yitirmeye başlamışlardı. Osmanlı İmparatorluğu için ise artık kendi iç pazarının ve iâşesinin sağlanması ile ulaşım için gerekli limanlar haline gelmişlerdir. Bu nedenle on altıncı yüzyılın ilk yarısından sonra Osmanlı İmparatorluğu limanların güvenliği ve iâşenin devamlılığı için tedbirler almış ve bu nedenle korsanlık ve yağma ile mücadelelerde bulunmuştur

Şekil 3: 14.yy da ticaret yolları



Ümit Burnunun keşfi sadece Osmanlı için değil aynı zamanda Akdeniz havzasının ticari ve siyasi statüsü içinde oldukça önemli bir role sahiptir. On altıncı yüzyılın ilk yarısından sonra Ümit Burnu yolu ile Hindistan'ın ticaretini elinde bulunduran Portekizliler baharat ve biber ticaretinde monopol duruma gelmiş hatta bu nedenle kârlı bir Akdeniz ticaretinin önemini bilen Venedik senatosu, Portekiz Kralı Cohn'a müracaatla Portekiz'in ihtiyacı ayrıldıktan sonra Lizbon'a gelen biberin Venedik tarafından satın alınmasını istemişlerdir, fakat bu teklif reddedilmiştir (Kütükoğlu, 2017: s. 6). Akdeniz ticaret yollarının on altıncı yüzyılın ortalarından itibaren tekrar bir canlanmaya sahne olduğu görülmektedir. Yemen- Hürmüz boğazı arasında kalan bölgede şiddetini arttıran şekilde süregelen, Portekiz-Osmanlı rekabetinden dolayı Ümit Burnundan geçen navlun fiyatlarının artması ve bu nedenle diğer ticaret yollarının kârlı hale gelmesinin ilk neden olduğu düşünülmektedir (Braudel, 1989: s. 368). İkincil olarak ise keşifler çağının bir yan etkisi olarak görebileceğimiz fiyatlar genel düzeyindeki genel dalgalanma ile hububat ticaretinin daha kârlı bir hal alması sıralanabilir.

## 1.3 Akdeniz Havzasının On Altıncı Yüzyıla Kadar Tarihi

### 1.3.1 Ege ve Doğu Akdeniz Havzası

Ege ve Doğu Akdeniz Havzası medeniyetin ve bilinen tarihin ana oyun tahtası olagelmıştır. Antik Yunan'dan Arap Halifeliği'ne, Bizans'tan Osmanlı'ya büyük imparatorluklar ve kadim medeniyetlerin çatışma alanı olmuştur. Çalışmanın ana konusu olan Osmanlı tarihine indirgenmiş olarak Akdeniz havzasını incelemek gayesiyle onuncu yüzyıldan itibaren Osmanlıya değin Doğu Akdeniz'in kısa tarihini ele almak gerekmiştir.

Anadolu bir yönüyle medeniyetlerin beşiği olduğu gibi Ege kıyıları hariç olmak üzere Sinop'tan başka kapalı bir limana sahip olmayan ve dolayısıyla sadece bir deniz savaşı ile ele geçirilmesi mümkün olmayan bir coğrafi yapıya sahiptir. Bu nedendir ki tarih boyunca medeniyetler boğazların ve Ege kıyılarının hâkimiyeti için deniz kuvvetlerini kullanmış olması bize canlı bir ticaret yolunun antik çağlardan bu yana Trakya, Mora, Ege sahilleri, Ortadoğu ve Kuzey Afrika arasında olageldiğini göstermektedir. Karadeniz ve Akdeniz kıyılarının tabii savunma engelini ortaçağlarda Anadolu'ya önemli bütün istilaların Trakya, İran, Kafkasya ve Ortadoğu üzerinden yapıldığı görülmektedir<sup>2</sup> (Altıparmak, 1964: s: 3).

Anadolu'nun bir yarımada olması nedeniyle savunması için kara ordusu kadar deniz kuvvetinin de bulundurulması kaçınılmaz bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Kurula gelmiş tüm medeniyetlerin bir yönüyle denizden ikmal zahire ve gerekli tüm malların deniz yoluyla taşınması ekonomik bir gerekliliktir. Bu nedenle Doğu Akdeniz'de önemli üsler olarak nitelendirebileceğimiz Kıbrıs, Girit ve Adalar denizi ticaretin sağlığı ve sürekliliği için korunması gereken rotalar haline gelmişlerdir. Erken dönem denizcilik faaliyetlerinde, gerek navigasyon gerekse Akdeniz rüzgarlarının

---

<sup>2</sup> Anadolu coğrafyasının tek başına deniz gücü ile istila edilmesi mümkün değildir.yarım adanın derinliği ve sinop haricinde doğal liman olmayışı gibi hususlar istilanın daima kara gücü ile ve karadan olmasını gerektirmiştir. Deniz gücü ise Anadoluda tam bir hâkimiyet kurulması adına bir gerekliliktir. Bu gerçek tarihi süreçte karşımıza çıkmaktadır. Anadoluya hakim olan tüm devletler aynı zamanda bir deniz gücünü de barındırır.deniz gücü ile desteklenmeyenkara gücü istlattan sonra coğrafyayı elinde tutmakta zorlanacaktır. Bu konu TSK tarihi 3 cildin denizcilik bölümünde ele alınan ve denizciliğin önemine işaret edilen detayları zikretmektedir.

kullanımı Arap denizcilere görece bir üstünlük sağlamaktaydı. On altıncı yüzyıl erken döneminde bile mevcut gemi inşaa teknolojisi tam kapasite de ikmal edilen barbaros hayrettin Paşanın donanmasına sadece üç haftalık bir operasyon kabiliyeti sunmaktaydı (Pryor,1988: s:80). Su ve diğer ihtiyaç maddelerinin arttırılması ise savaş techizatlarından veya ticari mallardan feragat edilmesi anlamına geliyordu. Bu bakış açısından Adalar Denizi'nin önemi daha açık şekilde ortaya çıkmaktadır.

Amiral Alexander Maurer “*Muhtasar Deniz Tarihi*” adlı eserinde, Akdeniz stratejisinde Bizans ve Arapların donanmayı kullanarak Suriye - İstanbul arasındaki savaşı yürüttüklerini ve bu savaşın karadan değil de denizden desteklenerek karşılıklı üstünlükler sağlandığını, bu savaşların her zaman deniz gücünü aktif kullanan tarafın lehine geliştiğini ileri sürmüştür (Maurer, 1932: s. 62). Aynı zamanda Akdeniz Havzası ticaretinin sekizinci yüzyıldan itibaren Arap veyahut Bizans imparatorlukları tarafından değil İtalyan denizci devletleri tarafından (Venedik, Ceneviz gibi) yönetildiği ve yön verildiği, Venedik ve Ceneviz devletlerinin deniz aşırı ticaret kolonileri elde ederek bu koloniler arasında güvenli ticaretin sağlanması için denizcilikte yeni teknolojilerin ve rotaların bulunması aşamasında başat bir rol oynadığı bilinmektedir. Venedik ve Ceneviz devletlerinin, Akdeniz’de tam bir hâkimiyet kuramamasının başat sebebi olarak yine birbiri ile olan rekabetleri bir neden olarak karşımıza çıkmaktadır (Maurer, 1932: s. 63-64). On birinci yüzyıldan itibaren Anadolu’da Türk yayılcılığı “*defacto*” bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır. Anadolu Selçukluları ile görüşmeler yapılarak Venedik ve Cenevizlilerin ticari serbestlik talep etmesi ve Venediklilerin bu talebinin Sultan İzzeddin I. Keykavus tarafından kabul edilmesi Anadolu Selçuklularının denizlere de hâkim olduğu tezini kuvvetlendirir (İbn-i Bibî, akt. Merçil, 2009: s.24). Anadolu’nun, daha önce zikrettiğim üzere bir deniz kuvveti tarafından desteklenmeyen kara orduları tarafından kontrol altında tutulması ve istilası zorluğunu Anadolu Selçukluları da görmüş ve yaşamışlardır. Özellikle Süleyman Şah döneminde Gemlik, Mudanya ve İzmit çevresinde tersaneler kurulmuştur. Sinop ve Alanya’yı da egemenliği altına alan Anadolu Selçukluları burada da aynı stratejinin devamı olarak tersanecilik faaliyetlerine girişmişlerdir (Merçil, 2009: s.21). Doğu Akdeniz için

on birinci yüzyıldan itibaren Osmanlı'nın yükselme dönemine kadar geçen sürede Türk denizciliği de en az Bizans ve İtalyan denizciliği kadar önemli bir rol üstlenmiştir. Çakabey, Aydınogulları ve Karesiogulları'nın Ege'deki başarılı donanma faaliyetleri Bizans, Venedik, Ceneviz ve Arap denizciliğine karşı bir rakip durumuna gelmesini sağlamıştır. On beşinci yüzyıla kadar olan devrede kürekli çektirilerin hâkimiyetindeki Doğu Akdeniz denizciliği yabancı istilalarında olageldiği deniz savaşlarının yekûnu olarak önümüze çıkmaktadır. En bariz ve bilinen donanma istilasını haçlı seferleridir. İnalçık, haçlı istilalarını da konu alan “*Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar*” adlı makalesinde Çeşme, Sakız Adası ve İzmir’de süregelen mücadelelerin Türk beylikleri-Ceneviz-Venedik-Bizans ve Latin mücadelesinde Türk beyliklerinin bir deniz gücü olarak hesaba katıldığını doğrulamaktadır (İnalçık, 2009: s:31).

Haçlı seferleri çağında Akdeniz jeopolitiğinin, merkezi Avrupa ile olan bağlantısı Messene limanı üzerinden Kudüs Krallığını deniz yoluyla ikmal etmesinin hikâyesidir. Bu durumu kendine tehdit olarak gören Bizans, Anadolu Selçukluları, Suriye Selçukluları ve Mısır Eyyübileri denizden de Kudüs Kralına karşı ve merkezi Avrupa’dan Papalık desteğinde gelen, gerek ticari gerekse askeri gemilerin hedefine ulaşmaması adına verdiği yüzyıllık bir dönemi kapsar. En belirgin ve Anadolu üzerinde tehdit olarak sayabileceğimiz Haçlı akımı olarak, 1097 yılının nisan ayında boğaz içinden karşıya geçerek Kocaeli kıyısını takip edip, İznik’i kuşatan ve Gemlik iskelesine çıkarma yapan haçlı ordusunun rotasını ele alabiliriz. Bu durum Selçukluların Marmara bölgesindeki kıyı şeridinde ülkesinin kara sınırlarını denizden koruyamadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Denizden istilanın önüne geçemeyen Anadolu Selçuklularının Ege denizi ve Marmara ile ilişkisini keserek, kısa bir süre için dahi olsa geriye çekildiğini görmekteyiz. Bizans İmparatorluğunun da Anadolu Selçuklularının deniz gücü olmaması için çeşitli girişimlerde bulunduğunu Merçil de doğrulamaktadır. “*Aleksios Komnenos (1081-1118) önce İstanbul’a rahat bir nefes aldirmek maksadıyla küçük gemilerle Boğaz sahilinde Türk karakollarına korsan baskınlar düzenleyerek geri çekilmeye zorlamıştı.*” (Merçil, 2009: s.24). Her ne kadar Anadolu Selçuklularının bu istilayı durduramadığı göz önüne alınsa

da, aynı kara satında çıkarları bulunan Bizans, Ceneviz ve Venediklilerin de, Latin istilasının önünde duramadıkları görülmektedir. Bu durum haçlı seferleri ile bölgeye hâkim olan Latinlerin, Ege'den Suriye kıyılarına kadar uzanan bir ticari hegemonyayı on ikinci yüzyılın sonuna kadar elinde tuttuğu fikrini vermektedir. Her ne kadar haçlı istilasının Venedik ve Cenevizliler için bir tehdit olmayacağı düşünülse de özellikle Venedik-Ceneviz rekabeti açısından bu gelişmeler Venedik lehine bazı sonuçlar doğurmuştur. Üçüncü Haçlı Seferi sırasında Mısır'a çıkarma yapan haçlı orduları oldukça zor bir duruma düşerek Bizans şehirlerine sığınmak zorunda kalmışlardı. Bu durumu lehine çeviren Venedik Doju Don Dolo, haçlı askerini taşıma görevini üzerine alarak Ceneviz ve diğer hasımlarına karşı güç dengesinde kendi lehine bir açıklık bulmuş oldu ( Heyd, 1959: s. 265-66).

Doğu Akdeniz'de Osmanlı'nın devraldığı denizcilik mirası on birinci yüzyıldan on dördüncü yüzyıla kadar olan beylikler ve Selçuklu denizciliğinin mirası şeklinde önümüze çıkar. Çakabey'in Anadolu Selçukluları ile olan dayanışması sonucunda on birinci yüzyılların sonlarında Ege denizi üzerinde kısmi bir hegemonya kurduğunu ileri sürebiliriz. (Kurat, 1966: s. 23)

On üçüncü yüzyılın başından itibaren haçlı, Bizans ve Venedik üçgeninde gelişmekte olan güç dengesi Venedik'in politik amacı olan ticari imtiyazlar konusunda önünü açmış ve bu güç dengesinden Ceneviz-Venedik rekabetinden avantajlı çıkan Venedik olmuştur. Venedik bu dönemde Epir, Akarnia, Etolya kıyıları ile Adriyatik'in Yunanistan sahilleri ile Korent Körfezinde tam bir hâkimiyet sağlamış, sonraları ise İyonya Adaları, Korfu, Zanta ve Kefolonya'nın ele geçirilmesi ile Venedik, Adriyatik denizinin mutlak sahibi haline gelmiştir. Haçlı istilasını ile İstanbul'da kurulan Latin İmparatorluğu sayesinde Venedik ekonomik olarak da tüm sahil şeridinde Venedik lehine vergi muafiyetleri yanında toplanan toplam verginin 3/8'inide alarak oldukça kazançlı bir ticari ağ kurmuştur. Bu dönemde Cenevizlilerin payı ne ise Atina ve Tefes şehirleri kiralama yöntemiyle ticari istasyon haline getirilmesi düşünülmüştür. (Heyd, 1959: s. 296). On üçüncü yüzyılın önemli aktörleri olarak her ne kadar Ceneviz ve Venedik rekabetinden söz edilse de Anadolu Selçuklularının özellikle Sultan İzzettin Keykavus döneminde Antalya Körfezi üzerinden Akdeniz'de ve Sinop'u

Pontuslulardan alarak Karadeniz’de hesaba katılması gereken bir güç olarak kalmaya devam etmiştir (Alpagut, 1937: s.34). Selçuklularında deniz politikası bir devlet politikası haline gelmesi ise Keykavus’un ardılı olan Alâeddin Keykubat döneminde tam ve teçhizatlı bir tersane kurulması, Sinop ve Antalya limanlarının askeri güvenliğinin sağlanması bir devlet politikası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu politikanın en önemli göstergesi Selçukluların, bölgesinde faaliyet gösteren tüccarların zararlarının hükümet tarafından ödeniyor olmasıyla karşımıza çıkmaktadır (Alpagut, 1937: s. 135).

Selçuklunun deniz ticaretine verdiği önemin bir göstergesi olarak 1219 yılında Trabzon Kalesini karadan ve denizden kuşatmış, Trabzon Rum Devletinin Alâeddin Keykubat’a korsanlık faaliyetlerinde bulunulmayacağını taahhüt etmesi üzerine bir barış yapılarak kara ordusu Konya’ya geri dönmüştür (Alpagut, 1937: s.138). Alâeddin Keykubat’ın Alaiye (Alanya) Kalesini de alması ile birlikte kara ve iki denizin sultanı “Sultan-ül Ber-ve'l-Bahreyn” unvanını taşımaya başlamıştır (Alpagut, 1937: s.138).

Osmanlı öncesi Doğu Akdeniz’in dinamikleri genel itibariyle Bizans, Venedik, Ceneviz, Eyyubi ve Anadolu Selçukluları arasında geçmiş bulunsa da yukarıda da zikredildiği üzere haçlı istilaları önemli bir denizcilik olayı olarak önümüze çıkmaktadır. Onuncu yüzyıldan on ikinci yüzyıla kadar olan dönemde oluşan jeopolitik Osmanlı İmparatorluğu’nun on dördüncü yüzyıldan itibaren, asıl itibariyle uğraşmak zorunda kaldığı temel siyasi ortamı hazırlamıştır. İskender İmparatorluğundan Kudüs Krallığına kadar olan dönemde Doğu Akdeniz’in ticari yolları denizde ki çıkarları ve bir bütün olarak Doğu Akdeniz’in deniz politiği şekillenmiş ve bir miras olarak İstanbul’u fetheden Osmanlı’nın siyasi ajandasını oluşturmuştur. Kudüs Krallağı’ndan sonraki, Osmanlı’nın kuruluş, Selçuklu’nun ise yıkılış sürecindeki Doğu Akdeniz ekonomi politiği çoğunlukla Memlükler, Venedik, Kıbrıs Krallığı üçgeninde yer alır. Haçlı desteğini sağladıkça Memlük Sultanları üzerinde baskı kurmaya çalışan Kıbrıs Kralları şüphesiz jeopolitik avantajlarını kullanmaktadırlar. Kıbrıs Krallığı ve Venedik ortak teşebbüsü ile 1365 yılında Fransız ve Ceneviz gemileri ile desteklenen İskenderiye baskını 14 yy. Akdeniz politiği açısından önmemlidir. İskenderiye sakinlerinin gelen filoyu her yıl gelen Venedik ticaret filosu

zannetmeleri (El-Makrizi s.32-34,Akt. Çetin,2013: s.138-139) ve baskının bir fetih hareketinden ziyade yağma şeklinde olması yaşanan hazin olayın siyasi ve ekonomik temelleri hakkında fikir vermektedir. Öncelikle İskenderiyeliler tarafından bu filonun Venedik ticaret filosu sanılması konumuz açısından değerlidir. Bu bilgi, her yıl Venedik'ten İskenderiye'ye gelen ciddi bir ticaret filosunun varlığını kanıtı niteliğindedir. İkincisi haçlı desteğinin varlığında bile Avrupa'nın artık yeni bir fetih hareketine girişmediği ve ya girişemediği yargısıdır. Gerçektende 14. yy ve 15. yy ın ilk yarısının Doğu Akdenizde bir Memlük hegemonyası dönemi olduğu görülmektedir. Memlük hegemonyasının kesin zaferi Kıbrıs'ın, Memlükler tarafından 1424-1426 yıllarındaki seferler sonucu ele geçirilmesidir. Memlük Sultanının asıl sefer bahanesi İskenderiye baskınının öcünü almak olarak görülse de, Osmanlı Sultanı II. Murat'a yollanan hediyelerin Kıbrıs Krallığının desteklediği, korsanlarca ele geçirilmesini de ileri sürülmüştür. (Çetin, 2013: s.142) Bu bilgi de bize Memlük Sultanlarının 15. yy da ki genişleme politikalarında Osmanlıyı hesaba kattığını, hediyeler göndererek de karşısına almak istemediği bir güç olarak kabul ettiğini anlıyoruz. Bölümle alakalı son söz olarak da, Osmanlı Devleti denizcilik gelenek ve yöntemlerini aynı coğrafyayı paylaştığı Bizans ve Venedik ile beraber Osmanlı kuruluşundan önce Ege Denizinde oldukça başarılı denizcilik faaliyetleri yürüten Aydınoğlu Umur Bey ve Karesioğulların'ında almış olduğunu zikretmek gerekir.(Ayın, 2002: s. 65)

### **1.3.2 Batı Akdeniz Havzası; İspanya ve Kuzey Afrika İlişkileri**

Kuzey Afrika ile batının bilinen en önemli teması Kartaca Savaşları (Pön Savaşları) ile olmuştur. M.Ö. 264 yılında başlayan savaş Messana Boğazına hâkimiyet nedeniyle baş göstermiş, Romalıların deniz üstünlüğünü sağlaması nedeniyle Sicilya adasında M.Ö. 262 yılında kısmi bir Roma zaferi ile sona ermiştir. Messana boğazının ekonomik anlamda öneminin tarih sahnesine bir gereklilik olarak yazıldığı bu savaş sonunda; Roma, Sicilya ve Messana boğazı üzerindeki egemenliğini kullanarak Kartaca topraklarını tehdit etmeye başlamıştır. Kartaca Devletinin, Kartaca Savaşlarını tüm Batı Akdeniz'e yayarak ünlü komutan Hannibal önderliğinde, İspanya üzerinden Roma'yı kuşatmak için



büyük ve cesur bir yürüyüşe başlamasıyla Roma üzerindeki tehdidin en üst noktaya çıktığı son Kartaca Savaşı verilmiş ve nihayetinde Hannibal yenilmiştir(Lissner, 2012: s. 319-320).

Kartaca'nın antik dönemde Mısır'dan Cebelitarık boğazına kadar ve İberya Yarımadası'nın büyük bir bölümünde kara hâkimiyeti bulunuyordu. İtalya ve Antik Yunan Devletleri ise Adriyatik ve Adalar Denizini (Ege Denizi) elinde bulunduruyordu. Akdeniz ticaretinde ki ilk hegemonya savaşı olan Kartaca Savaşları, Roma Devletinin M.Ö. 212 yılında ünlü komutan Hannibal'ı yenerek tarihe geçen komutan Scipio'nun Roma tarihine geçmesiyle sonuçlanmış ve M.Ö. 147'de Scipio'nun Kartaca Devletini yıkarak Kuzey Afrika'da ve tüm Akdeniz havzasında hegemon güç haline gelmesiyle sonuçlanmıştır (Eckstein, 2006: s. 127).

Roma imparatorluğunun yıkılmasından sonra Batı Akdeniz Havzasında zaman silsilesi içinde Emeviler, Eyyübiler, Abbasiler ve Endülüs Emevileri gibi Ortadoğu devletleri ile İtalyan kent devletleri, Fransa, İspanyol Krallıkları, Kastilya ve Aragon'un on beşinci yüzyıla değin hegemonya ve ekonomik çıkarları için verdikleri bir dizi tekrarlı veya birbirinden bağımsız çatışmalar silsilesi olarak önümüze çıkmaktadır.

Bu dönemin jeopolitiğini anlamak için Akdeniz havzasının kısa bir özetinin yapılması uygun olacak ve Fernand Braudel'in "*Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*" adlı kitabında bahsettiği şekli ile ele alınacaktır. Braudel on altıncı yüzyılın jeopolitiğini anlamak için "*On altıncı yüzyıla ait geçerli bir siyasal panorama, uzun bir evrimin anlamını yeniden kavramak üzere büyük ölçekte gerilere gidilmedikçe çizilemez*" savı benimsenerek panoramik olarak izah edilecektir.

Çalışmanın ana konusu olan Osmanlı İspanya mücadelesinin başlama hikâyesi olan yerel Krallıkların, geniş coğrafyaya yayılmış imparatorluklar haline gelmesi sürecidir. 1453 yılında İstanbul'un alınması ile Osmanlı, 1472'de Barselona'nın düşmesi ve 1492'de Granada'nın alınması ile Reconquista tamamlanmış olan İspanya'dan İslam egemenliği tamamıyla kaldırılmış ve tezime konu olan jeopolitik, tamamlanmıştır (İnalçık, 2011: s. 116). Bu dönemden itibaren, Osmanlı İspanya rekabeti başlamış olarak ele alınacaktır. Bahsedilen tarihlere gelene kadar Kartaca'nın düşmesinden *Reconquista*'nın

tamamlanmasına kadar olan süre Batı Akdeniz havzasının ticari bir piyasa havzası, çevreleyen devlet ve Krallıkların ise piyasa aktörleri olarak ele alınması konunun anlaşılmasında kolaylık arz etmektedir. Bu nedenle Batı Akdeniz Havzası aktörler çevresinde gelişen hikâyenin neticesi olarak önümüze çıkar. Şüphesiz, Messina Limanı'ndan Cebelitarık Boğazı'na kadar olan kıyı şeridinde Avrupa ve Afrika'nın kadim uygarlıkları bulunmaktadır. Akdeniz ticaretinin ele geçirilmesi hususu Arnold Toynbee'nin yükselen medeniyetlerde meydan okuma ve tepki ilkesi çerçevesinde ele alınmıştır. “*Kolay ortamlar insanı zorlamaz: yaratıcı eyleme iten, çorak ülkedir*” (Toynbee, 1978: s. 87). Bu mantık ile Akdeniz ticaretine hâkim olmak için meydan okuyan medeniyet coğrafi bakımdan daha verimsiz ve iktisadi açıdan kıtlık çekiyor olması beklenir. Gerçekten de onuncu yüzyıldan on beşinci yüzyılın sonuna değin Kuzey Afrika ve İberya yarımadasının büyük bir bölümünde hüküm sürmüş olan Emevi ve Abbasi halifelikleri Batı Akdeniz havzasında başat aktör olup on dördüncü yüzyılın başlarından itibaren, Kastilya ve Aragon Krallıklarının meydan okuması ile güç dengesinde değişimin meydana geldiği ileri sürülebilir.

Müslüman denizcilik üstünlükleri arasında bulunan navigasyon ve coğrafyaya hakim olan entellektüel akıl, Avrupanın denizcilik ve gemi inşaa teknolojisini doğudan alıp geliştirmesine seyirci kalmış ve kendisini yenileyememiştir (Pryor, 1988: s. 162). Emevi Ve Abbasi Halifelikleri ile İspanya arasındaki rekabet yükselme döneminde Abbasi Halifeliklerinin zenginliğe ve refaha kavuşmalarından sonra, iktisadi açıdan kıtlık çeken ve daha saldırgan olan İspanya Krallıkları karşısında gerilemeye başlamıştır.

Onuncu yüzyıldan itibaren başlayan Arap istilası on beşinci yüzyılın sonunda Arapların İber Yarımadası'ndan çıkarılmasıyla son bulmuştur. Bu tarihten sonra zenginleşen ve yenedünyaya açılan İber Yarımadası bir diğer kıtlık çeken medeniyet olan Berberi korsanlarının saldırılarına maruz kalmıştır. On altıncı yüzyıla kadar olan dönemde Akdeniz coğrafyasının önemli aktörleri olma potansiyeli taşıyan Fransa'nın ekonomik olarak bir varlığının olamaması ve Fransa'nın Floransa'ya bağımlı ekonomik çıkarlarının bulunması, Akdeniz coğrafyasında birkaç pozisyon hariç Portekiz'in dışarıda kalması yükselen süper güçler olan Habsburg İspanyası ve Osmanlı devletinin Akdeniz'de başat aktörler haline gelmesinin zeminini hazırlamıştır (Braudel, 1990: s. 16).

