

*Tarih Okulu*  
*Mayıs-Ağustos 2010*  
*Sayı VII, 47-70.*

## COĞRAFI KEŞİFLERİN NEDENLERİNE YENİDEN BAKMAK

**Murat HANILÇE\***

### Özet

Yıllardan beri, Türkiye’de Yeniçağ tarihinin konuları içerisinde, ilköğretimden üniversiteye eğitimin her aşamasında müfredatın vazgeçilmez konularından birisi olan Coğrafi Keşiflerin nedenleri ile ilgili bazı genel eğilimler, keşifleri büyük oranda ekonomik nedenlere dayalı olarak anlatmakta olup keşfin geri planı, dini, sosyal gerçekler ve özellikle teknik konuları daha zayıf nedenler gibi göstermektedir. Bu denememizde keşiflerin nedenlerini çok farklı açılara dayanarak anlatmaya çalışacağız.

**Anahtar Kelimeler:** *Coğrafi Keşifler, Portekiz, İspanya, haritacılık, gemicilik*

### Abstract

For years, the geographical discoveries are one of the topics in the pre-modern period which are compulsory for the curriculum in every level of education from primary school to university in Turkey. The discoveries have been shown as the result of economical needs in general. The facts behind the discovery, social facts and especially technical matters have been explained as more weak reasons. In this essay, we will evaluate the reasons of discoveries from very different points of view.

**Key words:** Geographical discoveries, Portugal, Spain, cartography.

---

\* Gazi Osman Paşa Üniversitesi Yeniçağ Tarihi Doktora Öğrencisi.

Murat Hanilçe

## I.GİRİŞ

Başlangıçtan günümüze insanoğlu, keşifçi bir ruha sahip olmuştur. Şüphesiz ki bu ruhun oluşmasında insanlığın ihtiyaçları ve her geçen gün bu ihtiyaçların çoğalması etkili olmuştur. Yeniçağ'a girmeden de insanlık birçok keşfe imza atmıştır. Fakat, yeniçağdaki keşifler dünyayı küçültmesi, iletişimi artırması ve hatta bugün küreselleşme dediğimiz süreci başlatması bakımından insanlık tarihinin önemli olaylarından biridir. Hiç şüphesiz, bu keşifler tesadüfi ve birdenbire olarak ortaya çıkmamış olup bunun bir geri planı vardır. Bu çalışmada, keşifleri vermektten çok Avrupa'yı keşiflere götüren arka plan aydınlatılmaya çalışılacaktır.

Günümüzde meydana gelen büyük sorunların altında yatan faktörlerin kökü bir şekilde keşifler döneminde ortaya çıkmıştır. Bu yüzden, keşiflerin nedenleri doğru bir şekilde ortaya konulmadan bilimsel devrim, kapitalizmdeki gelişme, sanayi devrimi ve günümüzün küresel problemlerinin ifade edilmesi zorlaşacaktır.

Özellikle, 1400-1600 yılları arasında gerçekleşen keşifler çağı boyunca kıtalar keşfedildi, dünya denizden dolaşıldı, dünya ölçeğinde ticari faaliyetler başladı, ilk deniz aşırı imparatorluklar kuruldu ve daha da önemlisi keşfedilen kıta ve bölgelerde birikmiş servetin Avrupa kıtasına aktarılması sonunda Avrupa'nın ekonomik, ticari, bilimsel ve teknolojik kalkınması gerçekleşti. 1871'de Thomas Henry Huxley: "Doğanın keşfi sonsuz bir iştir. Keşfettikçe keşfedilmeyi bekleyen nice şey çıkar ve bu sonsuza dek böyle sürer." diyordu. Huxley, haklıydı. Her keşif sonrası yeni bilinmeyenler ortaya çıkacaktı. Keşfedilmeyi bekleyen yeni yerler, yeni gelişmeler bir yerlerde saklı olacaktı. Bununla birlikte, XV. ve XVI. yüzyıllarda yapılan keşifler merakın ve araştırmanın sınırlarını zorlamak açısından yeni bir sürecin başlangıcı olacaktı. Şimdi, insanlığı bu sürece taşıyan nedenlere geçelim ve dünyayı bir küre haline getiren sürecin yapıtaşlarını anlamaya çalışalım.

## II. COĞRAFİ KEŞİFLERİN NEDENLERİ

XV. ve XVI. yüzyıllarda coğrafi keşifler gerçekleşene kadar, Avrupalıların, kıtaları dışındaki dünya ile ilgili bildikleri daha çok mitler ve fantezilere dayanmaktaydı. XVI. yüzyılın en güvenilir kaynakları arasında klasik eski çağdan kalma bazı eserlerle, yakın dönemlerde seyyahların yazdıkları raporlar

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

yer almaktaydı. XV. yüzyıla girerken 1406'da Batlamyus'un *Geography* isimli eseri Yunanca'dan Avrupa dillerine çevrilmişti<sup>1</sup>. Bu eser, Roma İmparatorluğu döneminden kalmıştı ve Romalıların en güçlü oldukları döneme ait coğrafi bilgilerin bir özeti idi. Eserde Asya ve Afrika'nın Avrupa'ya yakın bölgeleri ile ilgili bilgiler doğrudu fakat uzak bölgeler için verdiği bilgiler gerçekleri ifade etmekten oldukça uzaktı. Ayrıca, bu eserde Amerika ve Avustralya gibi o dönem için Avrupa'da bilinmeyen kıtalar hakkında herhangi bir bilgi yoktu.

Seyyahlara ait eserlerden en meşhuru şüphesiz Marco Polo'ya ait olanıydı<sup>2</sup>. Marco Polo, XIII. yüzyılda Asya'yı karadan geçerek Çin'de Moğol İmparatoru'nun sarayında kalmıştı. Polo'nun *Travels* isimli eseri, Portekiz Prensi Gemici Henry'ye ve Christopher Columbus'a esin kaynağı oldu. Bu eser Christopher Columbus'u öyle etkilemişti ki, aslında yeni bir kıtayı keşfiyle sonuçlanacak yolculuğunda Cathay (Çin) Moğol İmparatorluğu'na varmayı da hedeflemişti. Ne var ki o dönemde Çin'deki Moğol varlığı çoktan sona ermişti ve Columbus'un bundan haberi yoktu.

### Keşifler Çağına Girerken Avrupa'nın Bilgi Kaynakları

Batlamyus ve Polo, birçok eksikliklerine ve yetersizliklerine karşın XV. yüzyıla kadar mitler ve efsaneler ve sahte seyyah hikâyelerine göre daha güvenilir bilgi kaynakları oldular. Polo'nun *Travels*'i kadar etkili olan bir eser de Sir John Mandeville'ye aitti<sup>3</sup>. Onun eserinin adı da *Travels* idi. Şüphesiz bu eserin de gerçekleri tam olarak yansıttığı söylenemezdi. Yazarın, eserinde, köpek başlı

<sup>1</sup> Batlamyus ve Avrupa'da Yeniçağ'a girerken haritacılığa yaptığı tesirler ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, çev. Fatoş Dilber, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara 1996, s. 146-155.

<sup>2</sup> Marco Polo'nun yaşamından kesitler ile ilgili bkz. Boorstin, *age*, s.135-139. Boorstin, diğer Ortaçağ seyyahları arasında Keşiş Odoric, Nicole de Conti, İbn-i Batuta, Fransız Saint Louis ve Jean de Joinville'yi de zikretmektedir. Marco Polo ile ilgili ayrıca bkz. Sami Öngör, *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, Maarif Basımevi, İstanbul 1994, s. 36-46. Müslüman coğrafyacılar ve dünya coğrafyacılarına kazandırdıkları ile ilgili olarak bkz. Müslüman Coğrafyacıların Gözüyle Ortaçağ'da Türkler, Derleyen ve Türkçe'ye Çeviren: Yusuf Ziya Yörükan, Gelenek Yayınları, İstanbul 2004, s. 57-386. Bu kitap İbn Havkal, İstahri, Kudame b. Cafer, İbn Fakih, İbn Rusteh, El-Yakubi ve İbn Hurdazbih gibi coğrafyacılar ve eserlerinin içeriğine dair önemli bilgiler barındırmaktadır. Yine Ortaçağ Müslümanlarının ilime katkıları ve Batı ile etkileşimi ile ilgili bkz. Zeki Tez, *Ortaçağ Müslümanları*, Nobel Yayınları, Ankara 2001, s. 253-274.

<sup>3</sup> David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, çev. Osman Bahadır, 2. Baskı, Yöneliş Yayınları, İstanbul 2001, s. 14.

insanlar ve doğuya ait hayal mahsulü adetlerden söz eden bölümler de yok değildi.

Keşifler çağına girerken Avrupa'da, Ortaçağ'ın garip ama halkın fantezilerindeki yerini koruyan inanışları ve hikâyeleri halen etkiliydi. Örneğin, çok uzaktaki bilinmeyen denizlere açılan, dünyanın kenarından aşağı düşen, dünyanın sıcak bölgelerinde kaynar sular bulunan denizlerde ortadan kalkan gemicilerden söz eden hikâyeler halk arasında yaygındı. Bu hikâyeler, aslında, cesaret kırıcı ve korku verici bir yapıdaydı. Bu yönüyle de, soruşturmacı zihniyetin ve araştırmacı ruhun önünde önemli bir engel oluşturmaktaydı<sup>4</sup>.

Geç Ortaçağ'da diyebileceğimiz bu dönemde, kayıp adalar, Asya ya da Afrika'da Müslümanların yaşadığı bölgelerden ötede bir yerde yaşayan Hristiyan Kral Aziz John ve Batı'da Atlantis kıtasından söz eden ve bilimsel temellere dayanmayan inanışlar da halk nazarında önemli yer meşgul ediyordu. Ancak şunu açıkça belirtmek gerekir ki, bu tuhaf hikâyeler gerçekleri yansıtmamasına rağmen keşiflerin başlamasında tetikleyici bir rol oynamıştır<sup>5</sup>.

