

## *Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler\**

*Some Thoughts about Effect on Trade Eastern Mediterranean of South Politics of Selim I*

Ayşe PUL\*\*

### ÖZET

XVI. yüzyılda Osmanlıların Doğu Akdeniz hâkimiyetinin devam etmesi, Hint deniz hâkimiyetinin elde edilmesine bağlı olmuştur. Bu amaçla Osmanlı'nın Doğu Akdeniz politikası Yavuz Sultan Selim zamanında Güneydoğu Asya yönüne kaymıştır. Bu durum onlara Akdeniz'in dışında da denizci bir devlet olma kimliğini kazandırmış olmasının yanı sıra Kızıldeniz-Akdeniz ticaret akışını da etkilemiştir. Bu çalışmada, Yavuz'un uyguladığı Güney siyaseti odağında Doğu Akdeniz ticaretinin nasıl şekil aldığı, ne gibi değişimlere uğradığı, bunların hem Osmanlı Devleti'ne hem de Akdeniz dünyasındaki devletlere nasıl yansıdığı gibi hususlar değerlendirilmeye çalışılacaktır.

### ANAHTAR KELİMELELER

Osmanlı, I. Selim, Akdeniz, Hint Denizi, Ticaret

### ABSTRACT

The Ottomans ongoing dominance on Eastern Mediterranean in the XVI. century, had been strongly related to gaining the control of Indian sea. For this purpose, Eastern Mediterranean policy of the Ottoman Empire at the time of Selim I, shifted her direction to Southeast Asia. By this, she expanded her naval influence beyond Mediterranean sea and the expansion also effected trade between Red Sea and Mediterranean. In this study, we'll try to reveal how the Levant trade shaped and how did it changed and how did those changes effected Ottoman State and other Mediterranean states by focusing Selim I's South policy.

### KEY WORDS

Ottoman, Selim I, Mediterranean, Indian Sea, Trade

\* Bu makale, 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (Bodrum 1-4 Kasım 2013)'na sunulan bildirinin genişletilmiş ve gözden geçirilmiş halidir.

\*\* Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, a.pul69@hotmail.com.



## Giriş

XVI. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlılar, Hint dünyası ile Akdeniz arasında cereyan eden ticaret ağının Portekizliler tarafından tehdit edilmeye başlamasıyla aktif olarak Güney'e yönelmişlerdir. Coğrafi keşiflerin Portekizlilere getireceği görece imkânlar karşısında, bu ticaretteki payını kaybetmek istemeyen Osmanlılar, Güney denizlerine yönelik bilinçli politikalar geliştirmeye başlamışlardır<sup>1</sup>. Bu politikalar neticesinde Osmanlı Devleti, Hindistan'a ulaşan ilk devlet olan ve bu havzadaki stratejik noktaları elinde tutan Portekizlilere karşı koyabilecek tek güçlü devlet konumuna gelmiştir.

Osmanlı-Portekiz rekabeti, Doğu Akdeniz ticaretinin akıbeti açısından pek çok devlet için de mühim rol oynamıştır. Akdeniz ve Hint ticareti denildiğinde Osmanlılarla birlikte aynı sahnede yer alan birkaç devlet daha vardır: Venedik, Portekiz, Memlûkler ve Safeviler. Konjonktürün durumuna göre bu devletler birbirleriyle aynı amaçlar doğrultusunda savaş veya barış yolunu tercih etmek durumunda kalmıştır. Venedik'in Doğu Akdeniz ticaretindeki payının azalmaması için Osmanlılarla her türlü politikayı geliştirmelerinin yanında, Memlûklerin Portekizlilerle mücadelesinde zaman zaman İran ve Osmanlılardan yardım almaları da gündeme gelmiştir. Öteki taraftan Memlûklerin Portekiz karşısında yalnız kalmasında yine Osmanlıların büyük etkisi vardır. Çaldıran Savaşı sırasında Memlûklerin bu durumundan istifade eden Portekizliler, Kızıldeniz'i bloke etmişler, Memlûklerin Hint ticaretindeki fonksiyonunu bozmak suretiyle ekonomik yapısının zedelenmesine sebep olmuşlardır. Böylece Memlûkler, Yavuz tarafından Suriye'nin alınmasından hemen önce iyice güçten düşmüş durumdadır. Kısacası, özellikle Yavuz Sultan Selim döneminde atılan adımlarla Doğu Akdeniz ticaretinin akıbetinin Osmanlılar tarafından belirlendiğini söylemek mümkündür. Bu yargıya, hadiselerin münferit olarak değerlendirilmeyip, etki eden bütün dinamiklerin değerlendirilmesinden sonra varılabilir. Eğer, bu dinamikler tek tek/birbirinden bağımsız ele alırsa olayların nihai amaçlarını görmeyerek yüzeysel nedenlerle yetinilebilir. Kısacası derin bir tahlil yapılmalıdır. Bu hususta bilhassa Osmanlı güney siyaseti konusunda başta Cengiz Orhonlu'nun çalışmaları olmak üzere konuya epeyce ışık tutulmakla birlikte, Selim'in siyasetinin yansımalarının kimi ne kadar etkilediğine, bu yan-

<sup>1</sup> Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *TD*, Sa. 25, 1971, s. 51.

sımların nasıl olduğuna dair düşüncelerin ortaya konulması gerekmektedir. Ayrıca bu hususların yanı sıra, Doğu Akdeniz ticaretini etkileyen aktörlerle birlikte başka faktörlere de bakmak gerekir. Bunları iki sınıfta incelemek mümkündür. Birincisi Memlûklerin uyguladığı siyasi-ekonomik politikalar, ikincisi Portekiz'in hem Doğu'daki hem de Batı'daki siyasî şartları iyi değerlendirerek isabetli noktalara müdahaleleridir. Bu noktada bu dönemde gelişen siyasal hadiselerin arka planları ile birlikte ilgili devletlerin iktisadî gelişiminin seyrini de analiz etmek gereklidir. Bu çalışmada, Yavuz Sultan Selim'in uyguladığı politikaların amaçları, amaçlarına ulaşmada kullandığı araçları ve bütün bunların Doğu Akdeniz ticaretine yansımaları üzerinde durulacaktır.

### 1. Güney Denizlerindeki Anlaşmazlıklar/İttifaklar:

Portekizlilerin Avrupa'dan Uzak Doğu'ya yeni bir yol arama çabaları, yüzyıl önce Prens Henry'nin Afrika kıyılarına kâşifler göndermesiyle başlamıştır. 1488'de Ümit Burnu yoluyla Afrika çevresinden geçilebileceğini görmüş olan Portekizliler, 1497'de Vasco de Gama sayesinde bu yoldan geçerek Kalküta'ya ulaşmışlardır. Portekiz, bundan sonra bu yolu geliştirip tekeline almış, bu çevrede ticaret üsleri kurarak buralarda temelli yerleşmiş olan Mısırlı ve Suriyeli Arap tüccarlarla<sup>2</sup> rekabete girmişlerdir<sup>3</sup>. Bu sıralarda Osmanlılar, 1501'de Venedik ve Rodos şövalyelerine karşı denizlerde mücadele ederlerken, Safeviler doğuda hem Osmanlılar hem de Memlûkler için tehdit unsuru olarak tebarüz etmeye başlamıştır<sup>4</sup>. Yine 1501'de tahta çıkan Kansu (Kanısav/Kansuh) Gavri, yanlış mali politikalar izlemeye başlamış, yaptırdığı yolların ve kalelerin masrafını karşılamak için ticari mallardan aldığı harç ve vergileri o kadar arttırmıştır ki bunun da Portekizlilerin bu ağır vergilerden kurtulmak için Kızıldeniz ticaret yollarını ele geçirme çabalarını arttırdığı söylenebilir<sup>5</sup>. Güney denizlerindeki

<sup>2</sup> Portekizlilerin ticarî faaliyetlerine asıl rakip Arap gemicileri ve tüccarları idi. Bu grubun en büyük merkezi Kızıldeniz'de Cidde limanıydı ve ayrıca Hindistan'da Malabar kıyılarında da durakları bulunuyordu. Memlûk Devleti ise ticaretin karşılıksız ortağıydı. Niyazi Berkes, *100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi II*, Özyayın Matbaası, İstanbul 1970, s. 24.

<sup>3</sup> Stanford Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Çev. Mehmet Harmancı, I. Cilt, e yay., İstanbul 2008, s. 134.

<sup>4</sup> 1510-1513 yılları arasında Hindistan genel valisi olan Albuquerque'ye Şah İsmail Memlûklere karşı ortak hareket etmeyi teklif etmiş de olumsuz karşılanmıştır. Bk. Carolin Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı 1300-1923*, Çev. Zülal Kılıç, Timaş Yay., İstanbul 2007, s. 98. Bu hususta İbn İyas'tan geniş ölçüde yararlanarak bilgiler veren şu mühim esere başvurulabilir. Jean-Louis Bacque-Grammont-Anne Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge*, Caire 1988, s. 2-3.

<sup>5</sup> Ertuğrul Önalp, *Osmanlı'nın Güney Seferleri*, Ankara 2010, s. 81-82.

Portekiz varlığı ve gittikçe de genişlemesi Memlûkları tehdit ederken Osmanlıların müdahalelerini geciktiren hadiseler de yaşanmıştır. Bunlardan biri, 1507'de bir Portekiz filosunun Ceyhan'ın güneyindeki Ayas koyunda Memlûk gemilerine saldırmasıdır. Hedef, savaş gemisi yapmak için Osmanlılardan getirttikleri kerestenin Memlûklara ulaşmasını engellemektir<sup>6</sup>. Diğeri de, Yavuz'un padişahlığı döneminde yaşanan yeniçeri isyanı sebebiyle Memlûk seferinin gecikmesidir<sup>7</sup>. Portekiz'e karşı mücadele edebilmek için Memlûkler sık sık Osmanlılardan yardım talep etmişlerdir<sup>8</sup>. Bu talepleri kabul eden II. Bayezid, hem Safevi-Memlûk ittifakını önlemiş hem de gelecekte doğuya yapacağı seferleri planlamaya başlamıştır<sup>9</sup>. Kısacası Osmanlılar, baharat ticaretinin emniyet altına alınıp Mısır'da ticari faaliyeti geliştirmenin, Kızıldeniz'de hakimiyetin sağlanmasının ve Portekiz nüfuzunun kırılmasının orada kurulacak sağlam bir idare ve güçlü bir donanmayla sağlanacağını bildikleri için aralarındaki sıkı

<sup>6</sup> Reha Bilge, *1514 Yavuz Selim ve Şah İsmail Türkler, Türkmenler ve Farmlar*, Giza Yay., İstanbul 2010, s. 154. Ayrıca bk. Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, YKY, 11. Bsk., İstanbul 2008, s. 132. Jean-Paul Roux, *Türklerin Tarihi*, Çev. Aykut Kazancıgil, Kambalıcı Yay., İstanbul 2008, s. 358. Guilmartin 1510 olarak ifade etmektedir. Bk. John Francis Guilmartin, "Cidde Savaşı, Nisan 1517: Osmanlı'nın Gücünün Teorik ve Pratik Olarak Hint Okyanusu'na Yansıması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 8. Ekim 1510'da askeri yardım taşıyan bir Osmanlı filosu da Ege'de fırtınaya yakalanmış, Kemal Reis hayatını kaybetmiş, bu yardımın da Mısır'a ulaşması gecikmiştir. Bk. İdris Bostan, "Kızıldeniz'deki Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16. Yüzyıl)", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 16.

<sup>7</sup> Yeniçeri ayaklanmaları için bk. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 460-461. İlk ayaklanmada Memlûk büyük elçisi gelip ittifak olunacağı sırada asker Kızılbaş geldi yalanıyla isyana teşvik edilmiştir (29 C. Evvel 920/22 Temmuz 1514, s. 461). Ayrıca bk. John Francis Guilmartin, agm. s. 8.