Osmanlının yükseliş ve İspanyol hegemonyası çalışmanın ilerdeki başlıklarında ele alınacağı için Batı Akdeniz’de ki üstün konumunu Barbaros Hayrettin’in Osmanlı’ya iltihakına kadar olan dönemde incelemekle sınırlandırma gereği duymaktayım. Osmanlı’nın yükselişinden önceki dönemde, batıda İberya Yarımadasına hâkimiyetini kuran Kastil ve Aragon Krallıkları 1469’da evlilik yoluyla birleşmişlerdir. Bu birleşme sonunda 1474 yılında Fernanda, Aragon tahtına gelmiş; 1469’da ise Isabella, Kastilya tahtına çıkmıştır. İspanyol Navar’ası ile birleşme ise 1512 yılında tamamlanmıştır (Braudel, 1990: s. 22). Fernando’nun İtalya’daki karmaşıklığı bahane ederek Napoli Krallığını almak suretiyle İtalyan kent devletleri üzerinde bir otorite sağlamış ve tekrar Fransa hariç olmak üzere bir “Pax-Roma” inşası yoluyla Batı Akdeniz havzasına görece bir ekonomik istikrar getirmiştir. Bu durumun tek tehdidi olarak Berberi Devleti ve Berberi Devletinin Katolik Avrupa’ya karşı uyguladığı korsanlık faaliyetleri bulunmaktadır.

İslami dünyanın temsilcisi olan Berberilerin bunu bir kutsal cihat olarak ele alıyor olması ve nihayetinde gücünün doruğundaki Osmanlı İmparatorluğuyla birleşmek suretiyle kuzey Afrikalı Müslümanların, İspanya Kralı Fernando’dan sonra tahta çıkan X. Carlos’un Batı Akdeniz üstünlüğü politikası karşısında meydan okuyucu konuma gelmesini sağlamıştır. Carlos’un Habsburg İspanya’sında İmparatorluk seçimini kazanması ile Batı Akdeniz’de yalnız kalan Fransa Kralı I.François doğunun kadim İmparatorluğu Osmanlı kartını ileri sürerek Osmanlı ile bir dostluk antlaşması imzalamış ve tesir alanını Batı Akdeniz’e yayma arzusunda ki Osmanlı İmparatorluğu ise bunu bir fırsat bilerek Fransa Kralı ile birlikte Batı Akdeniz siyasetine girmiştir. Şüphesiz bu durum Gabor Agoston’un “Grand Strateji” olarak tarif ettiği Osmanlı-Habsburg ilişkilerindeki “Osmanlı büyük” stratejisi kapsamında yapılmış olması, Osmanlı’nın bu ittifaktan beklentisini, ekonomik olmaktan ziyade stratejik ve askeri çıkarları olduğunu düşündürmektedir (Agoston, 2012: s. 46-52).

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. 16. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞU VE İSPANYA KRALLIĞI

#### 2.1 Osmanlı İmparatorluğunda Denizcilik Anlayışı

Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi anlamda Akdeniz politikasına hâkimiyetinin Akdeniz hinterlandında bulunan devletlere karşı geliştirdiği çeşitli politikalarla anlaşılması mümkündür. Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu kendi tebaasının çeşitli mal ve hizmetlere ulaşımında sıkıntı yaşamaması düşüncesi, başat kaygı alanı olarak önümüze çıkmaktadır. Bu noktadan hareketle Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz hinterlandındaki ekonomi politisinin, Akdeniz ticaret yollarını öncelikle İstanbul'a ve tüm imparatorluk limanlarına, piyasayı oluşturan ajan ve aktörlerce uygun yeterli ve güvenli olarak mal ve hizmetlerini taşınmasını öncelediğini görmekteyiz. Konuyla ilgili olduğunu düşündüğümüz işe yönelik dış ticaretin kısıtlanması yönünde, sancaklara ve devletin idari birimlerine çıkarılacak olan ürünün ne şekilde nereye ve kim ile sevk edileceğine dair, detaylı buyrukların merkez tarafından çıkarıldığı kayıtlara ulaşılmıştır. Konunun bu safhada daha kolay anlaşılması adına üç numaralı mühimme defterinde, 20 Haziran 1559 tarihine ait bulunan ferman ile Gazze Beyi'ne, şehzade Selim'in validesine ait mülkün mahsulünün Rodos'tan gelecek gemilere satılması belirtilerek Rodos Beyi tarafından gönderilen gemiler hariç başkaca gemilere satılmaması sıkıca tembihlenmektedir (BOA, Yev mü'l-isneyn fi 14 Ramazân sene 966 [20.06.1559]).

Osmanlı donanması ve ticaret filosunun genel olarak Dar-ül İslam sayılan suların emniyeti ve bu sulara ticaret yapabilmeye imtiyazına sahip gemilerin korunması öncelik olarak karşımıza çıkmaktadır. Dar-ul harp sayılan sular da ise durum tamamen gaza düşüncesi temelinde ele alınmaktaydı. Deniz gazilerinin planlı ya da plansız akınları toplum ve devlet katında övgü ile karşılanmaktaydı.

Başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere ticari menfaatleri kapsamında bölgenin ekonomi politliğini kavramış durumdaydılar. Hassasiyetinin farkında olan Avrupa Devletleri, Sultan ile diplomatik ilişkiler kurmak için çaba sarf ediyorlardı. Bu devletler arasında erken dönemlerde bile İngiltere, Flanders ve Tuscani' nide bulunuyor olması oldukça dikkat çekicidir (Pryor, 1988: s. 173).

### 2.1.1 Osmanlı İmparatorluğu'nda "Haritacılık"

Osmanlı İmparatorluğu'nda haritacılığın bilinen en popüler örneği Piri Reis'in haritasını 1513 yılında tamamlayarak 1517 yılında Mısır'da Yavuz Sultan Selim'e sunduğu yenedünya haritasıdır. Bu harita **EK-1**'de görüldüğü üzere oldukça etraflı ve çağdaşı olan birçok haritayla kıyaslanabilir kıymetli bir içeriğe sahiptir. İlgili haritanın kesin hatlarla kısıtlanmış olması nedeniyle daha büyük bir haritanın kısımlarından birisi olma olasılığını akla getirmektedir. Bu konu bilimsel bir kesinliğe henüz kavuşmamış olsa da elimizde bulunan kısım bile ciddi bir profesyonelliğin göstergesidir.

Haritacılık faaliyetlerinin geldiği merteye ve genel durumundan bahsederken Piri Reis özellikle anlatılması gereken bir bölüm olarak önümüze çıkmaktadır. Piri Reis on beşinci yüzyılın son çeyreğinden itibaren Türk Denizcilik tarihinde ismi zikredilmektedir. Piri Reis'e dair bilgiler Sinoplu Safai'nin "*Fetihname-i İnebahtı ve Modon*" ve Katip Çelebi'nin "*Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfuri'l-Bihar*" adlı kitaplarında yer almaktadır. Piri Reis meşhur Akdeniz amirallerinden Kemal Reis'in yeğenidir. Piri Reis'in son resmi görevi Kızıldeniz ve Umman Denizi donanmalarının amiralliği olarak gözükmektedir. Piri Reis haritasını 1513 yılında Gelibolu'da meydana getirmiş ve bu tarihten dört yıl sonra 1517 de Mısır fatihi Yavuz Sultan Selim'e Mısır'da bulunduğu sırada kendi eliyle sunmuştur. Harita ceylan derisi üzerine renkli olarak özenle çizilmiştir. Harita elde bulunan kısmının büyük bir haritanın parçası olduğunu düşündürmektedir. Kenarlarından özenle kesilmiş olması bu kanaatin taşınmasında önemli bir ipucudur. Sinoplu Safai tarafından neşredilen ve günümüzde Topkapı müzesinde bulunan "*Fetihname-i İnebahtı ve Modon*" adlı eserde Piri Reis'in bahsi geçmekte ve Piri Reis'in klasik dönem Osmanlı denizciliğindeki önemli rolünü ortaya koymaktadır. Bahsi geçen eserde Piri Reis'in 27 Temmuz 1500 tarihinde Modon Savaşına bir gemi komutanı olarak katıldığı, bu durumda 1500'lü yıllardan

itibaren bağımsız gemi komutanlığı yapabilecek seviyede olduğu anlaşılmaktadır. Piri Reis amcası Kemal Reis'in yanında aldığı denizcilik eğitimi ile 1481-1495 yılları arasında İspanya, Kuzey Afrika, Cerbe kıyılarında sürekli akınlara katıldığı aktarılmaktadır (Bostan, 2002: s. 15). Piri Reis'in kendi kitabı olan Kitab-ı Bahri'den de anlaşıldığı üzere on altıncı yüzyıl başındaki Osmanlı denizciliği, tüm Akdeniz ile beraber Aden Körfezine ve Hint Okyanusuna kadar genişletmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda politik ufkun ekonomik bilginin en önemli göstergelerinden birisi yaşanan coğrafyanın jeopolitiğine hâkimiyet olduğu kuşkusuzdur. Haritacılık ve erken dönem seyyahların eserlerinde görülen coğrafya hâkimiyeti bize Osmanlı İmparatorluğunun, ekonomi politiğin bir parçası olmak yerine süreci yöneten aktör olma amacına yönelik politikalar ürettiğini göstermektedir. EK-1 de bulunan Piri Reis'in ünlü haritası bu fikre sahip olmamızın en belirgin örneklerindedir. Piri Reis'in haritası ilk defa Milli Müzeler Müdürü Halil Eldem tarafından 1929 yılında bulunmuş ve 1931 yılında Profesör Kahle tarafından neşredilmiştir. Kaynakçamda bulunan 1991 basımı Piri Reis haritası kitapçığı, ilk olarak dönemin Türk Tarih Kurumu Başkanı Yusuf Akçura'nın önsözü ile 1935 yılında yayınlanmıştır. Kitapçığın önsözünde Türk haritacılığına dair önemli bilgiler mevcuttur.

Piri Reis'in denizcilikte ve coğrafya biliminde geldiği nokta ve tariflerindeki keskin betimlemeler bu metinlerin muhatabının da tariflerin içeriği hakkında bilgi sahibi olduğu ön kabulünü akla getirmektedir. Yine 2004 yılında gerçekleştirilen “Uluslararası Piri Reis Sempozyumu'nun Tebliğler Kitabı'nda (27-29 Eylül 2004, İstanbul) bulunan “Piri Reis ve Öncüleri, Çağdaşları, Takipçileri: Bir karşılaştırma çalışması” adlı çalışmada Ege Adalarının ve Adriyatik Denizinin 1420-1575 yılları arasında çizilen çeşitli haritalarla Piri Reis haritaları karşılaştırılarak haritaların günümüz haritalarına benzerlikleri ve ayrıntıları açısından bir değerlendirme yapılmıştır. 2005 yılında ise Novak ve çalışma arkadaşlarının yayımladıkları “A Comparative Analysis of the 16th Century Ottoman Mapping of the Croatian Coast and Islands” adlı makalede yapılan bu değerlendirmede kullanılan materyal Piri Reis'in çağdaşları ile arasında dikkate değer farklar bulunmadığı ve çağdaşları ile hatta yarım yüzyıl sonra çizilen

haritalarda bile Piri Reis'in oldukça başarılı haritacılık faaliyetleri yürüttüğünü ve/veya arşivlediğini ortaya koymuştur.(Novak,2005: s.78-110) Yapılan bu değerli çalışmanın Piri Reis'in bilinen EK-1'de ki haritası ile beraberce düşünüldüğünde Osmanlı denizcilik teknolojisinin harita ve navigasyon alanında çağdaşlarıyla aynı hatta daha ileri bir teknolojiye sahip olduğunu söyleyebiliriz. EK-2, EK-3 ve EK-4 bölümünde ilgili haritaların örnekleri sunulmuştur. Kemal Özdemir tarafından 2008 yılında yayınlanan **“Osmanlı Haritaları”** adlı eserde Osmanlı haritalarının geniş bir arşivi bulunmaktadır. Bu arşiv incelendiğinde Osmanlı haritacılık birikiminin bulunduğu konu daha iyi anlaşılacaktır.

Katip Çelebi **“Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar”** kitabında kronolojik olarak Türk deniz tarihini neşrettiği kitabın mukaddime bölümünde gerek verilen vaka-i nameler ve gerekse ilişkili haritalar Osmanlı'nın denizcilikte ne kadar önemli bir yerde bulunduğunu ve bu deniz gücünün hesaba katılmadan oluşturulabilecek politikaların isabetli olmayacağı kanaatini oluşturmaktadır.

Osmanlı haritacılığının Dragutin Novak'ın 2004 yılında Piri Reis Sempozyumunda sunmuş olduğu **“Piri Reis and His Forerunners, Contemporaries and Successors a Comparative Study”** adlı Osmanlı haritacılığının Kitab-ı Bahriye adlı eseriyle çağdaş ve çağdaşları ile kıyasladığı makalesinde, Osmanlı haritacılığının geldiği düzeyin oldukça ileri ve hatta çağın ötesinde olduğunu ispatlar niteliktedir. Şüphesiz haritacılık alanında Osmanlı'nın gelmiş olduğu çizgi konunun devlet otoritesi ve ricali tarafından oldukça önemsendiğini ortaya koymaktadır. Gerek Hint denizine gerekse “Yeni Dünya”ya karşı bir ilginin bulunduğu gerekli bilgilere sahip olunduğu ve hatta Evliya Çelebi'nin **“Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar”** adlı kitabında tavsiye ettiği üzere yeni politikalar ve doktrinler üretmeye uygun bir entelektüel ortamın bulunduğu anlaşılmaktadır. Çeşitli dogma ve yanlış inanışların aksine Osmanlı erken dönemlerinden itibaren gerek denizciliğe gerekse haritacılığa oldukça önem atfetmiş ve bunu bir devlet bekası olarak değerlendirerek çağın önemli bir İslam coğrafya tarzı olan **“Suretü'l-arz”** tarzında **“yeryüzü suretini”** yansıtan harita ve coğrafya kitapları neşredilmiştir. Osmanlı İmparatorluğunda on beşinci yüzyılın başlarından itibaren İbrahim Kâtibî, Hacı Ebul Hasan, Tabip İbrahim El Nursi gibi pek çok örnek bulunmaktadır.

Şüphesiz bir gerçeğin biliniyor olması bu gerçeğin uygulanacağı anlamını taşımaz. Gerek politika gerekse maliyet değerlendirmeleriyle hayata geçirilip geçirilmeyeceği karar vericilerin bu konuya olan ilgisi ile şekillenir. Ülkenin “high-politics” çıkarlarına uygun görüp görmediğini konuya yönelik üretilebilecek politikaların üretilmemesinin veyahut üretilmekte gecikmesinin gerekçeleri olarak önümüze çıkmaktadır. Bu süreç karar verme süreci olarak tanımlanır ve karar vericiler ile kamuoyu bu süreçte etkili oyuncular olarak karşımıza çıkarlar (Arı, 2013: s. 184-218).

Dünyanın küreselleşmesinin önemli bir aşaması olarak, Oral Sander tarafından ele alınan yelkenli gemilerin okyanuslara açılması tezi ticaret ağları ile ilkel şekilde birbirine bağlanmış olan dünyanın haberleşme ve medeniyetlerin birbirine teması anlamında her ne kadar çağımızla kıyas kabul etmese de bilginin daha ulaşılabilir bir hale gelmesini sağlamıştır (Sander, 2003: s 88). Bu düşünceden hareketle Osmanlı devlet aklının bu bilgidен uzak olacağı çokta akla yatkın gelmemektedir. Osmanlı-Habsburg ilişkilerini ve çağının iki başat gücünün bilgi aktarımını kullandıkları yöntem ve ajanları etraflı olarak izlemiş olan Gabor Agoston, Osmanlı haber alma ve casusluk faaliyetlerinin gerek denizde, gerekse anakarada hem kendi teşkilatları hem de vasalları üzerinden oldukça önemli bir yapılanmayla takip ettiği, Avrupa ve etki alanında diğer ülkelerden sağlıklı güncel raporları sürekli olarak aldığını ifade etmektedir. Osmanlı'nın Yenidünyaya, Akdeniz kıyı şeridinde ve hatta Uzak Doğuya dair elinde gerekli ve çağına göre yeterli sayılabilecek bilgiye sahip olduğu düşüncesi oldukça baskın bir şekilde önümüze çıkmaktadır.

### **2.1.2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Rekabet Anlayışı**

Osmanlı denizciliğinin gerek Venedik gerekse Akdeniz'e kıyısı bulunan batılı ülkeler ile rekabet veyahut çatışma içinde olduğu yaygın bir kanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Öte yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun denizciliğinde korsanlık faaliyetlerinin ve mitlerinin önemli bir yeri vardır. Her iki hususunda yapılan çalışmalar ve arşiv araştırmaları ışığında elde edilen bilgilerin çağdaşı bulunan diğer devletlerde ki denizcilik uygulamalarıyla karşılaştırılması gereği konunun daha net anlaşılması açısından önemli bir kilit noktadır. Örneğin



Napolyon savaşlarında kara hâkimiyeti topçu bataryaları ile sağlarken soğuk savaş dönemine geldiğimizde atmosferin dışında Seyr-ü sefer imkânı olan kıtalar arası füzelerin kara hâkimiyetinin boyutlarını değiştirdiğini görebiliyoruz.

Menzil kavramının ortadan kalkması politika yapıcılarının tehdit algısının sınırlar-komşular-yakın çevre gibi kaygı alanlarından menzil içindeki tehditler noktasına evirildiğini görmekteyiz. “Başat Güç” (*Dominant Power*) kavramı, on beşinci yüzyıldan itibaren başlamak üzere belirli ülkelerin belirli bir yüzyıl içinde dünya üzerinde baskın güç olması durumu, Mahan’ın deniz hâkimiyeti teorisinden<sup>3</sup> ilham alacak şekilde George Modelski tarafından literatüre sokulmuştur. Modelski okyanuslarda var olmayan Osmanlı’yı “başat güç” ya da “Dominant Power” olarak görmese de, büyük güç kavramını deniz hâkimiyetine dayandırdığı dönemlerin ekonomi politiğinin dünya üzerindeki denizlere ve ticaret rotalarına hâkim olan devletin dünya politikasını yönlendirmesi esasına dönük olduğu yukarıda zikredilen deniz hâkimiyeti ve başat güç teorilerinde ileri sürülmektedir<sup>4</sup>. Osmanlı’nın bir kara gücü olarak görülmüş olması, kuramını ileri süren Modelski’nin Osmanlı’ya bakışı ile yorumlanabilir. Kuzey Afrika hâkimiyetinin ötesinde, Fransa ile ortak çıkarlar meydana getirmek suretiyle Avrupa politikasına yön verme kabiliyetine sahip olduğu, Aden, Basra Körfezleri ve Kızıldeniz yoluyla Hindistan ticaretini etkilediği ve bu ticari imtiyazlar için

---

<sup>3</sup> Alfred T. Mahan tarafından yazılarak sosybilimlerde çığır açıcı bir analiz şekli olan édeniz hakimiyet teorisi “The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783” adlı eserinde ele alınmıştır denizler üzerinde ki ve denizlere açılan dar yollar üzerinde hâkimiyetini pekiştiren bir ülkenin o bölgenin jeopolitiğindedir hâkim olacağını öne sürmüştür. Deniz gücü, askeri gücün jeopolitiğiyle doğrudan ilgilidir. Örneğin süveyş kanalı, seylan kanalı, Türk boğazları, Hürmüz boğazı gibi coğrafi yerlere hâkim olan kişiler o kıtanın sahanlığında daha korugan olacaklardır. Mahan’a göre deniz gücünün unsurları coğrafi konum, fiziki yapı, toprakların genişliği, nüfus ve milli karakter ile hükümet karakteri şeklinde açıklamıştır. Bu mantıkla deniz gücünün güçlü olması tek başına bir ülkenin denizde başarılı olacağı anlamına gelmemektedir. Denizde başarılı olmanın yukarıda sayılan diğer hususlardada bir deniz gücünün arkaplanı olacak şekilde davranılması ile sahip olunabilir. Özetle denizci bir ruh ile stratejik deniz limanlarını elinde bulunduran kararlı uluslar denizler üzerinde hâkimiyet kurabilirler.

<sup>4</sup>Modelski on beşinci yüzyıldan itibaren dünya üzerinde denizlere hükmeden ulusları ve bu ulusların periyodlarını belirlemiştir. Bu hegemon gücün ortaya çıkmasını ve hegemonyayı elinde tutan güce meydan okuyan yeni bir devletin olması sonucunda üçüncü bir devletin hegemonyayı ele geçirmesi şeklinde açıklanmıştır. Örneğin İspanya-Portekiz rekabetinden Fransa, Fransa-Hollanda rekabetinden İngiltere yükselerek başat güç haline gelmiştir. Modelski’ye göre sırasıyla on beşinci yüzyılda Portekiz on altıncı yüzyılda İspanya on yedinci yüzyılda Hollanda on sekizinci yüzyılda Fransa on dokuzuncu yüzyılda ise İngiltere ve nihayet yirminci yüzyılda Amerika olarak sıralamıştır.

Portekizlilerle çatıştığı bilinmektedir. Portekiz gemilerinin navlun fiyatlarının bu çatışma nedeniyle arttığı ve Akdeniz’de yükselen fiyatlar nedeniyle tam bir Portekiz hâkimiyetinin kurulamadığı yukarıda zikredilmiştir. Bu haliyle Osmanlı’nın Akdeniz ve Aden körfezinde Mahan’a göre bir hâkimiyet kurduğu ileri sürülebilir. Diğer aktörlerin çıkarlarını zedeleyen ve/veya çıkarlarını elde etmesini engelleyen, diğer taraftan kendi çıkarlarını tam ve/veya olması gerektiği kadar koruyup amacına ulaşan Osmanlı politikası, Akdeniz üzerindeki politik amacına ulaşmıştır denilebilir. İktisadi açıdan incelendiğinde mukayese etmenin ana kuralları, şartların mukayese için ortak koşulları taşıyor olması ilkesine bağlıdır.

Bu bağlamda David Ricardo’nun mukayeseli üstünlük teorisi tabanında ele alınıp analiz edilmesi gerekmektedir.<sup>5</sup>(Ricardo,2001:s.85-101) Mukayese edilen kavramların nicelik veya niteliksel özellikleri açısından Osmanlı ezici bir üstünlüğe sahiptir denilebilir. Gücün temel unsurları Tayyar Arı’ya göre “*Ulusal güç, iki temel konseptte incelenir. Nicel unsurlar: Coğrafya, Doğal Kaynaklar, Ekonomik Kapasite, Askeri Kapasite ve Nüfustur. Niteliksel Unsurlar ise: Ulusal Karakter, Ulusal Moral, Diplomasinin niteliği ve Hükümetin niteliği*” olarak sıralandığını dikkate alarak yapılan bir mukayeseye ihtiyaç duyulmaktadır (Arı, 2003: s. 139-151).

Osmanlı politikasının iktisadi analizi şu şekilde ele alınabilir; iktisat bir tercihler bilimidir ve piyasa aktörleri kaynakların sınırlı olduğu bir piyasada ihtiyaçlarını maksimize etmeye çalışırlar. On beşinci yüzyılın sonlarından

---

<sup>5</sup> David Ricardo’ya göre bir ülke dış ticarete mutlak üstünlükte sahip olduğu malların değil karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu malların üretimine yoğunlaşmalıdır. Bu nedenle Ricardo’nun dış ticaret teorisine karşılaştırmalı üstünlük teorisi denir. Bu düşünce temelinde iktisadi fayda üretimde geliştirilen politikanın daha az fayda getiren kısmı terkedilerek görece daha faydalı olan ürüne iş gücü kaydırılmalı böylece fayda (u) maksimize edilmedilir. ( Ricardo, 2001:s.85-101) Ricardo’nun teorisi Osmanlı deniz ticareti özelinde Doğu Akdeniz ticaretini kontrol altında tutup güvenleştirmek, Batı Akdeniz’de ise süregelen ticaretin bir aktörü olmak Osmanlı genel politikasını oluşturmuş olduğu düşüncesi hâkimdir. Bu nedenle Doğu Akdeniz çanağını karasal sınırları ile kapatmak suretiyle Batı Akdeniz’e açılan Malta kanalına kadar olan bölgede tam bir hâkimiyet sağlanması en doğru politika olarak önümüze çıkmaktadır. Diğer yandan İber yarımadasında bulunan rakipleri olan Portekiz ve İspanya’nın hem Akdeniz hemde Atlantik okyanusunda ki çıkarlarını koruması Doğu Akdeniz ticaretinde Osmanlı nedeniyle etkin olamamasından kaynaklı Ümit burnu’nu aşarak Aden körfezi ve Umman denizinde aktif bir politika izlemesi gerekmiştir. Osmanlı’nın bu duruma cevabı ise Aden ve Umman körfezlerinde Portekiz ve İspanyol gemilerine karşı korsanlık faaliyetleri yürüterek çatışmayı uzak denizlere taşımak olmuştur. Kıbrıs’ın fethinden sonra bu politikanın Osmanlı İçin daha az önem taşıdığı anlaşılmaktadır.

itibaren başlayıp yeni dünyanın tarihini yazan kaşiflerin ve bu kaşiflere destek olan ülkelerin şartları ile Osmanlı'nın şartlarının aynı olmadığı göz önünde tutulmalıdır, bu nedenle Hindistan ticaretini ve Akdeniz ticaretini baskılanmış navlun fiyatları üzerinden ticarete hâkim olduğu sürece okyanuslara açılmayı basitçe “*Askeri ve ekonomik çıkarları ile*” uyumlu görmemiş olabileceği ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle yukarıda söylediğimiz gibi kıyaslamamızın eşit şartlarda eşit zamanda ve eşit durumlarda yapılması gerektiğini görmekteyiz.

Evliya Çelebi'nin “Tuhfetü'l –Kibar Fi Esfari'l- Bihar” (Tercüme eden, Bostan, 2008) adlı eserinin Mukaddime kısmında dile getirdiği coğrafi bilginin ve bu bilgiden yola çıkarak elde edilebileceklerin tarifinde konunun önemine işaret etmiştir. “. . . ol ilimlere tekayud ve itibar ile yeni dünyayı bulup . . . Memalik-i Mahsure'nin<sup>6</sup> (emniyetinden emin olunması gereken toprakları ifade eder) boğazına gelup şarka ve garba hüküm eyleyen azim'ş-şan devlete karşı konu”. Bu yönüyle yenedünyanın keşfinin, Osmanlı siyaseti ve ekonomisine etkisinden yakındığı anlaşılabilir. Bu açıdan Evliya Çelebi'nin açık denizlere açılma konusunda oldukça ısrarlı olduğunu hatta bunu bir beka meselesi olarak aldığını da söyleyebiliriz. Her ne kadar dönemin aydınlarından olan Evliya Çelebi'nin bu tavsiyesi net bir tartışma sürecini işaret etse de, politika üretimi sürecinde karar vericilerin nihai kararlarını etkileyebildiği öne sürülemez.