Keşifler öncesi dönemde, haritacılık da gerçekçi ve doğru bir yerde değildi. *Mappe Mundi*<sup>6</sup> adı verilen dünya haritaları daha çok kilise eliyle çizdiriliyordu ve bu haritalarda birçok eksiklik ve yanlışlıklar bulunuyordu. *Mappe Mundiler*, Hristiyanlığın manevi merkezi Kudüs'ü dünyanın merkezi sayıyor ve bilinen kıtaları Kudüs'ün çevresine simetrik olarak diziyordu. Açıkça ifade etmek gerekirse, bu haritalar ne gemiciler ne de seyyahlar açısından bir anlam taşıyordu. Kaldı ki, bu haritalar gemiciler ve seyyahların kullanımından çok dini amaçlara hizmet etmesi için çizilmişti. *Batlamyus*'un eserinden yola çıkılarak hazırlanan haritalar ise Asya'nın batısı ve Afrika'nın kuzeyi açısından başarılıydı ancak Afrika'nın güneyi ve Hint Okyanusu konusunda yetersiz ve başarısızdı. Avustralya, Pasifik ve Antartika bu haritalarda yoktu. Keşifler

<sup>4</sup> Arnold, age, s. 14-16.

<sup>5</sup> Keşiflerde dini mitosların ve Aziz John'un ülkesine ulaşma isteğinin rolü hakkında bkz. Server Tanilli, *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*, III, 4. Baskı, Adam Yayınları, İstanbul 2001, s.33; William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, çev.Alaeddin Şenel, 9. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara 2004, s. 467. Mc Neill'e göre, Keşifler ilk başladığı sıralarda Portekizliler için Prester John'u bulup Müslümanları arkadan çevirmek birinci planda idi. Köle ve öteki ticari mallardan sağlanacak kazanç ikinci planda tutulmuştu. Mc Neill'in bu yorumu, batı dünyasında Coğrafi keşiflerin başlangıcında haçlı zihniyetinin de etkili olduğunu akla gelmektedir.

<sup>6</sup> Haritacılığın Ortaçağ boyunca geçirdiği serüven hakkında bkz. Erol Köktürk, 'Haritacılığın 5000 Yıllık Yürüyüşü (Tarihsel Süreç-Gelişme Dinamikleri) (II. Bölüm Antik Çağdan Günümüze)', *Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Ynetimi Dergisi*, sayı: 2004/90, internet nüshası için pdf formatı: 8AU2\_363\_ek.pdf.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

çağının ilk haritacıları, boşlukları kendi yöntemleri ile doldurmaya çalıştılar. Bilhassa, Afrika ve Asya'nın bilmedikleri bölgelerindeki boşlukları kendi uydurdıkları nehirler ve dağlarla doldurmayı tercih ettiler. İşi daha da ileri götürerek bu bölgeler ve ülkeler ile ilgili hayali bilgileri de haritalara eklediler; bununla da yetinmeyerek çok uzun süre ölmüş olan hükümdarları hala saltanatlarının başındaymış gibi gösterme yolunu seçtiler.

### Keşifler Çağına Girerken Avrupa Dışında Dünya

Esasında, 1400'lü yıllara girerken dünya birbirinden kopuk ve habersiz ya da birbiriyle çok az ilişkisi olan ya da hiçbir ilişki bulunmayan farklı toplulukların ve uygarlıkların birleşimi görünümündeydi. Avrupa, Amerika kıtasını ne kadar bilmiyorsa, Orta ve Güney Amerika uygarlıkları ve toplulukları da Avrupa kıtasına yabancıydı. Buna rağmen, birbirine yakın Çin ve Hindistan gibi büyük ülkelerin geniş bir ticari potansiyeli vardı. Yine de, Çin ve Hindistan arasındaki ticari potansiyel bile bu iki ülkeyi kültürel ve ekonomik açıdan içe kapalı olmaktan kurtaramıyordu. Çünkü ulaşım, iletişim ve denetim yoksunluğu; kopukluğu körükleyen bir durumdu. Şüphesiz, bu kültürel kopuklukta coğrafi engellerin rolü de yadsınamaz. Uygarlıklar arasındaki bu bağlantısızlıkta kara ve denizlerde uzun keşif seyahatlerini özendirecek bir merak eksikliği de önemli bir etkiye sahiptir.

Bu merak eksikliğine batılı tarihçilerin verdiği en çarpıcı örnek Çin'dir<sup>7</sup>. Çin, 1405-1433 yılları arasında Güneydoğu Asya'da düzenli bir deniz ticaret ağı kurmuştu ve ticari etkinlikler dışında Amiral Cheng Ho aracılığıyla Sri Lanka, hatta Doğu Afrika'ya kadar uzanan seferler yapmıştı. Aynı dönemde, Çin'e ait

---

<sup>7</sup> Amiral Ho Cheng'in deniz seferlerinin bir amacı da Kayıp bir Çinli prensi bulup geri getirmektir, ancak kayıp prens bulunmadığı gibi Ho'nun gittiği yerlerde kurduğu tuhaf vergi sistemi Çin ekonomisini sarstı; ayrıca Çin üstünlüğünü kabul eden yerler Çin'e pek de kendinde olmayan bir şey sunacak gibi görünmüyordu. Çin'e Ho'nun seferinden gelen belli nesnelere arasında zürafa gibi hayvanlar önemli yer tutuyordu. Bu nedenle Ho'nun seferleri ilerleyen yıllarda durduruldu, denizcilik faaliyetlerini askıya alan Çin içine dönük bir siyaset ve ekonomiye yöneldi. Çin'in dış dünyaya kapalı durumu uzun yıllar devam etti ve XIX. yüzyıldaki Afyon Savaşları'na kadar Çin bu direncini sürdürdü. Belki de Çin, bu tutumunu kendi kendine yetmesine borçluysa. Ancak Ho'nun seferleri sürekli kılınabilse ve Hint Okyanusu'nda ve Afrika'da Çin varlığı sağlanabilse Portekiz ve ardından gelen sömürgeci güçler Avrupa'yı bu kadar kalkındırabilir miydi? Bu soruya cevap bulmak şüphesiz imkansız. Ancak bu durum, yani Çin'in kendi içine kapanması Avrupalılar için büyük bir şans olarak algılanmalıdır. Bkz. Boorstin, age, s. 183-197.

gemiler, Avustralya'nın kuzeyine ve Kuzey Amerika'nın Pasifik'e kıyı olan bölgelerine ulaştılar. Konfüçyüs öğretisine sahip Çin imparatorları, kendilerini her açıdan komşu ülkelerden üstün sayıyor ve onları Çin'e haraç ödemekle yükümlü barbarlar olarak algılıyordu. Bundan dolayı Cheng Ho'nun deniz faaliyetlerinin itici gücü Çin'in üstünlüğünü kabul ettirmek ve Çin'de bulunmayan nadir eşyaları aramak olmuştur. Çin'in amaçları arasında coğrafi bilgileri artırmak ya da sürekli ticari ilişkiler geliştirmek yer almamıştır. Bu dönemde, Çinli tüccarlar Avrupa'daki meslektaşlarına nazaran daha düşük bir statüye sahipti. Sonuç olarak Cheng Ho'nun seferlerinin arkası gelmemiş ve Portekizlilerin Batı Afrika kıyılarından aşağı yol aramaya başladıkları sırada Çin kendi içine çekilmiştir.

Aynı tarihlerde, Araplara<sup>8</sup> ve Hintli Müslümanlara baktığımızda, Hint Okyanusu'nda gerçekleşen oldukça karmaşık ve bir o kadar da yoğun bir ticaret sistemi görüyoruz. Ancak, onlara göre, ticari etkinlikler kârlı ve güvenli olan alanlarla sınırlı tutulmalıydı. Mesela, Arap gemiciler, daha önceden Çin'le doğrudan ticaret yapmışlardı fakat Endonezya'nın doğusuna nadiren gitmişlerdi. Batı tarafta ise Mozambik ve Madagaskar'ın ötesine geçmemişlerdi. Çünkü ilerisini bilmiyorlardı ve bilinmeyenin doğuracağı risklerin ticari kazançlarını olumsuz etkileyeceğinden endişe ediyorlardı. Akdeniz'deki Arap gemiciler ise Fas'tan sonra yolculuk yapmanın mümkün olmadığı Atlantik'in başladığına inanıyor ve daha ötesine geçmeyi denemiyorlardı.

### **Keşifler Çağı'na Girerken Avrupa'da Genel Durum**

XV. yüzyıla girerken, Avrupa kendi içine kapalı bir uygarlık görünümündeydi. Bu yönüyle, aslında, keşif başlatacak ve dünyaya önderlik edecek bir konumda gözüküyordu. Üstelik 1348-1349'da Avrupa'ya büyük darbe vuran bir veba salgını olmuştu. Avrupalıların "Kara Ölüm" adını verdikleri bu salgın nüfusun neredeyse üçte birini yok ettiği gibi ekonomiye de ciddi zararlar vermişti. Kara

---

<sup>8</sup> "Keşifleri neden Araplar ve Müslümanlar Başlatmadı?" sorusuna verilecek en güzel yanıtlardan birisi herhalde şu olmalıdır: "Onlar zaten keşfedilmeyi bekleyenler arasındaydı." Yani, Avrupa'nın varmak istediği baharat limanlarında zaten Araplar ve Müslümanlar vardı ve karayolları ve iç denizlerdeki kontrol ve pazarlama onların kontrolünde sağlanıyordu. Birikimleri bilgisel düzeyde yeterince iyiydi. El-Biruni'nin çalışmaları, Ahmed Bin Macid'in kılavuz kitapları yeni filizlenen Avrupa coğrafyacılığının ilerisindeydi. Fakat bu unsurlardan kendi kendilerini keşfetmelerini beklemek herhalde ironik bir durum olurdu. Bu konuda bkz. Boorstin, age, s.177-183.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

ölüm, Avrupa için aslında iki gereksinim doğurmuştu. Bunlardan birincisi, işgücüydü; diğeri ise ekonomiyi yeniden güçlendirecek değerli madenlerdi.

VIII. ve XIV. yüzyıllar arasında Avrupa'da etkili olan sıcak hava şartları, kıtanın kuzeyinde ve batısında tarımın ilerleme kaydetmesine neden olmuştu. Bu, sıcak hava koşulları Wikinglerin İzlanda'da, Grönland'da koloniler kurmasına ve kuzey deniz yoluyla Amerika kıtasında Vinland'a ulaşmasına imkan sağlamıştı. Ne var ki, daha sonraları iklimin soğuması ve "Küçük Buzul Çağı" adı verilen bir dönemin yaşanması, Vinland'a giden deniz yolunda ulaşımı zorlaştırdığı gibi İzlanda ve Grönland arasındaki bağlantıyı da zayıflatmıştı. Böylelikle, Wikinglerin Amerika macerası da sona ermişti<sup>9</sup>.