<sup>8</sup> Ali Rıza İşipek, "Osmanlı Donanması Varlığı ve Gemileri", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 20. Yardımın miktarı hakkında bk. Salih Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion*, Isis Press, İstanbul 1994, s. 62. Maria Pia Pedani, "Osmanlılar ve Süveyş Kanalı'ndan Diu'ya; Venedikliler ve Osmanlılar (1502-1538)", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 3. Burak Gani Erol, *Memlûk Deniz Kuvvetleri*, Gazi Ün. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2012, s. 217.

<sup>9</sup> 1507'deki yardımdan sonra yine 1510 yılında Mısır'a yardım edilmesi gündeme gelmiş, fakat yardım gemileri ulaşamayınca II. Bayezid tekrar malzeme yollamıştır. Bu durum, her ne kadar Müslümanların donanma yapımını geciktirmesinden dolayı Portekizlilerin Hint sularında yerleşmelerine imkân sağlasa da 1513'te 20 gemi Memlûk sultanı Kansu Gavri'nin huzurunda denize indirilebilmiştir. 1514 Nisanında yine bir donanma oluşturulmuş Kaptan Selman Reis görevlendirilmiştir. Ayrıntıları için bk. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay., İstanbul 2004, s. 98. Jean-Louis Bacque-Grammont-Anne Kroell, *age.*, s. 5. Yavuz, tahta çıkar çıkmaz bu yardıma son vermiştir. Bk. Jean-Louis Bacque-Grammont, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu: Olaylar (1512-1606)", *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I*, Yay. Robert Mantran, çev. Server Tanilli, Say Yay., İstanbul 1991, s. 176.

rekabete rağmen her türlü yardımı yapmaya ve kendi donanımlarını tekmil etmeye çalışmışlardır<sup>10</sup>.

Güney politikalarını oluştururken/uygularken bölge üzerinde hesapları olan devletlerin birbirleriyle zaman zaman ittifak yapmalarından veya anlaşmazlık yaşamalarından daha doğal bir şey yoktur. Bu hususta Osmanlı padişahlarının bilinçli hareket edip etmedikleri hep bir tartışma konusu olmakla birlikte tarihsel gelişmelere bakıldığında gayet bilinçli oldukları hatta diğer hepsinden daha akılcı müdahalelerde buldukları rahatlıkla söylenebilir. Buna en iyi örneklerden biri 10 Ağustos 1503 Osmanlı-Venedik anlaşmasıdır. II. Bayezid zamanında Mora'daki limanlarını kaybeden Venedik, boşalan hazineleri için Osmanlılarla iyi geçinme gereği duymuştur<sup>11</sup>. Bu anlaşmadan önce 1499-1503 Venedik savaşı sırasında II. Bayezid, sadece 1500 yılında 250'den fazla geminin yapımını emrederek donanmayı önemli ölçüde kuvvetlendirmiştir. Kara temelli olan imparatorluğu görkemli bir deniz gücüne dönüştürmüştür. Çünkü bu deniz gücü Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki Portekiz yayılmasının engellenmesi ve Mısır'ın fethi için gerekliydi<sup>12</sup>. Tam da bu tarihlerde Portekizliler Hürmüz, Cidde ve Aden gibi stratejik yerleri tehdit etmektedir. Tam da bu zamanda Safeviler, Venediklilerden ateşli silah yardım talebinde bulunmaktadır<sup>13</sup>. Kısacası konjonktüre göre belirlenen Safevi-Portekiz, Safevi-Memlûk ve Venedik'in dahil olduğu ittifaklar gündeme gelecektir. Bu arada Portekiz'in Hint Okyanusu'na ulaşmasıyla baharat yolu ve ticareti üzerinde menfaatleri ciddi ölçüde tehdit altında olan<sup>14</sup> Venedik ile Osmanlı çıkarları özellikle Mısır'ın fethinden sonra uyuşmaya başlayacak, öyle ki İstanbul'a ortak düşman hakkındaki haberler ve coğrafi bilgiler yollayacaklardır<sup>15</sup>.

<sup>10</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya..*, s. 124. İdris Bostan, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi", *Osmanlı*, c. VI, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 616, 617; Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *TD*, Sa. 31, 1977, s. 142.

<sup>11</sup> Selâhattin Tansel, *Yavuz Sultan Selim*, MEB Yay., Ankara 1969, s. 229. Bu tarihlerde İmparator Maksimilian, İspanya kralı Ferdinand, İngiltere Kralı Henry VIII ile Venedikliler, İtalya topraklarının bir kısmını işgal etmiş olan Fransa kralı XII. Louis'e karşı savaşa girmişlerdir.

<sup>12</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, Timaş Yay., İstanbul 2012, s. 31. Bu gemiler hakkında daha geniş bilgi için bk. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yay., İstanbul 2005.

<sup>13</sup> 1502'de kendini şah ilan eden Safevi lideri, tıpkı Uzun Hasan gibi Venedik'le ittifaklar yaparak Osmanlı topraklarına saldırılarda bulunmaya başlamıştır. Bk. Oral Sander, *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü*, İmge Yay., 5. Bsk., Ankara 2008, s. 75.

<sup>14</sup> Burak Gani Erol, *a.g.t.*, s. 208-209.

<sup>15</sup> Maria Pia Pedani, *agm.*, s. 6.

Diğer yandan Fransa da, Doğu Akdeniz’de ciddi bir siyaset gütmekte, Venedik’in önünü kesmektedir. 1508-1511 arasında Venedik’e karşı Fransa kralı VII. Louis ile Habsburg İmparatoru I. Maksimilian’ın Papalığın ve İspanya’nın kurdukları Cambria ittifakı sona ermiş olsa da ortalık hala karışıktır. Fransa-Venedik savaşı 1513’te yeniden alevlenmiştir. Bu arada Fransızların Memlûklerle yaptıkları anlaşmalar da mühimdir<sup>16</sup>.

Portekiz, ortaya koyduğu siyasetlerle Osmanlılar, Memlûkler, Safeviler, Venedik arasındaki ittifakları veya ayrılıkları etkileyen bir konumda olmuştur. Kara sınırları İspanya ile çevrilmiş bu küçük ülke kurtuluşu okyanuslara açılmakla bulmuş, onun bu kurtuluş girişimleri, Doğu’dan Batı’ya dünya ticaret yollarını değiştirmiş, geniş ekonomik bölgelerdeki limanların, şehirlerin kaderini de etkilemiştir. Portekizliler, baharat yolunun Batı Asya’daki antrepolarını elde tutan Memlûk devleti ile bu yolla gelen malları Akdeniz’de Memlûk ve Osmanlı limanlarından Avrupa’ya taşıyan Venedik<sup>17</sup> yerine baharat ticaretini Hint ve Atlas okyanuslarından kendi gemileriyle direkt olarak Avrupa’ya getirmek amacındaydılar. Bu amaçla da yeni ticaret yollarına rakip eski ticaret yollarını<sup>18</sup> da kesmek istediler. Onların ticaret gemileri baharatı Afrika’nın güneyini dolaştırarak Lizbon’a götürürken, savaş gemileri de Basra ve Kızıldeniz’e saldırarak buradan geçecek gemileri vurmaya hedeflediler. Bu girişim derhal etkisini gösterdi. Memlûklerin baharattan elde ettikleri birden bire düştü. Dolayısıyla Venedik ve Osmanlı tüccarları da bundan zarar gördüler<sup>19</sup>. Bu üç aktör savaşmayı bırakıp Portekizlilere karşı iş birliğine girdiler. Osmanlı ve

<sup>16</sup> Reha Bilge, *age.*, s. 140, 142; Robert Finlay, “Venedik, Baharat Ticareti, Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Hint Okyanusu”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 4.

<sup>17</sup> Venedik’in Mısır ticaretindeki rolü için bk. Metin Ziya Köse, “Venedik-Mısır Deniz Ticareti: Venedikli Bir Tüccarın Mısır’da İflası”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011)*, *Bildiriler Kitabı*, Mersin 2011, s. 222.

<sup>18</sup> Doğu Akdeniz üzerinde hâkimiyet kurmak isteyen devletlerin esas amacı, ticaret yollarını kendi denetimleri altında tutmaktır. Sahip olmaya çalıştıkları bu ticaret ağı, esas olarak iki yol üzerinden yapılmaktaydı. Anadolu’ya geçerek İran’a Hind’e hatta Çin’e ulaşan kuzey yolu ile Süveyş ve Basra’dan başlayıp Kızıldeniz ve İran Körfezi üzerinden Orta ve Güney Asya’ya ulaşan güney yolu. Kuzey yolu kervan, güney yolu deniz yoluydu. XVI. yüzyılda Basra ve Süveyş, Hint Okyanusu ürünlerinin ithal limanı olarak kalmaya devam etmiştir. Kuzey kervan yolu ise, adeta Ermenilerin tekelinde ipeğin esas maddesini teşkil ettiği bir yol durumundadır. Yolların ayrıntılı hattı için bk., Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul 1974, s. 2-3. Robert Mantran, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay., Ankara 1995, s. 130-131.

<sup>19</sup> Portekiz’in güneyde görünmesinden Venedik’in kesin darbe yediği fikrinin yanlışlığına dair bk. Salih Özbaran, *Yemen’den Basra’ya ...*, s. 49.

Venedik yardımına rağmen Memlûkler Portekiz'e tam anlamıyla karşı koyabilecek deniz gücüne hiçbir zaman sahip olamadı. Bunun üzerine gelişen Osmanlı güney siyaseti, Basra ve Kızıldeniz hatta Hint Okyanusu'ndaki ticaretin güvenliğini sağlamaya yönelik olmuştur<sup>20</sup>. Özellikle 1507 yılında Portekizlilerin Hürmüz'e gelmeleriyle<sup>21</sup> Ümit Burnu, Pasifik Okyanusu, Kızıldeniz<sup>22</sup>, Basra, Hint Okyanusu<sup>23</sup> ve Hindistan çizgisinde yer almaya başlamaları, Osmanlı-Safevi çatışmasının önemli bir sebep ve parçasıdır. Dolayısıyla ticaret yön değiştirmiş, eskiler önemini kaybetmese de yeni limanlar önem kazanmaya başlamıştır. Ticaret, eski ticaret yollarından başka artık, kervanlar yerine gemilerle sağlanır hale gelmiştir. Zaman zaman %400'e varan kar oranlarıyla bu ticaret yollarını Portekiz yönlendirmiştir. Bu biber savaşlarının zarar göreni de elbette ki Venedik ve Memlûk Devleti olmuştur. Bilhassa Osmanlı-Safevi mücadeleleri sırasında iyice yoğunlaşacaktır<sup>24</sup>. Çünkü Safeviler<sup>25</sup>, Portekizlilerin denizlerdeki ticaret denetiminin kara doğu-batı eksenli yönünün denetimini gerçekleştirmek ister. Bu durumda denizde Venedik, karada Memlûk zarar görecektir<sup>26</sup>. Fakat hepsinin üstünde arka planda Osmanlılar da hem kara hem deniz ticaret yollarında denetimi eline almak istemektedir. Bu platformda yer alan bu beş etkin gücün birbirleriyle ittifakları da kaçınılmaz olacaktır.