Diğer taraftan denizde de üstün olma fikri döneminde ki politikanın bir parçasıdır. Bu önermeye karşılık batılı bilim adamlarının, Osmanlı'nın kara gücü olduğunu ileri sürerek büyük güç olarak saymamak ise Akdeniz coğrafyasında bir İspanya-Osmanlı rekabetinden bahsetmeyi de imkânsız kılar. Çünkü rekabet için şartların eşit olması gerekir. Arnold Toynbee'ye göre medeniyetler iki türdür. Uygarlıklar statik ya da dinamik durumda bulunurlar. Statik durumda bulunan uygarlıklar genel olarak “*önündeki sete ulaşıncaya kadar durup*

---

<sup>6</sup> Memalik-i Mahsure kavramı korunduğundan emin olunması gereken hududlardır. Bu kavramın feth edilmiş topraklar anlamında düşünülmemesi gerekir . Feth edilen toprakların Osmanlı'da “had, hudud” olarak adlandırılan çizginin gerisindeki bölge olması nedeniyle bu kavramı kavramı karşılamaz. Arapça kökeni “ daal-Tağr al-a'lā” olan hakimiyeti belli ve yasal olarak hakimiyet alanında olan yer değildir. Çağdaş düzende uluslar arası sular konseptini karşılayabilecek olan “Munāşafa” ve İngilizce'de “deserted areas” karamlarının toplamıdır.İki hakimiyet alanı arasında bulunan güvenliği taraflarca garanti altına alınan toprak olarak adlandırılan “Munāşafa” da “memalik-i masure” sınırı içindedir kısaca; koruma altında bulunan tüm bir bölgenin adıdır.

*dinlenmeden tırmanan ve önündeki sete ulaştıkları zaman bir sonraki sete ulaşacakları bilinmeyip. . . kimisi ölmek kimisi ise yarı canlı bir halde yaşamak üzere setin üzerinde yuvarlandığını görürüz*". Dinamik durumdaki medeniyetler ise önüne gelen setleri tırmanma hevesi içindeki fakat bir sonraki seti tırmanacağı belli olmayan, başarı ile başarısızlık arasında ki medeniyetlerdir (Toynbee, 1978: s.92). Şu halde Osmanlı, medeniyetini Akdeniz coğrafyasına yayılıp kendini ispatladıktan sonra, coğrafyanın kadim sahibi olan İspanyol Krallıklarına karşı statik bir görünüm vermiştir.

Toynbee bu durumu "Eli kolu bağlı çaresizlik içinde bu dağ başında ciğerini akbabaların yediği Prometheus'a yapılan işkenceye benzetmektedir". Şöyle ki Prometheus çilesini kabullenmiş ve aynı çileyi her gün çekmektedir. Çile ile kastedilen imge medeniyetin geldiği noktadan daha ileriye gidememenin veyahut gitmek istememenin oluşturduğu statik durumdur. Burada karşımıza çıkan sonuç, Osmanlı'nın "geçmiş dönemdeki insanların bulduğu çözümler" üzerine yoğunlaşmasıdır. Dönemde yazılan siyasetnamelere bakıldığında eski dönemlerin şanı anlatılarak tekrar o dönemlere dönmek için izlenecek yollar bugün bozulan sistemin tekrar başa alınmasıyla sağlanacağı sık sık tekrar edildiği görülür. Bu konu o kadar revaçtadır ki Kanuni Döneminde yazılan siyasetnamelerde dahi görülmektedir. Özellikle Lütfi paşanın eserlerinde Osmanlı'nın ilk sarsıntısının farkında olması nedeniyle yapılacaklara örnekler verilmiş sık sık geçmiş dile getirilmiştir

## **2.2 Osmanlı İmparatorluğu'nda Donanma Gücü**

Osmanlı Devleti, İzmit'in fethi ve Karesi Beyliği topraklarının ilhakı ile denizcilikle alakadar olmaya başlamıştır. Fetih politikasının, Rumeli diyarına yöneltilmiş olması nedeniyle kendine ait bir donanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Ayın, 2002: s. 65). Yükselmekte olan Osmanlı Devletinin denizcilik faaliyetlerinde Marmara ve Ege bölgesinde muhkim, denizcilikle ön plana çıkmış olan Umuroğulları ve Karesioğulları gibi beyliklerle beraber hareket ettiği görülmektedir. Adı geçen beyliklerin çeşitli seferlerde Osmanlı devletinden yardım aldığı veya Osmanlı devletine yardım ettiği görülmektedir. I. Murad döneminde donanmanın küçük çaplı hareketleri bulunsa da 1390 yılında

Gelibolu'da bir tersane kurulması ile Yıldırım Bayezid döneminde denizcilik yolunda ciddi bir adımlar atılmıştır (Sander, 1987: s. 43).

Ege Denizindeki hâkimiyetin sağlanması ile beraber 1399'da İstanbul'u kuşatan Yıldırım Bayezid, yardıma gelen Latin donanması ile ilk deniz savaşını yapmıştır. Fatih döneminde İstanbul'un fethi ile beraber tersane faaliyetleri gelişerek devam etmiş ve denizaşırı bir sefer olan Otranto seferi başarı ile gerçekleştirilerek Otranto feth edilmiştir. Otranto'nun fethi daha büyük bir planın ilk adımı olarak Romanın fethini amaçlayan bir seferdir. Avrupa bu fetihle birlikte tehdit algısını da gözden geçirmek zorunda kalmıştır. Şüphesiz İstanbul'un fethi ile sarsılan Avrupa monarkları için bu yeni sefer oldukça endişe verici boyutlardadır. II. Bayezid döneminden itibaren Osmanlı, Akdeniz'de faaliyet gösteren korsanlar da dâhil olmak üzere Türk ve Müslüman denizcileri bahriye hizmetine dâhil etmiştir<sup>7</sup>(Bostan, 2009: s. 227). Kıbrıs'ın Venedikliler tarafından işgali, Osmanlının Kemal Reis'i hizmete çağırarak yeni tarzda bir donanma teşkilatlandırma çalışmalarını başlatmasına neden olmuştur (Aydın, 2002: s. 67). Aydın Reis donanmayı Akdeniz'deki rakipleri ile mücadele edebilir bir duruma getirmiş. Osmanlı bahriyesi yeni dönemde korsanlık faaliyetlerine başlamış; Modon, Koron, Navarin, İnebahtı, Mora gibi müstahken mevkiileri feth etmeyi başarmıştır.

II. Bayezid Galata-Kâğıthane deresinde Avrupa'nın en büyük tersanesini inşa ettirmesi Osmanlı'yı zamanın en büyük tersanesine ev sahipliği yapan ülke konumuna getirmiştir. Osmanlı donanmasının bir güç olarak yükseldiği on dördüncü yüzyılda gücünün tesir alanının tüm Doğu Akdeniz olduğu anlaşılmaktadır. Fleet, Osmanlı deniz gücünün Avrupa nezdinde bir statükonun korunması yönünde tepki yarattığını şu şekilde aktarmaktadır, *“1356'da Türk kadırgalarının etkinliği Papa VI. Innocent'ı Türklere karşı ortak bir deniz harekâtı önermeye sevk etmiş; 1368'de Kıbrıs Kralı Peter Türk navigia'sına atıfta bulunmuş; 1373'te Venedik Dükası'na Türk ligna'sının yok edilmesi ile ilgili bir rapor gelmişti. 1374'te yeni bir Osmanlı filosunun hareketlenmesi*

---

<sup>7</sup> “Korsan” teriminin Türk ve İslam literatüründe farklı bir anlamda kullanımı bulunmaktadır. Popüler kültürdeki korsanlığın adı “lişş al-bahr”dır yani deniz hırsızları olarak düşünülen bu konsept ile dar-ül harp olan denizlerdeki “gazi levendler” aynı değildir. Denizde yağmacı ve gaspçı olarak faaliyet gösterecekler de aslında bu yaptıkları eylemler “gaza anlayışı” ile İslam hukukunda uygun görülen bir husustur. (Perdani, 2017: s.38)

*Venedik'in dikkatini çekmiş, bunun üzerine Senato, Körfez kaptanı Pietro Mocenigo'ya Bozcaada'ya gidip bu konuyla ilgili bilgi toplaması talimatı vermişti.” (Fleet, 2009: s. 67).*

1350-1400 yılları arasında Osmanlı Devletinin Ege ve Marmara'da hareketli bir seyr-ü sefer izlediği gerek gaza, gerekse de korsanlık faaliyetlerine karşı çağdaşı olan deniz gücü devletlerinin ise tedbirler aldıkları bilinmektedir. Osmanlı devletinin erken döneminde denizcilik faaliyetlerinin bu kadar yoğun ve rekabeti gerektiren faaliyetleri, tek bir Akdeniz devletinin başa çıkmakta zorlanacağı kadar güçlü bir konuma gelmiş bulunuyordu. Bu nedenle Bizans-Venedik ve/veya Venedik-Ceneviz ittifakları ile Osmanlı deniz gücüne karşı mukavim hareketler ortaya konulmuştu. Osmanlı denizciliğinin yükselişi, bölgenin hâkimi olan diğer devletlerinin karşı koyması ile cevaplanmıştı. Dönemin önemli güçleri olan Venedik ve Ceneviz'in kendi arasında da rekabete konu olan Osmanlı deniz gücü karşısında, İtalyan devletleri Osmanlı'nın Küçük Asya'ya hâkim olması nedeniyle değil, ticaret yollarında ki deniz gücünden çekinmekteydiler (Bostan, 2009: s. 111-112). On dördüncü yüzyılın son çeyreğinde Ceneviz ve Venedik Devletleri arasında ki ticari rekabet ve Bizans'ın hegemonyayı koruma çabası Osmanlı için gelişmeye uygun bir ortam oluşturmuştur (Fleet, akt. Bostan, 2009: s. 63-73).

II. Bayezit saltanatında, Osmanlı gücünün etki alanı devletin gücü ile orantılı olarak arttı ve bu konu Avrupa siyaseti ve ticareti için temel dengelerin değişmesi anlamına gelmekteydi. *“Güçlü kara ordusuna bir de deniz gücü eklenince, Osmanlılar "Avrupa diplomasi sisteminin" vazgeçilmez bir parçası haline geldiler. Artık Osmanlı devleti, "evrensel bir monarşi" olma iddiasında bulunan bir devletin tüm Avrupa'ya egemen olmasının engellenmesinde, yani Avrupa güç dengesi hesaplarında, ittifakı gerekli olan ve aranan bir devletti”* ( Sander, 1987: s.43).

On altıncı yüzyılın başında donanmanın hareket kabiliyetinin yükseldiği ve bu duruma gelene kadar sistemli bir şekilde Osmanlı donanmasının donatıldığı ve belli bir disiplin altında büyüdüğü dikkat çekmektedir. Yavuz Sultan Selim döneminde, Aden Körfezine yönelik planlamalar yapılmış Osmanlı bahriyesi altın dönemini ise Sultan Süleyman döneminde yaşamıştır. Akdeniz ve

Kızılderin birer Türk gölü haline gelmiş, Barbaros Hayrettin Paşa, Uluç Reis, Kılıç Ali Paşa, Seydi Ali Reis, gibi birçok denizci yetişmiştir. Kanununin bıraktığı deniz mirası ile Osmanlı, Kıbrıs'ı fetih etmişse de İnebahtı yenilgisinde ağır hasar görmüştür.

### 2.3 Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti

Ticaret yollarına hâkimiyet ilkesi çerçevesinde yapılan üstünlüğünü kurma politikası, ticaretin rotasına ve ticari malların akışına göre düzenlenen bir strateji olduğu bilinmektedir. Osmanlı klasik döneminin ticaret yolları ve ticari malların genel görünümü Anadolu ve Ortadoğu'nun ekonomi politiğı ile doğrudan alakalıdır.

M.Ö. 19. yüzyıldan itibaren Küçük Asya ve Ortadoğu havzasında canlı bir ticari iletişim ve etkileşim vardı. Asurlu tüccarlar “*Anadolu' ya gelip, merkezi Kayseri yakınlarındaki Kültepe' de (eski KaniS, Nesa) bulunan ticaret merkezleri kurmuşlardı ve yerli Anadolu insanıyla ticaret yapıyorlardı. En başta tekstil, diğer işlenmiş malzeme ve kalay satıyor, bunun karşılığında maden cevherleri alıyorlardı.*”(Ünal, 2002: s.54). Kadim tarihi kodları olan Anadolu ticaretinde Osmanlı'nın kurması gereken düzen kurula gelmiş olan ile ötüşür durumdaydı.

Ticaret yollarının kavşağında olmak gerek bir avantaj ise de aynı zamanda yerleşik ticari anlayışın dışına çıkabilmek de oldukça zor olmaktadır. Ticaretin kendine özgü alışkanlıkları ve kendi kendine yetecek kodları bulunmaktadır. Her ne kadar devlet düzenleyici aktör olagelmışse de piyasa her zaman kendi dengesi çevresinde davranmak istemektedir (Gilpin, 2015: s. 29). Anadolu'nun eski uygarlıkları gibi Osmanlı da yerleşik düzen ile uzlaşmış ve uyum sağlamıştır<sup>8</sup> (Ünal, 2002: s. 76).

Osmanlı İmparatorluğu'nun da yerleşik ticarete hâkim olarak bu gücü kullandığı görülmektedir. Klasik döneminde deniz ticaretine de hâkim olduğu

---

<sup>8</sup> Hitit Krallarının ticarete ve ticari faaliyetlere karşı oldukça dengeli ve ticaretin devamında güvenlikçi bir yaklaşım içinde bulunduğu aktarılmaktadır. Ünal bir liman kenti olan “Ura” ile Hitit Kralı arasındayapılan bir sözleşmenin varlığına işaret etmiştir (Ünal, 2002: s. 76).

yabancı devletlerin ticari kapitülasyonlardan almak ve bu yolla diğer devletlerin önüne geçmek arzusundan anlaşılmaktadır. Daha somut bir veri olarak bir hâkimiyetten bahsetmenin yolu o coğrafyaya detaylı bir şekilde hâkim olmak yoluyla olur. Katip Çelebi'nin “Tuhfetü'l –Kıbar Fi Esfari'l- Bihar” ( Bostan, 2008) “Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan” adlı eserinde, bu mücadelenin ne kadar çetin olduğuna dair önemli aktarımlar mevcuttur. On yedinci yüzyıl şüphesiz ki dünya tarihinin artan bir önemle denizden yazıldığı bir yüzyıldır. Söz konusu eserin eklerinde bulunan detaylı ve modern haritalara oldukça yakın haritalar, Osmanlının deniz ve deniz ticaretine olan ilgisinin kanıtı niteliğindedir.

On beşinci yüzyılın ikinci yarısından On yedinci yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar olan deniz seferlerini tek kaynaktan toplayan eserin, gerek içeriği gerekse haritaları Osmanlı ufkunun Akdeniz sınırlarını aştığını ama çıkarlarını okyanuslarda değil de Akdeniz havzasında belirlediği tezini desteklemektedir. “Yenidünya” tanımı içinde yeni ticaret rotalarını da barındırmaktadır. “Memalik-i Mahsure” Osmanlı tebaasının ticaretini ekonomik anlamda da korunması gereken bir etki alanıdır. Osmanlı deniz hâkimiyetinin sınırlarını ve Osmanlı'nın sınır anlayışını bu bölümde yeniden detaylı olarak ele almamız gerekmektedir, Osmanlı da sınır veya hudut kavramı sadece bir sınır çizgisinden ibaret değildi; hudut kavramı, genel kullanımda sınır (yunanca da “ súnoros”, ‘komşu’ anlamında) olduğu düşünülse de aslında farklı anlamlar taşır. Hudut asıl olarak “Memalik-i Mahsure” nin içindeki asıl hâkimiyet çizgisidir. İngilizcede “Frontier” olarak geçen bu kavramın kökü ‘front’: düşmanın ilerleyebileceği ya da çekilebileceği alandır. Aynı kavram Fransızca da frontiere, İtalyancada “frontiera” ve İspanyolcada “frontera” kelimesinin karşılığıdır. Bu kavram ilk İslam halifelikleri döneminde ise “al-Tağr al-a'lâ” yani hudud çizgisindeki hücum alanı veyahut cephenin ilerleme noktası olarak incelenmelidir (Pedani,2017: s. 12). Kara hududu ile aynı teorik temelde ele alınan deniz hududu da hem ticari hem de askeri anlamda önemsenerek denizdeki çarpışmalar da “Gaza” olgusu içinde değerlendirilmiştir. Her ne kadar Doğu Akdeniz’de kesin ve muhkem bir Osmanlı hâkimiyetinden söz edebilirsek de yine de ticari faaliyetlerin tam olarak devamı için sürekli bir koruma gerekliliği vardır.



Osmanlı deniz ticareti özellikle İstanbul'un fethi ile canlılık kazanmış ve İzmir, Sinop, Bursa, Antalya, Kahire, İskenderiye gibi liman kentlerinden Avrupa'ya ve Kuzey Afrika'ya çeşitli ticari mallar alınıp satılmıştır. Osmanlı deniz ticaretinin Osmanlı genel stratejisinde yeri "Osmanlı Büyük" ideali çerçevesinde bir 'deniz hâkimiyet mücadelesi' şeklinde düşünülmesi gerekir. Gerek Habsburg gerekse İspanyol rekabetine karşı, Osmanlı Fransa ile on beş ve on altıncı yüzyıllarda dostane ilişkiler gütmüş ve katolik cephe bölünmeye çalışılmıştır. Buna karşı İspanya sürekli sorunlar yaşadığı Hollanda ve İngiltere ile Akdeniz dışındaki rekabetini sürdürürken Akdeniz'de ise Fransa ve Osmanlı ile çekişmek durumunda kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Sicilya'nın batısına kadar genişlettiği etki alanı ve Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı'ya katılmasıyla birlikte, İspanya bütün Kuzey Afrika'da ve kendi sınırlarında Osmanlı tehdidini hissetmiştir.

Deniz ticaretinin "Grand Strateji"deki rolü nedeniyle, askeri yoldan sürdürülen mücadelenin ekonomik boyutu çalışmanın ana konusudur. Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz üzerindeki egemenliği daha çok Doğu Akdeniz'i kapsamaktaydı. Mısır, Girit ve Kıbrıs'ın fethi ile birlikte Doğu Akdeniz'de tam bir egemenlik sağlamıştı. Fakat Batı Akdeniz'de yani Sicilya'nın batısında üstünlük savaşı İspanya ile hüküm sürmekteydi. Osmanlı'nın Batı Avrupa ile olan ticareti Ragusa, Venedik ve Fransa üzerinden devam etmekteydi ve bu ticaret hattında Fatih Sultan Mehmet İstanbul'un fethinden sonra Otranto'yu da ele geçirerek Akdeniz'deki üstünlük mücadelesinde yer edinmeye çalışmıştır. Osmanlı'nın denizlerdeki amacı kıyıların ve Doğu Akdeniz'in korunmasıydı. Osmanlı için Mısır ile İstanbul arasındaki ticaret yolu en önemli rota idi (Panzac,1996: s.195-216, Perdani, 2012: s. 92). Rodos'un 1522 yılındaki fethine kadar Mısır ile İstanbul arasındaki ticaret sekteye uğruyor ve bu durum Osmanlı'nın deniz ticaretini etkiliyordu. Denizlerde ki ticaretin önemine atfen, ticaretin canlı tutulması şüphesiz ki Osmanlı çıkarlarına uygun düşüyordu. Bu nedenle Osmanlı devleti, defaten Adriyatik ve Doğu Akdeniz'de korsanlıkla mücadele etmiş ve yağmalanan gemiler için kayıplarını asgariye indirecek ödemeler yapmayı taahhüt etmiştir. 1479 yılında Fatih Sultan Mehmet bir ferman ile Gedik Ahmed Paşa'ya "Vlorë's fustas" adlı Venedik gemisinin zararını

ödemesi, bunun haricinde bu tür olayların tekerrür etmemesi için tedbir alması ve faillerinin cezalandırılmasını emretmiştir(Perdani, 2017: s.42). Bu bağlamda Osmanlı'nın uzak ufuklar olarak düşünebileceğimiz Kuzey Afrika'yı bir etki alanı olarak düşünmesi 1534 yılındaki Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı hizmetine girmesiyle hayata geçen bir politikaydı (İnalçık, 2009: s. 180-209).

### **2.3.1 Osmanlı'da Ticari Mallar ve Ticaret Uygulamaları.**

Osmanlı devleti ticari faaliyetlerini yukarda belirtildiği üzere aldığı mirasın genel yapısına uygun idare etmişti. Bu nedenle coğrafyanın ekonomi politiği için tarihi kökenlerini de el almak gerekir. En bilinen haliyle Doğu Akdeniz, Çin ve Hindistan'dan gelen, ipek ve baharat yollarının güzergâhı üzerindeydi. Bu durum genel ticaretin kurallarını belirleme hakkını da klasik döneme Osmanlı'ya vermişti.

Coğrafyanın ekonomi politiğinde kadim kodlar bulunmakta olduğu daha önce ele alınmıştı. Anadolu ve Ortadoğu için yapılacak bir analiz ise coğrafyanın tarihi ile ele alınması gereken bir karmaşıklıktır. Doğu Akdeniz'in ekonomi politiği ise bu bölgenin asıl hikâyesinde önemli bir role sahiptir. En eski çağlardan günümüze değin kurulması gereken bir tarihi perspektif ışığında insanlık tarihinin bu en eski ekonomi politiği daha da iyi anlaşılacaktır. Uygarlıklar tarihinde Akdeniz havzası oldukça önemli bir yer işgal eder. Doğu Akdeniz ekonomi politiği ise, bilinen Ortadoğu tarihi kadar eskidir<sup>9</sup> (Ünal, 2002: s. 116). Kurulan ekonomik düzen piyasanın dinamikleri üzerinde zamanın monarklarında çeşitli hegemonya arayışlarını beraberinde getiriyordu. Ticari çıkarlar uğruna verilen savaşlar aynı zamanda da coğrafyanın mitlerini şekillendirmiştir. Bilinen

---

<sup>9</sup> Grek kolonizasyon çağı olarak bilinen olayın Mikenler çağında bir öncüsünün olduğunu ve Greklerin daha bu çağda tüm Akdeniz dünyasına yayılmaya başlamış olması gerektiğini varsaymışlardır. Onlara göre Mikenli Grekler tıpkı sonraki Grek kolonistleri gibi Batı Anadolu'ya en başta ekonomik nedenlerden ötürü gelmişlerdi; hiçbir yazılı ve arkeolojik kanıt olmamakla birlikte köle, at ve maden ticaretinin önemli bir rol oynamakta olduğu vurgulanıyordu. Hatta en başta ton balığı ve uskumru olmak üzere Kuzey Ege'nin balık zenginliği dahi kolonizasyon nedeni olarak ileri sürüldü: "Troya savaşının kökeninde 'balık tutma' hakları yatıyor olabilir" denecek kadar ileri gidiliyordu.

en önemli örnekleri olan “*İlyada destanı*” dahi içinde ekonomik ilişkiler barındırmaktadır (Bonnard, 2004: s. 80-86). Bu bağlamda ticari malların ve ticaretin şekil yönünden incelenmesinden ziyade usul yönünden tarihi köklerine bakmak gerekir.

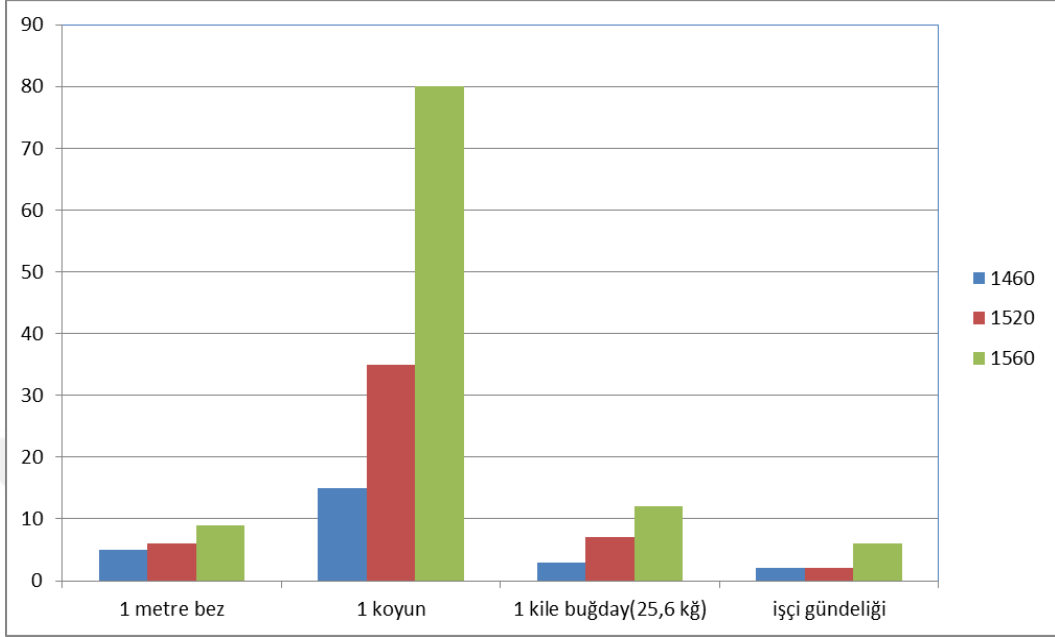
Grek uygarlığı ile başlamak diğer antik medeniyetler hakkında fikir sahibi olmamız açısından önemlidir. Bilinen tarımsal üretimin temelinde Hellas köylüleri bulunur ve üretim iklim şartları ile genel anlamda doğal bitki örtüsü tarafından belirlenir(Şenel, 2006: s. 677).<sup>10</sup> Hububat tarımı zeytin ve hayvancılık yanında kalay, bakır gibi madenlerinde ticareti bu dönemde başlar. Mısır Pers medeniyeti ile İtalya ve Ortadoğu ile de ticari faaliyetler ticaret kolonileri üzerinden deniz yolu ile yapılmaya başlar. Ticari faaliyetlerin kayıtları bulunsa da Doğu Akdeniz’in birçok yerinde bulunan Yunan medeniyeti imgeleri taşıyan amforalar ticaretin kanıtı niteliğindedir. Bu nedenle klasik dönem Osmanlı ticaretinin menzilleri şaşırtıcı olmaktan çıkar. Karadeniz’in doğusundan Kuzey Afrika’ya kadar yayılan deniz ticareti bilinen dünyayı kapsayacak şekilde antik dönemlerden itibaren şekillenmiş olduğu bilinen bir gerçektir.

Osmanlı ticari mallarının ise şekil ve çeşitliliğini aynı bakış açısından anlamak gerekir. Zenginliğin kaynağı kadim hafızadan gelmektedir. Hangi ürünün hangi yolla nasıl ve hangi fiyata alınacağını belli olması Osmanlı ticaretinde planlama konusunu daha da kolaylaştırmaktadır.

---

<sup>10</sup> Her uygarlıkta olduğu gibi Yunan uygarlığının altındaki köylü ögesi de uygarlığı besleyen toplumsal artısını vermiş, ama kendi kültür öğelerini uygarlık dokusuna pek geçirememiştir. Bunun kuraldışı belki tek örneği, yörenin iklim ve florasının bir armağanı olarak, tahıl üretimi yanı sıra zeytin ve üzüm üretiminin Yunan kültürüne ve tarihine önemli etkilerde bulunmasıdır. Ama bu etkiler bile kendini, sıradan köylüler değil, toprak sahibi aristokratlar kanalıyla duyuracaktır.