Bir dönem Roma İmparatorluğu'nun iç denizi görünümünde olan Akdeniz, Ortaçağ'da Hıristiyan Avrupa ile Müslümanlar arasında kalmıştı. 711 Kadiks Savaşı'yla İber Yarımadası'nda başlayan Emevilerin ileri hareketi 732'de Poitiers (Puvatya) Savaşı'na kadar devam etmiş, bu tarihten sonra da İber yarımadasında Müslümanları siyasi varlığı 1492 yılına kadar devam etmiştir. Portekiz ve İspanya, 1400'lere girerken, Müslümanlara karşı başlattıkları mücadele sonunda Granada (Gırnata) dışında Müslümanları adım adım İber Yarımadası dışına itmişlerdi. En son Gırnata da 1492'de ortadan kaldırılacak ve İspanya ve Portekiz'in yeniden fethi (*reconquista*) gerçekleşecekti<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Vinland'a yani Amerika'ya ulaşan Wikinglerin belki de en büyük şanssızlığı burada pazarlayacak ürünlerinin olmamasıydı. Çünkü oraya ilk ulaştıklarında Amerikan yerlileriyle değişim aracı olarak bezleri kullandılar. Öyle bir an geldi ki ellerindeki bez stoku azalınca bezleri daha küçük parçacıklara ayırarak ihtiyaçlarını karşılama yolunu seçtiler. Ancak parçacıklar da tükenince Kızıl Eric ve beraberindekiler için Amerikan rüyası sona ermeye başladı. Bu da gösteriyor ki kaşif devletlerin, keşifleri sürdürebilir kılmasında alacaklarına karşı vereceklerinin de bulunması çok önemliydi. Belki Çin'in Afrika macerasında da sıkıntı bu temeldeydi. Eğer Çin verdiklerine karşılık bulabilseydi, belki de Afrika'ya doğru hakimiyetini yaymakta daha kararlı olacaktı. Haliyle, Gemici Henry'nin keşiflerle eş zamanlı olarak Portekiz'in şeker üretimini artırması bu alış veriş sisteminin zorunlu bir sonucu gibi değerlendirilmelidir. Wikinglerin ve Kızıl Eric'in Amerika serüveni ile ilgili bkz. Boorstin, age, s.200-212.

<sup>10</sup> Emevilerin ve Müslümanların İber Yarımadası'ndaki varlığı ile ilgili bkz. İsmail Yiğit, "Emeviler", TDVİA, 11, İstanbul 1995, s. 87-104; Mehmet Özdemir, "Endülüs", TDVİA, 11, İstanbul 1995, s. 211-225; Süleyman Uludağ, "Endülüs Emevileri", TDVİA, 11, İstanbul 1995, s. 232-233.

### **Reconquista: İber Yarımadası'ndaki Müslümanları Geri Çıkarma Girişimi**

Müslüman güçleri kendi yarımadalarından sürmelerine rağmen, gerek Portekizliler<sup>11</sup> gerekse Kastilyalılar, kendilerince bir Haçlı seferi olarak nitelendirdikleri *reconquista*<sup>12</sup> hareketini Afrika'ya da taşımışlardır. Bunun sonunda, Portekizliler Fas'taki Ceuta limanını 1415'de ele geçirmiştir. Bu tarih aynı zamanda Avrupalı tarihçiler için keşifler çağının başlangıcı kabul edilmektedir. Ancak, Portekizliler, Ceuta'dan ilerisinde karada fazla bir başarı sağlayamadılar ve en son 1437'de Tanca'da kesin bir yenilgi aldılar. Afrika karasında ilerleyememek Gemici Henry'yi denize yönelmeye zorlayacak; bu durum da coğrafi keşiflerin başlaması sürecine olumlu bir katkıya dönüşecektir.

Kastilyalıların Kuzey Afrika'daki çabaları ise Melilla'dan öteye geçemedi. Çünkü yerel Müslümanların direnişleri, ardından da Türklerin Afrika'da sınırlarını genişletmesi bu ilerlemeye engel oldu. Reconquista'ya karşı bir de Osmanlı gerçeği vardı. 1516-1517'de Memlukleri ortadan kaldırıp Suriye ve Mısır'a hâkim olan Osmanlı Devleti, Akdeniz'in güneyinde kontrolü ele geçirdiği gibi bir yandan da Viyana'yı tehdit eder hale gelmişti. Denizlerde birçok başarının yanında 1571'de İnebahtı'da önemli bir yenilgi alan Osmanlı Devleti, her şeye rağmen Doğu Akdeniz'de kontrolü ele geçirmişti. Böylece, batıda Fas'tan doğuda Balkanlara ve Karadeniz'e uzanan Osmanlı şemsiyesi altındaki İslam varlığı, XV. ve XVI. yüzyıllarda Hıristiyan Avrupa'yı etkin bir şekilde sınırlandırıyor ve Hıristiyan Avrupa'nın Afrika ve Asya yönünde ilerlemesinin doğal ve bilinen yollarını kapatıyordu. Bu tablo, Avrupalı kâşifleri, Asya'ya varabilmek için bilinen yollar dışında alternatif yol aramaya zorlayan önemli nedenlerden biri oldu.

<sup>11</sup> Kemal Beydilli, "Portekiz", TDVİA; 34, İstanbul 2007, s.328-331.

<sup>12</sup> İber Yarımadası'nı Faslı Müslümanlardan geri almak için İspanya ve Portekiz'in verdiği, temelinde Haçlı ruhunun yattığı karşı fetih hareketinin adıdır. Portekiz ve İspanya'nın bu siyaseti üzerine daha detaylı bilgi için bkz. Tanilli, age, s.34. Ayrıca bkz. Shepard B. Clough, *Dünyamızın Başlangıcından Bugüne Kadar Uygarlık Tarihi*, çev. Nihal Önel, Varlık Yayınları, İstanbul 1995, s. 173. Clough'a göre, keşiflerin başarıya ulaşmasında diğer faktörler kadar dini faktör de önemli yer tutmaktadır. Clough, İspanyol ve Portekiz'in bu hareketini net bir dille Haçlı Seferi olarak nitelendirmektedir. Reconquista hakkında, Barreu ve Bigot da Clough'la aynı görüşü paylaşmaktadır. Bkz. Jean-Claude Barreu, Guillamme Bigot, *Bütün Dünya Tarihi (Tarih Öncesinden Günümüze)*, çev. Ayşen Özışık, Dharma Yayınları, İstanbul 2006, s. 128.



### **İslam Medeniyeti'nin Hıristiyan Avrupa'ya Olumlu Katkıları**

Hıristiyan Avrupa, Müslümanlardan çok şey öğrenmiştir<sup>13</sup>. Birincisi, Ortaçağ boyunca kendi klasik kaynaklarından oldukça uzaklaşan Avrupalılara rağmen, İslam dünyası Yunan bilim ve felsefesine ait eserlerin korunmasında önemli bir rol oynadı<sup>14</sup>. Keşifler öncesi, keşiflere de katkı sağlayacak bilimsel ve teknolojik buluşların Hindistan ve Çin'den Avrupa'ya iletilmesinde Müslümanların payı büyüktür. 1000-1400 yılları arasında Avrupa'da önemli ekonomik ve teknolojik gelişmeler de meydana gelmişti. Üstelik Kara Ölüm'e kadar da ciddi bir nüfus artışı meydana gelmişti. Bilhassa, Kuzey Avrupa'da tarım alanında önemli teknikler geliştirilmişti. Tarımda verim artırılmıştı. Ticaretin ve gemiciliğin geliştiği Kuzey İtalya'daki Pisa, Floransa, Cenova ve Venedik şehirlerinde bankacılık ve finans alanında önemli ilerlemeler kaydedilmişti. Ekonominin altında yatan bu canlılık ve onu daha fazla ticaret ve yeni kaynaklarla beslemek için girişilen arayışlar keşiflerin itici güçlerinden biri oldu. Tekrar hatırlatmak gerekirse, keşifler, yalnız ekonomik değil diğer faktörlerin de bir eseri olacaktı.

### **Keşifleri Yönlendiren Ekonomik Faktörler: Baharata ve Altına Duyulan Gereksinim**

Günümüzden neredeyse 600 yıl önce, Avrupa, Asya ve Afrika kıtasının fakir komşusu olarak görülüyordu. Haliyle, görece zengin Afrika ve Asya kıtalarından Avrupa'ya pazarlanan ürünler, Avrupa'nın dünyanın bu bölgelerine olan ilgisini artırıyordu. Altınlar, mücevherler, ipekler, halılar, porselen, baharatlar bulunmadıkları fakat tüketildikleri Avrupa'da Afrika ve Asya'ya merak konusu haline getiriyordu.

---

<sup>13</sup> İslam uygarlığının Avrupa ile ilişkileri ve yine İslam'ın Avrupa'ya aktardığı teknoloji ürünleri ve bilgi birikimi üzerine bkz. W. Montgomery Watt, İslam Avrupa'da, çev. Hulusi Yavuz, Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1989, s. 35-85. Montgomery Watt, bu eserinde, kültürel etkileşime; Müslümanlara ait birçok bilimsel ürünün İspanya ve İber Yarımadası'ndan Avrupa'ya girmesini değerlendirdikten başka reconquista üzerinde de etkili bir şekilde durmuştur. Yine Mehmet Özdemir'in İspanya'daki İslam izleri üzerine iki önemli eseri vardır. Bkz. Mehmet Özdemir, Endülüs Müslümanları Medeniyet Tarihi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 1997, s. 1-156; aynı yazar, Endülüs Müslümanları İlim ve Kültür Tarihi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1997, s. 52-76.

<sup>14</sup> Öngör, age, s. 24-32.