Bu ittifak ve anlaşmazlıklar odağında ise öyle bir yer vardır ki burası Hürmüz'dür. Batı Hindistan sahillerinden ve Seylan ve Sumatra gibi Asya ülkelerinden gelen ticari mallar Arap ve Güceratlı Müslümanlar tarafından Basra ve Kızıldeniz yoluyla Osmanlı ve Avrupa ülkelerine, Doğu Akdeniz'e ulaştırılırken Hürmüz ve Aden gibi kilit noktası olan limanlardan geçiyordu. Hürmüz, Basra Körfezi'nin giriş-çıkışını kontrol eden en önemli noktalardan biriydi<sup>27</sup> ve ilk Safevi-Portekiz anlaşmazlığının yaşandığı yerd. 1503'te Safevi egemenliğinde olan Hürmüz, 1507'de Portekizli amiral Albuquerque'nin girişimiyle Porte-

<sup>20</sup> Metin Kunt, "Siyasal Tarih (1300-1600)", *Türkiye Tarihi*, Ed. Sina Akşin, c. II, Cem Yay., İstanbul 1995, s. 114.

<sup>21</sup> Salih Özbaran, agm., *TD*, Sa. 25, 1971, s. 52.

<sup>22</sup> Portekiz'in Kızıldeniz'deki faaliyetleri için bk. Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul 1974, s. 7.

<sup>23</sup> Coğrafi yapısının ayrıntıları için bk. Nejat Kosal, *Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu*, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s. 1-2.

<sup>24</sup> Reha Bilge, *age.*, s. 146-147.

<sup>25</sup> Safevi ve Memlûk siyasi münasebetleri için bk. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK Yay., 5. Bsk., Ankara 1988, s. 265 vd.

<sup>26</sup> Atlas Okyanusu üzerinden Lizbon'a 1513'te 500 ton ve 1517'de 2 bin ton baharat taşıdığı dönemde Mısır ekonomisi kriz içinde olmuştur. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 98.

<sup>27</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 110.

kiz denetimine girmiştir<sup>28</sup>. Portekiz'in Doğu valisi olduğu 1510 yılından sonra Albuquerque'nin amacı, Kızıldeniz'in girişini kapatmak ve Basra Körfezi'ne girişi kontrol etmek üzere Hürmüz'ü elinde tutmaktı<sup>29</sup>. Bunun Doğu'ya olumsuz etkisinin yanı sıra Levant'ın ve bazı Avrupa ekonomilerinin de aynı olumsuzluğa uğramalarına sebep oldular. Fakat deniz gücü bakımından Portekiz'in ağırlığı, kara bakımından da Safevilerin ağırlığı onları ortak bir paydada buluşturmuştur. Bu ortak payda elbette ki ticarettir. Portekizliler, 1513 yılında Memlûk tüccarların ve ticaret gemilerinin limanlara girmelerine engel olmaya çalışmış, bunu yaparken de Safevilerin desteğini almıştır. Hürmüz'den Cidde'ye kadar, Kızıldeniz-Basra-Hint Okyanusu ticaret ağının denetimiyle ilgili bir çıkar anlaşması yapmışlardır<sup>30</sup>. Yine bu yıl Portekizliler Kemeran'ı ele geçirmişler, Sevakin'i kuşatmışlar ve Cidde'ye kadar uzanmışlar, bu durum tüccarlara zarar vereceği endişesini uyandırmıştır. Bu yüzden de Cidde limanına altı sene mal gelmemiş, 1514'te İskenderiye ve Dimyat limanlarına hiç mal gelmediği bile olmuştur<sup>31</sup>. Görüldüğü üzere, bu ittifakın vuracağı hedef Doğu Akdeniz'dir. Şah İsmail burada öyle bir noktadadır ki tabir-i caizse sanki Hürmüz onlar için çıkmaz bir sokak gibidir. Aşağıya inse Portekiz yukarıya çıksa Osmanlılar, bunların orta noktasında ise Memlûkler. Bu çıkmaz içinde Safeviler, bir yandan Venedik'in rakibi Portekiz'le anlaşırken, diğer yandan da Venedik'in desteğine hayır dememektedir. Kısacası eğer ki Şah İsmail Portekiz yerine Memlûklerle anlaşmış olsaydı belki de durum bambaşka olabilirdi. Fakat bu arada Şah İsmail'in Şii dünyasını temsil ettiği de unutulmamalıdır. Sünni Memlûk Devleti'yle anlaşamamalarının bir yönü de bu olmalıdır.

Bu aktörlere belki Papalık da eklenebilir. Ticaret yolları, Doğu Akdeniz ve Batı Asya egemenliğinden çıkar sağlamak isteyen ve Haçlı birliği oluşturulmasına kadar varacak adımların odağında olan Papa II. Julius'un 1513'te ölmesiyle Yavuz Sultan Selim'in aleyhine hırsıyla hareket edecek bir aktör de bertaraf olmuştur<sup>32</sup>.

## 2. II. Bayezid'in Güney Siyaseti ve Faaliyetleri:

Safevi tehlikesi tebarüz etmeye başlamadan önce Osmanlıların Güney'deki muhatabı Memlûkler olmuştur. Genellikle dostane giden ilişkiler, 1481 yılında

<sup>28</sup> Reha Bilge, *age.*, s. 151.

<sup>29</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 97-98.

<sup>30</sup> Daha geniş bilgi için bk. Reha Bilge, *age.*, s. 151.

<sup>31</sup> İdris Bostan, "Kızıldeniz'deki Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde..." , s. 16.

<sup>32</sup> Bu hususta daha geniş bilgi için bk. Reha Bilge, *age.*, s. 152-153.



Fatih'le Memlûk sultanı Kayıtbay arasında Dulkadiroğulları ve hac su yolları meselesi sebebiyle gerginliğe dönüşmüştür<sup>33</sup>. 1486-91 yılları arasında yapılan uzun süreli Osmanlı-Memlûk mücadelelerinden sonra<sup>34</sup> Portekizlilerin keşifleri ve akabinde de sağlam şekilde yerleşmeleri, Akdeniz ticaretini elinde tutan devletler ve bilhassa da Venedik'i<sup>35</sup> endişelendirmiş olmasının yanı sıra Memlûkleri de Osmanlılara yaklaştıran bir durum olmuştur. Bayezid de, Portekizlilerin Kızıldeniz taraflarında etkin olmaya başlamalarını takip etmiş, Memlûklere karşı politikasını değiştirmeye başlamıştır. Bunda Cem Sultan'ın ölümünden sonra uzlaşmacı yönündeki iç ve dış politikasını daha müdahaleci olarak değiştirmesinin de etkisi olduğu muhakkaktır. Onun ölümünün hemen akabinde Osmanlı-Venedik Savaşı başlamıştır. Fakat doğudan gelen Şah İsmail tehlikesiyle birlikte -ki İsmail de ateşli silahlar elde edebilmek için Venedik'le ittifakın yollarını aramıştır- Venedik'le barış yapmak durumunda kalmıştır<sup>36</sup>. Venedik'le barış imzaladıktan sonra Memlûk politikası daha düşmanca bir hale gelmeye başlasa da İslam'ın mukaddes yerlerine yönelik Portekiz tehdidi karşısında Memlûklerin yardım istekleri II. Bayezid tarafından kabul edilmiştir<sup>37</sup>. Bu yardımlar karşılığında çeşitli anlaşmalarla belirlenen Hint ticareti siyaseti, Yavuz zamanında padişahın bizzat kendi donanmasıyla aradan Memlûk'u çıkarmak şeklinde değişmiştir.

Bayezid zamanı Osmanlı için bir ekonomik gelişme dönemi olması hasebiyle de I. Selim ve Süleyman'ın yapacağı fetihler için gerekli şartları sağlaması bağlamında önemlidir. Bayezid, devletin ekonomik gücü açısından Venedik'le baş etmenin ve açık denizlerde mücadele etmenin güçlü bir donanma olmadan gerçekleştirilemeyeceğini uzun süren Venedik savaşlarında anlamıştır. Böyle bir donanmayı yapabilmenin temellerini atmıştır. Gemi inşa etme imkânlarının sağlanmadan bu işin olamayacağını bildiği için öncelikle Venedik'le iyi geçinmiştir. Daha sonra Boğdan seferi ile Kili ve Akkerman Osmanlı topraklarına katılarak Karadeniz'in batı sahili tamamen ele geçirilmiş, Kırım ile de karadan

<sup>33</sup> Mustafa Nuri Paşa, *Netâyicü'l-Vukuât*, Haz. Neşet Çağatay, c. I-II, TTK Yay., 3. Bsk., Ankara 1992, s. 50-51. Sait Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, Deniz Matbaası, İstanbul 1934, s. 98.

<sup>34</sup> Sait Talat, *age.*, s. 98.

<sup>35</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 139. Osmanlıların Batı dünyasıyla ticaretini 1569'a kadar başta Venedik yürütmüştür. Venedik, Akdeniz'de başlıca deniz gücü olarak kaldığı sürece Hıristiyan veya Osmanlı hiçbir devletin bu havzada öne çıkması olası değildir.

<sup>36</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 36-37. Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, Yitik Hazine Yay., İstanbul 2010, s. 101.

<sup>37</sup> Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 188. Burak Gani Erol, *a.g.t.*, s. 212.

bağlantı kurulmuştur. Karpatların Osmanlı nüfuzuna girmesiyle buradan getirilen kereste ile büyük çapta gemilerin yapımına başlanmasını sağlamıştır. Sonrasında altı yıl sürecek olan Memlûk mücadelesi neticesinde Torosların alınması da deniz filosu inşasına imkân sağlamıştır<sup>38</sup>. II. Bayezid döneminde, Osmanlı donanmasını modernleşirmesinin Selim'in Şah İsmail ve Memlûklere karşı zaferler kazanmasında büyük etkisi olmuştur<sup>39</sup>. 1501'den beri Portekiz tarafından Kızıldeniz'de saldırıya uğrayan ve bu sebeple Osmanlılardan deniz yardımı isteyen Memlûklere karşı Selim, bilhassa Dulkadiroğlu beyliğini aldıktan sonra müdahale etmek durumunda kalmıştır. Kızıldeniz'deki Portekiz saldırılarından etkilenen Arap dünyası ümidini Osmanlı padişahına bağlamıştır. Arap ülkelerinin Osmanlı'ya katılmasıyla ileride onlara hem ekonomik hem de politik kazançlar getirecek olan İslam halifeliği vasfını da kazanmışlardır. Ayrıca en zengin ticaret yolunun da ellerine geçmesiyle devlet hazinesi zenginleşmiştir<sup>40</sup>. Görüldüğü üzere Yavuz'un Güney politikasının oluşmasında ve ilerlemesinde<sup>41</sup> II. Bayezid'in attığı adımların büyük önemi vardır<sup>42</sup>.

### 3. Yavuz Sultan Selim'in Güneye Yönelik Politikası ve Faaliyetleri:

Güneyde güçlü bir Memlûk devleti, Batı Asya'da Şah İsmail, Yavuz'un Güney politikasının ana unsurlarını oluştursa da yaklaşan tehlike Portekiz bunların hepsinin üstündedir. Bu minvalde Şah İsmail'le Memlûk sultanının ittifak kuracağı haberlerinin gelmesi padişahın yönünü güneye çevirmesini hızlan-

<sup>38</sup> Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Osmanlı*, c. VI, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 572. Kemal Reis donanma hazırlayarak Akdeniz'de Santurluoğlu'yla mücadele ederken ki bu şahıs Müslüman gemilerine zarar vermektedir bir bakıma Akdeniz'in ticari güvenliğini sağlamıştır. Daha geniş bilgi için bk. İbn-i Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman VIII*, Haz. Ahmet Uğur, TTK Yay., Ankara 1997, s. 169.