**Tablo 1: 1460-1560 yılları arasındaki fiyat değişimleri.**

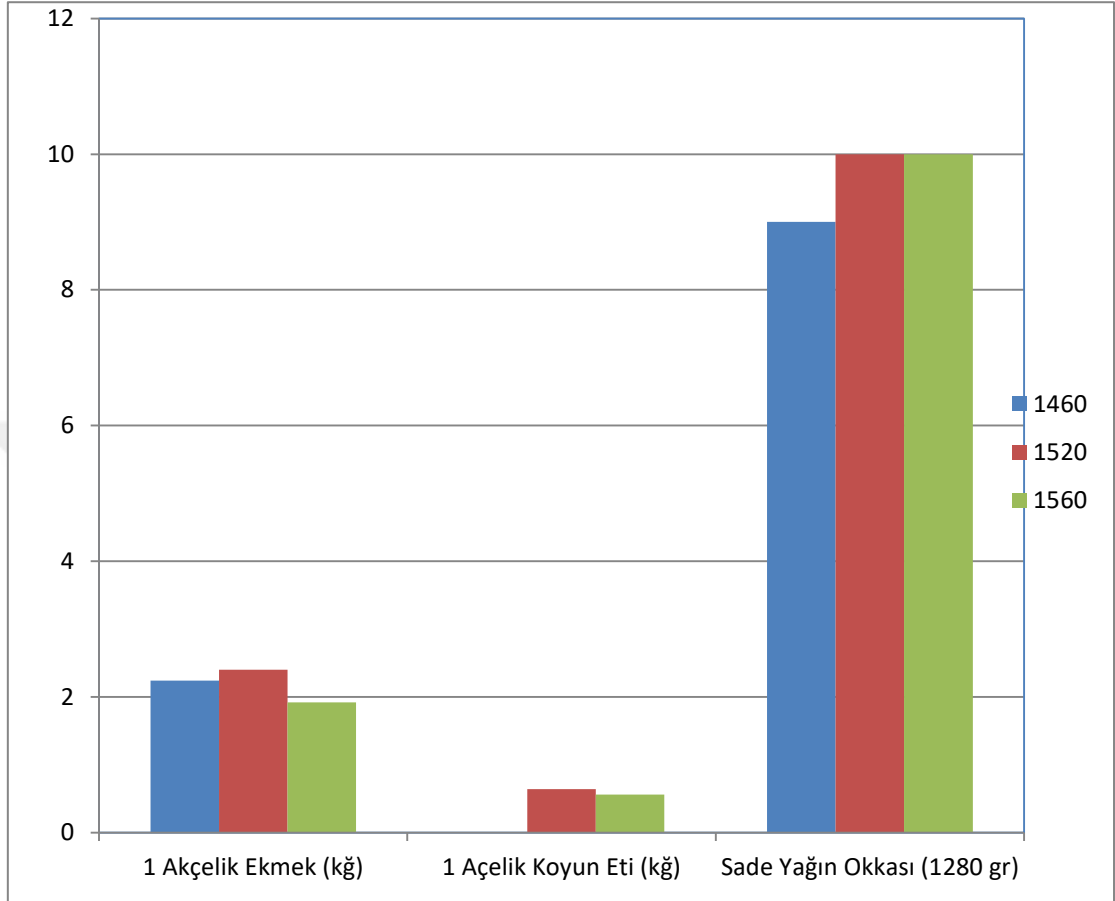


(Akdağ, 1995: s.301)

**Tablo 2: 1460-1560 yılları arasındaki fiyat değişimlerinin akçenin değer kaybından sonraki yüzdeleri.**

Ürünler	1460 yılı fiyatları	1560 yılı fiyatları	Altın folerin fiyatındaki yüzde değişim	1460-1560 yıllarındaki yüzde değişim	Akçenin değer kaybından arındırılmış fiyat artış yüzdesi
1 metre bez	5-6	7-9	%50	%50	%0
1 koyun	15-20	70-80	%50	%300	%250
1 kile buğday	3-4	10-12	%50	%200	%150
İşçi gündeliği	2-3	5-6	%50	%100	%50

**Tablo 3: 1460-1560 yılları arasındaki Narh uygulaması baskısındaki fiyat değişimleri.**



(Akdağ, 1995: s.301)

Osmanlı piyasasındaki mal ve hizmetlerde ki yüzdelerik değışimler ve serbest piyasa fiyatlarında artış dikkat çekicidir.(Tablo 2 ) Bu yükselişte akçe de yapılan tağışışinde önemli bir rolü de bulunmaktadır. Akdağ'a göre Altın Florinin Akçe karşısında % 50 nispetinde artarak 1460'da 40 Akçe iken 1560'da 60 akçe olduğu anlaşılmaktadır. Bu kıyasla; Tablo-2'de bulunan veriler ışığında ele alındığında fiyat değışimlerinin temelinde dış ticaret baskısı olduğu değerlendirilmektedir. Tablo-3 'da bulunan Narh<sup>11</sup>fiyatlar göz önüne alındığında ise ticari sınıfın dış ticarete yönelmek istemesindeki karlılık iştahı görülebilmektedir.

<sup>11</sup> Narh; Osmanlı döneminde uygulanan ve reâyanın yararına temel ihtiyaç maddelerindeki fiyatlar üzerine konulan bir tavan fiyat uygulamasıdır. Reâyanın iaşesi hususu osmanlı devlet yapısının öncelikli meselerinden birisidir. Bu hususta islam alimleri uygulama mantığı nedeniyle caiz bulurken bir kısım da karaborsayı teşvik edici bularak fikir ayrılığına düşmüştür. (Kallek, 2006: s. 387- 389)

On altıncı yüzyılda nüfus artışı ve yenedünyadan gelen değerli madenler, özellikle hububat ve gıda fiyatlarında enflasyonist bir baskıya neden olmuştur. Osmanlı iç piyasasında ise özellikle gıda maddelerinde ki Narh uygulaması tüccarların daha karlı buldukları dış satıma yönelmelerini sağladığı yukarıdaki veriler ışığında karşımıza çıkmaktadır. Devlet yönetiminin eldeki gıda maddelerinin “küffar” a satışını yasaklamasında nedenin bu olduğu anlaşılmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde, Üç numaralı mühimme defterinde bulunan Bergama kadısına verilen ferman konuyu destekler niteliktedir. 1558-1560 yıllarında çıkarılan fermanların özet ve transkripsiyonunda “*Anun gibi deve ile ve sâ'ir davar ile deryâya bey' için terekesin getürenlerün terekelerin anda narh-ı rûzî üzre bey' idüp küffâr-ı hâksâra ve deryâya virdürmeyesin*” hükmü vardır bu açıdan Narh ve reyanın iâşesi hususuna atfedilen önem karşımıza çıkar. On altıncı yüzyılda Narh uygulamasının deniz ticaretinde “kaçakçılık” yoluyla gıda maddelerinin piyasasının dinamiklerinin devlet iradesine karşı duruşunun örnekleri bulunmaktadır. Karaborsayı özendirici yönüyle narh uygulamasının İslam alimleri tarafından da eleştirilmişse de genel uygulama da Narh uygulaması caiz bulunmakla teşvik de edilmiştir. (Kallek, 2006: s. 387- 389)

İhraç malları içinde narh fiyatları üzerinde sadece merkezi otoritenin müsaadesi doğrultusunda satış yapılabilirdi. Ana kaide ihtiyaçtan fazlasını satmak üzere inşa edilmişti. Savaş zamanlarında ise dışarıya satışı kesinlikle yasak olan ürünler bulunmaktaydı; Zahir, baklagiller, at, silah, barut, kurşun ve kükürt gibi gerekli ürünler sıkı denetim altına alınmaktaydı. İthalatta ise genel olarak kumaş, ayna, boncuk bakır tel, makas ve Rusya dan ise kürk alımı gibi daha çok mamul ürünler ya da lüks mallar alınmaktaydı (Aytepe,1981:s.18).

### 2.3.2 Osmanlı Devletinde ticari faaliyetlerin gelişiminde “Bursa Örneği”

İstanbul’un fethi ile birlikte Venedik başta olmak üzere Akdeniz ticaretinde çıkarları bulunan İtalyan devletleri ve Fransa yeni statükonun gereği ticaretlerine yön vermişlerdir. İspanyanın durumu ise Habsburg hanedanının genel politikası çerçevesindedir. Venedik, Ceneviz ve İspanya eski statükonun devamı için rekabetçi yaklaşımlar sergilese de en azından Lepanto Deniz Savaşına(İnebahtı Deniz Muharebesi) kadar ciddi sonuçlar elde edemediklerini görüyoruz. Bu noktada ilginç olan iki konu başlığı bulunmaktadır. Birincisi Adriyatik kıyısında küçük bir devlet olan Dubrovnik diğeri ise Orhan Gazi döneminde fethedilerek ilk payitaht olan Bursa’dır.

Dubrovnik, Adriyatik kıyısında kurulmuş olan tüccar bir devlettir. Osmanlı gücüne karşı koyamayacağı için, belli miktarda haraç olarak da nitelendirilebilecek bir bedel ödemeyi kabul etmiştir. Ödediği haraç sayesinde ticaretini garantiye almakla kalmayıp kimi edimimlere de elde etmiştir. Topraklarını “Dar-ül İslam” saydırmayı başarmakla Osmanlı korumasında yaptığı ticari faaliyetlerine devam etmekle kalmayıp yeni imtiyazlar elde etmeyi başarmıştır<sup>12</sup> (Werner, 1988: s. 162-165). Ödemeyi kabul ettikleri haraç sayesinde ticari filolarını ve etkisini arttıran bu kent devletini sonraki yıllarda bazı ticari mallarda tekel olma durumuna da gelmesi dikkat çekicidir. Bu uygulama daha sonraki dönemlerde tüm İtalya’da ve Habsburg Avusturyası’nda da uygulanacaktır (Lamartine, 1979: s. 844).

Bursa ticari safahatında, Osmanlı dönemi ile birlikte daha önce yaşamadığı ticari bir hareketlilik yaşamaktaydı. Doğunun baharat, ipek ve köle ticaretinde söz sahibi olmakla birlikte Bursalı tüccarlarında uzun mesafeli ticari seferlere çıktığı bir zenginlik dönemi başlamıştı. Ernst Werner Bursa’dan bahsederken “Bursa, transit ticaret ve ipek üretimi yoluyla imparatorluğun en hareketli ekonomik merkezlerinden biri haline gelmişti. Pero Tafur'un iddialarına göre, Küçük-Asya'da Bursa kadar nüfusu ve böylesine zengin olan bir başka kent daha yoktu.” diye bahsetmektedir.

---

<sup>12</sup> “1430'da II. Murad şehre ticari ayrıcalıklar tanıyor ve bu arada şu güvenceyi veriyordu: «Şehrin tüccarları benim egemenliğim altındaki ülkelerde serbestçe dolaşıp istedikleri yerde ticaret yapabilirler: Batı ve doğu vilayetlerinde, sular:da ve karada, Sırbistan, Arnavutluk ve Bosna'da ve egemenliğim altındaki tüm köy, kent ve kalelerde... Her pazarda: ticaret yapsınlar ve yasada ernredilen gümrük resimlerini ödesinler”.(Werner, 1988: s. 162-165).

Bursa'nın bu dikkat çekici zenginliğini Werner izah ederken İncalcıktan alıntılama yapmıştır. İncalcık toplumdaki zenginliği bölümlere ayırmıştır.

H. İncalcık 1467/68, 1486-1493 ve 1496-1503 yıllarına ait Bursa tereke defterini araştırdıktan sonra şu sonuca varıyor:

*“Birinci gruptan kişilerin servetleri 1000-10.000 akçe arasındaydı. Bunlar araştırmalar yapılan çevrede % 58,4'ü oluşturuyordu.*

*İkinci grubun bıraktığı servet 10.000 akçenin üstünde olup % 15,9 oranındaydı.*

*En yoksul tabakanın serveti 1000 akçeden az olup % 25;7 düzeyindeydi.*

*Birinci ve ikinci gruplar, koca-ailelerden, yani zengin tüccarlardan, azad edilmiş kölelerden ve çelebilerden oluşuyor. Aynı gruplarda ulemadan kişiler de yer alıyordu”.*

İncalcık'ın bu yönde yapmış olduğu çalışmalar, Bursa'nın ticaret merkezi oluşunu 1468' den sonra Osmanlı'nın güney yolunu (Alanya-Bursa arasını) güvene almasından sonra Arap tüccarların mallarını buraya getirmesinden ve İtalyan tüccarlarında Bursa'dan gelip aldığı mallarla zenginleşmesinden bahseder. Dikkat çekici olan ise transit ticaret ile birlikte yerleşik üretiminde ipek özelinde artış kaydetmesidir (İncalcık, 2003: s. 131). İpek ticaretinde elde edilen karlar ticari iştahında bir yansıması niteliğindedir.<sup>13</sup>

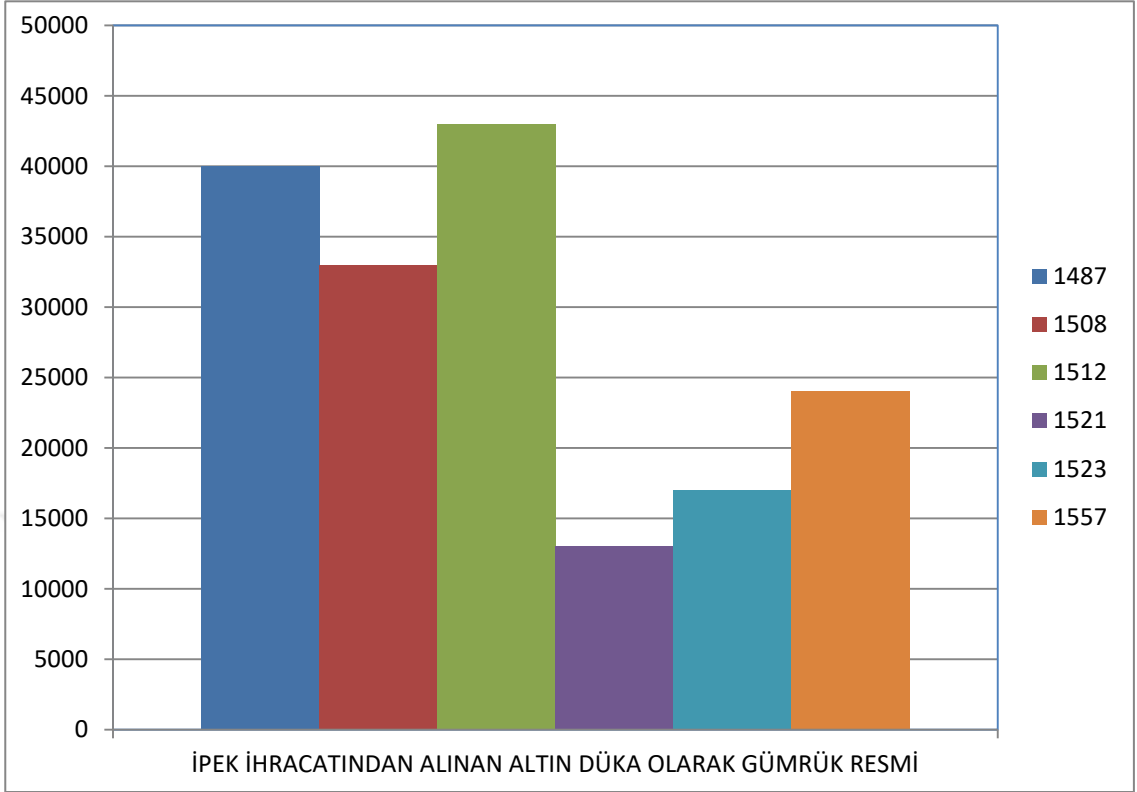
---

<sup>13</sup> “Medici’lerin ve Floransalı başka firmaların Bursa temsilcisi Francesco Maringhi, 1501’de İran’dan Bursa’ya her yıl çok sayıda ipek kervanı geldiğini söylemiştir.

İtalya’da yaklaşık seksen kiloluk bir ipektan yetmiş ila seksen düka gelir elde edilebiliyordu Bursada yaklaşık günlük üretim 400 kğ olduğu aktarıldığına göre yapılan ticaretin karlılığı daha net anlaşılmaktadır. Karlılıkla birlikte bursa özelinde oluşan rekabet ve talep fazlalığı fiyatlarında yükselmesine sebep olmuştur. (İncalcık, 2003: s. 131).



**Tablo 4 : İpek İhracatından Alınan Altın Duka Olarak Gümrük Resmi**



(İnalçık, 2003: s. 131).

**Tablo 5: İpek İhracatından Alınan Altın Duka Olarak Gümrük Resmi**

YILLAR	İPEK İHRACATINDAN ALINAN ALTIN DÜKA OLARAK GÜMRÜK RESMİ
1487	40000
1508	33000
1512	43000
1521	13000 <sup>14</sup>
1523	17000
1557	24000

(İnalçık, 2003: s. 131).

<sup>14</sup> Tablo-5 İnalçık'a göre 1512 yılı sonrasındaki düşüş İran savaşları nedeniyledir. (İnalçık, 2003: s. 131).

Bursa'nın ticari malları sadece ipekli kumaştan oluşmamaktaydı. İncalcık malların genel olarak bir incelemesini yaparak aşağıdaki bilgileri vermektedir.

*“Misk, ravent ve Çin porseleni Orta Asya'dan Bursa'ya gelen mallann önemli bir bölümünü oluştururdu, İranlı tüccarlar, yanlarında Avrupa yünlülere, değerli Bursa işlemeli kumaş ve kadifeleri, özellikle de değeri İran'da daha yüksek olan altın ve gümüş sikkelerle dönerlerdi.”* (İncalcık, 2003: s. 131).

Bursa'nın ticaret ağında günümüz toptancı halleri ile kıyaslanabilecek bir tarz bulunmaktaydı. Genellikle doğu ve batıdan gelen tüccarların mallarını sattıktan sonra elde ettikleri ile geri döndükleri aktarılmaktadır. Örneğin, Floransalı bir tüccar yünlülere kumaşını satın İran ipeği ya da baharat ile geriye dönebilir bu ticaretini de tek bir gümrük vergisi ödeyerek yapabiliyordu. İncalcık ticari faaliyeti şu şekilde aktarır;

*“Caus Bertrandon de la Brocquiere, 1432 yılında Şam-Bursa karayolunu betimlemiştir, Şam'da üç bin develik bir kervanla Mekke'den dönmekte olan bir hacı ve tüccar grubuna katılmıştı. Kafiledaki Türk grubunda, başlarında sultanın atadığı Bursalı bir tüccar bulunan birçok önemli kişi vardı. De La Brocquiere, elli günlük bir yolculuk sonunda geldiği Bursa'da Floransalı tüccarların yanı sıra baharat almaya gelmiş Galatalı Cenevizliler bulmuştu. Bu kervan yolunda taşınan mallar genellikle baharat, çivit çeşidi, boyalar, ilaç ve dokuma gibi yükte hafif pahada ağır şeylerdi. 1487'ye doğru Bursa'ya ithal edilen safran, lök boyası ve biberden alınan gümrük resmi yaklaşık iki bin altın duka tutuyordu. Bu kervan ticareti bütünüyle Müslüman tüccarların, genellikle de çoğu büyük sermaye yatırmış Halepli ve Şamlılann elindeydi.”* Örneğin, Ebû Bekir ed-Dimeşkî adlı zengin bir tüccar, 1500 yılında dört bin altın duka değerinde baharat satmıştı. 1480'lerde, Hindistan'daki Behmanî sultanlığının güçlü veziri Mahmut Gâ- vâ, adamlarını her yıl Hint mallarıyla Bursa'ya gönderirdi. Bunların bazıları, 1481'de Balkanlar'a geçerek orada Hint dokumaları ve başka mallar satmıştır. Benedetto Dei adlı bir Floransak, kendisinin ve tüccar arkadaşlarının 1470 dolaylarında Bursa'da pamuk ve balmumunun yanı sıra baharat satın alabildiklerini kaydetmiştir. F. Maringhi'nin raporları, Bursa'nın İtalya'ya, az da olsa, baharat ihraç

*ettiğini gösterir. Maringhi 1501'de Floransa'daki ortağına üç çuval biber gönderdiğini, istiyorsa daha da gönderebileceğini yazmıştır. Ancak Floransa ve Bursa arasındaki fiyat farkı, ipek ticaretinden elde edilebilecek kâra oranla yeterince büyük değildi. Maringhi, 1503'te yeni mal gelmezse bir kantar (yaklaşık 56,5 kg) biberin fiyatının Galata'da yirmi yedi altın dukaya çıkabileceğini yazmıştır. Bir kantar biberin 1501 'de Edirne'de resmî fiyatı on sekiz altın dukaydı; ancak Portekizliler baharatı Avrupa'ya doğrudan doğruya Hindistan'dan, Atlantik üzerinden taşımaya bu tarihten önce, 1500'de başlamışlardı” (İnalçık, 2003: s. 134).*

Osmanlı ticari anlayışı ile klasik çağda ticaret merkezi olma konumunu en iyi Bursa örneği açıklamaktadır. Bursanın tüccar sınıfının zenginliği konusunda elimizdeki veriler ışığında en iyimser tahminle imparatorluk genelinin üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. Yine de ticari sınıfın Osmanlı'da has sahibi olan kişiler kadar zengin olmadıkları aksine toprak temelli zenginliğin oldukça açık ara bir farkla daha tatmin edici olduğunu da aktarmamız gerekmektedir<sup>15</sup>(Werner, 1988: s. 163).

## **2.4 İspanya-Kuzey Afrika İlişkileri**

On altıncı yüzyıla kadar İspanya'ya kıyasla Avrupa'nın geriye kalanında daha karmaşık ve bunalımlı siyasi günler yaşandı. Endülüs Emevileri Frenkler tarafından püskürtülmüşlerdir. Kastilyalı Büyük Ferdinand, Aragonlu Alfonso ve El Cid gibi kumandanlar sayesinde 'Reconquista' hareketi yavaş ama başarılı bir süreç izledi. Aragon, Kastilya Navarra ve Portekiz Hıristiyan Kralları uzun süren bu savaşlarda yer aldılar. 1474'te, IV. Enrique'nin ölümüyle Kraliçe olacak Isabella ile 1479'da Aragon Kralı olarak II. Juan'ın ardından tahta çıkacak olan Ferdinand'ın 1469'da evlenmeleri bir dönüm noktası olmuştur. Yeni yönetimin

---

<sup>15</sup> *Bursa'daki 721 işadamından hiçbirinin serveti 300.000 akçeyi aşmıyordu. Buna karşılık Sultan sancakbeylerine yılda 300.000 akçe, hatta daha fazla bahşediyordu. Vezirlerin ve beylerbeyinin yıllık geliri bir milyonu buluyor, büyük kentlerin kadıları 200.000 akçe alıyordu. İsa İshakoviç'in has'ı kendisine 1455'de Üsküp hariç, tek başına 763.000 akçe getiriyordu. (Werner, 1988: s. 163).*

en büyük başarısı Kraliyet otoritesini genişletmesiydi. Kastilya ve Aragon'un ortaçağ konsülleri büyük ölçüde yeniden örgütlendiler. *16. Yüzyıl'ın İspanyasını yöneten karmaşık bir konsüller sistemi oluşturulmuştu. Ferdinand ve Isabella'nın diğer katkıları arasında Engizisyon Konsülü (1483), Askeri Düzen Konsülü (1495) ve Cruzada Konsülü (1509) vardı* (Lee, 2015: s. 57). Merkezi otoritesi güçlenen İspanya yarımadasında tüm Arap ve Müslümanlar Cordoba'nın fethi ile beraber tek bir idare altında buluşturulmuş oldu. Merkezi idaresini sağlamaştıran İspanya artık Akdeniz'de yeni bir güç olarak yükseliyordu.

Isabella'nın ölümünden sonra II. Juan'ın "Ferdinand" 15. yüzyılın ilk çeyreği boyunca İspanya krallığının hakimiyet alanını Güney İtalya ve Kuzey Afrika kıyılarına kadar taşıdı. 1516 yılında öldüğünde ise , Kastilya ve Aragon krallıkları tek bir hükümdarlık altında birleşti. Kutsal Roma Germen İmparatorunun varisi de olan I. Carlos, yine başarılı bir evlilik neticesinde . Isabel ve Fernando'nun kızı Juana ile Habsburg imparatoru Maximilian'ın oğlu Felipe'nin meşru varisi olarak, 14 Mart 1516'da Brüksel'de, Kastilya ve Aragon kralı ilan edildi. Sadece üç yıl sonra ise Dedesi olan İmparator Maximilian'ın 1519'da ölümü ile 19 yaşında V. Carlos olarak Kutsal Roma İmparatoru seçildi (Naki,2015:s.14), İspanyanın aynı zamanda Osmanlının en büyük rakibi olan Habsburg tahtına da sahip olarak tek tacın altında birleştiği bu dönemde Sultan Süleyman'ın da tahta çıkıyor olması iki monarkı doğal düşman haline getirdi. Genç ve imparatorluklarında gücün zirvesinde bulunan monarkların üstünlük mücadelesi de Akdeniz ekonomi politikasında önemli bir devri de açmaktaydı.

Akdeniz'de Osmanlı ile İspanya ilk defa Kemal Reis'in 1505 senesinde Endülüs Müslümanlarına yardım amacıyla İspanya Kıyılarını vurmasıyla çatışmaya başlamışlardır (Bal, 2011: s.201-211). II. Felipe ile beraber gücünün doruğuna ulaşan İspanya, Akdeniz'deki en büyük tehlike olan Osmanlı ve Berberi tehdidine karşı mücadeleye başlamıştır. Barbaros Hayreddin'in Osmanlı hizmetine girmesinden sonra İspanya 1520 yılında Cezayir'e saldırmış ve burayı ele geçirmiştir. Osmanlı 1525 yılında tekrar Cezayir'i geri almıştır. 1538 yılında oluşturulan büyük bir müttefik donanması bile Osmanlı gücünü durduramamış ve Preveze'de büyük bir yenilgi almışlardır. Osmanlı'nın bu zaferi Osmanlı Donanmasını Akdeniz'de 1571 yılına kadar kesintisiz bir başarı silsilesine

taşımıştır. İspanya ile deniz ticaretinde önemli bir role sahip olan İtalyan kent devletleri arasında Berberi korsanlar vardı. İtalyan Kent Devletleri üzerinde kurulan gerek siyasi gerekse dini hegemonyanın bir getirisi olarak Kastilya ve Aragon'un ticari beklentileri bulunmaktaydı. İspanyol Veraset Savaşlarına kadar kesin olarak Habsburg Hanedanına bağlı olan İspanyol tahtı, Avusturya ile birlikte İtalyan Kent Devletleri doğal genişleme alanı olarak görmekteydi (Bostan, 2009: s.82). 1571 yılındaki İnebahtı Savaşıyla (Lepanto) Osmanlı'nın Akdeniz'deki üstünlüğü yara almışsa da, Osmanlı üstünlüğünün kaybolması için İspanya'nın bir yüzyıl daha beklemesi gerekmiştir.