Ortaçağ sonlarında Avrupa iki büyük ticaret yolunun son durağını teşkil ediyordu. Bu yollardan ilki Avrupa-Asya bağlantısını sağlayan Baharat Yolu'du. Diğeri ise, Avrupa-Afrika bağlantısının kurulduğu altın ticareti yoluydu. Zaman zaman kesintiler olmasına rağmen Romalılar döneminden itibaren ipek, baharat ve diğer Uzakdoğu malları başta Çin olmak üzere Endonezya, Hindistan ve İran'dan Avrupa'ya gelen yollar uzun yıllar açık kalmıştı. Ancak Avrupa'nın kendi tekstil ürünlerini geliştirmesi sonunda, süreç içerisinde, İpek Yolu eski önemini ve hatta gerekliliğini kaybetmişti. Bununla birlikte, Avrupalıların tekstile bir çözüm bulup kendi üretimini gerçekleştirmesine karşın, Asya'nın baharatı yerine koyabileceği bir ürün yoktu. Bu nedenle, baharat ticareti, bir şekilde Avrupa'nın Asya'ya ihtiyacı duymasına yol açıyordu.

Asya'nın baharat merkezleri arasında; *clove* (karanfil) yetiştirilen Moluccas, *nutmeg* ve *mace* (Hindistan cevizi türleri) ile öne çıkan Banda Adaları, biber üretimiyle meşhur Sumatra ve Hindistan ve tarçın ve *cinnamonu* (tarçının bir türü) ile bilinen Sri Lanka yer alıyordu. Marco Polo'nun Travels'ini yazdığı yıllarda baharatın Avrupa'ya yolculuğu şu şekilde gerçekleşiyordu: Baharat önce Batı Asya'dan Karadeniz'e ve Yakındoğu ülkelerine kara yoluyla kervanlar aracılığıyla ulaştırılıyordu. Moğol İmparatorluğu'nun dağılmasının hemen ardından bu kara yolu tehlikeli ve güvensiz bir hal almıştı<sup>15</sup>. İşte bu

---

<sup>15</sup> Avrupalılar kendilerine İpek Yolu'nun açan Moğollara karşı –Müslüman doğululara nazaran- daha ılımlı bakmışlardır ve zaman zaman da minnet duygusu içerisinde olmuşlardır. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Harold Lamb, Moğolların Efendisi Cengiz Han, çev. A Göke Bozkurt, İlgili Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 172-216. Yollardaki güvensizlik, bazen, düz bir mantıkla Osmanlılara atfedilmektedir. Oysa, 1500'lere girerken Avrupa'da meydana gelen baharat sıkıntısında-Avrupalıların bir kısmı bunu Baharat Bunalımı olarak adlandırmaktadır.-Osmanlıların en ufak bir payı olmadığı günümüzde çok iyi anlaşılmalıdır. Coğrafi keşiflerin nedeni olarak Osmanlıların Anadolu'da ve Doğu Akdeniz'de ilerlemesi ve Hindistan'la batı arasındaki ticaret yollarını kestiği iddiası geçerliliğini yitirmiştir. Şüphesiz Osmanlı savaşları, zaman zaman Avrupa ile doğu arasındaki ticareti sekteye uğratıyordu. Ancak Osmanlı padişahları hiçbir zaman batı ile yapılan ticaretin karşısında durmadı. Bunun en güzel örneği, 1516-1517'de Memluk Devleti ortadan kaldırıldığında Osmanlılar, Memluklerle Venedikliler arasındaki ticaret antlaşmalarını yenilediler. Hatta, Osmanlılar, Memlukların baharat üzerinden aldıkları vergiyi %10'dan %5'e kadar indirdiler. Belirli bir veraset kuralının bulunmadığı, ordudaki her emirin başka bir deyişle komutanın tahta çıkma hakkına sahip olduğu Memluk Devleti'nde yaşanan seri taht kavgaları, Bedevilerin hareket alanını genişletmiştir. Bedeviler, devlet otoritesinin zayıflamasına bağlı olarak kervan yollarında denetimi ele geçirmiştir. İşte, bu nedenden dolayı 1497'de Kahire pazarları kapanma noktasına gelmiştir. Çünkü, doğudan bu pazarlara mal akışı durmuştur. Yine, zincirin Avrupa halkasında bulunan Venedik'te ekonomik bir krizin içerisine girmiştir. Bu ülkedeki

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

durumun bir sonucu olarak, 1400'lere girerken Arap ve Müslüman tüccarlar, baharatı deniz yoluyla Kızıldeniz üzerinden Akdeniz'e iletmeyi tercih ettiler. Bu mallar, Mısır ve Suriye'de bulunan limanlardan Venedik ve Cenevizli tüccarlara pazarlandı<sup>16</sup>.

Günümüzde baharat geniş bir ticaret ağı oluşturacak bir ticaret malı değildir. Baharatlar içerisinde geniş yer tutan biber günlük bir tüketim maddesidir. Ancak, XV. ve XVI. yüzyıllar içerisinde Avrupa için durum günümüzdekinden çok farklıdır ve bahsi geçen yüzyıllarda Avrupa kıtasında baharata yoğun bir talep vardır. Baharatı Avrupa için önemli hale getiren nedenlerin birisi şudur: O dönemde kış aylarında yalnız belirli sayıda hayvanın beslenmesine yetecek kadar yem sağlanabilmektedir ve bu nedenle beslenemeyecek hayvanlar kışa kalmadan kesilmektedir. Kesilen hayvanların etlerinin yeniden lezzet kazanması için baharat oldukça önemlidir. Bayat da olsa bu etin tüketimi bir zorunluluktur. Çünkü kış aylarında Avrupa'da sınırlı miktarda sebze ve meyve türü yetişmektedir ve insanların beslenmesi için bu et gerçekten gereklidir. Baharatı Avrupa için önemli hale getiren bir diğer neden ise, pasta, içecek ve şekerleme türlerinde de tatlandırıcı olarak kullanılmasıdır. Avrupa'daki yaygın bir kanaate göre ise, Haçlı savaşçıların doğu yemek kültürünü öğrenmesi de Avrupa'da baharat tüketimini tetiklemiş olabilir. Sonuç olarak, baharatın Avrupa'da Ortaçağ sonlarında yaygın olarak tüketildiği, araçların çokluğu nedeniyle Avrupa'da oldukça pahalı fiyatlara satıldığı, Avrupa'nın satın alma gücü arttıkça daha çok tüketildiği söylenebilir. Baharat ticareti ve bu nesneye duyulan ihtiyaç, Venedik ve Ceneviz gibi İtalyan

---

bankalar ardı ardına iflas etmiştir. Venedik'in bankacılık, dolayısıyla sermaye sistemindeki çöküş, Osmanlı ve Fransa ile ayrı ayrı yapılan savaşlar için gerekli finansmanın bankalardan sağlanmasıdır. Bu, şüphesiz bankaların içinin boşaltılması anlamına gelmekteydi. Venedik'te yaşanan bu mali bunalıma ek olarak, söz konusu dönemde, Avrupa kıtasında genel olarak bir nakit sıkıntısı da doğmuştur. Mali bunalımı tetikleyen bir başka neden ise Portekizlilerin Sudan'dan elde ettikleri altını okyanus kıyısındaki ülkelere taşıması ve bu altınların Akdeniz ticaret alanına girmemesidir. Mısır'dan baharat akışının durması, ayrıca Alman tüccarların ise daha az gümüş ödeyerek Venedik'le ticaretini sürdürmek istemesi de krizi tetikleyen ayrı bir dinamiktir. Bütün bu faktörler, Memluklerden başlayıp Avrupa'ya yansıyan bir krizin ürünüdür. Osmanlıların keşiflerin başlamasında doğrudan rolü yoktur. Olsa olsa, Osmanlı keşifler üzerinde psikolojik bir rol oynamıştır. O da şudur: Osmanlı kişiliğinde olmak üzere reconquistanın başladığı bir dönemde Müslümanların Avrupa içlerine karşı başlattıkları geniş fetih süreci, Hıristiyanlık aleminde bir travmaya yol açmıştır ve bu durum Müslümanları arkadan çevirme isteğini kamçulamıştır. Baharat bunalımı ve Osmanlıların keşiflerle ilişkisi hakkında bkz. Tanilli, age, s.35.

<sup>16</sup> Arnold, age, s. 21-26.

kentlerinin ekonomisini güçlendirmeye de yaramıştır. Baharat, ticaretini yapanlar için yükte hafif, pahada ağır bir üründü ve uzun yolculuklara karşı da oldukça dayanıklıydı.

Altın, Ortaçağ sonlarında Avrupa için lüks bir tüketim maddesi olmaktan daha öte bir anlam taşıyordu. Özellikle, Avrupa'nın para ve genişleyecek ticari sisteminin vazgeçilmez unsuru olmaya aday gösteriliyordu. Ticari ve mali etkinlikleri her geçen gün artan İtalyan şehir devletleri, tedavüldeki paralarını temelde altına çevirmişlerdi. Floransa ve Cenova 1252'den, Venedik ise 1284'ten itibaren altın para basmaya başlamıştı. Coğrafi keşiflerin mimarı Portekiz bile parasını altına çevirmek konusunda ısrarlı bir tutum sergilemeye başlamıştı.

Avrupalılar, kıtaları içerisindeki ekonomik etkinlikleri hareketlendirmek ve doğuyla yapılan ticareti finanse etmek için de altına ciddi anlamda gereksinim duymaktaydı. Asya ile yapılan ticarete Avrupalılar genelde alıcı yani ithal eden konumdaydı ve Asya'ya pazarlayacak ürün çeşidi oldukça sınırlıydı. Özellikle baharat ticaretinde Avrupa mal takasına giremediği için baharatı ancak altınla karşılayabilir ve satın alabilirdi. Avrupa'nın altına ihtiyacı her geçen gün artarken, en önemli sorunlardan biri yeteri miktarda altın ve gümüş madenine sahip olmamasıydı. Açıkça ifade etmek gerekirse, kıta Avrupası değerli madenlerden yoksun bir vaziyetteydi. Bu tablo, baharat ticareti için gerekli olan altının da kıta dışında aranması sonucunu doğuracak ve baharat konusunda Asya'ya muhtaç olan Avrupa, altın hususunda da Afrika'ya muhtaç hale gelecekti<sup>17</sup>.