<sup>39</sup> C.H. Imber, "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, Red. T. Halasi-Kun-H. İncılık, VI 1980, s. 211-212. Bir deniz gücü olarak ortaya çıkmasını 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Fatih Mehmed ve II. Bayezid'in Ceneviz ve Venedik'in Ege ve Doğu Akdeniz'deki, Ceneviz'in ise Karadeniz'deki kolonilerinin geniş etkilerini ciddi oranda azalttılar. Bunu da donanma yapımına verdikleri önem ve yenilikler sayesinde olduğunu belirtir. Ama 17. yüzyılda bu durumun sona ermeye başladığını belirtir. 16. yüzyılın başlarında İndiamen olarak adlandırdığı Portekiz ve Castilla Atlantik, Hindistan ve Pasifik Okyanuslarında ortaya çıktığını yüzyılın sonlarında ise İngiliz ve Hollandalıların onları takip ettiğini belirtir. Ayrıca bk. Ali İhsan Gencer, a.g.m., s. 571. İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yay., 3. Bsk., İstanbul 2008, s. 24. Halil İncılık, *age.*, s. 38.

<sup>40</sup> Halil İncılık, *age.*, s. 38.

<sup>41</sup> Ahmet Refik, "Yavuz Sultan Selim'in Askerî Dehası", *Resimli Tarih Mecmuası*, 33, 1952, s. 1715.

<sup>42</sup> Oral Sander, *age.*, s. 74-75.

dırmıştır<sup>43</sup>. Fakat Memlûkler ve Safevilerle mücadele, gaza inancıyla oluşturulmuş bir fetih siyasetine ters düşmektedir. Bu mücadeleleri meşrulaştırmak için ince bir siyasetin izlenmesi gerektiği aşikârdır. Bunun için bu devletlere müdahale etmeden önce ekonomik, siyasi gerekli tüm tedbirleri almıştır. Örneğin, 1513 tarihli Venedik raporunda her biri yüz göz olmak üzere iki yüz kadırgayı inşa edebilecek kapasitede tersane yapımı emrini vermesi<sup>44</sup> onun güney siyasetinin temellerini atmasının adımlarından biridir. Sadece askeri yönden tedbirler almakla kalmamış Yavuz, Çaldıran öncesinde Safevilere karşı ticari bir ambargo başlatmış, İran ipeğinin Batı'ya girişini yasaklamıştır. Ticaret yolları üzerinde bulunan Safevilere sınırlar tamamen kapatılmış, tüccarın geliş-gidişi engellenmiştir. Öyle ki bu durum doğal olarak sultanın padişaha bir mektup yollayıp rahatsızlığını bildirmesine sebep olacak kadar Memlûkleri de etkilemiştir<sup>45</sup>. İdris-i Bitlisi'nin *Selimnamesi'*nde sadece bir din mücadelesi olarak değerlendirilen<sup>46</sup> 1514 tarihli Çaldıran zaferiyle<sup>47</sup> Selim<sup>48</sup>, bu savaştan sonra müttefik olan<sup>49</sup> iki devletten Safevilere karşı ekonomik tedbirler uygulayarak bu ülkenin zenginliğinin temeli olan ipek ticaretini ve Memlûklerin Kafkaslardan Mısır'a esir ticaretini durdurmuştur<sup>50</sup>. Yavuz, bu tarihlerde Safevi ülkesine ekonomik baskı uygulamak amacıyla Hazar kıyılarında üretilen ipeğin Osmanlı ülkesine getirilmesini, silah ve başka savaş teçizatının Safevi topraklarına götürülmesini yasaklaması Osmanlı siyasetinde bölgeler arası ticarete verilen önemin bir işareti olarak görülmelidir<sup>51</sup>. Bu hamlesiyle her iki devletin de ekonomik olarak zayıflamasını sağlamıştır. 1516 Martı'nda Memlûk sultanı "oğlum" diye hitap ettiği I. Selim'e yine bir mektup yollamış, iki Sünni Müslüman devletin dostlu-

<sup>43</sup> Bu ittifak haberinin ayrıntıları için bakınız. Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 186.

<sup>44</sup> Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 177.

<sup>45</sup> Acem tüccarlarının Yavuz'u ziyaretleri hk. bk. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 473. Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 104-105; 110, 198, 350.

<sup>46</sup> İdris-i Bitlisi, *Selimname*, v. 5b'den naklen B. Yalçın Hatunoğlu, *İdris-i Bitlisi'nin Selimnamesi'nde Doğu Anadolu'nun Fethi*, Atatürk Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 1998, s. 36. Bu mücadeleyi Alevi-Türkmen zaviyesinden anlatan eser için bk. Tufan Gündüz, *Son Kızılbaş Şah İsmail*, Yeditepe Yay., İstanbul 2010, s. 118-132.

<sup>47</sup> Şah İsmail'e teslim olması için yazılan name-i hümayun için bk. Feridun Bey, *Münşeâtü's-selâtin*, c. I, İstanbul 1265, s. 355. Şehzade Süleyman'ın Çaldıran fetihnamesi için bk. Feridun Bey, *Münşeâtü's-selâtin*, I, s. 358. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 463. İdris-i Bidlisi, *Selim Şah-nâme*, Haz. Hicabi Kırlangıç, Kültür Bak. Yay., Ankara 2001, s. 169 vd.

<sup>48</sup> Yavuz'un İran seferi için bkz. Hoca Sadeddin Efendi, *Tâcü't-tevârih*, c. II, İstanbul 1280, s. 260 vd. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 458 vd.

<sup>49</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya...*, s. 120.

<sup>50</sup> Oral Sander, *age.*, s. 76.

<sup>51</sup> Metin Kunt, *agm.*, s. 117.

ğunu sürdürmesi gerektiğini ve ticaret yasağından rahatsızlık duyduğunu bildirmiştir<sup>52</sup>.

10 Eylül 1515 yılında yeniden Doğu hazırlıklarına başlayan<sup>53</sup> I. Selim'in Çaldıran'dan sonra Memlûk sınırlarına inme ihtimali Kansu Gavri için endişe edilecek bir durum olmuştur. Selim, sanki İran'a sefer yapıyormuş gibi bir imaj vermiş, Memlûklerin beklemedikleri bir şekilde yönünü güneye çevirmiştir. Memlûklere galip gelirse hem İran'ın müttefikini ortadan kaldıracak hem de böyle güçlü bir devleti yenerek İran'ı sindirmiş olacaktır.

Memlûkler, kutsal yerlere ait coğrafyada bulunuyorlar, Hind Denizi'nden Akdeniz'e kadar olan ticaret yollarının kontrolünü de ellerinde bulunduruyorlardı. Fakat, İslam dünyasını tehlikeye sokan Portekiz karşısında da zayıf durumdaydı. Tüm bunların etkisiyle Selim, Mısır'ın alınmasının kaçınılmaz olduğuna karar vermiştir<sup>54</sup>. Çünkü Osmanlılar Akdeniz'de büyük bir güç haline gelirken Portekizliler de Hindistan'da ve Güney Doğu Asya'da bir deniz imparatorluğu kurmaktaydı<sup>55</sup>. Portekiz'in Kızıldeniz'e müdahalesi Doğu Akdeniz güç dengesini sağlamak isteyen Osmanlıların amansız mücadelesi sonucunu doğurmuştur. Özellikle de Mekke ve Medine'nin Portekiz tehdidi altına girmesi Osmanlıların Mısır'ı fethetme düşüncesini hızlandırmış olmalıdır.<sup>56</sup>

Braudel, tek ve aynı darbeye gerçekleştirilen 1516 Suriye ve 1517 Mısır fetihlerini İstanbul'un fethiyle karşılaştırıyor, büyük Osmanlı tarihinin buraların fethinden itibaren resmolunduğunu ifade ediyor. Bu tarihten sonra yüzyıllardır Memlûk hâkimiyetinde olan topraklar ve denizler Osmanlıların eline geçerek yeni bir dönem başlamıştır. Burada Akdeniz Hıristiyanlığı ile Hint Okyanusu arasında bir Türk Seddi kurulması tamamlanmıştır. Bu bağlantıyla aynı zamanda İstanbul ile başka tarım bölgeleri birbirine bağlanmış olmaktadır. Bu gelişmeler Osmanlı-diğer Müslüman devletlerin ilişkilerin başlamasının yanı sıra Portekiz'in denizgücünün genişlemesi için yeni bir alan da açmıştır<sup>57</sup>. Bu

<sup>52</sup> Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 198.

<sup>53</sup> Kızılbaş üzerine sefer çıkılacağı bildirilmiş ve Haleb'e dostluk içeren bir mektup gönderilmiştir (14 Rebiyü'l-evvel 922). Bk. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 476.

<sup>54</sup> Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 190, 192.

<sup>55</sup> Ertuğrul Önalp, *age.*, s. 80. Oral Sander, *age.*, s.77. Selim Mısır'ı aldıktan sonra buradaki Hıristiyan ve Yahudilere dokunmamış, hac bedelini düşürmüş ve bölge ticaretine karışmamıştır.

<sup>56</sup> Palmira Brummet, *Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diploması*, Çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş Yay., İstanbul 2009, s. 46-47.

<sup>57</sup> Salih Özbaran, *Ottoman Expansion Toward the Indian Ocean in the 16th Century*, Bilgi Yay., İstanbul 2009, s. 61.

fetihlerin çarpıcı noktalarından biri, zorlukla karşılaşılmadan gerçekleşmesidir. Topu mert bir silah olarak görmeyen Memlûkler, 24 Ağustos 1516'da<sup>58</sup> Halep yakınlarında Yavuz'un toplarına<sup>59</sup> direnememişlerdir. Memlûk sultanı otoriteyi tanımayınca Şam'da gerekli tedbirleri aldıktan sonra<sup>60</sup> Selim Mısır'a yönelmiştir<sup>61</sup>.

Braudel'e göre Selim altından daha değerli bir şey daha elde etmiştir. Bu da Halifeliktir. Her ne kadar Mısır'da barındırılan son Abbasi halifesinin tüm haklarını Selim'e devrettiği tartışılsa da Selim Mısır'dan muazzam bir şekilde dönmüştür<sup>62</sup>.

#### 4. Mısır'ın Fethinden Sonra Yaşanan Gelişmeler:

Mısır'ın fethinden sonra Selim, Kızıldeniz güvenliği ve Hint yolu egemenliğini düşünerek Süveyş tersanesini canlandırmak istemiştir<sup>63</sup>. Bunda Portekiz'in Mısır'ın fethinden sonra haberli veya habersiz olarak Aden'e saldırılarda bulunmasının da büyük etkisi vardır<sup>64</sup>. Ayrıca Selim, Mısır'dan döndükten sonra büyük ve yeni tersane yapımına karar vermiş, alim, şair, usta, sanatkar gibi değerli şahsiyetleri İstanbul'a yollarken bunlar içerisinde denizcileri de ihmal etmemiştir. Bunu hem Akdeniz hâkimiyetini güçlendirmek hem de o sırada Selim'in yönünü İtalya'ya çevireceği korkusuyla<sup>65</sup> oluşturulması planlanan X. Leo tarafından organize edilen Haçlı ittifakına karşı önlem olarak da düşünmüştür. Bu arada hem Venedik hem de İspanya elçilerini<sup>66</sup> olumlu karşılayarak

<sup>58</sup> Selim'in ikinci sefer İran'a sefer niyetiyle Akşehir'e geldiğinde Kansu Gavri tarafına gönderilen mektup için bk. Feridun Bey, *Münşeâtü's-selâtin*, I, s. 369. Ayrıca bk. Haydar Çelebi, *Ruzname*, s. 479. İdris-i Bidlisi, *Selim Şah-nâme*, s. 309 vd.

<sup>59</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ..*, s. 32. Ayrıca bk. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 99. Her ne kadar Memlûklerin ateşli silahları kullanmaktan çekindikleri söylene de bunun aksini gösteren Osmanlı belgeleri mevcuttur. Bk. TS.MA.d 5641/1-4. Bu belgenin çevirisi için bk. Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Savaş*, Timaş Yay., İstanbul 2011, s. 82-86.