## 2.5 Habsburg İspanyası

*“Osmanlı Devleti'nin Sudan ve Habeşistan'dan gelen altın ve Avrupa yönüne doğru olan baharat ticaretine katılması Mısır'ın fethiyle gerçekleşti”* (Bal, 2011: s. 201-211). Mısır'ın fethi ile beraber Doğu Akdeniz'deki ticari faaliyetlerinin Osmanlı'nın önceliklerinden biri haline gelmesi, Doğu Akdeniz'de bulunan adaların (Girit, Kıbrıs) Osmanlı açısından önemini arttırmıştır. Preveze Deniz Savaşının kazanılmasıyla beraber Osmanlı'nın bu adalar üzerindeki hâkimiyet duygusu önlenemez bir duruma gelmiştir. Denizlerdeki üstünlüğünü, adalar üzerinde fetih hareketine dönüştüren Osmanlı İmparatorluğu, Girit ve Kıbrıs'ı fethetmesiyle birlikte Doğu Akdeniz'de İnebahtı yenilgisine rağmen kesintisiz bir üstünlük kurmayı başarmıştır. Fransa ile yapılan kapitülasyon antlaşmaları ve İtalyan kent devletlerinin kendi aralarındaki çekişmelerini politikasına uygun kullanan Osmanlı yönetimi, Doğu Akdeniz'de ve Karadeniz'de şüphesiz bir otorite kurmuştur. İspanya'nın ve Avusturya'nın aynı tahttan yönetilmesi ve İtalya'nın genel siyasetinde Napoli Krallığı nedeniyle söz sahibi olan İspanya arasında süre gelen doğal bir üstünlük mücadelesi bulunmaktaydı.

Halil İnalcık İspanya monarşisinin İtalya ve İberya Yarımadası'nda ki yükselişini “Rönesans Avrupası” adlı kitabında şu şekilde özetlemiştir;

*“Ferdinand ve Isabella İspanya'yı tek bir devlet halinde birleştirmeye çalışırken, bir taraftan da ülkelerinde sık sık isyandan geri kalmayan*

*soyluları cezalandırmak ve itaat altına sokmaktan geri durmuyorlardı. Saint Jacques tarikatının lideri Kastilya'da sahip olduğu geniş malikâneeler sayesinde devleti adeta kontrolü altında tutuyordu. Bu konuma gelmek için soylular arasında daimi bir rekabet vardı. 1476'da liderin ölümü üzerine Isabella yeniden birisini atamadı ve bu görevin ayrıcalıklarını kaldırmak istedi. Öte taraftan ülkenin her tarafında asi soylulara karşı amansız bir mücadele verilmekteydi. Şatolar birer birer ele geçirildi. Bu suretle, iki Kral (çünkü Ferdinand gibi Isabella da Kral unvanını taşıyordu) İspanya'da feodal anarşi yerine Fransa ve İngiltere'deki Krallık hanedanları gibi monarşi otoritesini kurdular. Sonuç olarak 15. yüzyıl sonlarına doğru İspanya'da birliğini kurmuş kuvvetli bir monarşi yükseliyordu. Aragon hanedanının bir kolu Napoli'de iktidarda olduğu için, İspanyolların İtalya'daki olaylarla sıkı ilişkileri vardı. Fransa ile olan rekabet ve düşmanlığı, İtalya'daki bu emelleri büsbütün şiddetlendiriyordu. İşte bu, İtalya savaşlarının başlıca nedenlerinden biri olacaktır” (İnalçık, 2011: s. 119).*

Deniz hâkimiyet teorisinin kuramcısı Modelski'ye göre on yedinci yüzyılda denizlere hâkim olan İspanya, Osmanlı'nın hem komşusu hem de Osmanlı karşısında 1699 yılına kadar ciddi bir başarı kazanamayan Avusturya'nın müttefiki durumundaydı. İspanya'nın gücünü Doğu Akdeniz'de gerçek manada kullanamamasının şüphesiz ki nedeni Osmanlı Devletinin Doğu Akdeniz kıyılarında ki hâkimiyetiydi.

Osmanlı İspanya arasındaki rekabetin Habsburg ve Osmanlı Hanedanları arasında süre gelen “Grand Strateji”nin (Agoston, 2012: s. 59) bir ürünü olduğu varsayılabilir. Osmanlı-İspanya rekabeti 16. yüzyıldan itibaren artarak devam etmiştir. Habsburg Prensi Karl'ın 1516 I. Carlos olarak taç giymesi ve daha sonra V.Karl olarak Kutsal Roma İmparatoru olması, İspanya ve Osmanlı'yı hem karadan hem de denizde sadece komşu değil aynı zamanda rakip haline getirmiştir(Kennedy, 2001: s. 87). Kuzey Afrika'da bir diğer çatışma alanı ise Ağustos 1534'de Barbaros Hayrettin Paşa'nın Tunus'u işgali idi. Bu durum Sicilya Kanalı'nın kontrolünün Osmanlı'ya geçmesi anlamına geliyordu ki bunu V.Karl'ın göz ardı etmesi imkânsızdı(Tabakoğlu, 2007: s.499). Osmanlı

İmparatorluğu, şüphesiz ki tarih boyunca yükselen diğer imparatorluklardan farklı bir siyaset gütmüyordu. Roma İmparatorluğunun emperyalist parolası olan “Glory of Rome” Osmanlı’da “Cihad’ül Ekber” olarak vücut bulmuştu. Doğal olarak her devlet siyasi hegemonyasını inşa ederken kendi siyasi amaçları doğrultusunda politikalar belirlemektedir (Gilpin, 2015: s. 95-105). Her bir devlet ayrı politikalar izlese dahi nihai amaç istenilen gücün muhafazası için gerekli ekonomik yeterlidir. “*Osmanlılar ve onların rakibi olan Habsburglar “modern” ve rasyonel İngiliz, Hollanda ve Fransız deniz aşırı imparatorluklarından pek farklı değillerdir.*” (Agoston, 2012: s.62-63). Yukarıda belirtildiği gibi Osmanlı-İspanya rekabetinin de itici gücü ticarettir. Kuşkusuz İspanya Yeni Dünya’dan getirdiği değerli malları Akdeniz ve Karadeniz limanlarına taşımak istemekteydi. İtalyan devletleri üzerinden yapılan bu ticarete İtalyan devletlerinin de ayrıcalıkları Osmanlı’nın arzusuna bağlıdır. 16. ve 17. yüzyılda Osmanlı Devletinin denizlerdeki otoritesi kara hâkimiyetindeki kesinlikten kaynaklanır. (Uzunçarşılı, 1983: s.127-128). Denizlerde ise İspanyol ticareti, Osmanlı ve vasallarına ait deniz gücünün gölgesinde gelişmektedir. Osmanlı limanlarındaki ürünler, ticaret ile meşgul olan tüccarların mallarından daha fazla Berberi korsanlarca ele geçirilen ganimetlerden oluştuğu ileri sürülebilir. Özellikle on yedinci yüzyılın ikinci yarısından sonra hem Osmanlı hem de İspanya başat güç olma özelliklerini kaybetmiş ya da kaybetmekte olduklarından, Osmanlı ona meydan okuyan Avusturya ve Rusya ile İspanya ise İngiltere Hollanda ve Fransa ile daha fazla meşgul olmuşlardır (Tabakoğlu, 2007: s.506).

## **2.6 İspanya’nın Okyanuslara Açılması ve Yeni Dünyanın Keşfi**

Kastilya ve Aragon’un birleşmesi ve yeni kıtanın keşfiyle beraber İspanya o güne değin görülmemiş güç ve zenginliğe ulaşmıştır. Merkezi idaresini sağlamış bulunan yeni İspanya’nın 1516 yılında tahta geçen I. Karl kendini Hıristiyan dünyasının dünyevi lideri olarak görmeye başladı. Güç ve zenginliğinin doruğundaki İspanya, İtalya (Napoli Krallığı), Kuzey Afrika (Fas, “Morocco”), Hollanda gibi eski kıtada da etkin güç ve toprak kazanmıştı. Habsburg hanedanının bir kolu olarak gücünün doruğuna erişen İspanya Avrupa siyasetinde

daha büyük ve hissedilir bir otorite sahibi olmuştu. V. Karl'dan sonra tahta geçen II. Felipe, artık tüm Avrupa'nın kaderini belirleyecek kararlar alabiliyordu ve hanedanının etkisi kardeşi Kutsal Roma İmparatoru Ferdinand, Burgunya Dükü oğlu Felipe sayesinde tüm Avrupa sahnesini kapsamıştı. İspanya'nın gücü karşısında gerek İtalyan devletleri gerekse Fransa, Osmanlı Sultanını kullanmışlar ve çeşitli dostluk antlaşmaları imzalamışlardır.(Sander, 2003: s.64-66). İspanya'nın Atlantik okyanusundan ziyade Akdeniz'e olan kıyısı çalışmanın ana konusunu oluşturduğundan, İspanya Krallığının İngiltere, Hollanda ve Portekiz Krallığıyla olan ilişkileri ele alınmayacaktır.

Batı medeniyetinin on beşinci yüzyıldan itibaren geçirdiği Rönesans ve reform süreci ile yükselen tüccar sınıfı, Avrupa merkezli bir sinerjinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Coğrafi keşiflerin kuluçka dönemi olarak adlandırabileceğimiz Roma (Papalık) etkisinden görece uzaklaşmış ulus devletlerin ekonomik hırslarına ulaşmak adına yeni yollar, rotalar denemeleri ve bunun içinde gerekli bilim ve teknolojiye sahip olmaları belirgin bir üstünlük ortaya çıkarmıştır. Avrupa yöneticilerinin ve tüccar sınıfının uzun yol kat edebilecek gemilere ve insan gücüne sahip olması, Avrupa'yı canlı ve kendine güvenen bir konuma getirdi(Sander, 2003: s.88). On birinci yüzyıldan itibaren İspanyolların eski dünya ile olan irtibatı yeni dönemde farklı bir boyut olarak İspanya lehine bir hal almıştır. Oral Sander'in tabiri ile *“Avrupa artık militan, iyi örgütlenmiş, silahlanmış ve saldırgandı. Ayrıca iyi eğitilmişlerdi. Matbaanın kurulmasından sonra yeryüzü hakkında bilgiye ve global bir bakış açısına sahip olmuşlardır.”* Avrupa'nın dinamizmi otuz yıl savaşlarından sonra Vestepalya sisteminin hâkim olduğu yeni bir Avrupa'yı karşımıza çıkarmaktadır. Bu yeni Avrupa bir *“Tanrı Devleti”* değil modern anlamda egemen ulus-devletler topluluğudur. Bu haliyle Avrupa yeniliklere ve yeni açılımlara daha uygun bir konuma gelmiştir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. OSMANLI-İSPANYA REKABETİ

#### 3.1 Osmanlı-İspanya Rekabetinin Siyasi Nedenleri

İspanya ile ilk komşuluk ilişkileri Fatih Sultan Mehmet'in 1480 yılında Otranto'yu ele geçirmesi ile burada cereyan etmiş oldu. Napoli Krallığı İspanya tahtına bağlıydı ve Osmanlı artık İspanya ile sınır komşusu sayılabılırdi. 1483 yılında Napoli Krallığı ile Osmanlı İmparatorluğu arasında bir dostluk antlaşması imzalanmış olsa da uzun erimli rekabetin başlangıcı olarak bu tarihi temel alabiliriz.

1492'de gerçekleşen Granada'nın İspanyollar tarafından alınması, Osmanlı'nın İspanya politikasında yeniden değişikliğe gittiği bir diğer vakadır. Yıldırım Beyazıt'ın Kastilya Kralına ve Papa'ya mektup göndermiş ve Granada Müslümanlarına yapılacak kötü muamelenin Osmanlı tebaasındaki Hıristiyanlara da uygulanacağını bildirmiştir (Chakib, 1989: s. 46). Müslümanların durumuna tepkisini gösteren Sultan aynı zamanda 1505 yılında Müslümanlara yardım için bir donanma hazırlatarak İspanya'ya gönderdi. Bu donanma çok sayıda Müslüman ve Yahudi'yi Kuzey Afrika kıyılarına taşıdı. Bu yardım harekâtı 1534 yılına kadar çeşitli yollarla devam etmiştir. 1541 yılında İspanya Kralı V.Carlos'un Cezayir'e saldırmasına neden olan bu gelişmeler, V.Carlos'un bozguna uğramasına ve 1571 yılındaki İnebahtı (Lepanto) yenilgisine kadar devam etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun II. Bayezid döneminden III. Murat dönemine kadar meşgul olduğu yaklaşık yüzyıl süren Endülüs Müslümanları sorunu İspanya ile Osmanlı rekabetinin ticari temellerini gölgeleyen siyasi nedenler olarak düşünülse de Osmanlı'nın Batı Akdeniz ticari yollarında ve Batı Akdeniz'deki etkisini genişletmek adına yaptığı değerlendirilmektedir.

Kuşkusuz Osmanlı İmparatorluğu denizlerin önemini iyi kavramış ve bu yönde politika üretmiştir. Veziri-azam Lütfi Paşa'nın Kanuni Sultan Süleyman'a "eskiden karalara hâkim olan birçok hükümdar gelmiştir; lakin denizlere hâkim

olan azdır.” (Tufan, 2012: s.108) dediği ve bunun üzerine Kanuni'nin bu konuda tedbirler aldığı bilinmektedir.

Kanuni devrinde, Kuzey Afrika'nın Barbaros Hayrettin Paşa ile birlikte Osmanlı yönetimine girmesi ve bugünkü Cezayir ve Tunus'un Osmanlı'nın vassalı olması İspanya'nın etki alanına bulunan Sicilya'nın batısındaki Akdeniz'i bir çatışma alanı haline getirmiştir. Bu çatışmaları 1571 İnebahtı savaşına kadar devam etmiştir. Osmanlı'nın gerek Avusturya gerekse doğu sınırındaki İnan gibi ülkelerle yaptığı savaşlar ve İspanya'nın görece uzak oluşu nedeniyle tam bir savaş alanı haline gelmemiş olan Kuzey Afrika ve İberya Yarımadası İspanya için 1571 İnebahtı savaşına kadar süren bir yenilgiler silsilesini meydana getirmiştir.

Osmanlı'nın İspanya siyaseti gerek Kuzey Afrika'daki Berberi “korsanlar”, gerekse payitahttan gönderilen direk kuvvetlerle desteklenmiş, akınlar halinde devam etmiştir. Osmanlı siyasetinde İspanya'ya karşı herhangi bir toprak zaptı yahut anakarada yer tutma düşüncesinin bulunmadığı anlaşılmaktadır. Osmanlı Hanedanının, Avusturya ve İspanya'nın monarkı olan Habsburg Hanedanlığına karşı yürüttüğu üstünlük siyasetinin bir sonucu niteliğindedir (Hammer, 1990: s. 223-240).

Siyaset etki alanının tayini ve korunması üzerine inşa edilmiştir. Etki alanı ise kuşkusuz hâkimiyet kurulan bölgenin ticari değerü üzerine inşa edilmiştir. Osmanlı deniz politikaları genel olarak İstanbul'un iaşesine yönelik olsa da Batı Akdeniz'deki çıkarlarını daha çok “ganimet (Korsanlık faaliyetleri) üzerine kurmuştur” denilebilir (Ekinci, .2006: Yıldız, Durak 2016). Kuzey Afrika'nın limanlarında bulunan Osmanlı donanma gücü ağırlıkla vassallardan oluşmaktadır. Yukarıda da değinildiği üzere İnebahtı mağlubiyeti, gelişen Avrupa denizciliğinin bir ürünü olan ambarlı kalyonlar karşısında Osmanlı çekirtmelerinin yenilgisidir denebilir.

I. Carlos,. Büyükbabası İmparator Maximilian'ın Ocak 1519'daki ölümünden sonra , V. Carlos olarak Kutsal Roma İmparatoru sečilmesi ve hemen bir yıl sonra 1520 yılında Kanuni'ni tahta geçmesi yeni bir rekabet dönemini de başlatmıştı. Rekabetin ulaştığı bu üst seviyede monarklar artık sadece siyasi yada

ekonomik olarak değil aynı zamanda bir prestij politikası olarak “grand strateji” politikası gereği tüm dikkatlerini bu yeni satranç tahtasına yöneltmekteydi. Gücünün zirvesinde bulunan, Osmanlının İngiliz ve Fransızlar ile İspanyanın ise İran ile temas geçerek ittifaklar sistemleri kurmaya çalışmaları ya da her iki monarkın bir diğerine karşı denge unsuru olarak diğer devletlerce ileri sürülmeye çalışılması şaşırtıcı olmamaktadır.

**Şekil 4:On yedinci yüzyılda Avrupa Siyasi Haritası**



Şekil 5:On yedinci yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu Siyasi Haritası



### 3.2 Osmanlı-İspanya Rekabetinin Ekonomik Nedenleri

Osmanlı İspanya rekabetinin ekonomik nedenleri, sadece piyasa temelli ve girişimci tüccarların deniz ticaretinin ya da malları arasındaki kalite ve/veya fiyat farkının temelinde olmadığını belirtmek gerekmektedir. Akdeniz ve ilgili olan her anlatımın bir hikâyesi bulunmaktadır. Akdeniz ticaretinin de rekabete konu olan statükosu tarihi bir perspektiften gelmektedir. Tarihi anlatımının on altıncı yüzyıla kadar gelen kısmında antik çağlar, Roma, Bizans, Abbasi Halifeliği hatta Memlûk ve Selçuklu Devletleri'nin de yapa geldiği rekabet Akdeniz statükosunu kendi çıkarlarına uygun olarak kesin ve/veya başat şekilde kendi çıkarlarına değiştirmek şeklinde nitelendirebiliriz.

Akdeniz ticareti yukarıda belirtildiği üzere doğu ile batı arasında başta baharat ve ipek olmak üzere köle ticareti, deri ticareti, hububat ticareti ve birçok örneğini sayabileceğimiz çeşitli mallar üzerindeki tam denetim üzerine verilen rekabettir. Bu denetimin monarklara sağladığı fayda ticaret üzerinden alınan vergiyle beraber ticaret üzerindeki söz hakkını elde etmek suretiyle kurgulanmıştır. On altıncı yüzyıla gelinceye değin İspanya ve Osmanlı için söylenebilecek en doğal ticaret ilişkisi siyasi üstünlük üzerine kurulmuştur.

Akdeniz piyasasının ürünleri Akdağ'nın anlatımından haçlı seferleri sonrasında artan bir hızla Avrupa lehine evrilmiştir. Akdağ haçlı seferleriyle beraber Avrupa'nın başta Venedik, Ceneviz ve Floransa olmak üzere Abbasi Halifeliğinin kumaş üretim tekniklerini almasıyla Avrupa kıtasında İtalyan Yarımadasından başlayarak Almanya üzerinden tüm Avrupa'ya yayıldığını ve İngiltere'de mükemmelleştiğini belirtmektedir.

Kumaş üretim teknolojisinin önemli yanı Avrupa'nın ticari malları değış tokuş esnasında artık değeri madenleri veren değil değeri madenleri kumaş satmak yoluyla verdiğinden fazlasını alan taraf haline getirmiştir (Akdağ, 1995: s. 113-122). Turan, Akdeniz ticaretinin ürünleri ve dolaşımı için Şerafettin Turan'ın Venedik-Osmanlı ticaretini Tablo -6'da (Turan, 1968: s. 254) açıklar; görüleceği üzere Turan'ın'ın öne sürdüğü şekilde ticaret karşılıklı malların satımı ile yapılmakta ve Osmanlı devleti gıda ile baharat ve hammadde satarken Venedik'ten gelen malları daha çok yarı mamul ve mamul halde geldiği görülmektedir. Bu nedenle ticarete Osmanlı aleyhine bozulmaya başlayan denge göze çarpmaktadır. Osmanlı'nın üretimini mahalli ihtiyaçlar doğrultusunda yaptığı tespiti bu noktada yine önümüze çıkmaktadır.

**Tablo 6: Osmanlı-Venedik ticareti**

Osmanlı'dan Venedik'e ihraç edilen ürünler:	Venedik'ten Osmanlı'ya ihraç edilen ürünler:
-Hububat	-Yünlü Kumaşlar
-Baharat (biber, karanfil, zencefil, Hindistan cevizi)	-İpekli Kumaşlar
-Yün	-Kağıt
-Ham İpek	-Bakır Kalay
-Pamuk	-Cam eşya
-Sof	-Değerli mamüller
-Deri kürk	
-Şap, Bal mumu	
-Kenevir	

(Turan, 1968: s. 254)

Avrupa'da ise ticari mallara olan düşkünlük ve bunu bir zenginleşme aracı olarak gören tüccar sınıfı Osmanlı yerleşik sistemi üzerinde etkili olmaya başlamıştır. İspanya yarım adasına Amerika'dan getirilen gümüş miktarındaki olağan üstü artışlar Osmanlı para birimi üzerinde yapılan taşışlar ile birleşince ticari mallar üzerinde dramatik fiyat artışlarını da beraberinde getirmiştir.

Osmanlı maliyesinin sisteme Avrupalı tüccarlar vasıtası ile gelen gümüşün etkilerini hissetmeye başlaması da gümüşün arzının artması nedeniyle altın fiyatlarında ki talep yönlü artışla kendini göstermiştir, "*Sevilla'ya aktarılan gümüş 1521-1530 arasında 149 kiloyu bulurken, bu miktar 1551-1560 döneminde yaklaşık 303 tona, 1561-1570 döneminde 943 tona, 1571-1580 döneminde 1.119 tona ve 1581-1590 döneminde de 2.103 tona çıktı. 1591-1600*

*döneminde ise 2708 ton olarak kayda geçirildi. Yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte tüm nispi önemini kaybeden altının 1503-1600 arasında girişi ise 153 tonu bulmaktaydı. Fakat tüm veriler gümrük vergisi ödenen kayıtlı gümüş ve altındı. Kayıt dışı olarak kaçak yollardan sokulan gümüş ve altının miktarı ise bilinmiyordu” ( Aktaran: Naki,2016: 232)*

Artan gümüş arzının neden olduğu fiyat dalgalanması ve altın fiyatlarındaki artışın ana nedenin anlaşılabilmesi ve bu konuya klasik çözümler ile yaklaşılması ise toplumsal bunalımlara yol açmaktaydı. Berkes'e göre bir diğer vahim konu başlığıdır ki bu konu her iki monark tarafından da yeterince anlaşılabilmiştir. Bu konuyu ilk kez analiz eden Jean BODİN, değerli maden bollaşması, ticaret tekelleri, ihracatın yol açtığı darlık, hükümdar ve aristokrasi lüksü ve sikke tağışı olarak sıralamıştır. (Berkes,2013: s.225)

Her iki ülke içinde farklı yollardan gelip piyasada değer kaybeden gümüş ,uzun ve masraflı savaşlar, yüksek politik hedeflere odaklanan politikalar nedeniyle ekonomik meselelerin ikincil mesele olarak ele alınması oldukça ağır faturalara neden olmuştur. İspanya Kralı II. Flipe 1557 yılında Krallığın iflasını ilan etti (Naki,2016: s.233)Her ne kadar Osmanlı maliyesi, İspanya Krallığı gibi iflas kararı almamışsa da Akdeniz Ticaretindeki hegemonyasında derin yaralar açmıştır.

Akdeniz ticaretindeki Osmanlı yayılmacılığı siyasi ve jeopolitik hedeflerinin yanı sıra hâkim olunan yeni coğrafyalar üzerinden Avrupalı devletlere ahidnâme ve ticari imtiyazlar yoluyla ilgili devletlerden çeşitli yıllık haraçlar ve vergiler almak ve bu alınan vergileri devlet hazinesine doğrudan gelir olarak kaydetme yöntemi ile ticaret üzerinden istenilen geliri elde ettiği görülmektedir. Buna karşılık haraç ödemeyi kabul eden devletlerin aldıkları imtiyazlar sayesinde ticaret yoluyla zenginleştikleri bu nedenle ticari yükümlülüklerini Osmanlı'ya karşı yerine getirmeye devam ettikleri görülmektedir. Diğer taraftan İspanya ve Portekiz'in kurulan ticari düzende ticari rotanın uzak bir durağı olarak gerek navlun fiyatları gerekse el değiştirmek yoluyla pahalılaştan ürünler sebebiyle talep ettiği ürünlerin gerektiğinden daha maliyetli olarak eline geçmesi Akdeniz'de ticareti başlatan diğer öğelerdendir.

Ticaretin güvenliği meselesi ürün ve malların hangi yoldan ve hangi vasıta ile taşınacağı konusunda ana belirleyici unsur olmaktadır. Liman güvenliğinin alınması için yerelde bu görevi üstlenmiş kişiler vergiden muaf tutulmaktaydı. Bu durumdan elde ettiği avantajı gelire dönüştürme isteğiyle liman güvenliğinden mesul kişilerin tüccarlardan bedel istedikleri de anlaşılmaktadır. Fakat bu konu yasaklanmıştır.(III. Tapu-tahrir Defter No. 434: V; Sa-b. Akt, Lowry,1980:s.41-60)

Klasik çağda ticaret üzerindeki en büyük yük taşımacılık ve navlun fiyatları nedeniyle oluşmaktaydı. Örneğin Akka limanından İstanbul'a ulaşan bir ürün için ortalama üç yüz on saatlik bir rotayı takip etmek gerekiyordu. Yol Üsküdar'dan başlayıp Antakya-Beyrut üzerinden Akka limanına ulaşmaktaydı. Denizden alternatifi ise Lazkiye ve Trablus-Şam (Çetin, 2014: s. 349-367) üzerinden geçmekteydi. Böyle bir rotadan gelen ürün Akka limanındaki satış fiyatından yaklaşık olarak dört kat daha pahalıya mâl olmaktadır (Bulunur, 2014: s. 89-102).

**Tablo 7: On altıncı yüzyılda navlun fiyatları**

Rota	Malın Türü	Miktarı	Navlun(Toplam)	Navlun(Birim Başına)
Selanik'ten Galata'ya	Keçi boynuzu	600 Kantar	5400 Akçe	9 Akçe
Kıbrıs'tan Selanik'e	Keçi boynuzu	500 Kantar	5000 Akçe	10 Akçe
Silivri'den Midilli, Foça ve İzmir'e	Buğday	5000 Keyl	25000 Akçe	5 Akçe
Girit'ten Galata'ya	Benefşe Fıçıları	100 Adet	44000 Akçe	440 Akçe
Atina'dan İstanbul'a	Asel	1000 Kantar	350000 Akçe	35 Akçe

(Bulunur, 2014: s.94)



### 3.3 Çatışmanın Ekonomi Politikası

Akdeniz coğrafyasında on altıncı yüzyılda hegemon güç konumunda bulunduğu daha önce anlatılmış olan Osmanlı deniz gücü bir meydan okuyucu olarak İspanyol Armadası ile karşı karşıya gelmiştir. Daha sonra değinileceği üzere Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı vasalı haline gelerek Osmanlı'da ki ilk deniz beylerbeyi olması ve Barbaros Hayreddin Paşa'nın idaresinde kurulan Adalar Denizini de kaplayacak şekilde Cezayir-i Bahr-i Sefid ve Cezayir-i Garb Eyaletleri nedeniyle, İspanyol ve Osmanlı monarklarını nihai olarak karşı karşıya gelmiştir. Akdeniz tarihinde on dördüncü yüzyıldan itibaren Katalan deniz gücünün Doğu Akdeniz'de çeşitli nedenlerle görüldüğü olmuştur. Bu konu Halil İnalçık tarafından neşredilen “*Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar*” makalesinde konuya dönük en ilgi çekici örneği “*1318'den sonra Don Alfonso Fadrique komutası altındaki Katalanlar ile Aydın ve Menteşe Türkleri arasında işbirliği gerçekleşti*(Zachariadou, akt. İnalçık, 2009: s. 33).