Altını, Avrupalılar için Yeniçağ başında anlamlı hale getiren bir diğer nokta da, ticaret ve denizasıra araştırmaların finansmanı sorunuydu. Avrupa için bu kadar hayati öneme sahip altının yolculuk serüveni de keşiflere kadar şöyleydi: Batı Afrika kıyılarındaki madenlerden elde edilen ve toz şeklinde piyasaya sürülen altın, Arap ve Berberi tüccarlar tarafından satın alınıp deve kervanlarıyla çölü geçtikten sonra Kuzey Afrika limanlarına ulaşıyordu. Arap ve Berberiler, bu limanlarda alıcı olarak bekleyen Venedikli, Cenevizli, Katalan ve Yahudi tüccarlara altın tozunu satıyordu. Tıpkı baharat ticaretinde olduğu gibi altın da Avrupa'ya aracılar sayesinde ulaşıyor ve ister istemez değerinden daha fazlasına mal oluyordu. Bu dönemde en çok Gine altını Avrupa

---

<sup>17</sup> Keşiflerin ekonomik nedenleri ile ilgili bkz. H. G. Wells, Kısa Dünya Tarihi, çev. Ziya İhsan Varlık Yayınları İstanbul 1959, s. 215; A. Mesut Küçükalay, Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler Avrupa ve Osmanlı Devleti, Çizgi Kitabevi, Konya 2001, s. 145.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

pazarlarına aktarılırken, Avrupalılar da bakır, tuz ve tekstil ürünlerini Afrika'ya temin etme imkânına kavuşuyordu. Bu ticari ilişkiler sırasında, Avrupalı tüccarlar altın üretim alanlarıyla ilgili bilgiler ediniyor ve bu alanlara doğrudan ve aracısız ulaşmak için büyük bir ihtiras içine giriyorlardı. Gerek baharat gerekse de altın bütün cazibelerine karşılık keşiflerin tek ve en önemli nedeni olarak düşünülmemelidir. Çünkü Avrupalılar, uzun yıllar hububat gereksinimlerini bile Fas ve Atlantik'teki adalardan sağlamışlardı. Atlantik'teki Azor, Maderia ve Kanarya adaları daha coğrafi keşiflerden önce bu nedenden dolayı Avrupalı göçmenlerin istilasına uğramış ve yavaş yavaş sömürülmeye başlanmıştı. Avrupalıların Araplardan öğrendiği şeker üretimi ise İspanya ve Sicilya'da yapılıyordu. Fakat giderek artan talep, Maderia ve Kanarya gibi adaların da şeker üretimine açılmasına yol açtı. Coğrafi Keşifler de tek değişim aracı tarım ürünleri, baharat ya da altın olmayacaktı.

### **İnsana İhtiyaç ve Köleciliğin Yeniden Hız Kazanması, İnsanın da Ticari Mallardan Biri Haline Gelmesi**

Müslümanların İberya'dan çıkarılması ve Kara Ölüm'ün<sup>18</sup> etkilerine bağlı olarak, Yeniçağ başlarında Portekiz'in özellikle güney bölgelerinde önemli bir nüfus açığı ortaya çıkmıştı. Altın ticareti ile eş zamanlı olarak, bu nüfus açığını kapatmak üzere köle ticareti de canlılık kazandı. Erken keşif seferleri sırasında Portekizliler, Portekiz'deki malikânelerde işçi olarak çalıştırılmak, daha sonra da Atlantik'teki adalardaki şeker plantasyonlarında kullanılmak üzere Afrika'dan bazen satın almak bazen de kendi olanaklarıyla ele geçirerek çok sayıda köle edindiler. Bundan dolayı da Avrupalıları keşiflere götüren tek dürtünün Avrupa ürünlerine pazar arama kaygısı olduğu söylenemez. İlk dönemlerdeki deniz aşırı araştırmalar, Avrupa'nın ticari dengesini sağlayacak kaynaklara erişmek amacını taşıyordu. Kaldı ki keşifler gerçekten, temelde ekonomik dürtülerle yapılıyorsa, bu işin öncüleri ekonomik bakımdan ileri olan İtalyan şehir devletleri olurdu. Fakat az sonra da göreceğimiz gibi keşiflere İberyalılar, önce Portekizliler sonra da İspanyollar öncülük edecektir. Yine de İtalyanların keşiflerden habersiz olduğunu ya da keşifler hiçbir katkı sağlamadığını iddia edemeyiz. Onlar da daha milliyetçiliğin şekillenmediği, sınırların netleşmediği Avrupa'da keşifler için bazı önemli katkılar sağladılar.

---

<sup>18</sup> Arnold, age, s. 16.

### **Keşiflerin Başarısında Devlet Desteğinin Zorunlu Olması ve İtalyan Şehir Devletlerinin Birikiminin Başka Ünelere Kayması**

Ortaçağ Avrupa ticareti ve ekonomisinde motor rolüne sahip İtalyan şehir devletleri keşiflere siyasi destekçiler olarak katılmadı ancak bu ülkedeki denizcilerin ve seyyahların birikimleri keşiflerde büyük sonuçların alınmasında önemli görevleri yerine getirdi. Yukarıda da vurguladığımız gibi XV. hatta XVI. yüzyıla gelindiğinde Avrupa’da -bu dünya genelinde de üç aşağı beş yukarı böyleydi- ulusal kimlikler ve sınırlar belirsizliğini koruyordu. Avrupalı tüccarlar, kâşifler, bilginler, askerler ve denizciler rahatlıkla bir ülkenin hizmetinden başka bir ülkenin hizmetine geçebiliyordu. Matbaa sayesinde Portekizlilerin keşiflerde kaydettiği ilerlemelerin Avrupa genelinde yankı uyandırmasına paralel olarak, bu bahsettiğimiz olgu yeniden canlılık kazandı. Portekizliler, keşiflerin ilk öncülerini olarak, deneyim sahibi personellerinin önemli bir kısmını zaman içerisinde başka ülkelere kaptırdılar. Nitekim İspanyolların keşiflerinde önemli rol oynayan *Macellan* bir Portekizli, *Christopher Columbus* ise bir İtalyan’dı.

Colombus, İtalyanların keşifler çağına katkısının ilk örneğidir. 1451’de Cenova’da doğan Columbus, bir dizi girişimden sonra Portekiz’e yerleşmiş ve Portekizli bir kadınla evlenmiştir<sup>19</sup>. Çin’e gitmek için batıya doğru yolculuk etme projesini de ilk olarak Portekiz yönetimine sunmuştur. Teklifinin Portekiz’de taraftar bulmaması üzerine Fransa ve İngiltere’den devlet desteği sağlamaya çalışmış fakat netice alamayınca İspanya Kraliçesi İsabella’ya başvurmuştur. Amerika’ya olan ilk yolculuğunu da bu devletin sağladığı imkânlarla gerçekleştirebilmiştir.

İngiltere adına önemli keşiflere imza atan *John Cabot*’un durumu da Columbus’a büyük ölçüde benzemektedir. Cabot da Columbus gibi Cenova asıllıydı. O da batıda okyanusta yapacağı araştırmalar için devlet desteği aramaktaydı. Columbus’un 1496’da Amerika’dan dönüşüne kadar çok sayıda girişimde bulunmuş ancak kendisine destekçi bulamamıştı. Fakat bu tarihten sonra İngiliz Kralı VII. Henri’den destek sözü almış ve İngiltere’nin himayesine girmişti.

---

<sup>19</sup> Columbus’un Portekizli eşi ile ilgili bilimsel düzeyde bir esere rastlayamadık Ancak, onun eşiyle ilgili dilimize de çevrilmiş roman tarzında bir eser bulunmaktadır. Bkz. Paul adi Perna, Bayan Kristof Kolomb’un Keşifleri, çev. Püren Özgören, Can Yayınları, İstanbul 1995.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

Cenovalı idealistlerin bu durumu, ilk dönemlerde keşiflerin yapılmasında bir devlet ya da kraliyetin desteğinin ne kadar gerekli olduğunu gözler önüne sermektedir. Büyük keşif yolculukları için gemi sağlamak, gemileri donatmak ve personel bulmak büyük yatırımlar gerektiriyordu. Sonucu baştan bilinmeyen bu yolculuklar aslında büyük risk almak manasına geliyordu ve bu riski tek başına bir tüccarın ya da maceraperestin üstlenmesi beklenemezdi. Kaldı ki, kâşiflerin yeni keşfedilecek kara parçalarıyla ilgili hakları hukuki bir temele dayandırmak, başka devletlerin saldırılarına karşı koyabilmek için de siyasi otorite desteğine ihtiyaç duydukları gözden kaçırılmamalıdır<sup>20</sup>.

İtalyanlar, keşiflerin siyasi destekçisi olmamalarına rağmen, haritacılık ve gemicilik konusundaki deneyimlerini Portekiz, İspanya ve İngiltere gibi Atlantik'e kıyı ülkelerin hizmetine sunmak konusunda kapalı bir tutum izlemediler. Rönesans'ın sağladığı teknik olanakları da bu ülkelerle gayri resmi yollardan paylaştılar.

Yeni kıtalardan birine ismini veren *Amerigo Vespucci*, Floransalı bir işadamdır. Portekiz'de ve Batı Akdeniz'de ticaret kolonileri kuran İtalyanlar da vardı. Keşifler öncesi Portekiz'in Afrika ile yaptığı ticarete bu İtalyan tüccarların inkâr edilemez bir yeri bulunmaktaydı. Maderia'daki şeker üretiminin finansmanı da büyük ölçüde Cenovalılar tarafından sağlanmaktaydı. Cenovalıların keşifler çağında Portekiz ve Batı Avrupa'ya kaymasında Karadeniz'de Osmanlıların kontrolü ele geçirmesinin rolü de büyüktür. Cenovalılar, Columbus'un batı seyahatinin finansmanına da destek vermiştir. Cenovalı sermayedarlardan biri olan *Francisco Pinelo*, Columbus'un ilk iki seyahatine ekonomik anlamda yardımcı olmuştu. Bu tutumu, ona 1503'de Seville'de İspanya ile yenedünya arasında ticari ilişkileri denetleyen *Casa de Contratacion* (Ticaret Odası) başkanlığını kazandırmıştı. Cenovalı, Floransalı

---

<sup>20</sup> Yalnız keşifler değil, aynı zamanda, ticaretin de sağlıklı yürümesi için devlet desteği şart olarak değerlendirilmektedir. Bu konuda, John M. Hobson'un görüşleri küresel ticaretin yürütmesinde devlet desteğini örneklendirdiği için buraya aldık. Hobson'a göre: "Karayolu-ve denizyolu-ticaretine olanak sağlayan topraklara huzur ve barış getiren, birbiriyle uyumlu ve güçlü imparatorlukların ortaya çıkmasıdır. Çin'deki Tang Hanedanı (618-907), Orta Asya yakınlarındaki Emeviler ve Abbasiler (661-1258) ve Kuzey Afrika'daki Fatimiler (909-1171) küresel ticaret ağlarının kurulmasında verdikleri desteklerle büyük rol oynamışlardır. Abbasilerin ve Çin'in eş zamanlı gücü, uzun yol tüccarlarının Asya'da güven içinde seyahat etmesine olanak vermiştir. Bkz. John M. Hobson, Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri, çev. Esra Ermert, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, s. 48.

ve Alman sermayedarlar Hint adalarına düzenlenen ilk Portekizli seyahatlara da katkıda bulunmuştu<sup>21</sup>.