<sup>60</sup> Selim Şam kalesinde bulunan hazinenin ve zahirenin kayıtlarını tutturmuştur. Bk. TS.MA.d 4905. Halep kalesinde mevcut olan kitaplar da hazineye konulmuştur. Bk. TS.MA.d 9101.

<sup>61</sup> Yavuz'un Memlûk seferi için bk. Hoca Sadeddin Efendi, *Tâcü't-tevârih*, II, s. 323 vd.

<sup>62</sup> Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay., Ankara 1994, s. 26. Ağustos 1517'de Mekke şerifi Berekat'ın oğlu Ebu Nüme' den bizzat Kabe'nin anahtarlarını devralmıştır. Bk. Ertuğrul Önalp, *age.*, s. 85.

<sup>63</sup> Nejat Kosal, *Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu*, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s. 8.

<sup>64</sup> Bu hususta bk., Yakup Mughul, "Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", *Belgeler*, TTK, c. II/3-4, (1965), Ankara 1967, s. 37-47.

<sup>65</sup> Robert Finlay, *agm.*, s. 9.

<sup>66</sup> Ayrıntılı bilgi için bk. Selâhattin Tansel, *age.*, s. 227.

bu ittifaktan ayırmak istemiştir<sup>67</sup>. Yavuz Hint okyanusunda Portekizlilerle mücadelesine başlamadan önce gemi inşa ettirdiği gibi uygun toplar da döktürerek hazırlıklarını yapmıştır<sup>68</sup>. Daha ziyade gemilerde kullanılan demir toplar döktürülmüştür. Yavuz zamanında, Haliç tersanesi genişletilmiş ve daha büyük gemiler yapılmıştır. Bu arada Mısır'ın alınmasından sonra Selman Reis 23 Ağustos 1517'de Mısır'a gelerek Selim'in huzuruna çıkmış Osmanlı hizmetine girmiştir, ilk Süveyş kaptanı olmuş<sup>69</sup> ve kendisine Cidde sancakbeyliği verilmiştir<sup>70</sup>. Selim 1517'de hala Kahire'deyken Portekizlileri Hint Okyanusu'ndan çıkarmak amacıyla Süveyş'te<sup>71</sup> bir filo inşası için emir vermiştir. 1517'de Osmanlı amirali Selman Reis, Cidde'ye saldıran Portekizlileri püskürtmüş, sonra 1525'te donanmayla Hint Okyanusu'na çıkmak üzere Yemen'e gitmiştir<sup>72</sup>.

Osmanlılar, Batı'ya sefer düşüncesinde oldukları için Doğu Akdeniz mutlak hâkimiyetinin elzem olduğunun bilincindedirler. Görülüyor ki Portekiz Hint denizlerindeki faaliyetlerini Kızıldeniz civarına genişletmese belki de Osmanlıların Güney politikalarının bu kadar hızlı gerçekleşmesi mümkün olmayabilirdi. Fakat daha evvelden de ifade ettiğimiz sebepler vechiyle Portekiz'in de başka çaresi yoktur.

Neticede mali ve ekonomik meseleler, Memlûklerin kendi donanmalarını kurmalarını güçleştirmiş olduğu için bu büyük tehdide karşı koymak ancak Osmanlıların Mısır'ı fethinden<sup>73</sup> sonra mümkün olmuştur. Burada eğer Kanuni

<sup>67</sup> Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK. Yay., Ankara 2011, s. 779, 781.

<sup>68</sup> Çaldıran ve Mercidabık meydan muharebelerini en ziyade kuvvetli topçu kullanmak sayesinde kazanmıştır. Bk. Ahmet Refik, "Yavuz Sultan Selim'in Askerî Dehası", *Resimli Tarih Mecmuası*, 33, 1952, s. 1716.

<sup>69</sup> Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Askerî Teşkilatı", *Osmanlı*, c. VI, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 556. Selman Reis 1518'de Mısır valisi Hayırbay tarafından tutuklanarak İstanbul'a gönderilmiş ve Kanuni'nin padişah olması üzerine serbest bırakılmıştır. Bk., Fevzi Kurtoğlu, "XVI. Asırda Hind Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", *II. TT. Kongresi*, 20-25 Eylül 1937, İstanbul 1943, s. 918.

<sup>70</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 6.

<sup>71</sup> Buradaki kuvvetlere de Bahr-i Ahmer filosu denilmiştir. XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra Hint kaptanlığı olarak adlandırılmıştır. Ali İhsan Gencer, agm., s. 573. Hint okyanusundaki faaliyetler için bak. İdris Bostan, "Gemi İnşa Teknolojisi", s. 613.

<sup>72</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 132.

<sup>73</sup> *Ada'i-yi Şirâzî ve Selim-nâmesi*, Haz. Abdüsselam Bilgen, TTK Yay., Ankara 2007, s. 184 vd. Ayrıca bk. Celâl-zâde Mustafa, *Selim-nâme*, Haz. Ahmet Uğur-Mustafa Çuhadar, Kültür Bak. Yay., Ankara 1990, s. 424-430. Mustafa Nuri Paşa, *Netâyicü'l-Vukuât*, Haz. Neşet Çağatay, c. I-II, TTK Yay., 3. Bsk., Ankara 1992, s. 84-87. Burada seferin amacının İran gibi gösterilmiş olduğu, sonrada ordunun Mısır'a yöneldiği ifade edilmiştir. Gavri mektubunda "niyetiniz İran üzerine se-

zamanında Süveyş tersanesinin yenilenip Kızıldeniz için ayrı bir kaptanlığın kurulması sağlandıysa bunun hakkını Yavuz Sultan Selim'e vermek gerekmektedir. Eğer ki zamansız ölmemiş olsa kuvvetle muhtemeldir ki bütün bunları belki de daha fazlasını gerçekleştirecek olan kişi Yavuz Sultan Selim olacaktı.

Selim'in Mısır'ı fethiyle Osmanlılar, karadan Nubya, Habeşistan, Zengibar gibi ülkelerle denizden de Aden ve Hindistan ile doğrudan temasa geçmişlerdir. Bundan sonra Osmanlılar, hem İspanya Habsburglarına hem de Fransa'ya karşı Batı Akdeniz'de yayılmak; Arap dünyasına büyük zarar vermiş olan Portekiz'in doğu denizlerindeki ablukasını nihayete erdirmek amacıyla yeni ve daha güçlü bir Osmanlı donanması yapma işine girişmiştir. Haliç'te Kasımpaşa'da yeni bir tersane kurulmuş<sup>74</sup>, Gelibolu ve Kadırga'daki eski tersaneler yeniden yapıp genişletilmiştir. Eldekilerin yanı sıra Memlûk Kızıldeniz donanma<sup>75</sup> kaptanı Selman Reis ve zanaatkârları da Mayıs 1518'de İstanbul'a gönderilmiştir. Mısır'dan alınan fetih ganimetlerinin çoğu da donanmaya harcanmış ve neticede Yavuz'un son yıllarında Osmanlılar yeni, modern ve iyi örgütlenmiş donanmaya sahip olmuşlar ve doğu denizlerinde boy göstermeye başlamışlardır<sup>76</sup>. Bu dönemde tüm yönünü Asya'ya çevirmiş gibi gözükten Osmanlıların gerçek hesapları Avrupa yönündedir. Ancak devletin hazinesinin üçte birlik bölümünü oluşturan Mısır vergileri dolayısıyla burayla iletişimi sağlayan deniz yolunun da güvenlik altına alınması gerekiyordu. Bu da Rodos ve Kıbrıs'ın bir an evvel fethedilmesi anlamına geliyordu<sup>77</sup>. Yavuz'un zamansız ölümü olmasaydı ilk hedefi Rodos olup<sup>78</sup>, Akdeniz'in öncelikle güvenliğini sağlayıp sonrasında Portekizlilerle mücadele için Kızıldeniz'e yönelmesi mümkün olacaktı ki zaten

---

fer etmek idi ise niçin, donanmanızın İskenderiye'ye gitmesini tenbih ettiniz" diye tarizde bulunmuştur.

<sup>74</sup> C.H. Imber, "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, Red. T. Halasi-Kun-H. İncılık, VI 1980, s. 235-236. Galata ve Gelibolu tersaneleri Osmanlı Akdeniz donanmasının ana yerleridir. Aynı zamanda Galata en büyük gemi yapım yeridir. 1390'da I. Bayezid ilk geniş Osmanlı tersanesi olan Gelibolu'yu yaptırmıştır. Marmara Denizi'nden Çanakkale'nin girişine hâkim bir konumdaydı. Aynı zamanda Ege'den İstanbul'a ve Karadeniz'e geçiş yapan gemileri de -bilhassa Venedik gemileri- kontrol edebiliyordu. İstanbul'un fethinden hemen sonra Galata'da yeni bir tersane yapılmasına rağmen Gelibolu I. Selim'in hükümdarlığına kadar Osmanlı donanmasının temeli olmuştur. Daha geniş bilgi için bk. Fevzi Kurtoğlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Gelibolu", *Türkiyat Mecmuası* 5 (1935), s. 291-306. İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 26.

<sup>75</sup> C.H. Imber, *agm.*, s. 269.

<sup>76</sup> Stanford Shaw, *age.*, s. 118.

<sup>77</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ...*, s. 43.

<sup>78</sup> *Tâcü't-tevârih*'ten (II 389-90) naklen Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 340-341.

Kızıldeniz’de Süveyş tersanesinin canlandırılması çalışmasına girişilmesi, Selman Reis’in Kızıldeniz kaptanı olarak alınması bunun aşamalarından ve hazırlıklarından bazılarıdır. Yani öncelikli hedefi Hindistan olmaktan ziyade Akdeniz güvenliğidir. Fakat, aslında bir kara devleti olan Osmanlılar, Portekiz’i tam anlamıyla Hint Okyanusu’ndan kovacak güce de ulaşamamış olsalar da Kızıldeniz’e yabancıları sokmayarak bu havzadaki tüm ticaret denetiminin Portekiz’e geçmesini engellemişlerdir<sup>79</sup>.

Portekiz’in Güney sularında yerleşme girişimlerinin nedeni ekonomik olduğu halde buna bir de din mefhumu eklenmiştir. Papa, Portekiz’e İslam dünyasını arkadan kuşatma, Önasya ve Hindistan’da Hristiyanlığı yayma ve yerleştirme görevini vermiştir<sup>80</sup>. Burada aslında bu dönemin padişahı II. Bayezid’in de dikkatinden kaçmamış olan bu durum I. Selim döneminde halifeliliğin elde edilmesiyle İslam dünyasına hâkim olma ve bu sayede onların da desteğini kullanarak Portekiz’e karşı koyma politikası takip edilmiş gibi görünmektedir. Bununla birlikte yardım çağrısı aldığı Müslüman devletler yardım konusunda meşruluk da kazanmıştır. Bu güney denizlerinde daha serbest hareket etme hakkını vermiştir.

##### 5. Yavuz Sultan Selim’in Faaliyetlerinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi:

XV. yüzyılın sonunda Hindistan baharat yolunun önemine vakıf olan Portekizlilerin bu denizlerde karşısına çıkabilecek güç yoktur. Hem siyasi birlik hem de deniz gücü<sup>81</sup> açısından okyanus çevresindeki ülkeler<sup>82</sup> zayıf oldukları için Portekizlilerin bu sularda yerleşmeleri hızlı olmuştur. Aslında Portekiz’in deniz stratejisinin ilk hedefi, Ümit Burnu yolunu kullanmaktan ziyade Mısır ve İran üzerinden Akdeniz ve Anadolu’ya ulaşan tarihi baharat yolunu kesmektir. Bu amaçla, Hindistan-Süveyş ve Hindistan-Basra hatlarında çalışan ticaret gemilerine karşı orantısız güç kullanan bir korku stratejisi uygulamıştır. Osmanlıların bölgeye hâkim olmaya başlamalarından sonra ise, Portekiz Osmanlıları Süveyş ve Basra’ya hapsedme politikasıyla hem kendini koruma altına almış, hem de Akdeniz’e yönelik ticarete engel olmaya çalışmıştır<sup>83</sup>.