*Böylece Türkler, Venediklilere karşı faaliyet alanlarını Agriboz ve Girit adalarına kadar genişletme olanağı buldular*(Jacoby, akt. İnacık, 2009: s.33).

*Katalan-Türk işbirliği, özellikle Agriboz'daki Venedikliler için çok zararlı oldu. Türkler, 1326'daki akınlarında ada üzerinde Fadrique'nin topraklarına zarar vermektен kaçınmışlar ve gemileri Venediklilerce zapt edildiği zaman Fadrique'nin arazisine sığınmış, daha sonra onun gemileri ile Anadolu'ya dönmüşlerdi. Olayların çağdaş bir gözlemcisi olan Sanudo Torsello, 1327'de Agriboz Adası'nı tehdit eden 6 kadirge ve 30 küçük gemiden oluşmuş güçlü bir Türk filosundan söz etmiştir. 1327 yılının kışında Türkler 7 gemi ile tekrar açılmışlar, Aegina Adası'nı ve Mora'da Latinlere ait toprakları yağma etmişlerdi. Venedik'ten Agriboz Adası'nın tamamını ele geçirmeyi plânlayan Fadrique için bu Türk akınları yararlı olmuştu”* olarak ele alınmıştır (K. Setton, akt. İnalçık, 2009: s. 33).

Asıl rekabetin on altıncı yüzyıldan itibaren başladığı ve Türk deniz gücünün on yedinci yüzyıla kadar hegemon olarak daha sonrasında da varlığını sürdüren bir güç olarak yirminci yüzyılın başına değin kaldığını görmekteyiz. Batı

Akdeniz'in ekonomi politiğini değiştiren ve gc dengelerini Osmanlı lehine hegemonyanın tamamlanması olarak nitelendirebileceğimiz şekilde temelinden değiştiren husus; Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı'ya katılmasıdır. Barbaros Hayreddin Paşa ile beraber Osmanlı devlet anlayışında Kaptan-ı Derya'lık makamı da anlamını ve önemini değiştirmiştir. Bu haliyle Adalar Denizi ve Garp Ocakları olarak bilinen bölgenin Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaleti ayrıcalıklı bir eyalet olarak ön plana çıkmış ve bu eyaletin beylerbeyi olarak tayin edilen Barbaros Hayreddin Paşa'da hem bu eyaletin beylerbeyi hem de Kaptan-ı Derya olarak yönetimi ele almıştır. Diğer sancaklardan farklı olan yetki ve sorumlulukları bakımından Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı çıkarlarını özellikle Batı Akdeniz'de temsil etmeye muhkim olduğu anlaşılmaktadır. İşpanya'nın gtteki bu dramatik değişime verdiği yanıt Tunus ve diğer Kuzey Afrika tahkim bölgelerinde elini güçlendirmek olduysa da, kısa süreli kıyı başlarının hâkimiyetinden başkaca bir fayda sağlamamıştır. Bu yeni statüko, İşpanya tarafından kabullenilmemesi gereken ve durumu değiştirmek üzere olabilecek en ofansif şekilde direnilmesi gereken bir durumu da ortaya koyuyordu. İşpanya'nın ticari çıkarları ve İtalya üzerinde ki menfaatleri Batı Akdeniz'de rahat hareket edebilmesi gereken bir st yapıyı oluşturmasıyla ilgiliydi. Her ne kadar Atlantik Okyanusunda ve Hint Denizinde Portekiz ile rekabet halinde olsa da, Akdeniz'de ki çıkarlarından da vazgeçebilmesi, özellikle de Katolik bir Krallık olan İşpanya'nın Vatikan'da bulunan Papa ile irtibatını sekteye uğratabilecek her türlü gelişmeye karşı koymak adına risk almasını gerektirmekteydi. Aynı şekilde Papa'nında Osmanlı'yı tehdit olarak görüyor olması, beraber politikalar üretmesi ve Osmanlı'ya karşı çeşitli hazırlıklar içinde bulunmaları için gerekli politik ortamı sunuyordu.

Bahsedilen ekonomi politiğin Osmanlı lehine en önemli pozisyonu ise Fransa Krallığının Katolik blok ile değil siyasi çıkarları gereği Osmanlı Sultanı ile hareket ediyor olmasıydı. Kanuni Sultan Süleyman bu birlikteliğin öneminin farkındaydı. Bu nedenle ünlü ticari kapitülasyonları Fransa'ya vererek, Fransa'nın her ihtiyaç duyduğu dönemde gerek askeri gerekse diplomatik desteğini Habsburg İşpanyası ile olan rekabeti de göz önüne alınarak verilmiş olmasıydı.

### 3.4 İnebahtı Savaşı Ve Çatışmanın Değişen Yüzü

#### 3.4.1 Barbaros Hayreddin Osmanlı Hâkimiyetini Tanıması ve Bahri Sefid Eyaleti

Barbaros Hayreddin'in "Paşa" rütbesini alması, Beylerbeyi ve Kaptan-ı Derya olması, Barbaros Hayreddin evveliyatında bir "Kral" olduğu gerçeği ışığında değerlendirilmelidir. Şüphesiz ki Osmanlı İdaresini tanıması Osmanlı İdaresinde o güne değin görülmemiş şekilde; ne tam olarak bir Kaptan Paşa ne de tam olarak bir Sancakbeyi olmaması, ikisinin de üzerinde Kaptan Paşa olan bir Sancak Beyi olması Osmanlı İdari yapısında da yeni bir çıkır açmıştır.

Barbaros Hayreddin'in Midilli kökenli bir sipahi olan Yakup Beyin dört oğlundan birisi olarak 1466 yılında dünyaya geldiği ve asıl adının Hızır olduğu bilinmektedir(Bostan, 2009: s. 143). Cezayir'de yönetimde iken "Allah yolunda cihat eden Sultan Hayreddin ki Türk soyundan meşhur emir, mücahid, Ebû Yusuf Yakub'un oğlu" anlamına gelen "es-Sultânü'l-mücâhid fi sebîli'llâhi Rabbi'l-âlemîn Mevlâna Hayreddin ibnü'l-emîrû's-şehîr el-mücâhid Ebî Yûsuf Ya'kub et-Türki" (Soucek, akt. Bostan, 1971: s. 248) unvanlarını taşımaktadır. Cezayir'de sultan olarak hüküm süren Barbaros Hayreddin'in nedensiz bir şekilde sadece Türk olması ile açıklanamayacak olan bu politikası Barbaros Hayreddin'in yaptığı bu hamle ile Batı Akdeniz jeopolitiğinde İspanya aleyhine dramatik bir sonuç doğurmuştur. Barbaros Hayreddin Paşa, 29 Kasım 1533'te bizatihi Kanuni Sultan Süleyman tarafından payitahtta büyük bir merasim ile karşılandı. Kendisini Derya Beylerbeyliğini uygun görmekle beraber, veziri azam İbrahim Paşa ile görüşmesini bizzat Kanuni Sultan Süleyman istemiştir. İbrahim Paşa ile görüşen Hayreddin Paşa Ocak 1534'ten itibaren "Mîrmîrân-ı Cezâyir şüd der deryâ-yı sefid" (Akdeniz'deki Adaların Beylerbeyliği)'ne getirildi(Bostan, 2009: s.146). Hayreddin Paşa'nın Mirmîrân-ı Derya olarak ilk hizmeti emrine verilen donanma ile Tunus seferine sefere çıkmasıdır. "Otuz beşi baştarda, elli ikisi kadirga, altısı kalyata ve yedisi kayık olmak üzere yüz gemi ve 24.400 kürekçi, cenkçi ve alatçı bulunuyordu<sup>52</sup>. 270 topçunun da birlikte hareket ettiği bu donanmanın asıl hedefi Tunus'taki iktidar mücadelesinde İspanya'ya karşı bölgeyi korumaktı. Önce İtalya kıyılarını yağmalayan Barbaros, 17 Ağustos

1534'te Benzert'e ulaştı. Buna karşılık İspanya Kralı V. Carlos da, üç yüz gemilik donanmasıyla 15 Haziran 1535'te Tunus'a asker çıkartarak Tunus Sultanı Mevlây Hasan'ın yardımıyla burayı ele geçirdi. Bunun üzerine Tunus'tan Cezayir'e çekilmek zorunda kalan Barbaros, daha sonra donanması ile Mayorka Adası'na saldırdı ve pek çok ganimet ve esir alarak Kasım 1535'te İstanbul'a döndü (Bostan, 2009: s. 146).

Barbaros Hayreddin Paşa'nın önce Gelibolulu Sancak Beyi tayin edilerek Kaptan-ı Deryalığa getirilmesi ve nihayetinde Cezayir Mirmiran-ı Derya'sı olması Devlet-i Aliye içindeki protokolde kendisine verilen önemi göstermektedir. Önceki yazımlarda "Cezayir Sancakbeyliği" olarak nitelendirilen, sancakbeyliği ile "Cezayir Bahri Sefid Beylerbeyliği" arasında kimi zaman karışıklıkların olduğu İdris Bostan tarafından dile getirilmiştir. Bu mesele adı geçen makalede evvelce bir sancak beyliği olan ve sadece Cezayir şehrinden ibaret olan Cezayir sancakbeyliğinin Barbaros Hayreddin'in Osmanlıya katılması ile beraber, Tunus'a kadar olan tüm Kuzey Afrika topraklarını kapsayan "Cezayir Bahri Sefid Sancağı" şekline dönüştürüldüğü izah edilmiştir. Bu manada tüm Akdeniz'in jeopolitiğine hâkim adalar denizi ve Kuzey Afrika'yı kapsayan bu sancak, Barbaros Hayreddin Paşa için Kaptan-ı Deryalık rütbesi ile beraber oldukça geniş bir hareket alanı demektir.(Bostan, 2009: s. 148).

### 3.4.2 On Altıncı Yüzyılda Batı Akdeniz'de Osmanlı Seferleri

Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı'ya katılmasından evvel "Reconquista"yı tamamlayan V. Carlos ile üç kıtada hüküm sahibi olan Kanuni Sultan Süleyman arasında bir güç mücadelesinin olacağı kaçınılmazdı. Osmanlı'nın "Grand Stratejisi"ne karşı, Habsburg Hanedanlığında "İmparator" unvanını kullanan V. Carlos'a karşı bir politika üretmesi kaçınılmazdır. Öyle ki dönemin Sadrazamı İbrahim Paşa'nın İspanya Kralına bir mektup yollayarak 1533 yılında Avusturya Kralı Ferdinand ile yapılan mütarekeden V. Carlos'unda yararlanabileceği, ama bunun için her iki devletin Krallarının padişah oğlu mesabesinde olmayı kabul etmelerini ayrıca Kudüs üzerinde herhangi bir hak iddia etmemelerini ileri sürerek İspanya Kralını bu antlaşmayı kabul etmesi

yönünde tavsiyelerde bulunuyordu(Gökbilgin, 1971: s.114-116: akt. Bostan, 2009: s.151).

Zikredilen mektuptan anlaşılacağı üzere İspanya Kralı'nın imparatorluk iddiası Osmanlı yöneticilerinde rahatsızlık uyandırıyor, bu yönüyle bu iddianın bile tehdit olarak değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı'ya katılmasından sonra Osmanlı etki alanının Batı Akdeniz'de genişlediği görülmektedir. Barbaros Hayreddin'in tek başına bir güç merkezi olduğu gerçeği yadsınamaz bir durumken bile Osmanlı'nın gerek Venedik gerekse Fransa ile iyi ilişkiler kurmak hatta ittifak yapmak suretiyle Hıristiyan Avrupa'yı ikiye bölmeyi ve kendi aralarında ki rekabetten çıkar sağlamayı politik bir amaç haline getirdiği anlaşılmaktadır(Kumrular, 2009: s. 155). Barbaros'un Tunus seferinde İspanya tarafından gerek İtalya'daki gerekse Sicilya'daki topraklarında önemli tedbirler alarak askeri yığınaklar yaptığı ve bu seferin amacına ulaşmaması için müttefiki olan Tunus'la birlikte hareket ettiği İdris Bostan tarafından aktarılmaktadır. Bu haliyle Osmanlı ile İspanya tahtlarının jeopolitikte gerek ortak çıkarları gerekse politik amaçlarının kesişmesi nedeniyle oldukça hareketli ve yoğun şekilde bir çatışmanın içinde oldukları anlaşılmaktadır. Bu haliyle Kâtip Çelebi'nin "Tuhfetü'l –Kibar Fi Esfari'l-Bihar" kitabında ki kronolojide ayrıca "Gazavat'ı Hayreddin Paşa" adlı eserlerinde bulunan kronolojide dikkate alındığında on altıncı yüz yılın erken dönem Osmanlı deniz seferlerine göre daha uzun erimli ve sık olduğu anlaşılmaktadır. Güç dengesinin Osmanlı lehine geliştiği on altıncı yüzyılın başından son çeyreğine kadar gerek seferlerin gerekse seferler sonucunda alınan sonuçların, çoğu zaman kısa süreli olduğu jeopolitiğin sürekli el değiştirdiği ve güç hegemonyasının Osmanlı lehine olmasına karşın İspanya tarafından bu hegemonya sürekli tehdit altında tutulduğu anlaşılmaktadır.

### 3.4.3 Preveze Savaşı Ve Akdeniz Hegemonyası

Akdeniz coğrafyasında ki etki alanını Kuzey Afrika'nın da Osmanlı İmparatorluğuna katılmasıyla birlikte batı Akdeniz'e taşıyan Osmanlı tahtı hegemonyasını sağlamak adına Barbaros Hayreddin Paşa komutasında ki donanma Batı Akdeniz'de etkin olarak kullanılmaya başlanmıştır. İspanya'nın bu duruma cevabı ise 1535 yılında Tunus'u ele geçirmek olmuştur. Tunus'un işgali gerek İspanyol Yarımadası'nın stratejik olarak korunması gerekse Akdeniz'in Okyanus'a çıkış noktası olan Cebelitarık boğazını tam olarak İspanya tahtının kontrolüne geçirmesi nedeniyle önemli bir kazanım olarak Osmanlı aleyhine gelişmiştir. Hegemonyanın devamı için Osmanlı tahtının cevabı ise Barbaros Hayreddin Paşa komutasında ki donanmanın Fransa ile yapılan antlaşma doğrultusunda İtalya seferine çıkmış olmasıdır. Sefer Osmanlı'nın Fransız müttefiklerinin Kuzey İtalya'yı işgale başlamaması nedeniyle yarım kalsa da Osmanlı tehdidinin İtalyan Yarımadası'nın batısında da gören Hristiyan Dünya denizden bir haçlı seferine girişmiştir. Venedik tarafından organize edilen ve papalık tarafından desteklenen bu donanmanın gayesi Osmanlı Donanmasının Batı Akdeniz'den çıkarılmasıdır. Bu gelişmeler ışığında Osmanlı tehdidine karşı İspanya'nın tek başına olmaması rekabetin Hristiyan blok ile yapıldığını anlamına gelmemektedir. Her ne kadar Osmanlı hegemonyası Venedik ve İtalyan devletleri için bir tehdit olsa da Fransa'nın Osmanlı ile olan ortak çıkarları nedeniyle Katolik dünyanın ortak hareket edemediği bir çatışmanın zeminini oluşturmuştur. 1538 yılında Preveze'de Osmanlı Donanmasının kazanmış olduğu ezici galibiyet ve hemen ardından 1541 yılında İspanya'nın Tunus'tan çıkarılması İnebahtı savaşına kadar kesintisiz bir Akdeniz'de Osmanlı hegemonyasını başlatmıştır(Arıkan, 1968: s.254).

Osmanlı hegemonyası Akdeniz'de gaza temelli bir dizi çatışmanın da görülmesine neden olsa da bu dönemde korsanlık faaliyetlerinin ticari bir faaliyet olarak ele alınması sebebiyle Akdeniz ticaretini Osmanlık lehine çevirmiştir. Preveze'den sonra Osmanlı'nın Doğu Akdeniz'i güvenceye alması yolunda tek önceliğinin Kıbrıs Adası olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı siyasetinin bu yönde ilerlemiş olması ve Kıbrıs adasının fethine girişmesi bu anlamda şaşırtıcı

değildir. Osmanlı için Kıbrıs Adasının bir güvenlik meselesi olduğu kadar Avrupa içinde hem stratejik hem de moral bir anlamı bulunuyordu. Bu şartlar altında yeni bir çatışmanın kısa vadede oluşması kaçınılmaz görünüyordu. Kanuni'nin ölümünden sonra devlet idaresinde bulunan ve dönemine damga vurmuş bulunan Sokullu Mehmet Paşa Kıbrıs'ın fethi hareketine girişecekti. Venedik için Akdeniz ticaretinin önemli bir menzili olan Kıbrıs Adası Hristiyan Avrupa ve İspanya içinde gözden çıkarılabilecek bir hedef değildi. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı himayesine girmesiyle başlayıp İnebahtı ya kadar süren Osmanlı üstünlüğü en azından moral bir yara alacağı İnebahtı Savaşına doğru giden süreci Kıbrıs seferiyle başlatmış oldu.

#### **3.4.4 Kıbrıs Seferi Ve İnebahtı Savaşı**

Osmanlı devletinin yükselişi ve hegemonyasının tesisi bağlamında on altıncı yüzyıl payitahtın dünya siyasetindeki etkinliği açısından altın çağıdır. Paul Kennedy bu konuyu ele alırken “*Ama modern çağın başlarında Avrupa'ya yönelen en büyük tehdit, kuşkusuz Osmanlı Türklerinden, daha doğrusu Osmanlıların heybetli ordularından ve sahip oldukları, çağın en ileri muhasara kuvvetleri ve araçlarından geliyordu. Osmanlı egemenliği daha 16. yüzyılın başlarında Kırım (buradaki Ceneviz ticareti bölgelerini istila etmişlerdi) ve Ege'den (burada da Venedik imparatorluğunu yıkmaktaydılar) Levant'a kadar uzanıyordu.*” (Kennedy, 2001: s.34) yaptığı betimleme sadece siyaseten değil ticari olarak da Osmanlı gücünü ve geldiği noktayı tarif etmektedir.

1571 yılı gerek Osmanlı gerekse İspanya açısından oldukça önemli bir tarihtir. Osmanlı'nın denizlerde mağlup olabileceği bilgisini İspanya'nın da Osmanlı'nın yenilebileceği bilgisine sahip olarak Akdeniz'de rekabetin görece dengelendiğini görmekteyiz. Bu tarihten sonra Osmanlı'nın harekât kabiliyeti bir dereceye kadar azalmış olsa da donanmanın yeniden inşa edilerek denizlerde boy göstermesi Osmanlı'nın sadece bir yılını almıştır. Bu noktada niteliksel olarak Osmanlı donanmasının Akdeniz'e tekrar açılması Osmanlı donanmasında kaybedilen amirallerin ve yirmi bin denizcinin oluşturduğu boşluğu ve tecrübeyi niteliksel olarak yerine koyamadıkları anlaşılmaktadır. Tarih kayıtları ışığında Lepanto'dan (İnebahtı) sonra İspanyol donanmasının da 1588'de İngiltere'nin istilasını esnasında büyük bir hezimetle uğramış olması 1588'den sonra her iki

donanmanın da Akdeniz’de eskisi kadar güçlü olamayacağını göstermiştir. Bu bağlamda Akdeniz’de gerek Müslüman ve Türk denizcilerin gerekse Hıristiyan denizcilerin merkezi otoritenin dışında korsanlık faaliyetlerinde buldukları, özellikle S. Juan Şövalyeleri Malta üstlerinden tüm Akdeniz’e korsanlık faaliyetlerinde buldukları görülmektedir. Denizlerde ki üstünlüğün bir aracı olarak görülen denizlerde ki mustahkâm mevkilerin ele geçirilmesi yolunda Kıbrıs seferinin başarıya ulaşmış olması Osmanlı açısından dikkate değer bir başarı olarak tarihe geçmiş olsa da İnebahtı’nın açmış olduğu yara bu zaferi bir dereceye kadar gölgelemiştir. Gerek Osmanlı’da monarktan sonra en güçlü kişi olan Sokulu’nun gerekse İspanyol tahtında bulunan II. Felipe’nin yönetim marifetleri çağdaşlarından ileri de olsa da onların dönemlerin de donanmanın yapabileceğinden fazlasına zorlanması nedeniyle elden çıktığı ve/veya büyük hasar aldığı görülmüştür. Bu noktadan bakınca her iki tahtta da yönetim açısından sıkıntılı kararlar verildiği anlaşılmaktadır. Donanmanın tekrar ihyası adına verilen çabanın ne denli önemsendiği 12 Numaralı Mühimme Defter’inde (978-979 / 1570–1572) bulunan Bartın kadısına yazılan fermanla yaptırılması emrolunan gemilerin inşasını geciktirmesi nedeniyle tenkit edilerek eğer daha da geç kalırsa sadece kadılığın olmayacağı ayrıca cezalara müstahak olacağı sert bir ifade ile bildirilmiştir. Bu mühimmenin içeriği donanma inşasında hatayı ya da kusuru hoş görmeksizin oldukça sert ikaz edilmesi gösterilen önemi anlamamızı sağlamaktadır. Donanmanın ihyası için gayret gösteren devletin vücuda getirdiği kuvveti de, gerekli özelliklere sahip olmayan yönetici kaptan paşaların arasından seçilmediği veya seçilemediği anlaşılmaktadır.

Kıbrıs’ın fethinin önemine binaen Osmanlı askeri gücünün bu noktada bahsedilmesi gerekmektedir. Joseph von Hammer Lefkoşa Muhasarası ve Fethi konusunda “....*istihkâmlar 250 topla savunulmaktaydı. Her tabiye, iki tarafından 30 kadem uzun-luğundaydı ve ferah ferah 2.000 kişi ve 4 top alabilirdi. Muhafız kuvvetleri 10.000 kişiye varıyordu ve şunlardan mürekkebdî: 1.500 İtalya askeri, 3.000 Venedik kara askeri (Çerne’de), 2.500 serbest milisler (Frankoma-ti), 250 Arnavud, 1.000 Nikozia asilzadesi. Bütün ovalık araziye ele geçirmiş olan Mustafa Paşa, Temmuz’un 22’sinde Nikozia duvarları önünde görünerek, muhasarasına başladı.*” (Hammer, 1990: s. 286). Yukarı da Hammer’dan alınan



kısım bize Venedik tarafından muhasaranın oldukça ciddiye alındığı ve bu manada iki yüz elli parça top kullanıldığı görülmektedir. Askeri tarihte böylesine bir ateş gücü hangi dönemde incelenirse incelenirse ciddi bir müdafaaya işaret eder. Dolayısıyla Lepanto öncesi Türk Deniz Kuvvetleri'nin böylesine bir kuşatmayı idari ve lojistik anlamda yapabilme kabiliyetine sahip olduğunu işaret eder. Bu oldukça dikkate değer bir noktadır. Sadece bu noktadan hareketle bile Osmanlı deniz gücünün Akdeniz'de çok büyük kuvvetleri bir noktadan diğerine oldukça rahatlıkla taşıyabileceği, toplayabileceği ve harekete geçirebileceği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda yanıtlanması gereken soru Lepanto yenilgisinin nasıl olabileceğidir.

**Şekil 6: Lepanto (İnebahtı) deniz savaşı.**



Erhan Afyoncu'nun aktarımından<sup>16</sup> anlaşılacağı üzere Osmanlı bahriyesinin evvela kendisine karşı ciddi bir özgüveni olduğu ve bu özgüven yüzünden askeri stratejiyle bağdaşmayan kararlar verebileceği böyle bir gücün “yenilemez” olduğu kanaati karşımıza çıkmaktadır. Donanma gücüne karşı aşırı güven ayrıca

<sup>16</sup> “Uluç Ali Reis, toplantıda söz alarak “İnebahtı Boğazı'nın müstahkem bir yer olduğunu ve buradan Haçlılar'ın geçemeyeceğini” söyledi. Osmanlı donanmasının eksikleri yüzünden körfezden çıkılmamasını tavsiye etti. Uluç Ali Reis, Akdeniz'de yıllarca korsanlık yapmış, tecrübeli bir denizci idi. Onun fikrine Donanma Serdarı Pertev Paşa da iştirak etti. Ancak denizcilikten gelmeyen Kaptan-ı Derya Ali Paşa, onların görüşüne karşı çıkarak, padişahın emrinin düşmanla savaşılması olduğunu söyledi.” (Afyoncu,2005: s.33).

donanmanın başına karar savaşlarında tecrübeli olan Mevzinzâde Ali Paşa gibi kara ordularını yönetmeye alışkın ve savaşın kaderini askerlerin yetenek ve cesaretlerinin belirleyeceğine yürekten inanmış ve askeri stratejide kara savaşlarıyla deniz savaşlarının arasında ki farkı değerlendiremeyecek kişilerin diğer kaptan paşaların görüşlerinin farklı olmasına rağmen padişahın arzusunu yerine getirmek adına stratejiden ödün vermesi olarak önümüze çıkmaktadır(Afyoncu,2005: s.33).

Bu noktada tekrardan ele almalıyız ki Osmanlı askeri gücünün yenilemez olduğu inancıyla yüksek bir özgüvenle girdiği bu muharebeden mağlup ayrılmasını nedenini stratejide aramadığı anlaşılmaktadır. Savaş sonunda donanmayı tekrar bir araya getirme fikrini nitelik özelliklerle arayarak sayısal verilere bağımlı bir karar verdikleri elden çıkan tecrübeli levendlerin olması gerektiği kadar hesaba katılmadığı görülmektedir. Diğer yönüyle savaşa iştirak eden levendlerin cesaretinden ve savaş azminden şüphe edildiği Erhan Afyoncu'nun aktarımıyla, Ebussuud Efendi'ye sorulan *“Düşmandan kaçarken deryaya düşüp boğulanlar şehid sayılır mı? Düşmandan kurtulan gaziler hakkında hüküm nedir?”* sorusuna karşılık verdiği fetva, *“Muharebede düşmandan kaçmayıp telef olanlar şehidlerdir. Fakat gerek kaçarken denize düşüp boğulanlar, gerekse de kaçıp kurtulanlar hem bu dünyada, hem öteki dünyada Allah'ın gazabına müstahaklardır”* kaybedilen muharebenin sebebi olarak, muhabere taktik ya da hazırlık seviyesinden ziyade muhariplerin görüldüğünü doğrular niteliktedir.(Afyoncu, 2005: s.35).