İtalyan şehir devletleri doğrudan olmasa da keşiflerin dolaylı destekçileri oldular. Doğrudan destekçi olamamalarında İtalyan gemilerinin açık deniz şartlarına uygun olmayışının, 1291’de Hint adalarına ulaşmak için denize açılan bir Cenovalı kadirmanın geri dönemeyişin verdiği endişenin payı büyüktür.

Cenova’nın ticaretteki değişen koşullara uyum sağlamasına karşı Venedik Akdeniz ticaretinde tutucu ve geleneksel bir politika izlemeyi tercih etti. XV. ve XVI. yüzyıllar boyunca Akdeniz’de Osmanlılara karşı deniz savaşları içerisinde yer aldı. Hatta Osmanlılarla ticari kolaylıklar içeren antlaşmalar da imzaladı. Portekiz’e rağmen Akdeniz’deki ticareti sürdürmeyi başardı ve 1520’de karadan yapılan baharat ticaretinin yeniden canlanmasına paralel olarak Hollandalıların keşifler sahnesine çıkmasına kadar ekonomik etkinliğini korudu. Fakat zaman içerisinde ekonomik gerileme yaşamaktan da kurtulamadı.

Coğrafi keşiflerin gerçekleştiği tarihlerde Rönesans’ı yaşayan İtalyan şehirlerinin mimari, sanat ve edebiyat gibi ekonomi dışındaki estetik değerlere yatırımlar yapması ve gösterişe yönelik harcamaları artırması başka alanlara yapılacak harcamaları daralttı. Öte taraftan ilk keşiflerin başladığı tarihlerde, İtalya silahlı bir çatışma yaşamaktaydı. Başka bir deyişle, siyasi yönden zaten bölünmüş durumda olan İtalya yarımadası savaşın getirdiği mali sıkıntıyla da zora girmişti. İtalya’nın yaşadığı bu savaş ortamına oranla İber yarımadasındaki devletler hem siyasi birliklerini kurmuş hem de barış ortamını tesis etmişlerdi.

### **Keşiflerin Başlamasında Siyasi Birliğin, Barış Ortamının ve Dinsel Dürtülerin Önemi: Keşifler Neden İlk Olarak Portekiz ve İspanya Tarafından Başlatıldı?**

Hıristiyan Avrupa’nın güneybatı ucunda yer alan Portekiz, Avrupa kıtasında politik sınırlarını kesinleştiren ilk ulusal devlet sayılmaktadır. XIII. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde, güneyde Müslümanların elinde kalan son Müslüman bölge olan Algarve’yi fetheden Portekiz, büyük İberya isteğindeki Kastilya’ya karşı da uzun yıllar etkili ve kararlı bir direniş göstermişti. Kastilya’nın Büyük İberya projesi Portekiz’i 1383-1411 ve 1474-1479 arasında iki kez bu güçle sıcak çatışmanın eşiğine getirdi. Bu sıcak çatışmalar Portekiz’de İberlilik

---

<sup>21</sup> Arnold, age, s. 29.



## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

duygusunun gelişmesinden çok farklı ve milli kimlik duygusunu kamçıladi. 1479'da Papalık'ın da araya girmesiyle Alcaçovas Antlaşması imzalandı. Bu antlaşma ile İspanya-Portekiz çatışması barışla çözüldürken, keşifler dünyası da bu iki güç arasında papanın manevi girişimiyle paylaşıldı<sup>22</sup>. Bu paylaşıma göre İspanya<sup>23</sup>, Portekiz'in Atlantik adalarındaki, Azor ve Maderia'daki varlığını meşrulaştırırken, İspanya'nın da Kanarya Adaları'ndaki varlığını tescilledi. Aynı zamanda, Papa'nın da girişimleri ile yenedünyanın güneyi Portekiz'in kuzeyi ise İspanya'nın nüfuz alanı olarak benimsendi. Oysa yaklaşık yarım asır önce Portekizli Prens Gemicisi Henry'nin Fas'ta İber Yarımadası'na bakan Ceuta'yı ele geçirmesi İspanya'da büyük endişelere yol açmıştı.

Portekiz gibi hem fakir hem de küçük bir ülke için denizaşırı yayılma politik ve ekonomik yönlerden büyük önem taşıyordu. XV. yüzyıl başlarında Portekiz halkının büyük çoğunluğunu sayıları bir milyonu bulan köylü nüfus oluşturuyordu. Portekiz'in orta düzeydeki tarım potansiyeli dışında, arazisinin önemli bir kısmı kayalıktı. Daha da kötüsü Portekiz'in keşifleri gerçekleştirecek kaynaklar ve koşullar bakımından ciddi eksikleri de söz konusuydu. Portekiz'in ihraç ürünleri arasında zeytinyağı ve şarap önde geliyordu. Maderia ve Azor'dan hububat, şarap ve şeker temin etme, Atlantik'te morina ve ton balığı avlama konusunda Kuzey ve Güney Avrupa arasında önemli bir konumdaydı. Bu yönüyle, kuzey ve güney arasında genişlemesi muhtemel ticaret ağında Portekiz, çok avantajlı bir hale gelebilirdi. Öyle de oldu. Atlantik'teki rüzgarların ve akıntıların düzeni Portekiz'i komşusu İspanya ile birlikte adalarla ticaret yapanlar, balık avlamak için okyanusu tarayanların içinde bulunduğu gemiler için ideal bir kalkış ve varış noktası haline getirdi. Böylece, Portekiz yayılcılığının temellerini oluşturacak ticarete ve denizciliğe yönelik girişimler erken tarihlerde kurulmuş oldu.

1383-1385 yılları arasında gerçekleşen devrimle Portekiz'de iktidarı ele geçiren Avis hanedanı, Portekiz'in yavaş yavaş gelişen ticaretle uğraşan orta

---

<sup>22</sup> Papanın taksimatı 1494'te yapılan bir antlaşmayla son şeklini aldı ve tarafların uzun yıllar bu antlaşmaya riayet ettikleri görüldü. Papanın ve Katolik Kilisesi'nin düz dünya kavramı yerine küresel bir dünyadan rahatsız olduğu tezi de günümüzde artık rağbet görmemektedir. Çünkü keşifler, Reformla kendi evinde yani Avrupa kıtasında zora giren Katolik Kilisesi'ne mezhebini yayacak yeni yerler tahsis etmiştir. Öte taraftan karadan Müslümanların kestiği Asya ve Afrika'da da misyonerler aracılığıyla Katolik mezhebini yayabilme olanağı yakalamışlardır. Haliyle Portekiz ve İspanya'nın denizaşırı yayılması aynı zamanda misyonerlerin de yayılması anlamına gelmekteydi. Bkz. Wells, age, s.215.

<sup>23</sup> Kemal Beydilli, "İspanya", TDVİA; 23, İstanbul 2001, s. 162-165.

sınıfına uygun politikalar geliştirerek ekonomik canlılığı artırmaya çalıştı. Prens Gemici Henry, bir yandan Batı Afrika kıyılarında kontrollü, yavaş ancak kararlı keşif seferleri düzenlerken bir yandan da Atlantik adalarındaki sömürü düzenini ilerletiyordu. Gelecekte ticari değişim aracı olarak Portekizlilere büyük avantaj sağlayacak şeker üretimini de sürekli artırıyor. Portekizlilerin, yarımadalarında karşı fetih hareketine girişebilecekleri Müslüman bir güç de kalmamıştı. Bu nedenle Portekiz, gözünü önce Afrika'ya ardından da Asya'ya çevirmişti.

Portekiz'in ticari canlılık adına hamlelere girdiği tarihlerde İspanya, daha çok Akdeniz'le ilgiliydi. İspanya'nın kendi içerisindeki bölünme de keşiflere katılmasını bir müddet geciktirmiştir. Aragonlu Ferdinand ve Kastilyalı Isabella'nın 1469'da evlenmesinden ve 1474-1479 arasında bir dizi iç çatışmadan sonra İspanya birliği sağlandı. Isabella'nın Columbus'u desteklemesi bu birliğin hemen ardından gerçekleşti.

İspanya da, Portekiz örneğinde olduğu gibi *reconquistanın* etkisinde kalan bir ülkedir. Haçlı Seferleri geleneği İspanyolların düşüncelerini ve davranışlarını derinden etkilemiştir. Gırnata'daki<sup>24</sup> Müslüman hâkimiyetinin de ortadan kalkmasıyla birlikte Yahudiler de İspanya'dan çıkarılmıştı. Müslümanların din değiştirmeye zorlanması ve Engizisyon Mahkemelerinin kurulması Ortaçağ'ın tutucu Katolik zihniyetinin Yeniçağ'a bir yansımasıdır. Isabella'nın denizaşırı yayılcılıktaki sloganı İslam'a karşı mücadeledir. Akdeniz'de Osmanlı Devleti'ne karşı yürüttüğü mücadelede de aynı argümanı sıklıkla tercih etmekten çekinmemiştir. Yine, Isabella'nın elle dokunur ilk kâşifi Columbus'a verdiği görevlerden biri de Hristiyanlığın dinsiz topraklara öğretilmesidir. Isabella'nın keşifler ve Akdeniz'deki faaliyetleri için sarf ettiği bu söylemler, keşiflerin itici unsurlarından birinin de dini kaynaklı olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Aslında, keşiflerin öncüsü Portekizli Prens Gemici Henry<sup>25</sup> için de durum aynıydı. Henry'nin Batı Afrika'daki keşif seferleri başladığında *reconquistanın* üzerinden neredeyse bir asır geçmişti. Buna rağmen Henry, Ortaçağ hikâyelerinden esinlenerek, Afrika'nın bir yerlerinde Prester John'u ve onun

---

<sup>24</sup> İspanya'da en uzun süre Müslüman hakimiyetinde kalan ve Ziriler ile Nasırlara başkentlik yapan Gırnata hakkında detaylı bilgi için bkz. Mehmet Özdemir, "Gırnata", TDVİA, 14, İstanbul 1996, s. 51-57.