<sup>79</sup> Oral Sander, *age.*, s. 78.

<sup>80</sup> Stanford Shaw, *age.*, s. 134.

<sup>81</sup> Portekiz’in deniz gücü hakkında daha geniş bilgi için bk. Nejat Tarakçı, “Osmanlı ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması ve Bölgedeki Etkileri”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 14.

<sup>82</sup> Bu ülkelerin durumları hakkında bk. Salih Özbaran, *Yemen’den Basra’ya ...*, s. 110.

<sup>83</sup> Nejat Tarakçı, *agm.*, s. 18. Yine bu amaçlara ilişkin bk. Salih Özbaran, *Ottoman Expansion ...*, s. 66.



Ümit Burnu'nun tercih edilmesi baharat ticaretinde kendini göstermiştir. 1500'de Portekizliler baharatı Avrupa'ya doğrudan doğruya Hindistan'dan Atlantik üzerinden taşımaya başlamışlardır<sup>84</sup>. Vasco de Gama, Ekim 1503'te Lizbon'a dönüşünde 30 bin kental baharat getirmişti. Mart 1505'te 1500 asker taşıyan 16 nau ve 6 karavel ile Hindistan'ın ilk genel valisi olarak gönderilen Almeida'ya Levant'a giden baharatı durdurabilmek için Kızıldeniz ağzında bir kale yapması için talimat verilmişti. 1506 Nisan'ında ise yeni gelen bir denizci Albuquerque'ye, önce Sokotra adasını alıp, Hürmüz'ü kontrol altına alma görevi verilmişti. Yani baharat ticaretini ele geçirmenin ötesinde Portekiz bölgede kalıcı yerleşme girişimindeydi<sup>85</sup>. Portekizlilerin bu girişimleri Kansu Gavri'nin hükümdarlığında olan Memlûklere önemli ölçüde kayıplar yaşatmıştır. Neticesinde ciddi finansal krizle de karşı karşıya kalmıştır<sup>86</sup>. Doğulular ve Portekizliler arasında paylaşılmış olan baharat ticaretinin olumsuz etkileri, bu dönemin sonuna kadar Avrupa'nın en büyük baharat piyasasına sahip olan Venedik üzerinde de hissedilmiş, öyle ki 1504'te Venedik gemileri, Beyrut ve İskenderiye'de baharat bulamaz hale gelmişlerdir<sup>87</sup>. 1505'te baharat<sup>88</sup> fiyatları Lizbon'da Venedik'tekinin beşte biri kadardı<sup>89</sup>. Tüm Ortadoğu ekonomisi altüst oldu. Aracı rolü tehlikeye girdi, ticareti de Avrupa'nınkiyle rekabete girdi. Bu sıralarda da Memlûklerin baharattan elde ettikleri gümrük gelirlerinde düşüşler yaşanmaya

<sup>84</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 132.

<sup>85</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ..*, s. 113.

<sup>86</sup> Ayrıca II. Bayezid ve I. Selim dönemleri için bk. V.J. Parry, *A History of the Ottoman Empire to 1730*, Cambridge Uni. Press, Cambridge 1980, s. 73.

<sup>87</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ..*, s. 50. Venediklilerin İskenderiye'den 1500-1505 yıllarında yükledikleri baharat miktarı 1500 yok (Türklerle savaş yüzünden), 1501- 2630 koli=10 kantar=10 kental=45 kg., 1502-1020 koli, 1503- 2944 koli, 1504- yok, 1505- 1160 koli'dir, s. 113. Görüldüğü üzere en büyük miktar 1503 yılındadır. Yani Osmanlılar barış yapılmasından sonrasındır.

<sup>88</sup> XV. ve XVI. yüzyılda, Anadolu'dan Suriye ve Mısır'a bilhassa kereste, demir, ipekliler, Ankara sofları, pamuklu dokumalar, halı, kilim, afyon, kuru yemiş, kürk, balmumu ve zift ihrac edilmiştir. Büyük karlar sağlayan bu ticaretin en önemli maddeleri ise, şeker, hurma, fildişi, kıymetli taşlar, sinameki, turunçgiller, pamuk, madenler, boyalar, yün ve baharattır. bk. Frederick C. Lane, *Venetian Shipping during the Commercial Revolution, Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, edited Brian Pullan, London 1968, s. 32,33'den naklen Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 3. Ayrıca bk. Cengiz Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", *TD*, c. 12/16, 1961, s. 2.

<sup>89</sup> Bu durumun Avrupa'ya etkisi; sadece siyasi, ekonomik, sosyal ve dini olmamış, bu kıtanın gastronomisine de büyük ölçüde yansımıştır. Artık baharatı oldukça pahalıya almak zorunda kalan Avrupa sade yemek alışkanlıklarına dönmüştür. Recucine olarak yani yeni mutfak olarak adlandırılan bir mutfağın doğmasına yol açmıştır. bk. Özlem Kumrular, "V. Carlos'un Yokluğunda Portekiz ve İspanyol Sarayları Arasında Yapılan Mektuplaşmalarda Hint Okyanusu ve Osmanlı Sorunu", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 33.

başladı. Fakat Müslüman dünyası da tamamen iflas etmedi ve Portekizliler malların Yakındoğu'ya geçmesine de engel olamadılar<sup>90</sup>.

Bu noktada şehzadeliğinden itibaren Selim'in yönünün Güney'e çevrilmesindeki en önemli unsurun uluslararası ticaret yollarının yön değiştirmesinin bölgeye yansıyan olumsuz etkiler olduğu düşünülmelidir. Osmanlıların bölgeye müdahalesinden önce en çok zarar gören yerler Süveyş, İskenderiye, Basra, Halep, Tripoli ve İran Körfezi'ndeki yerler olmuştur<sup>91</sup>. Özellikle Osmanlı-Safevi ve Osmanlı-Memlûk mücadeleleri sırasında da yine bu bölgelerin çoğu olumsuz yönde etkilenmiştir. Osmanlılar ancak Mısır'ın fethinden sonra bu olumsuzluğa son vermenin yollarını aramışlardır. Ticaretin tekrar canlanmasına ihtimam göstermişler, bunun için de Bahar emini gibi memurlar görevlendirmişlerdir<sup>92</sup>. Osmanlılar sadece baharat değil kıymetli madenler açısından da bir doğu-batı eksenini oluşturmuşlardır. Para doğuya, mamuller batıya akmıştır<sup>93</sup>. Bu ekseninde Mısır'ı ele geçirdikten sonra Osmanlıların amacı, baharat ticaretinde eskiden olduğu gibi Mısır'ın ana dağıtım merkezi olarak kalmasını sağlamak olmuştur<sup>94</sup>. Yani Osmanlı Devleti'nin Habeşistan ve Sudan'dan gelen Afrika altın trafiğine ve sonra da Hıristiyanlık yönüne olan baharat ticaretine katılması Mısır'dan itibaren örgütlenmiştir. Bu altın ticareti ve Kızıldeniz yolu Doğu Akdeniz trafiği içerisinde yeniden önem kazanmıştır. Bununla birlikte, Osmanlılar Vasco de Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşmasından epey sonra Suriye ve Mısır'a yerleşirlerken, bu iki bölge Uzak Doğu mallarının yegâne limanları olmaktadır fakat önemlerini de asla yitirmemişlerdir<sup>95</sup>. Mısır ve Suriye İstanbul ve imparatorluk ekonomisi için hayati önem taşımıştır. Selim'in Mısır'dan elde ettiği harac sürekli olarak artmıştır. Bunun yanı sıra Sultanın sarayı için de gerekli olan pirinç, buğday, arpa, baharat ya da şeker gibi erzak kalyonlarla Mısır'dan gelmiştir<sup>96</sup>.

<sup>90</sup> Jean-Paul Roux, *Türklerin Tarihi*, Çev. Aykut Kazancıgil, Kabalcı Yay., İstanbul 2008, s. 357.

<sup>91</sup> Stanford Shaw, *age.*, s. 134.

<sup>92</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 9. Örneğin 1524 tarihli Mısır Kanunnamesi'nde Tur iskelesine gelen baharat, Bahar emini vasıtasıyla nazır-ı emvale ve şehreminine teslim edilerek muhafaza edilmektedir. Buradan da Kahire, İskenderiye yani Akdeniz piyasasına nakledilirdi. Baharatın Akdeniz çevresine nakledilmesini sağlayan diğer bir yol da gemilerle Cidde'ye gelen baharatın bu limandan kervanlar vasıtasıyla Suriye şehir ve limanlarına gelmesini sağlayan kara yoludur.

<sup>93</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ..*, s. 43.

<sup>94</sup> Metin Ziya Köse, *agm.*, s. 222.

<sup>95</sup> Fernand Braudel, *age.*, s. 25.

<sup>96</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 134. Örneğin, XVI. yüzyılda Suriye saraya yılda 50 bin kg. sabun gönderirdi.

Öte yandan, Selim'in Suriye ve Mısır'ı aldıktan sonra Kızıldeniz'e yönelişi, Portekiz deniz gücünün Hint Okyanusu'na uzanmasına bir cevap olarak da değerlendirilebilir. 1517 itibarıyla Selim, Portekizlilerin Hint'e yayılmalarını engellemekte geç kalmış olmasına rağmen yine de mücadeleyi sürdürmüştür. Bu sayede Portekizliler, hiçbir zaman buralara tamamıyla hâkim olmadıkları gibi Doğu Akdeniz'in baharatın bulunduğu bir pazar olarak kalmasına da engel olamamışlardır<sup>97</sup>. Memlûkler gittikçe İslam topraklarına yaklaşan Portekizlilerin -ki amaçları deniz ticaretinin yanı sıra kara ticaretini de ele geçirip gümrük vergi gelirlerine de sahip olmak olmalıdır<sup>98</sup>-, bölgedeki stratejik yerleri ele geçirmelerine engel olamamışlar, fakat 1510 yılında Portekizliler Goa'yı almalarına rağmen Gücerat ve Kızıldeniz arasındaki ticareti durduramamıştır, bütün baharatın Lizbon'a yönelmesini sağlayamamıştır<sup>99</sup>. Bununla birlikte Hürmüz alındıktan sonra Hindistan malları Lizbon'a akmaya başlamış, bu durumda Kahire iktisadî sıkıntı çekmeye başlamıştır. Çünkü Mısır'ın Kahire ve İskenderiye pazarlarında el değiştiren baharattan aldığı vergiler en büyük gelir kaynağıydı<sup>100</sup>. İbn İyas, 1515'te İskenderiye'de hiçbir ticari faaliyetin kalmadığını ifade etmiştir. Bu limana üç yıl hiç Venedik gemisi gelmemiştir<sup>101</sup>. Bunda Osmanlı-Safevi mücadelesinin de büyük etkisi olmalıdır. Ayrıca 1518'de Portekizliler Kızıldeniz'in giriş-çıkışını kontrol etmek istemişler, burada geçen baharat yüklü zengin Müslüman gemilerine zarar verir hale gelmişlerdir. Osmanlıların Mısır'da yeni yeni teşkilatlanmaya başladığı yıllarda İskenderiye ve Beyrut gibi limanlarda ticaret durma noktasına gelmiştir. Bunun doğal sonucu olarak fiyatlar da artmıştır<sup>102</sup>. 1519'da hiçbir ticari faaliyetin olmadığı belirtilmişse de Dubrovnik'te bunu aksini gösterir belgeler mevcuttur. Yine Mısır'ı ziyaret eden Leo Africanus, Mısır'da hiçbir ticaretin olmadığını, bunu sebebinin de Portekizlilerin baharat ve diğer Hindistan mallarını Ümit Burnu yoluyla kendi memleketlerine ulaştırması olduğunu belirtmiştir<sup>103</sup>. Fakat, daha evvelden de ifade edil-

<sup>97</sup> Norman Itzkowitz, *Osmanlı İmparatorluğu ve İslâmî Gelenek*, Çev. İsmet Özel, Şule Yay., İstanbul 1997, s. 60.