Osmanlı askeri geleneğinde “stratejinin” çok ciddi bir önemi olduğu ve bu stratejiye oldukça önem atfedildiği Gabor Agoston'un Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç adlı kitabından detaylarıyla görmekteyiz. Buna rağmen İnebahtı seferinden sonra gerekli dersler çıkarılmadan donanmanın eksiğinin ve stratejisinin tam olarak incelenmemesinin güç ve aşırı güvenden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Bu noktada Sokullu Mehmet Paşa'nın ünlü sözü akıllara gelmektedir: *“Paşa, Osmanlı Devleti'nin kuvvet ve kudreti ol mertebededir ki, donanma lengerlerini gümüştten, resenlerini (ipleri) ibrişimden, yelkenlerini atlastan temin etmek ferman olunsa müyesserdir”* demesi Osmanlı gücünü destekleyen bir ifade olmakla birlikte kaybedilen tecrübeye ve insan gücüne

itibar edilmediği veyahut itibar edilse de bunun ön plana çıkarılmadığı anlaşılmaktadır.

Bir diğer önemli nokta da Osmanlı'nın Lepanto muharebesi sırasında askeri teknoloji açısından rakipleriyle arasında bir mesafe oluştuğunu kabul etmeyen bir ruh hali olduğu analiz edilebilir. Bu iki önemli husus donanmayı tekrar niteliksel olarak eski gücüne ve hatta daha ilerisine taşımasına rağmen niceliksel özelliklerin görmezden gelindiği tezimizi destekler yöndedir. Şüphesiz bu durum on yedinci yüzyılın en önemli konusu haline gelecektir.

### 3.5 İspanya'nın Denizaşırı Çıkarları Ve Osmanlı'da Duraklama

Osmanlı imparatorluğunun on altıncı yüzyıl sonunda tam bir süper güç olduğu öne sürülebilir. Yukarıda zikredildiği üzere Osmanlı'nın üstünlüğü çeşitli sebeplerle sorgulansa da görmezden gelinebilecek bir husus değildir. “1596'ya kadar dünyada, Osmanlıları bir biçimde ilgilendirmeyen uluslararası tek bir politik sorun olmamıştır.” (İnalcık, 2003: s. 39). Bu tespit uluslar arası konulara olan ilgisinin etki kapasitesi ile doğru orantılı olduğu kanısı uyandırmaktadır. Uluslar arası aktörlerin güçleri etki kabiliyetleri ölçüsünde değerlendirilir.

Konunun bir güç siyaseti olduğu şüphesizdir. Bu uğurda yapıla gelen tüm çaba hegemonyanın kabulü üzerine inşa edilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman'ın bu yönde Agoston'un tarifi ile “Osmanlı büyük stratejisi” diğer tabiri ile “grand strateji” üstünlüğün kabulü ile alakalıdır. İnalcık, Kanuni'nin “*Ben, Tanrı'nın kulu, bu dünyanın Sultanyım. Tanrı'nın inayetiyle Ümmet-i Muhammed'in başındayım. Adına Mekke ve Medine'de hutbe okunan Süleyman'ım ben. Ben, Bağdat'ta Şah, Bizans diyarlarında Kayser, Mısır'da Sultanım, donanmalarını Akdeniz, Mağrip ve Hind'e yollayan Sultanım. Macar taht ve tacını alan ve onları bir kuluna bağışlayan Sultan benim. Voyvoda Petru başkaldırdı, ancak atımın ayakları onu toz eyledi; Boğdan'ı da fethettim*” (İnalcık, 2003: s. 43)

sözlerini nakleder bu açıdan Osmanlı için zirve noktanın statîği<sup>17</sup> başladığı bu noktadan sonra ise bir kurum olarak devletin durakladığını öne sürebiliriz.

Duraklamamanın önemli bir nedeni olarak güç dengesinde başat noktada olmak bu yönüyle asıl tehdidi de içermektedir denilebilir.

Meydan okuyucu olarak Osmanlı karada ve denizde “*Habsburg*” hanedanı ile karşılaşarak İspanya ve Avusturya ile girdiği rekabet sonunda uzun savaşlar vermek zorunda kaldığı görülmektedir. Çatışmanın diğer aktörleri olan Venedik, Rus Çarlığı, Polonya, Portekiz ve Sefevi Devleti ise Osmanlı’nın diğer çatıma alanları olsa da on altıncı ile on yedinci yüzyılın ortasına kadar asıl rekabetin merkezinde olamamıştır diyebiliriz. Avrupa’da ise tıpkı Osmanlı devletinde olduğu gibi Habsburg’larında karşılarında Polonya, İngiltere, Fransa, Hollanda ve Portekiz bulunuyordu. Çatışma bir merkezde yoğun merkez aktörlerin çevresinde ise bağımlı bölgesel olarak ele alınabilecek bir nitelik taşımaktaydı.

Diğer bir dikkate alınması gereken hususta her iki monarkın “İspanya ve Osmanlı” da iç meseleleri olarak ele alınmalıdır. Geniş bir coğrafyada çıkarları bulunan devletler hem sosyolojik hem de teolojik olarak çeşitli zorluklarla yüzleşmekteydiler. Artan nüfus en önemli sorun olarak göze çarpmaktadır. Bununla birlikte gerek Katolik bloğa Protestan başkaldırısı gerekse Sünni bloğa Şii başkaldırısı her iki monarkında önemli sorun merkezleri olarak öne çıkmaktaydı. Büyüyen yapıların beraberinde daha fazla mali ve askeri yükler ortaya çıkarması sistem için bir tehdit olarak ortaya çıkıyordu.

Osmanlı özelinde “Celali İsyancıları” toplumun sosyolojik temeline bir tehdit haline gelmiştir. Sorunun çözümüne yardımcı olunması için alınan tedbirlerin çağın gereklerine olan bağlılık ile asimetrik orantısızlığı devlet yapısındaki hantallığın bir dışavurumu olarak önümüze çıkmaktadır. Klasik dönemin sonunda devletin içinde bulunduğu bu durum yapısal tedbirler almaktansa taşrada da yeniçeri istihdamını bir çözüm olarak görülmüştü (İnalçık, 2003: s.55). Bu çözüm bile bir sorunlar yumağının başlangıcı olacaktı.

---

<sup>17</sup> Toynbee’ye göre bir medeniyet zirve noktasında statik olur ve dinamik durumdaki meydan okuyucu tarafından tehdit edilerek mücadeleye başlanır. aynı durum Modelski’nin “başat güç” teorisinde de karşımıza çıkar.

İspanya özelinde ise yayılmacı siyasetin bir yan etkisi olarak, devlet idaresinin hem jeopolitik hem de ekonomi politik olarak yeni sorunsallara girdiği bir dönem başlamış bulunuyordu. İspanya tahtı artık doğu ya giden yolda Ümit Burnu için batı da ise “yenidünya” için savaşır hale gelmişti. Avrupa siyasetinde çıkarları nedeniyle kuzeyde Hollanda ile savaşırken, Katolik bloğun “Kutsal Roma Germen İmparatoru” olma iddiasıyla savunuculuğunu yapmak zorunda kalıyordu. Bu yönüyle Osmanlı’da bu konuyu bir yıpratma savaşı olarak kullanmıştır (İnalçık, 2003: s.44).

On altıncı yüzyılın sonuna doğru Osmanlı’nın açık denizlere olan ilgisinin arttığı görülmektedir bu bağlamda çeşitli ulemanın Sultana ve devletin ileri gelenlerine tavsiyelerde bulunduğu bilinmekteydi. Gerek ticaret gerekse askeri teşkilatlanmanın bir gereği olarak Süveyş Kanalı ile Hazar Denizine çeşitli su yolu projeleri de gündemdeki diğer hususlar olarak öne çıkmaktadır. Konu ile ilgili olarak “1625'te Ömer Talib adında başka bir Osmanlı gözlemcisi tehlikeyi daha acil bir biçimde görüyordu: *"Şimdi Avrupalılar bütün dünyayı tanımayı öğrendiler; gemilerini her yere gönderiyorlar ve önemli limanları ele geçiriyorlar. Eskiden Hindistan, İndus ve Çin malları Süveyş'e gelir ve Müslümanlar tarafından bütün dünyaya dağıtırdı. Fakat şimdi bu mallar Portekiz, Felemenk ve İngiliz gemileriyle Frengistan'a taşınıyor ve oradan bütün dünyaya dağılıyor. Kendilerinin ihtiyaç duymadıkları şeyleri İstanbul'a ve diğer İslâm ülkelerine getiriyorlar ve fiyatının beş katına satıp çok para kazanıyorlar. Bu nedenle İslâm ülkelerinde altın ve gümüş azalmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu Yemen kıyılarını ve oradan geçen ticareti ele geçirmelidir; aksi halde çok geçmeden, Avrupalılar İslâm ülkelerine hükmedeceklerdir".* (Lewis, 1970: s. 27-28).

Osmanlı devletinin farkında olduğu yenidünya düzenine neden ayak uydurmadığı sorunun açıklanması adına en önemli sorulardan biridir. “*Osmanlı tüccarları uzun mesafeli ve büyük çaplı ticarete, özellikle coğrafi keşiflerden hız ve heves kazanan Avrupa tüccarları ile rekabet edemez duruma gelmişlerdir*” (McNeill, 1963: s. 613-616, akt. Sander, 1987: s. 61) tespiti üzerinden değerlendirilmesi gereken bir husustur. Yeni yatırımlar yapmak suretiyle gerek

taşıma gerekse Pazar rekabeti göze alınmamış ya da karşı tez üretilmemiş bir noktadır.

### **3.5.1 İspanya- Osmanlı Monarklarının Akdeniz Politikalarında Değişim**

Çatışmanın tarafları olan monarkların on altıncı yüzyılın son çeyreğinde oldukça yoğun ajandaları bulunmaktaydı. Osmanlı devleti Macaristan ve Sefevi meselesine yoğunlaşarak, İnebahtı'yı tamir edilmiş bir sorun olarak gördüler. Gerek uzun sürecek olan seferler gerekse de yukarıda zikredilen sosyo-ekonomik nedenlerle devletin genel yapısında on yedinci yüzyılda daha da derin hissedilecek olan buhranlar dizisine başlanmaktaydı. Diğer yandan İspanyol tahtı hem Katolik dünyanın teolojik sorunları ile hemde tüm Avrupa'daki dağıntık topraklarının korunması meselesi nedeniyle dikkatini daha çok Avrupa siyasetine yoğunlaştırmıştı. Şüphesiz rekabet içinde olduğu aktörler ile arasında "yenidünya" ticareti önemli bir başlıktı.

Akdeniz, globalleşme sürecinde yeni bir evreye geçmiş olan dünya politikasında artık "bölgesel" bir sorun olarak görülüyordu. Hıristiyan Avrupa militarist bir hal almış kapitalizmin ilk evresini geride bırakarak endüstrileşme yoluna girmişti. Osmanlı devleti ise daha çok geniş coğrafyasındaki yerel isyanlar ile doğuda ve batıda verdiği savaşlar ile toplum huzurunu daha da bozacak bir dizi önlemler almak suretiyle iç meselelerine yoğunlaşmıştı.

Ticari inisiyatifin Avrupa'da ve Avrupa'nın çatışmanın aktörleri dışındaki yeni yükselen ülkelerde geliştiği bu dönemde Osmanlı gücünün zirvesindeki bir medeniyet olarak statik davranırken İspanya deniz aşırı çıkarlarının elde tutulmasının yolunu aramaktaydı. Yeni bir dünya düzeni kurulurken eski dünyanın siyasi ve ekonomik devleri saf dışına itilerek savunma durumuna geçiyorlardı.

Osmanlı ve İspanya'nın duraklama evresi birçok çalışmaya konu olsa da tüm gerekçelerin doğruluğu yanı sıra "piyasa" olgusunu da ele almak gerekir. Piyasa devrim ve inovasyonun süreklilik arz ettiği ve "statik" durumu kabul etmediği bilinmektedir. Bu nedenle devlet korumasındaki tüccar sınıfı rekabetin riskleri

ile yüzleşmemiştir. Girişimcinin bir bütün olarak rolü tüm analizin ana faktörü olarak karşımıza çıkıyor. “yaratıcı yıkım” teorisinde tarif edilen girişimci sınıfın olmadığı katı devlet yönetiminde değişim ve dönüşüm de devletin katı denetimine tabii olmaktadır (Schumpeter, 1981: s.115-140).

Muhafazakâr tutumlar Schumpeteryan girişimcinin toplum ve piyasayı değiştirmesi önünde engel durumuna gelmekteydi. Hantallaşarak, devlet idareleri olarak ortaya çıkan aktörler, geçmişe dönük değerlerini elde tutma çabasıyla değişime ayak uydurmakta zorlandılar.

Değişimi fark etmek ve ayak uydurmak için gereken fırsatların kaçırılmış olması ile de kaçınılmaz olan gerileme ve yıkılma sürecine girdiler. Bu dönemlerin siyasi ve ekonomik nedenleri her ne olursa olsun gerçeklikteki kesinlik hep aynı durumu işaret eder. Bu tarih savı en kadim medeniyetlerden itibaren geçerliliğini korumuştur. Toynbee’ye göre medeniyetlerin yıkılışında determinist bir yaklaşımda bakmak resmi daha da netleştirmektedir. (Toynbee, 1978: s.156).

Her kadim medeniyetin gerektiği şekilde çağına ayak uydurması tarihi perspektiften çok olası görünmemektedir. Bu nedenle toplular arası bir determinizmden bahsetmek yanlış olmayacaktır. Dinamik gücünün doruğundaki medeniyetler mevcut statükoyu sorgulaya gelmişlerdir. Ve meydan okuyucunun meydan okumasındaki asıl hedef aslında statükonun kendi lehine değişip yeni statükoyu belirleme arzusudur. Bu arzu daima ve her zamanda olacaktır. Her ulus ya da medeniyet yükselecek, meydan okuyacak, kazandığı taktirde yeni statüko haline gelecektir. Bu bakış açısı Akdeniz politikasındaki statüko ve meydan okumanın neticesindeki determinizmi anlamamız için oldukça uygun bir zemin olduğu değerlendirilmektedir.

### **3.5.2 Akdeniz’in Çatışma Alanı Olarak Değişen Ekonomi Politikası**

Akdeniz ekonomi politikası antik çağdan bu yana kurulan ticaret yollarının ve bu ticaret yollarına hâkim olma siyasetinin bir sonucu olmuştur. Açık denizlere açılma kabiliyetine sahip olan Avrupa bu kadim ticaret ağını da temelinden sarsmıştır. Öncelikle Ümit Burnunun keşfi ile değişen ipek ve baharat ticareti

ticari faaliyetlere ilk darbe olarak önümüze çıkar. Bu ilk şok seyir güzergâhının uzunluğu ve içerdiği doğal riskler nedeniyle navlun fiyatlarını baskılamaktaydı. Yeni rotanın riskleri ve zahmeti navlun fiyatını tırmandırmakta, bu değişimler ise tabii olarak ürünlerin fiyatlarına da yansımaktaydı. Bu durum Akdeniz ticaretini bir dereceye kadar rekabet içinde tutmuş olsa da gemi inşa teknolojisindeki değişimler ticaretin dengesini doğu Akdeniz ticaret güzergâhı aleyhinde değiştirmiştir.

İkinci bir hususta Osmanlı armadasının Lepanto'da İspanyol armadasının ise 1588 yılında İngiltere'yi istila girişimi nedeniyle ciddi şekilde hırpalanmış olması ele alınmalıdır. Bu husus beraberinde Akdeniz korsanlığını da arttırmış sadece bu nedenle bile navlun fiyatlarında artış meydana gelmiştir.

3 numaralı Mühimme defteri içinde bulunan 203 nolu Divân-ı Hümâyun'a ait ferman suretlerini incelediğimizde navlun fiyatlarındaki yükselişleri kişiye özel davranışlar olarak ele alındığı da karşımıza çıkmaktadır. “*Ahyolu , Aydos, Varna, Tekfurgölü, Hırsova ve İbrail kadılarına*” ithafen yazılan ferman navlun fiyatlarındaki değişime şiddetle karşı çıkarak “*kadîmden alıgeldüklerine*” diye tabir edilen eski fiyatlamalardan farklı fiyat talep etmemeleri emrolunmuştur.. Mühimmeden anlaşılacağı üzere navlun fiyatları Osmanlı sultanının siyasetinde oldukça önemli bir husus olduğu anlaşılmaktadır. Fakat konuyu “*baskılama*” yoluyla çözüme girişimi de ticaretin doğası gereği istenilen sonucu vermeyecektir.

Akdeniz'in değişen ticaret hacmi Akdeniz ticaretini “Süveyş Kanalı”nın açılacağı yakın tarihe kadar Akdeniz ticaretindeki hegemonya ve rekabetin daha bölgesel bir hal alması ile sonuçlanmasına yol açmıştır.

Deniz ticaretinin dramatik şekilde değişen rotası, Osmanlı devletinin mali durumu üzerinde etki edecek ve ticari rekabet Osmanlı devletinde on dokuzuncu yüzyıla kadar yıpratıcı etkisini sürdürecektir. Rekabetin diğer aktörü olan İspanya Tahtı için ise ticaret yolunun değişimi rekabeti Akdeniz'den okyanuslara taşımıştır. Farklı aktörler ile girdiği bu rekabet önce Hollanda sonra da İngiltere tarafından tehdit edilip hegemonya da değişiklikler meydana getirmiştir (Kennedy, 2001: s. 90-97).



## SONUÇ

Akdeniz coğrafyasında hegemonya yoluyla ticari ve siyasi üstünlüğü elde etme düşüncesi, İspanya ve Osmanlı devletlerinin hâkim stratejilerinin bir parçası olmasına rağmen, hâkim stratejinin “coğrafyanın ekonomi politiği” ve sistem dışı aktörlerin yeni tehditler olarak ortaya çıkması nedeniyle tamamlanamadığı görülmüştür. Gerek Osmanlı gerekse İspanya devletlerinin siyasi ve ekonomik ajandaları yeni gelişmeler ile paralel olarak değişmiştir. Osmanlı için hegemonyanın sınırı, Kuzey ve Güney yönünde kendi jeopolitiğinin tamamını ve doğu yönünde ise İran “Safevi” etki alanlarını kuşatmış durumdaydı. İspanya Devleti ise aynı şekilde kuzey ve güney yönlü kendi jeopolitiğinde, Okyanus aşırı “yenidünya”yı içine alacak şekilde batı yönünde, Ümit Burnu ve Osmanlı hegemonyasının başladığı Doğu Akdeniz’i kapsayacak şekilde doğu yönünde çıkarları mevcuttu. Geldiğimiz noktada Akdeniz Havzasının her iki ülkenin ekonomi politiğinin çakıştığı nokta olduğu görmekteyiz. Bu nedenle on altıncı yüzyıl boyunca ekonomik, diplomatik, askeri anlamda her iki tahtın çıkar çatışması içinde bulunduğu anlaşılmaktadır.

Çalışmanın ilgi alanı olan “on altıncı yüzyıl” birçok açıdan dünya tarihinde yenilikler ve siyasi haritada güç rekabetine giren yeni devletlerinde hikâyesinin başlangıcıdır. Bu bağlamda Osmanlı ve İspanya tahtlarına meydan okuyucu olan, yükselen güçlerin jeopolitik nedeniyle, her iki devleti birden tam anlamıyla rakip olarak görmemesi rekabetin yönünü ve şeklini değiştirmiştir. Osmanlı devletinin kuzeyden gelen Rus tehdidi ile doğudan gelen Sefevi tehdidinin bir gerçeklik olarak değerlendirip aynı anda hem batı sınırında hem kuzeyde hem de doğuda savaşmamak için politikalar ürettiği görülmüştür. İspanya’nın ise Kuzey Afrika’da çıkarları olmasına rağmen, Kuzeybatı’da ki yeni yükselen güç olan İngiltere ile rekabeti ve açık denizlerdeki artan çıkarları nedeniyle, Akdeniz siyasetini on yedinci yüzyılda ikinci bir dereceye koyduğu anlaşılmaktadır.

On altıncı yüzyılda Osmanlı hanedanı yükselen bir güç olan Rusya'yı doğuda ki kadim düşmanı Safevileri ve batıda ki en büyük rakibi olan Habsburg hanedanlığı arasında büyük bir güç mücadelesi içine girmiş ve on altıncı yüzyıl boyunca lehine olan göstergeler teknoloji ve navigasyonda ki gelişmeler nedeniyle on yedinci yüzyıl başında aleyhine bir durum olmuştur. Aynı şekilde İspanyol tahtı ise, hem Avrupa coğrafyası üzerinde hâkimiyetini genişletmek hem Katolik dünyada üstlenmek istediği başat güç durumunu destekleyen bir dizi siyasetle, İngiltere ve Hollanda ile rakip hale gelmiştir. Bu rekabet sadece dinsel ya da siyasi temelli olmayıp deniz aşırı ticari çıkarlarının da önemli bir politik ajanda olduğu açıktır. Her iki devletin geniş bir coğrafya da egemenlik iddiasında olması ve Akdeniz coğrafyasının, bulunan yeni ticaret yolları neticesinde on altıncı yüzyılda ki önemini kaybetmesi aslında rekabetin görece sonlandığı ve eskisi kadar önem atfedilmediği unutulmaması gereken bir ayrıntıdır.

Devletler için ekonomi hayati bir konu olsa da yakın askeri tehdit durumunda, her devletin ekonomik ve ticari meseleleri ikinci derecede ele alması beklenir. Ele aldığımız konu ticaret temelli bir rekabet olsa da, her iki devletin sınırlarını tehdit eden diğer devletlere karşı politikalar üretmesi gereği Akdeniz havzasında ki ilgilerini değişik coğrafyalara yöneltmelerine neden olmuştur. Bir diğer önemli husus da şüphesiz Osmanlı'nın İnebahtı'da, İspanya'nın ise 1588 yılında bir felaketle sonuçlanan İngiltere'yi istila girişimi nedeniyle, her iki ülkenin deniz gücünde onarılması güç personel ve donanma zayiatı oluşmuş olmasıydı. 1571 ve 1588 tarihleri Osmanlı ve İspanya'nın bir deniz gücü olarak Akdeniz'de daha az görünmesine neden olmakla birlikte Akdeniz üzerinde ki çıkarlarını da, Ümit Burnu üzerinden yapılan ve Lizbon Limanını yeni güç merkezi olarak ortaya çıkaran ticaret rotaları nedeniyle daha önemsiz hale getirmiştir. Çağın süper güçleri olan Osmanlı ve İspanya devletinin Akdeniz'de birbirine meydan okuyuşları, taraflardan herhangi birinin tam bir yenilgisi ile sonuçlanmadığı ve on altıncı yüzyıl boyunca da Osmanlı deniz gücünün Akdeniz'de baskın olmaya devam ettiği görülmüştür. Deniz ticaretinin kesintisiz devam etmesi adına her iki devletin kendi ticari rotalarını koruma çabası, gelişen dünya ticareti ve globalleşen dünyada on yedinci yüzyıldan sonra "bölgesel bir sorun" halini almıştır. Bu yönüyle Akdeniz rekabetinin her iki ülkeye de tam anlamıyla hayati bir zarar vermediği değerlendirilmektedir. Akdeniz

üzerinde ki çıkarlarının değişmesi ve on altıncı yüzyılın başından farklı olarak ele alınmasının temelinde, ele alınan aktörlerin dışında gelişen küresel nitelikte gelişmeler mevcuttur. “Akdeniz Rekabeti” yükselen diğer aktörlerin ele alınan aktörlerden daha faydalı olarak çıktığı bir süreç olarak sonuçlanmıştır diyebiliriz. Akdeniz’de ki çatışmaların sonunda, hem Osmanlı hem de İspanya hedefledikleri siyasi sonucu elde edemediğinden ekonomik varlıklarının mevcut statü üzerinden devam ettirmişlerdir.



## KAYNAKÇA

### 1. Kitaplar

- Afyoncu, E. (2005) Osmanlı'nın Hayaleti Erhan Afyoncu, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Agoston, G.(2012) Osmanlı'da Strateji Ve Askeri Güç, İstanbul: Timaş Yayınları. I.Baskı,
- Alpagut, H.(1937) Denizde Türkiye, İstanbul: Deniz Matbaası.
- Alpagut, H. (1931), Kılıç Ali ve Lepanto, İstanbul, Deniz Basımevi.
- Akdağ, M. (1995) Türkiyenin İktisadi ve İctimai Tarihi Cilt II(1453-1559), İstanbul: Cem Yayınevi.
- Altıparmak, S. (1964) Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III.Cilt I. Kısım'a Ek Deniz Kısımı "1299-1452", Genel Kurmay Harp Dairesi Başkanlığı,Resmi Yayınlar Seri No:2, İstanbul: KKK Askeri Basımevi.
- Arthur M. Eckstein, (2006) Mediterranean Anarchy, Interstate War, And The Rise Of Rome, California: University Of California Press.
- Arı, T. (2013) Uluslararası İşkiler Ve Dış Politika,Bursa: MKM Yayıncılık.
- Aytepe, Hayri, Lütfü Güvenç (1981), Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi 3. Cilt ,3. Kısım, 1566-1683 Ankara: Gnkur. Basımevi
- Berkes Niyazi, (2004),100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Bonnard, André, (2004) Antik Yunan Uygarlığı,Cilt I, Fransızcadan Çeviren Kerem Kurtgözü, Birinci Basım ,İstanbul: Evrensel Basım Yayın.
- Bostan, İdris, (2008) Tuhfetü'l –Kibar Fi Esfari'l- Bihar, Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara: Deniz Basımevi.
- Bostan, İdris (2002 ) Beylikten İmparatorluga Osmanlı Denizciliği-Türkler, Ed. H. C. Güzel, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Bostan, İdris, (2009) Türk Denizcilik Tarihi Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü 1. Baskı.
- Bostan, İdris, (2008), Katip Çelebi "Tuhfetü'l –Kibar Fi Esfari'l- Bihar" Topkapı Müzesi-Tsmk, R.1190 Nüshası.

Bostan İ. (2009). Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler, İstanbul: Timaş Yayınları.

Braudel, F. (1990) Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, İstanbul: Eren Yayıncılık.

Cipolla, Carlo M. (2003) Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar: İspanyol Gümüşünün Efsanevi Öyküsü, Çev. Tülin Altınova, İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Fleet, Kate, (2009) (Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz Ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri) Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi Editörler: İdris Bostan • Salih Özbaran, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Heyd, W. (1923), Histoire Du Commerce Du Levant Au Moyen (Fransız: Trc. F. Raynaud), Paris, 2 Cilt.

Heyd, W. (1959) Histoire De Commerce Du Levant Au Moyen Age, Amsterdam, Cilt I.

Gilpin, Robert, (2015) Uluslararası İlişkilerin Ekonomi Politikası İstanbul: Kripto Yayınları.

İnalçık, H. (2013), Rönesans Avrupası; Türkiyenin Batı Medeniyetiyle Özdeşleşme Süreci, İstanbul: Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, 4. Basım.

İnalçık, Halil (2003) Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600) Çeviren: Ruşen Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları Şefik Matbaası 1. Baskı.

Kennedy Paul, (2001), Büyük Güçlerin Yükseliş Ve Çöküşleri (8. Baskı B.). (B. Karanakçı, Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Kemal Özdemir, (2008) Osmanlı Haritaları, , İstanbul: Creative Yayıncılık.

Kurat A. N.( 1966) Çakabey, Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü.