<sup>25</sup> Öngör, age, s.46-50.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

güçlü devletini bulup ittifak kurmayı ve İslam dünyasını iki taraftan kuşatmayı düşünmüştü.

İspanya'nın ve Portekiz'in dinsel yaklaşımları, keşiflerin ana hedeflerini oluşturmasa da diğer nedenleri kuvvetlendiren manevi bir anlam taşıyordu. XV. yüzyılın ilk on yıllarında din halen Avrupa'da politik ve ticari yaşamın ayrılmaz parçasıydı. Dinsel düşüncelerindeki taassup, İslam'ı yok etmek ve dinsizleri imana getirmek için misyon sahibi kılındıklarına inanmak İberlilerin denizaşırı maceralarına anlamlı bir kılıf oldu. Hiç şüphesiz, girişimleri için Papa'nın desteğini de bu yolla sağlamış oldular. Haliyle, Portekiz ve İspanya'nın keşiflere çıkmasında dinsel dürtülerin de yerinin büyük olduğu dikkate alınmalıdır.

Bu benzer dini söylemlere ve çıkış noktalarına karşı Portekiz ve İspanya'nın yayılcılık açısından ayrı çizgiler takip ettiği söylenebilir. Portekiz, *denizden doğan imparatorluk*, düzenli, kontrollü ve dizginleri elden bırakmayan bir yayılma örneği sergilerken İspanya, ticareti küçük gören aristokratik yaklaşımı yüzünden ele geçirdiği yerlerdeki ticari faaliyetleri başta Cenovalılar olmak üzere İspanyol olmayan unsurlara kaptırdı. İspanyollar açıkçası sömürgeci bir ruh taşımaktaydı ve olayın üretim ve ticari boyutu onları pek de ilgilendirmiyordu. Kendisi de köylülükten yetişme biri olan Peru kâşifi İspanyol *Francisco Pizarro*: 1533'te Peru'ya ayak bastığında, "Ben buraya altın elde etmeye geldim, bir köylü gibi toprağı sürmeye değil." diyordu<sup>26</sup>. Portekiz ve İspanya'nın ekonomik geriliği, İberya'da Haçlı ruhunun diri olması, bölgenin coğrafi konumuyla birleştirilince diğer Avrupa devletlerinden önce denizaşırı yayılmaya başladıkları çok daha iyi anlaşılacaktır. Fakat, İberlilerin bu özelliklere sahip olması hiç şüphesiz keşifleri başlatmaları için yeterli değildi. Çünkü uzak deniz yolculukları için teknolojik bir altyapıya da gereksinim vardı.

### **Keşifler Çağında Teknolojik Gelişmeler: Avrupalıların Bilmedikleri Yerlere Ulaşmasını Sağlayan Araçlar**

XV. ve XVI. yüzyıllardan itibaren Avrupalılar, geçmişin birikimleri yanında, var olan denizcilik teknolojilerini geliştirmek; coğrafya, denizcilik ve gemi inşası alanındaki eksiklikleri gidermek; bütün bunları okyanus şartlarına uyarlamak amacıyla deneysel bir zihniyete dayalı yeni ve soruşturmacı bir

---

<sup>26</sup> Arnold, age, s. 37.

yaklaşımına yöneldiler. Bu çabaların öncülerinden biri ve ilk siyasi destekçisi Portekizli Prens Gemicisi Henry'dir.

Henry, yönettiği Afrika araştırmalarıyla, deneyim kazanma ve öğrenme sürecinde çığır açan bir lider olmuştur. Henry'nin keşif denemelerine kadar, Avrupalı gemiler Kanarya Adalarının güneyindeki Bojador Burnu'na kadar kıyı şeridini takip ederek gidebiliyorlar ve ülkelerine de rahatlıkla, doğru rüzgâr ve akıntılar yardımıyla geri dönebiliyorlardı. Ancak, hala Bojador Burnu'nun ötesi Avrupalı için bilinmeyendi. Bu burnun açıklarında sert rüzgârların ve dalgaların varlığı büyük korkulara ve bu korkulardan türeyen masalların doğmasına yol açıyordu.

1434'te Henry'nin ısrarlı çabaları sonucu Portekizli gemicilerin Bojador Burnu'nun güneyine inmeyi ve geri dönmeyi başarması keşifleri engelleyen korkuların derinden sarsılmasına yol açtı. Burada keşiflerin altında yatan bir başka faktör olarak cesaret ve kararlılığın altını çizmekte yarar görüyoruz. Henry'nin gemicilerinin bu başarısı yalnız fiziksel ve coğrafi değil aynı zamanda psikolojik engelleri de aşmak anlamına da geliyordu.

Keşiflerin başarıya ulaşmasında Müslüman yardımcılardan da varlığı artık iyice kesinleşmiştir<sup>27</sup>. Kuzey yönünü belirlemek için kullanılan manyetik ibrenin Çinliler tarafından bulunduğu, daha sonra, Hintli ve Arap denizciler aracılığıyla Avrupa'ya geçtiği bilinmektedir. Akdeniz'deki Arap gemicileriyle bağlantısı olan Avrupalı denizciler, güneşin ve yıldızların gözlemciyle yaptığı açıdan yararlanarak bir geminin pozisyonunu belirlemeye yarayan usturlabı da öğrenmişlerdir. Avrupa gemilerinde tercih edilen üç köşeli yelken de Arapların ürünüdür<sup>28</sup>. Bununla beraber, Avrupalılar doğudan aldıkları aygıtları kendi hallerinde bırakmamış ve onları geliştirip mükemmelleştirmek için sürekli çaba sarf etmişlerdir. Bunun en çarpıcı örneği manyetik ibredir. Doğudan alınan manyetik ibre, pirinçten bir iğneyle, yönleri gösteren bir kartın üzerine tutuşturulmuştur. Latin yelkeni ise Avrupa'nın kare yelkenlerini ortadan

---

<sup>27</sup> Hobson, Portekizlilerin Asya'ya ulaşmalarını Avrupa'ya özgü bir ustalık ve yaratıcılık göstergesi olmaktan çok, Asya'ya özgü üstün denizcilik teknolojilerinin ve bilimsel düşüncelerin Avrupa tarafından özümsemesi olarak değerlendirmektedir. Bkz. Hobson, age, s. 150. Hobson'a göre İslam medeniyetinin katkıları olmaksızın Vasco da Gama'nın asla Hindistan'a varamayacağını da ifadelerine eklemiştir. Bu arada Portekizlilerin Müslümanlar dışında haritacılık, matematik, astronomi ve daha pek çok alanda Yahudilerden de faydalandığı unutulmamalıdır.

<sup>28</sup> Bu üç köşeli yelkenlilere Avrupalılar daha sonra Latin yelkeni adını vermişti.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

kaldırmamış bu yelkenlerin yanında gemilerin manevrasını kolaylaştıran ek bir unsur olarak kullanılmıştır.

Portekizliler Ümit Burnu'ndan geçip Hint Okyanusu'na ulaştıklarında Asya'daki deniz teknolojilerini daha yakından tanıma fırsatı buldular ve daha hızlı bir gelişim süreci içerisine girdiler. Bu gelişim de Asyalı kılavuzların ve denizcilerin bilgi ve ustalıklarının da ayrı bir yeri vardır. Vasco da Gama 1498'de Doğu Afrika'nın Malindi Limanı'ndan Hindistan'ın Kalküta limanına gerçekleştirdiği seyahati Hint Okyanusu'nun Muson rüzgârlarını iyi bilen Müslüman bir Hintlinin yardımına borçluydu<sup>29</sup>. Bundan dolayı, Portekizlilerin, Fas'tan Ümit Burnu'na seyahati seksen yıllık deneme keşifleri sonucunda gerçekleşirken; Ümit Burnu'ndan Çin'e ulaşmaları Müslüman kılavuzların bilgi birikimi sayesinde yalnız 15 yıllarını almıştır. Bütün bu örnekler, keşiflerin Avrupalı-Asya bilgi birikiminin ortak bir sonucu olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Ne var ki, Avrupa'nın, dış kaynaklardan aldığı bilgi ve teknolojiyi uyarlama ve daha da geliştirme becerisi, zaman içerisinde onu Asya'nın önüne geçirecektir.

Kuzey Denizi ve Baltık'ta yapılan araştırmalar sonunda rüzgârlar, gel-git, sığ yerler ve kıyı özellikleri hakkındaki bütün bilgiler toplandı ve detaylı seyahat planları hazırlandı. Bu planlar *portolan* olarak biline deniz haritalarının geliştirilmesine yardımcı oldu. Portolanlar, XV. yüzyıla gelindiğinde ilkel bir aşmadaydılar ve genel olarak denizi düz bir zemin sayıp eksen eğikliğini hesaba katmamaktaydılar. Bu portolanlar, kısa mesafeli deniz seyahatlerinde denizciler için elverişli olsalar da uzak mesafe yolculukları için pek bir anlam ifade etmiyorlardı. Çünkü Atlantik'i içermiyorlardı. Bu nedendir ki, Portekizliler Bojador Burnu'nun ötesine geçtiklerinde kendilerini geriye götürecek batı rüzgârlarını öğrenerek durumu kurtarmışlardı. Aynı Portekizliler, zaman içerisinde, şüphesiz deneyerek ve gözlemleyerek, Atlantik batı rüzgârının Güney Atlantik rüzgârının kuzeydeki yansıması olduğunu keşfettiler ve Ümit Burnu'nu geçmek için gemileri önce güneybatıya çevirdiler ve sonra doğuya dönerek Hindistan'a ulaşabileceklerini fark ettiler. Bu manevrayı ilk olarak 1486'da *Bartholomew Dias* denedi ve bu manevra daha sonra Vasco da Gama

<sup>29</sup> Batılı kaynakların bir kısmında Malemo Cana olarak geçen bu yardımcı hiç şüphesiz Güceratlı Müslümanlardan Ahmed bin Macid'di. Bkz. Hobson, age, s. 151. Ahmed bin Macid, ayrıca bir kitabın da sahibiydi. Günümüzde "Denizcilik Nizamnamesi" olarak adlandırılabilir. Kitabü'l-Fava'id'i yazmıştı. Bu kitap Kızıldeniz'den Hindistan'a yolculuk eden denizcilerin başucu eseri idi. Batılılar Ahmed bin Macid'in Vasco da Gama'nın karşısına çıkmasını tanrısal bir gücün desteği olarak algılamaktadır. Bkz. Boorstin, age, s. 180.

tarafından Hint Okyanusu'na güven içinde gitmek için kullanıldı. Aslında, bu manevra sayesinde Portekizliler, farkında olmadan Güney Amerika'nın yakınından geçmiş oldular. Bu rüzgârın yardımıyla 1500'de *Pedro Cabral*, Hindistan'a varmak isterken Brezilya kıyılarına ayakbastı. Rüzgârlarla ilgili bu bilgi birikiminden Colombus da yararlandı ve 1492'de alize rüzgârlarının yardımıyla batı seyahatini gerçekleştirdi. Ertesi yıl da tersi batı rüzgârlarının yardımıyla geldiği noktaya geri dönmeyi başardı.