<sup>98</sup> Portekizliler için de aslında uzun bir yoldur Afrika sahillerini dolaşmak. Uzunluğu ve pek çok ülkenin sınırlarından geçilmek zorunluluğundan dolayı da bir elden diğer ele malların fiyatlarını da arttırmaktaydı.

<sup>99</sup> Daha geniş bilgi için bk. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 114, 116.

<sup>100</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 111.

<sup>101</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 116.

<sup>102</sup> 1518-1523 yılları arasında baharatın miktarı ve Kahire'deki fiyatlar (düka) için bk. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay., İstanbul 2004, s. 123. Örneği 1496 yılında biberin fiyatı 66 düka iken 1513'te 120, 1525'te 90 dükadır.

<sup>103</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 123.

diği üzere Portekizliler tüm çabalarına karşın Hindistan ve Endonezya'dan Basra Körfezi ve Kızıldeniz yoluyla Ortadoğu'ya ulaşan ticaret yollarını kesememişlerdir. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Hürmüz'den Ortadoğu'ya baharat satışını serbest bırakmak durumunda kalmışlardır<sup>104</sup>. Fakat şunu da ifade etmek gerekirse, Osmanlılar Suriye ve Mısır'a girdiklerinde Kızıldeniz'deki ticari faaliyetler durmasına noktasına gelmiştir. Hele ki 1519'da ne Kahire ne de İskenderiye'de tüccar vardır<sup>105</sup>.

XVI. yüzyılda Yavuz Sultan Selim ve Süleyman tarafından yapılan seferler Osmanlı İmparatorluğu'nu bu bölgenin en önemli siyasal ve ekonomik gücü haline getirmiştir. Selim'in temellerini attığı bu ticari faaliyetlerin karşılığı yüzyılın ikinci yarısından itibaren alınmaya başlanmıştır. Bu dönem hem Akdeniz'in doğu ve batı havzaları arasındaki ticaretin hem de Batı Asya ile Doğu Avrupa eksenindeki ticaretin canlandığı bir dönem olmuştur. Kısacası Orta Doğu'dan geçen Hindistan ticaret yolları yüzyıl başındaki yedikleri darbeden sonra tekrar canlanmışlar ve bu yüzyılın sonuna kadar önemlerini korumuşlardır<sup>106</sup>. Bu yüzyılın büyük kısmında Uzak ve Ortadoğu'nun, Avrupa ülkeleri arasında bir geçit yeri ve malların geldiği ve yeniden dağıtıldığı bir merkez olma hüviyetini koruması önemlidir. Bu özelliğin korunmasında, başta Venedik olmak üzere Akdeniz ülkelerinin Ümit Burnu yolunun keşfinin getirdiği düzensiz kullanımın hemen farkına varmamalarının ve tüccarların da alışkanlıklarını değiştirmemelerinin de önemli etkisi olduğu muhakkaktır<sup>107</sup>. Ancak, Ümit Burnu yolunun keşfinin kıtalararası ticaret yollarına olumsuz etkisi bu yüzyılın bitiminden sonra olmuştur. Hatta XVI. yüzyılın başında kısa bir süre duraklasa da eski önemini yeniden kazanmıştır<sup>108</sup>. Portekiz etkisi Hollandalılar ve İngilizler tarafından kesilene kadar yani 1560'lı yıllarda tepe noktasına ulaşarak yükseleşmiştir.<sup>109</sup>

Osmanlı donanması güneye yönelik gelişmelerine devam ederken, Portekiz'in de bu havzada zorunlu politika değişiklikleri hadiselerin Osmanlılar le-

<sup>104</sup> Halil İnalcık, *age.*, s. 132.

<sup>105</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 36.

<sup>106</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)*, İletişim Yay., İstanbul 2007, s. 109.

<sup>107</sup> Robert Mantran, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay., Ankara 1995, s. 137.

<sup>108</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 35.

<sup>109</sup> F. C. Lane, "The Mediterranean Spice Trade", *American Historical Review*, XLV, No. 3 (Nisan 1940)'dan naklen John Francis Guilmartin, *agm.*, s. 10, n. 26. Tahminlere göre 1500'lerdeki 1,5-2 milyon sterlinden 1560'ta 3 milyon sterline yükselmiştir.

hine gelişimine imkan sağlamıştır. 1521'de I. Manuel'in ölümüyle Portekiz tahtına III. Joao geçmiş, Doğu'ya yönelik siyasetlerinde köklü değişiklikler yapmıştır. Askeri masrafların azaltılması tedbirlerinde Hindistan'da kale inşa edilmesi ve Kızıldeniz'e yolculuk yapılmaması emrini vermiştir. Osmanlılarla düşmanlığın ciddi boyutlara gelmesini istememiş, kendilerince daha az masraflı olacağını düşündükleri Hint kıyılarına belirli sayıda ticaret gemisi gönderilmesi izni hakkında bir anlaşma yaptığı ileri sürülmüştür<sup>110</sup>. Bu ekonomik kaygılarla Osmanlılar ticaret yollarının açık kalmasına, baharat getirmeyi istemesine karşılık, Portekiz'in de kuzeyin hububatına ihtiyacı var idi. Bu sebeple 1538 sonrasında karşılıklı tam yetkili elçiler göndermişlerdir<sup>111</sup>. Zaten Osmanlılar öncelikli olarak Kızıldeniz'den Akdeniz'e yönelik kara geçitlerinin hâkimleri olmayı istemişlerdir. Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin<sup>112</sup> anahtarlarını ellerinde tutmanın yollarını aramışlardır<sup>113</sup>. Fakat tüm bu bilgilerden hareketle bu kara ticaretini sürdürebilmenin ve deniz ticaretini pekiştirmenin yolunun Akdeniz güvenliğinin sağlamak olduğunu da idrak etmişlerdir. Rodos ve Kıbrıs bunun en güzel örneğidir. Osmanlılar Yakındoğu'daki tüm Arap topraklarını fethedince, Asya'ya yönelik ticareti ellerine geçirmeleri için bütün imkânlarla sahip olmuşlardır.

Osmanlı idaresindeki Doğu Akdeniz pazarları, XVI. yüzyılda çok zengin ve çekici olmuşlardır. Bu yüzyılın ikinci yarısında bu ticarete Fransa, İngiltere ve Hollanda katılarak, Dubrovnik ve Venedik ticaretinin yerini almışlardır<sup>114</sup>. XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'nın büyük baharat merkezi artık Venedik değil Amsterdam'dır. Öyle ki Hollandalılar Türk imparatorluğuna bile baharat satar hale gelmişlerdir<sup>115</sup>. Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu, bu yüzyıl boyunca doğrudan doğruya Hindistan ve Endonezya'dan baharat almayı sürdürmüştür. Kızıldeniz gibi Basra yoluyla da Hindistan'dan baharat gelmeye devam etmiştir. Şunu da ifade etmek gerekir ki, XVI. yüzyılın ikinci yarısında Ümit Burnu yolunun keşfinden önceki seviyede ticaret hacmine ulaşmıştır. Örneğin sadece Venedikliler, 1554'te İskenderiye'den 6 bin kantar baharat

<sup>110</sup> Ertuğrul Önalp, *age.*, s. 95.

<sup>111</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ..*, s. 101.

<sup>112</sup> Asya ticaret yollarında Türk yoksa veya az varsa da Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik küçümsemeyecek bir ticaret vardır. Bu ticaret Rumların, İranlıların, Ermenilerin ve Arapların elindedir. Bk. Robert Mantran, *age.*, s. 130-131.

<sup>113</sup> Robert Mantran, *age.*, s. 127.

<sup>114</sup> Halil İnalçık, *age.*, s. 143.

<sup>115</sup> Robert Mantran, *age.*, s. 139.

almışlardır. Bu tarihte buraya 30 bin kantar baharat gelmiştir. 1560-1564 yılları arasında 12 bin kantar (kantar=56,449 kg.) baharat alımıyla keşiften önceki miktara ulaşmıştır. Baharattan alınan Şam'daki gümrük rüsümü ise 1562'de 110 bin altın dükaya yükselmiştir<sup>116</sup>. Osmanlılar büyük deniz karşılaşmalarında Portekiz'e karşı başarısız olsa da Kızıldeniz ticareti canlılığını sürdürmüştür. 1554-64 arasında 20 bin ila 40 bin kantar karabiber başta olmak üzere baharat Levant'tan geçmekteydi<sup>117</sup>. XVI. yüzyılın ortalarına doğru baharat ticaretinin eski canlılığına kavuşması Osmanlıların Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'nde Portekizlilerin karşılıklarına dikilmeleri ve Arap coğrafyasına hâkim olmalarının sonucunda olmuştur<sup>118</sup>.

1600'lere doğru Doğu Akdeniz'de üslenmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, gücünün zirvesindeyken Avrupa, Asya ve Afrika'ya doğru yayılmaya başlamıştır. Basra Körfezi'ne erişimi olmuş, Kuzey Afrika kıyılarının çoğunluğuna hükmeder hale gelmiştir. Karadeniz'in Kızıldeniz'in ve Doğu Akdeniz'in neredeyse tamamına hükmetmiştir. 15 bin km'lik bir sahil şeridinde çok büyük bir ekonomik alan olan bu denizler, Osmanlı'ya ayrıca mükemmel bir iletişim ağı da sunmuştur<sup>119</sup>.

Osmanlı fetih ve hâkimiyet yöntemlerinin gücü, Osmanlı yöneticilerinin değişen jeopolitik şartlar karşısında hızlı strateji yenilemeleri ve bu yenilikleri bu yeni şartlara uygun hale getirme becerilerinden gelse de<sup>120</sup> Yavuz'dan sonra Osmanlıların Hint Okyanusu'nda Portekizlilerin karşısına dikilme başarıları idarî, askerî, teknolojik vb. çeşitli sebeplerle sınırlı kalmıştır.

Yavuz'un kısa saltanatı göz önüne alındığında Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki siyasî amaçlarını gerçekleştirmede ne kadar başarılı olduğu ortadadır<sup>121</sup>. Bu amaçları gerçekleştirirken ticarî amaçlarını da ihmal etmemiş olduğu kesinlikle söylenilebilir.

<sup>116</sup> Halil İnalcık, *age.*, s. 133.

<sup>117</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...s.* 37.

<sup>118</sup> Daha geniş bilgi için bk. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya ...*, s. 50, 52.

<sup>119</sup> Daniel Panzac, "16-20. Yüzyıl Osmanlı Donanması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 23.

<sup>120</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji...*, s. 21. Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, Çev. Kahraman Şakul, Timaş Yay., İstanbul 2013, s.91.

<sup>121</sup> Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, s. 349.