Kütükoğlu, N. (2017) Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları

Lamartine, A. (1979) Olgunluk Çağı ( Türkiye Tarihi ) 4. Cilt İstanbul: Tercuman Yayınları.

Lee, Stephen J.( 2015), Avrupa Tarihinden Kesitler 1494-1789, İstanbul: Dost Kitap Evi.

Lissner, Ivar, (2012) Uygarlık Tarihi, Çeviri: Adli Moran, , İstanbul: Nokta Yayınları.

Maurer, Alexander, (1932) Muhtasar Deniz Tarihi, Çev. Behçet Kemal, İstanbul, Deniz Matbaası.

Merçil E. (2009) "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri Türk Denizcilik Tarihi: Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar, Editörleri: İdris BOSTAN, Salih ÖZBARAN, , İstanbul: Deniz Basımevi Md.

Şenel, Alaeddin (2006) Kemirgenlerden Sömürgenlere İnsanlık Tarihi , Ankara: Imge Kitabevi.

Özdemir, K.(2008), Osmanlı Haritaları, İstanbul: Creative Yayıncılık.

Panzac, D. (1996), Commerce Et Navigation Dans L'empire Ottoman Au Xviiiè Siècle. İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları.

Panzac, D. (2018), Osmanlı Donanması 1572-1923, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

Pedani Maria Pia, (2017) The Ottoman-Venetian Border (15th-18th Centuries), Edizioni Ca' Foscari - Digital Publishing.

Peçevî İbrahim (1968). Peçevî Tarihi. (Çev. Uraz, M). Cilt 1.İstanbul: Neşriyat Yurdu

Pryor John H. (1988) Geographyy Technology, And War Studies İn The Maritime History Of The Mediterranean (649-1571), Cambridge: Cambridge University Press.

Piri Reis Haritası (1991) Dzkk Hidrografi Neşriyatı, Çubuklu İstanbul.

Ricardo, D.(2001), The Principles of Political Economy and Taxation,Ontario: Batoche Books

Sander Oral (1987), Anka'nın Yükselişi Ve Düşüşü: Osmanlı Diploması Tarihi Üzerine Bir Deneme Ankara:Ç Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Sander,Oral, (2003) Siyasi Tarih, İlk Çağlardan 1918'e ,12.Baskı, İstanbul: İmgekitabevi.

Şükrü, Mehmet, (H:1306/M:1889) Efsar-I Bahriyye-İ Osmaniye, İstanbul: Karabet Matbaası.

Toynbee Arnold (1978) Tarih Bilinci (A Study Of History) İstanbul: Bateş Yayınları.

Uzunçarşılı, İ.H. (1983). Osmanlı Tarihi. Cilt: 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi,

Uzunçarşılı, İ.H. (1983). Osmanlı Tarihi. Cilt: 2. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi,

Uzunçarşılı, İ.H. (1983). Osmanlı Tarihi. Cilt: 3. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi,

Ünal Ahmet, (2002) Hititler Devrinde Anadolu, İstanbul: Altan Matbaacılık

Von Hammer, J. (1990). Osmanlı Tarihi. (Çev.: Ata, M). Cilt:5. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları,

Von Hammer, J. (1990). Osmanlı Tarihi. (Çev.: Ata, M). Cilt:6. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.,

Werner Ernst (1966 -1977) Büyük Bir Devletin Doguşu-Osmanllar (1300 -1481) . 2. Halk Ayaklanmaları Ve Askeri Feodalizm, Türkçesi: Yılmaz Öner, Alan Yayıncılık 1988 "Die Geburt Einer Grossmacht - Die Osmanen (1300 -1481) – Berlin: Ein Beitrag Zur Genesis Des Türkisehen Feudalismus Akademie Verlag

Yıldız, Ö.( 2013) Osmanlı Deniz Ticareti (1908-1914), İstanbul: Tarihçi Kitabevi.

## 2. Makaleler, Bildiriler, Diğer Basılı Yayınlar

Arıkan, Muzaffer,( 1968) “XV. Ve XVI. Asırlarda Türk İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış”, Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi, C.XXIII, S. 4,

Aydın Faruk, (2002), Osmanlı Bahriyesinin Tarihsel Gelişimi Ve Bahriye Teşkilatı,Askeri Tarih Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı 52,

Bal, Faruk, (2011) XVI. Yüzyılda Osmanlı-İspanya İktisadî İlişkileri: Akdeniz’de Rekabet, , Öneri.C.9.S.36. Temmuz 2011.201-211.

Bostan İ.( 2006) “Ahidnamelere ve Uygulamalara Göre Osmanlı-Dubrovnik Ticarî Münasebetleri (XV-XVI. Yüzyıllar)”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, s. 79-87.

Bulunur. K.İ,( 2014) 16. Yüzyılda Osmanlı imparatorluğunda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İşkerçe Sözleşmeleri, Journal of History Studies, Volume 6, Issue 3, p. 89-102,

Çetin, C.( 2014) Anadolu İskeleleri ve Karayolu bağlantılar (16.yüzyıl sonları), JASS, Number 28, Autumn, II,s,349-367,

Çetin, A.( 2013) Akdeniz’de İslam Medeniyeti Milletlerarası Konferans Tebliğleri, “Akdeniz’in iki Kadim Coğrafyasında Çarşılar ve Mal Mübadelesine Dair” Lefkoşa, 1 - 4 Aralık 2010, Türkiye Dİyanet Vakfı, İstanbul

Durak, Ahmet,(2016) Akdenizde Osmanlı Korsanlığı Ve Osmanlının Korsanlıkla Mücadelesi (1530-1571) , ETÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, I/2, Sayfa: 131-148

Ekinci, İlhan,(2006) XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim Ve Tepkiler, Tarih İncelemeleri Dergisi,Cilt XXI, Sayı-2, s. 35-76

Hanılçe, Murat,( 2010) Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak, , Tarih Okulu, Sayı VII, 47-70

İnalçık H. (2009) “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, Türk Denizcilik Tarihi: Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar, Editörleri: İdris BOSTAN, Salih ÖZBARAN, Deniz Basımevi Md. İstanbul,

Kumrular, Ö.( 2009) , On Altıncı Yüzyılın İlk Yarısında Orta Ve Batı Akdeniz’de Üstünlük Mücadeleleri, , Editörler İdris Bostan, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul,

Lowry H. W. A (1980) “Corpus Of Extant Kanunnames For. The Island Of Limnos As Contained In The Tapu-Tahrir Defter Collection Of The Başbakanlık Archives” The Journal Of Ottoman Studies 1: s .41-58

Naki, E (2016) “XVI. Yüzyılda Latin Amerika Gümüşünün Osmanlı-İspanyol Rekabetindeki İktisadi Rolüne Dair Bazı Düşünceler” Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Yıl 14, Sayı 20, s. 229-247

Naki, E (2015) “ İki Savaş Arası İspanya-Osmanlı İlişkileri (1571-1588): Büyük Kopuş” Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Novak,D. Mlinarić,D. Lapaine M. (2005) “A Comparative Analysis of the 16th Century Ottoman Mapping of the Croatian Coast and Islands” Journal of the Croatian Cartographic Society, Vol. 4 No. 4 s. 78-110

Modelski G. ( 1978), The Long Cycle of Global Politics and the Nation-State, Cambridge University Press,Vol. 20, No. 2, Varieties of Modernization, s. 214-235

Panzac, Daniel (1992) 'International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century', Intemational journal of Middle East Studies , 14, 189-206.

Tabakoğlu H.S,( 2007) The Re-Establishment Of Ottoman-Spanish Relations In 1782, Turkish Studies / Türkoloji Araştırmaları Volume 2/3 s.496-524

Tufan, Turan. (2012), Çatışmadan Ateşkese Osmanlı-İspanyol İlişkileri (1301-1581), .History Studies,Volume 4 Issue 3, p. 193-217

Chakib, Benafri (1989) Endülüs'te Son Müslüman Kalıntısı Morisko'ların Cezayir'e Göçü Ve Osmanlı Yardımı (1492-1614), Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi),

### 3. Elektronik Kaynaklar

Kallek C. TDV İslâm Ansiklopedisi, Cild:32, 2006, syf 387-389, İstanbul, Mayıs/2019 <https://islamansiklopedisi.org.tr/narh#1>

Şekil1:Doğu Akdeniz'de Ticaret Yolları,Mart/2019 <https://kottke.org/19/02/a-detailed-map-of-medieval-trade-routes-in-europe-asia-and-africa>

Şekil 2:Akdenizde Ticaret Yolları, Mart/2019 <https://kottke.org/19/02/a-detailed-map-of-medieval-trade-routes-in-europe-asia-and-africa>

Şekil 3: 14.yy da ticaret yolları, Mart/2019, [https://transportgeography.org/?page\\_id=1048](https://transportgeography.org/?page_id=1048)

Şekil 4:On yedinci yüzyılda Avrupa Siyasi Haritası, Mart/2019, <https://www.quora.com/What-would-be-the-best-way-for-the-Spanish-Empire-to-have-conquered-Europe-during-the-1600s>



Şekil 5:On yedinci yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu Siyasi Haritası, Mart/2019,  
[https://gohvarblog.com/2014/10/11/marking\\_the\\_battle\\_of\\_lepanto\\_the\\_beast\\_of\\_sv\\_jerolim/](https://gohvarblog.com/2014/10/11/marking_the_battle_of_lepanto_the_beast_of_sv_jerolim/)

Şekil 6: Lepanto (İnebahtı) deniz savaşı. Mart /2019, [https:// warfarehistorynetwork.com/daily/military-history/ the-battle-of-lepanto-the-best-days-work-in-centuries/](https://warfarehistorynetwork.com/daily/military-history/the-battle-of-lepanto-the-best-days-work-in-centuries/)

Schumpeter Joseph A. Capitalism, Socialism And Democracy, Taylor & Francis E-Library, 2003), Mart/2019 <https://www.taylorfrancis.com/books/9780203857090>

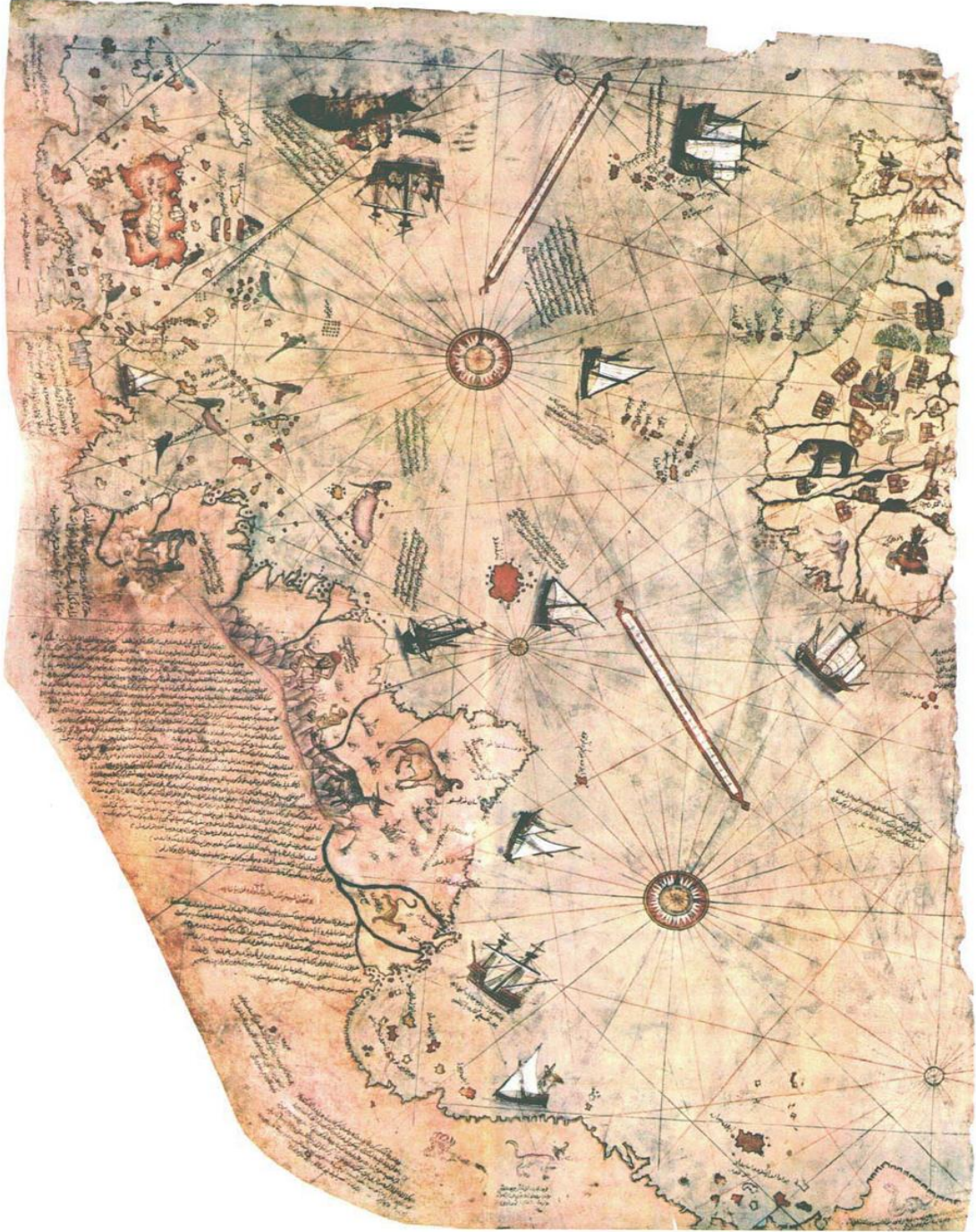
Turan,Ş. Venedik'te Türk Ticaret Merkezi, Belleten, Cilt:XXXII- Sayı 126- 1968, ocak/2019 <https://www.ttk.gov.tr/yayinlarimiz/dergi/belleten-cilt-xxxii-sayi-126-yil-1968-nisan/>



# EKLER

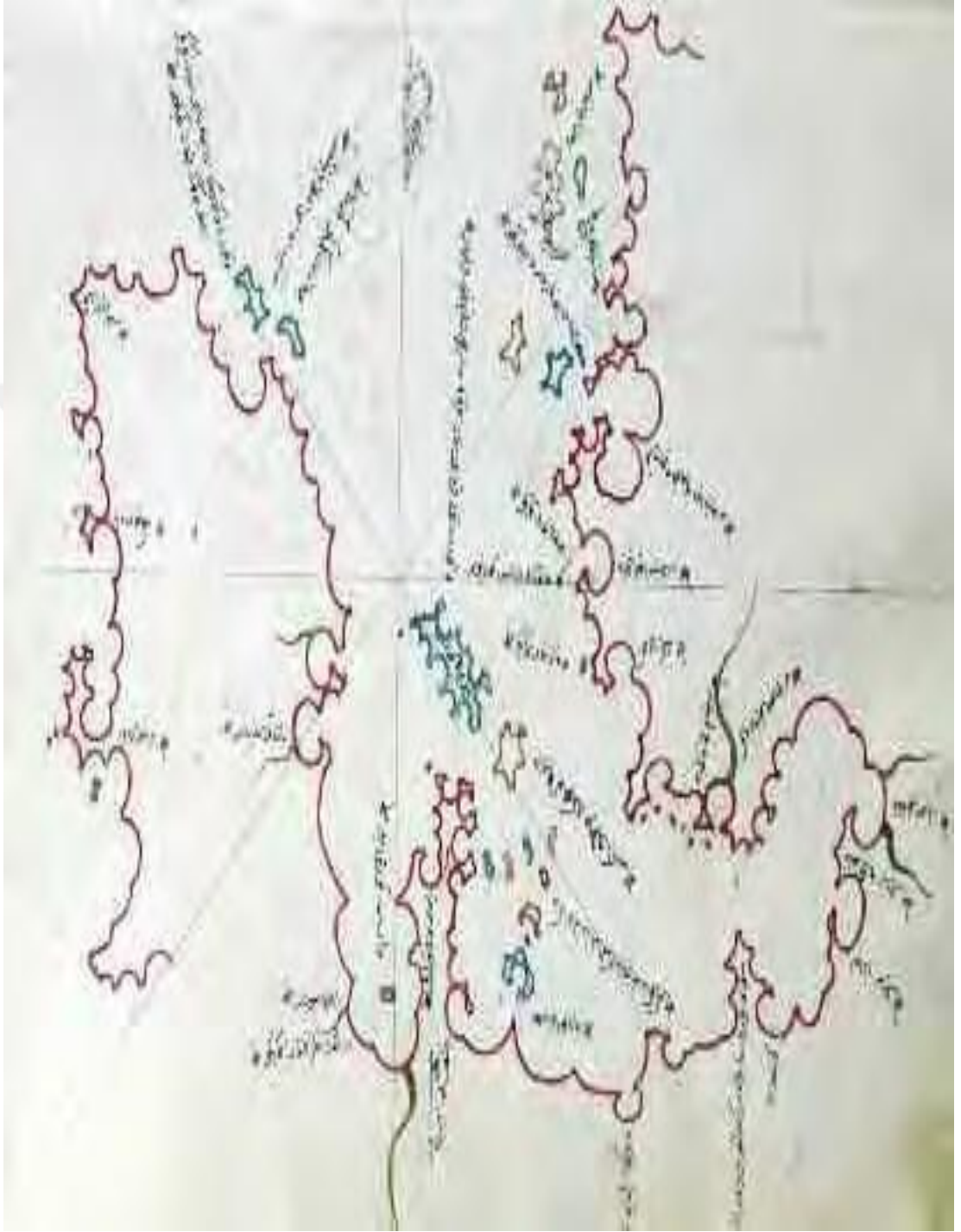
Osmanlı Haritacılığına Dair Örnekler<sup>18</sup>

## EK 1: PİRİ REİS HARİTASI

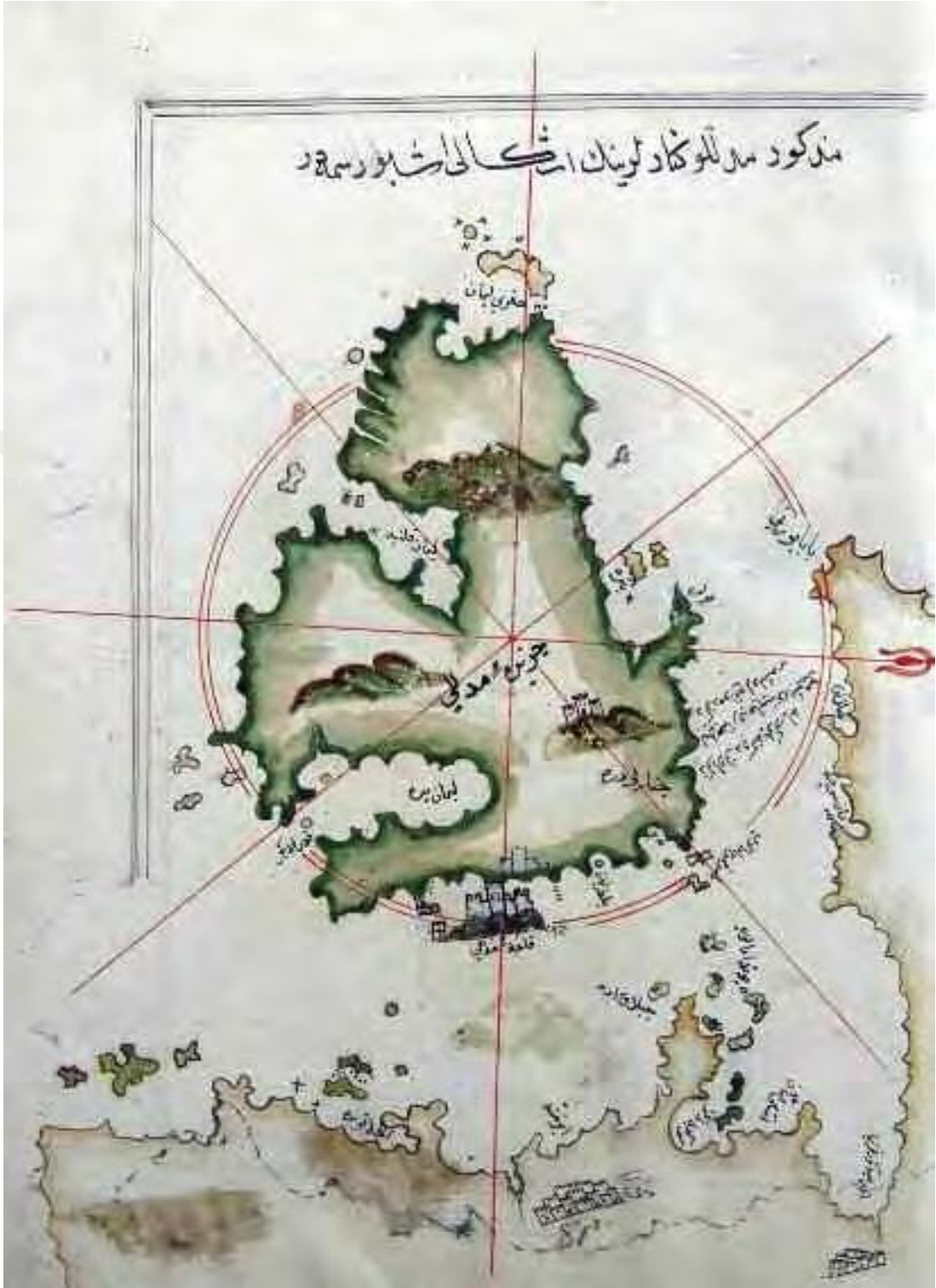


<sup>18</sup> Türk Denizcilik Tarihi Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar (2009) adlı eserden alınan görselleri ihtiva eder.

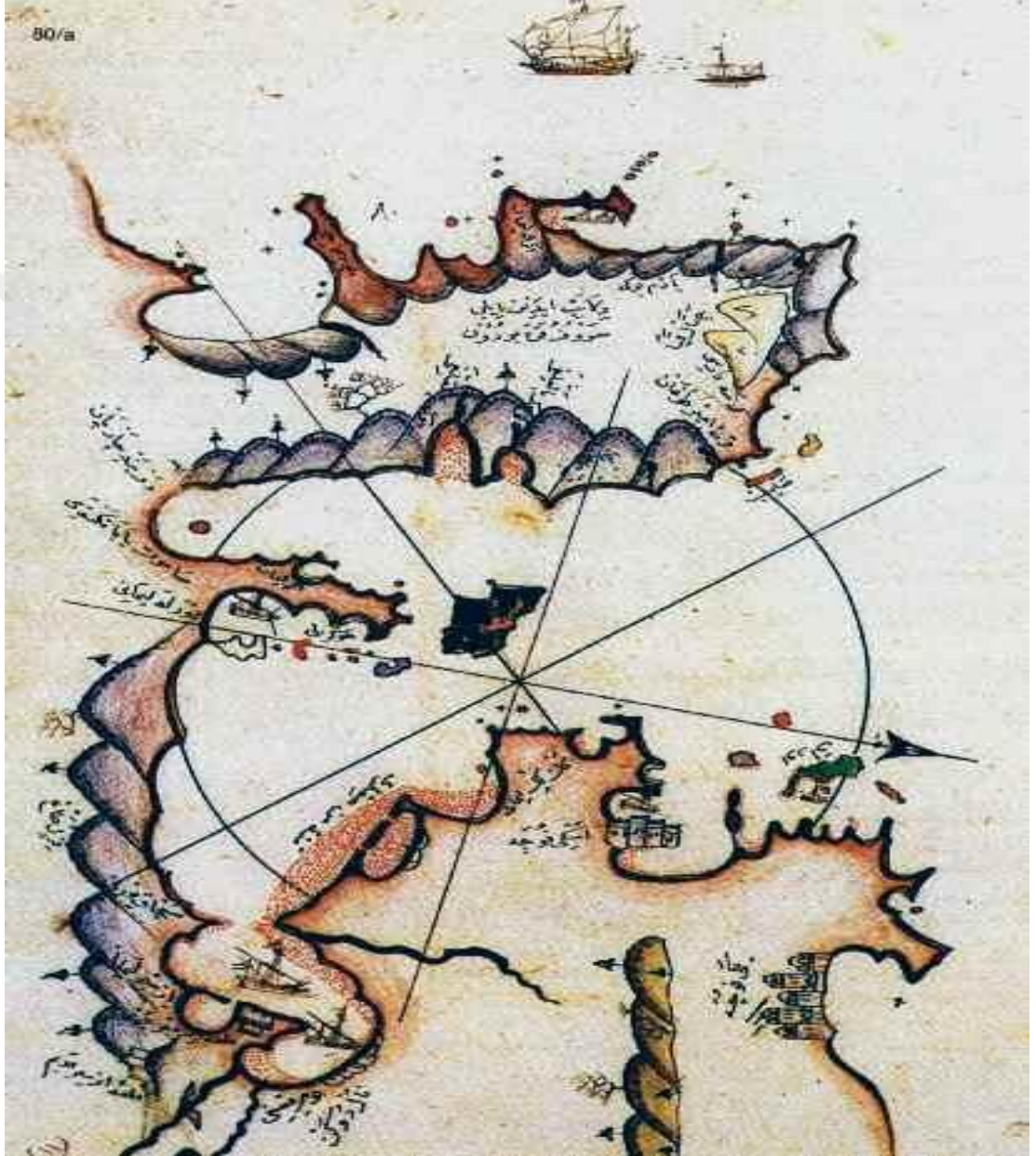
**EK 2:Piri Reis'in Kitâb-ı Bahriyesi'nde İzmir, Urla ve Foça**



EK 3:Kitâbı Bahriye'de Midilli Adası



EK 4:Kitâb-ı Bahriye'de Vilâyet-i Aydın ili ve Eski Foça,



## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Erkan OFLAZ

Doğum yeri ve Tarihi : Nevşehir- 1980

### Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Kocaeli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Yabancı Diller : İngilizce

### Bilimsel Faaliyet ve Yayınlar

OFLAZ, E. 2017, Yeni Konsept Savaş, Editör: Ali Poyraz Gürson, , Umuttepe Yayınları

Yılmaz Genç, S. Syed, H. Oflaz, E. (2019) “Rise Of Financial Rulership In The Late-Medieval Period Of Florence: Bank Of Medici”. IcoaeF’19, V. International Conference On Applied Economics And Finance & Extended With Social Sciences April 9-10-11, 2019 / Kyrenia – Cyprus(T.R.N.C)

Koç, S. Orhan, A. Yılmaz Genç, S. Oflaz, E.(2018) “Ana Akım İktisadın Gelişmesinde Washington Uzlaşması’nın Rolü Üzerine Bir Değerlendirme”. ICOAEF’18 IV. International Conference on Applied Economics and Finance & Extended With Social Sciences) November 28-29-30, 2018 / Kuşadası – Turkey

Yardımcı, M. E. Oflaz, E. Batman, M. (2018) “16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı ve İspanya’nın Akdeniz ticareti üzerine rekabeti”. IV. European Congress on Economic Issues- is scheduled to be held from 15-17 November 2018 in İzmit/Kocaeli in Turkey.

## **İletişim**

E-Posta adresi : erkanoflaz1282@ gmail.com

**Tarih** : 31/05/2019