Haritaların yeterince gelişmediği bu ilk dönemlerde Portekizliler, *pusula*<sup>30</sup>, *usturlab* ve *kuadrant*<sup>31</sup> gibi denizcilik araçlarına bel bağlamak zorunda kaldı. 1484'te Portekiz Kralı II. John, matematikçilerden oluşan bir bilim komisyonu oluşturdu ve güneşin gözlemlenmesi ile enlem saptamanın en iyi yöntemini bulmayı amaçladı. Farklı yerlerde ufuk üzerindeki güneş açılarını veren *denklinasyon*<sup>32</sup> tabloları güncelleştirildi ve daha basit hale getirildi. Ayrıca bir uzman da tabloların doğruluğunu gözden geçirmek üzere Batı Afrika kıyılarına yollandı. Yine de enlemler konusunda en doğru sonuçlar XVIII. yüzyılda alındı. Keşifler çağında bile, Avrupalı denizcilerin çoğu, karaya yakınlığı belirlemek amacıyla kuşlar ya da yüzen bitkilerin varlığı, denizin rengi, bulut oluşumlarının karakteri gibi geleneksel işaretlerden yararlanmaya devam etti.

Keşiflerin gerçekleşmesinde önemli bir nokta da gemi<sup>33</sup> inşasında meydana gelen ilerlemedir. Ortaçağ boyunca Akdeniz ticaretinde kullanılan gemiler, büyük bir çoğunlukla, ağırdı, genişti, yuvarlak bir tabana sahipti ve bir ya da birden çok Latin yelkeniyle hareket etmekteydi. Yelkenliler dışında bir de kürekle ilerleyen *kadırgalar* vardı. Bu kadırgalar yelkenlilerden farklı olarak düzdü ve daha dar tabanlıydı. Yelkenlilere oranla daha seri ve hızlı hareket edebiliyordu. Ne var ki bu gemiler, yükte ağır malların taşınmasına elverişli olmayıp daha ziyade baharat gibi hafif ürünlerin taşınması ve savaşlar için

<sup>30</sup> Pusula, İtalyanca bussala kelimesinden Türkçe'ye geçmiştir ve İtalyan sözlüklerindeki karşılığı küçük kutudur. Araplar pusulaya beytü'l-ibre yani iğne kutusu ya da hukku'l-kible kutusu adlarını vermektedir. Pusula ve gelişim ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Yavuz Unat, "Pusula", TDVİA, 34, İstanbul 2007, s. 363-364. Ernst H. Gombrich ise bir batılı olarak doğuya özgü buluşların Avrupa'ya geçmesinde Haçlı Seferlerinin katkısına işaret etmektedir. Bkz. Ernst H. Gombrich, Genç Okurlar İçin Kısa Bir Dünya Tarihi, çev. Ahmet Mumcu, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1997, s. 203.

<sup>31</sup> Dörtlük.

<sup>32</sup> Coğrafi kutup ile manyetik kutup arasındaki fark.

<sup>33</sup> Avrupa'da gemicilik teknolojisinin gelişimi hakkında bkz. Noel Cowen, Küresel Tarih, çev. Cem Demirkıran, Akyüz Yayın Grubu Lt. Şti., İstanbul 2004, s.152-153.

## Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak

tercih ediliyorlardı. Sonuçta, itiraf etmek gerekirse, mevcut yelkenliler ve kadirgalar okyanus şartlarına uygun sayılamazdı. Bu durum Avrupalıları, yeni arayışlara yönlendirdi ve *kog* adı verilen güçlü teknelerin inşasına başlandı. Tek bir kare yelkenle hareketi sağlanan koglar, hem daha ucuza mal ediliyordu hem de yük taşıma kapasitesi önekilere göre daha fazlaydı. Zamanla, Portekiz ve İspanya'da eskinin ve yeninin bir sentezi türünden ve en ünlüsü *karavel* olarak bilinen melez teknelerin yapımına başlandı. Karavel, küçük bir gemi görüntüsüne sahipti ve yetmiş tondan ağırdı; 20 metreden uzundu. Düz bir omurgaya sahip karavel, kış tarafında yer alan bir dümenle sevk ve idare ediliyordu. Başlangıçta iki ya da üç Latin yelkeniyle hareketi sağlanan karavellelere daha sonra kare yelkenler de eklenmişti. Karavellelerin başlangıçta Portekiz ve İspanya kıyılarında sürdürülen yerel ticaret için geliştirdiği varsayılmaktadır. Bu gemilerin okyanus şartlarına adaptasyonunda ise Gemici Henry önemli rol oynamıştır. Henry, 1440'tan itibaren Batı Afrika kıyılarındaki araştırmalar için bu gemiyi tercih etmiştir. Karaveli Afrika kıyıları için araştırma gemisi haline getiren bu geminin, su çekiminin sığ olmasıdır. Başka bir deyişle, derinliği az kıyı bölgelerde güven içinde hareket edebilmesidir. Ayrıca Latin yelkenleri, hafif rüzgârlarda bile ilerlemesini olanaklı hale getiriyordu. Örneğin, elverişli bir rüzgârla, *Yeşil Burun Adaları*ndan (*Cape Verde*) Antillere Atlantik'i 21 gün içerisinde bir karavelle geçmek mümkündü. Karavellelerin bu hızı, buharlı gemilere kadar bir türlü ekarte edilemedi. Columbus'un 1492 yolculuğunda kullandığı 3 gemisinden *Pinta* ve *Nina* adlı ikisi karaveldi. *Santa Maria* adlı üçüncü gemi ise kare yelkenli olup diğerlerinin performansına erişememişti.

Karavelleler, okyanus araştırmaları ve keşif seyahatleri için ideal olmalarına karşın, yük taşımak açısından pek de elverişli tekneler değillerdi. Bu nedenle ticari açıdan büyük önem taşıyorlardı. Bu özellikleri nedeniyle, Portekizliler uzak deniz ticareti için *karak* ve *naos* adı verilen heybetli, yüksek, enli kirişlere sahip üç ya da dört güvertesi bulunan gemiler inşa ettiler. Bu gemilerin tonajı 400 tona ulaşıyordu. XVII. yüzyıla gelindiğinde ise artan ihtiyaca paralel olarak taşıma kapasiteleri 2000 tona çıkarılmıştı. Bu gemilerde Latin yelkeni varlığını korumakla birlikte, geniş ve çarşaf gibi bir boyut elde etmek için kare yelkenlerle düzenli bir bütünlük kazanması sağlandı. XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Hollandalılar ve İngilizlerin daha güçlü gemiler yapması, Portekizlilerin geride kalmasına neden oldu.

Murat Hanilçe

### III. SONUÇ

1400-1600 yılları arasında Portekizlilerin ve İspanyolların dini görünümle yola çıktıkları keşifler zamanla siyasi, ekonomik ve sosyal açıdan kendi nedenlerini hazırlayarak küresel ve küçülen dünya için atılan ilk adımlar oldu. Keşiflere daha sonra İngiltere, Hollanda, Fransa ve diğerleri de katıldı. Şaşılabacak bir şekilde çok uzak bölgeleri keşfeden Avrupalılar, Afrika'nın iç bölgelerini derin korkuları nedeniyle daha geç keşfedebildi. Kutuplar, bir önceki yüzyılın ilk yarısında keşiflerin durağı olabildi.

Yeniçağ başlarında doğan bu keşifçi ruh yalnızca bilinmeyen yerlerin keşfi sürecini değil birçok alandaki icadı da tetikledi. Ortaya çıkan merak duygusu, doğayla insanın mücadelesinde yeni bir dönem başlattı ve keşifler için gerekli azmi ve cesareti kamçılıdı. İnsanoğlu, XXI. yüzyılın ilk çeyreğinde olduğumuz günümüzde bile keşif duygusundan ve merakından hiçbir şey kaybetmedi. Hala keşfedilecek çok şey var. Atmosferin dışına taşan, aya hatta Mars'a kadar ulaşan keşif ruhu, artık evrenin sınırlarını zorlamaya başladı. Bu durum girişte de belirttiğimiz gibi insanoğlu var oldukça devam edecek bir süreçtir.

Dünyanın ilk keşifleri, gerçekleştirdikleri ilk keşiflerde kendi dışındaki dünyanın zayıflığından ve bölünmüşlüğünden de yararlandı. Amerika'daki uygarlıklar Yeniçağ'a girerken tuhaf gelenekleri ve iç savaşlarla yıkılmasaydı, Çin içine kapanmasaydı, Hindistan siyasi bir bütünlük göstermeyi başarabilseydi, Afrika'nın siyah insanı milli bir şuur sahibi olmasaydı, İslam dünyası ve Yahudiler bilgi birikimlerini paylaşmasaydı, Osmanlı denizcileri Hint seferlerinde daha etkili olup okyanus şartlarına dayanıklı gemileri öngörebilselerdi dünya yine eskisi gibi mi kalacaktı? Tabii ki hayır. Ok yaydan çıkmıştı bir kere ve bilinmeyen yollar, gidilemeyen denizler trafiğe açılmıştı. Fakat, bu küresel süreç daha büyük sorunların, daha büyük savaşların ve daha acımasız ekonomik doktrinlerin de doğmasına yol açacaktı.