### Sonuç

Yavuz Sultan Selim'in Trabzon'daki yöneticiliğinden itibaren Güney'e yönelik politikalarını oluştururken pek çok açıdan değerlendirmeler yaptığını kabul etmek gerekir. Çünkü olayların akışına bakıldığında hiçbir şeyin tesadüfi olmadığı görülebilir. Bunun en büyük delili, Anadolu isyanlarının zirveye çıktığı bir zamanda önce Safevilerin daha sonra da Memlûklerin üzerine giderken askerî, iktisadî, siyasî ve dinî açılardan uygun şartları oluşturmasıdır. Bu doğrultuda bakacak olursak; Selim'im bu politikalarının Doğu Akdeniz ticaretini şekillendirdiği sonucuna varabiliriz. Portekiz'in güney sularında etkin olmaya başlamasını şehzadeligi zamanından itibaren büyük dikkatle izlemiş olduğu bu değerlendirmeler vechesinde varsayımdan öte bir şeydir. Son derece bilinçli bir yol izleyerek aktör devletlerin güney politikasını etkileyen/şekillendiren pek çok dinamiğe bizzat kendisi yön vermiştir. Onun bu ince stratejileri olmasaydı deniz gücü gittikçe zayıflayan Memlûklerin Safevilerle işbirliği yapan Portekiz'i Kızıldeniz'e girmekten alıkoyması mümkün olmayacaktı. Kızıldeniz üzerinden Doğu Akdeniz'e hâkim olan bir denizci devletin bu havzada var olan tüm devletlerin kaderini her açıdan bilhassa da Müslümanların akıbeti açısından etkileyeceği de akıldan çıkarılmamalıdır. Bu noktada Osmanlıların XVI. yüzyılda Doğu Akdeniz'in hatta Güney denizlerinin kaderinin yegâne belirleyicisi olduğunu söylemek abartılı olmayacaktır. Kısa saltanatına bakıldığında faaliyetleri daha da önem kazanan Yavuz Sultan Selim, Osmanlı Devleti'nin bekası için askerî, siyasî, ekonomik, dinî ve coğrafi pek çok unsuru araç olarak kullanmıştır. Elbette ki bu çıkarımların pek çok devletin arşivlerinin ortak değerlendirmeleri sonucunda elde edilecek verilerle desteklenmesi gerekmektedir. Bu hususta yapılan yerli/yabancı pek çok çalışmada bunlar ortaya konulmaya çalışılmışsa da Osmanlı arşiv kaynaklarının yanı sıra İran ve Arap kaynaklarının da detaylı incelemesiyle daha somut bilgilere ulaşılabilecektir. Böylesi zahmetli bir çalışmanın bir an evvel yapılmaya başlanması zor olmakla birlikte gereklidir. ©

**KAYNAKLAR**

TS.MA.d 4905.

TS.MA.d 9101.

TS.MA.d 5641/1-4.

*Ada’i-yi Şirâzî ve Selim-nâmesi* (2007). haz. Abdüsselam Bilgen, Ankara: TTK Yay.

AGOSTON, Gabor (2013). *Osmanlı’da Savaş ve Serhad*, çev. Kahraman Şakul, İstanbul: Timaş Yay.

\_\_\_\_\_ (2012). *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, Çev. M. Fatih Çalışır, İstanbul: Timaş Yay.

AHMET REFİK (1952). “Yavuz Sultan Selim’in Askerî Dehası”, *Resimli Tarih Mecmuası*, 33, 1715.

AYDÜZ, Salim (1999). “Osmanlı Devleti’nde Ateşli Silah Sanayii ve Top Döküm Teknolojisi” (1453-1566)”, *Osmanlı*, C. VI, Ankara: Yeni Türkiye Yay., 633-645.

BACQUE-GRAMMONT, Jean-Louis-KROELL, Anne (1988). *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge*, Caire.

BACQUE-GRAMMONT, Jean-Louis (1991). “Osmanlı İmparatorluğu’nun Doruğu: Olaylar (1512-1606)”, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I*, Yay. Robert Mantran, Çev. Server Tanilli, İstanbul: Say Yay., 171-198.

BERKES, Niyazi (1970). *100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi II*, İstanbul: Özyayın Matbaası.

BİLGE, Reha (2010). *1514 Yavuz Selim ve Şah İsmail Türkler, Türkmenler ve Farmlar*, İstanbul: Giza Yay.

BOSTAN, İdris (2008). “Kızıldeniz’deki Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16. Yüzyıl)”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 15-21.

\_\_\_\_\_ (1999). “XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi”, *Osmanlı*, C. VI, Ankara: Yeni Türkiye Yay., 612-620.

\_\_\_\_\_ (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 3. bs., İstanbul: Kitap Yay.

\_\_\_\_\_ (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge Yay.

BRAUDEL, Fernand (1994). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara: İmge Yay.

BRUMMET, Palmira (2009). *Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, çev. H. Nazlı Pişkin, İstanbul: Timaş Yay.



- CELÂL-ZÂDE MUSTAFA (1990). *Selim-nâme*, haz. Ahmet Uğur-Mustafa Çuhadar, Ankara: Kültür Bak. Yay.
- CEZAR, Mustafa (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C. II, Ankara: TTK. Yay.
- EMECEN, Feridun M. (2010). *Yavuz Sultan Selim*, İstanbul: Yitik Hazine Yay.
- \_\_\_\_ (2011). *Osmanlı Klasik Çağında Savaş*, İstanbul: Timaş Yay.
- EROL, Burak Gani (2012). *Memlûk Deniz Kuvvetleri*, Gazi Ün. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.
- FERİDUN BEY (1265). *Münşeâtü's-selâtin*, C. I, İstanbul.
- FİNKEL, Carolin (2007). *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı 1300-1923*, çev. Zülal Kılıç, İstanbul: Timaş Yay.
- FİNLAY, Robert (2008). "Venedik, Baharat Ticareti, Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Hint Okyanusu", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 3-11.
- GENCER, Ali İhsan (1999). "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Osmanlı*, c. VI, Ankara: Yeni Türkiye Yay., 569-589.
- GUİLMARTİN, John Francis (2008). "Cidde Savaşı, Nisan 1517: Osmanlı'nın Gücünün Teorik ve Pratik Olarak Hint Okyanusu'na Yansıması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 3-14.
- GÜNDÜZ, Tufan (2010). *Son Kızılbaş Şah İsmail*, İstanbul: Yeditepe Yay.
- HATUNOĞLU, B. Yalçın (1998). *İdris-i Bitlisi'nin Selimnamesi'nde Doğu Anadolu'nun Fethi*, Atatürk Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- HAYDAR ÇELEBİ, *Ruzname* (Feridun Bey, *Münşeâtü's-selâtin* I'ın içinde)
- HEZARFEN HÜSEYİN EFENDİ (1998). *Telhisü'l-beyan fi Kavanin-i Al-i Osman*, haz. Sevim İlgürel, Ankara: TTK Yay.
- HOCA SADEDDİN EFENDİ (1280). *Tâcü't-tevârih*, C. II, İstanbul.
- IMBER, C.H. (1980). "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, Red. T. Halasi-Kun-H. İnalçık, VI.
- ITZKOWITZ, Norman (1997). *Osmanlı İmparatorluğu ve İslâmî Gelenek*, Çev. İsmet Özel, İstanbul: Şule Yay.
- İBN-İ KEMAL (1997). *Tevârih-i Âl-i Osman VIII*, haz. Ahmet Uğur, Ankara: TTK Yay.
- İDRİS-İ BİDLİŞİ (2001). *Selim Şah-nâme*, haz. Hicabi Kırlangıç, Ankara: Kültür Bak. Yay.

- İNALCIK, Halil (2008). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, 11. bs., İstanbul: YKY.
- İŞİPEK, Ali Rıza (2008). "Osmanlı Donanması Varlığı ve Gemileri", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 29-39.
- KOSAL, Nejat (1936). *Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul: Deniz Matbaası.
- KÖSE, Metin Ziya (2011). "Venedik-Mısır Deniz Ticareti: Venedikli Bir Tüccarın Mısır'da İflası", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011), Biliriler Kitabı*, Mersin, 221-230.
- KUMRULAR, Özlem (2008). "V. Carlos'un Yokluğunda Portekiz ve İspanyol Sarayları Arasında Yapılan Mektuplaşmalarda Hint Okyanusu ve Osmanlı Sorunu", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul.
- KUNT, Metin (1995). "Siyasal Tarih (1300-1600)", *Türkiye Tarihi*, Ed. Sina Akşin, C. II, İstanbul: Cem Yay., 23-144.
- KURTOĞLU, Fevzi (1943). "XVI. Asırda Hind Okyanusunda Türkler ve Portekizliler", *II. TT. Kongresi*, 20-25 Eylül 1937, İstanbul, 911-923.
- KURTOĞLU, Fevzi (1935). "XVI. Asrın İlk Yarısında Gelibolu", *Türkiyat Mecmuası 5 (1935)*, 291-306.
- LANE, Frederick C. (1968). *Venetian Shipping during the Commercial Revolution, Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, edited Brian Pullan, London.
- MANTRAN, Robert (1995). *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara: İmge Yay.
- MUGHUL, Yakup (1967). "Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", *Belgeler*, C. II/3-4, (1965), Ankara: TTK, 37-47.
- MUSTAFA NURİ PAŞA (1992). *Netâyicü'l-Vukuât*, haz. Neşet Çağatay, C. I-II, 3. bs., Ankara: TTK Yay.
- ORHONLU, Cengiz (1961). "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", *TD*, C. 12/16, 1-24.
- \_\_\_\_ (1974). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Matbaası, 2-3.
- ÖNALP, Ertuğrul (2010). *Osmanlı'nın Güney Seferleri*, Ankara: Berikan Yay.
- ÖZBARAN, Salih (1977). "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *TD*, S. 31, 65-146.
- \_\_\_\_ (1971). "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *TD*, S. 25, 51-72.

- \_\_\_\_(1994). *The Ottoman Response to European Expansion*, İstanbul: Isis Press.
- \_\_\_\_(2004). *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul: Kitap Yay.
- \_\_\_\_(2009). *Ottoman Expansion Toward the Indian Ocean in the 16th Century*, İstanbul: Bilgi Yay.
- ÖZCAN, Abdülkadir (1999). "Osmanlı Askeri Teşkilatı", *Osmanlı*, C. VI, Ankara: Yeni Türkiye Yay., 551-557.
- PAMUK, Şevket (2007). *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)*, İstanbul: İletişim Yay.
- PANZAC, Daniel (2008). "16-20. Yüzyıl Osmanlı Donanması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 22-29.
- PARRY, V.J. (1980). *A History of the Ottoman Empire to 1730*, Cambridge: Cambridge Uni. Press.
- PEDANİ, Maria Pia (2008). "Osmanlılar ve Süveyş Kanalı'ndan Diu'ya; Venedikliler ve Osmanlılar (1502-1538)", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 3-9.
- ROUX, Jean-Paul (2008). *Türklerin Tarihi*, çev. Aykut Kazancıgil, İstanbul: Kabalci Yay.
- SAİT TALAT (1934). *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, İstanbul: Deniz Matbaası.
- SANDER, Oral (2008). *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü*, 5. bs., Ankara: İmge Yay.
- SHAW, Stanford (2008). *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, çev. Mehmet Harmancı, I. C., İstanbul: e yay.
- TANSEL, Selâhattin (1969). *Yavuz Sultan Selim*, Ankara: MEB Yay.
- TARAKÇI, Nejat (2008). "Osmanlı ve Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması ve Bölgedeki Etkileri", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, 12-19.
- TAŞKIRAN, Cemalettin (1999). "Yükselme Döneminde Osmanlı Ordusu", *Osmanlı*, c. VI, Ankara: Yeni Türkiye Yay., 561-568.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı (1988). *Osmanlı Tarihi*, C. II, 5. bs., Ankara: TTK Yay.

