

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

**PORTEKİZ'İN HİNT SULARINDA YAYILMASI VE DOĞU AKDENİZ
TİCARETİNE ETKİLERİ (1500-1517)**

DOKTORA TEZİ

SERTUĞ GALİP İNAN

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. VEDAT TURĞUT

BİLECİK, 2023

10515672

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

**PORTEKİZ'İN HİNT SULARINDA YAYILMASI VE DOĞU AKDENİZ
TİCARETİNE ETKİLERİ (1500-1517)**

DOKTORA TEZİ

SERTUĞ GALİP İNAN

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. VEDAT TURĞUT

BİLECİK, 2023

10515672

BEYAN

“Portekiz’in Hint Sularında Yayılması ve Doğu Akdeniz Ticaretine Etkileri (1500-1517)” adlı doktora tezinin hazırlık ve yazımı sırasında bilimsel araştırma ve etik kurallarına uyduğumu, başkalarının eserlerinden yararlandığım bölümlerde bilimsel kurallara uygun olarak atıfta bulunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, tezin herhangi bir kısmının Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını, aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Bu çalışmanın, Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP), TÜBİTAK veya benzeri kuruluşlarca desteklenmesi durumunda; projenin ve destekleyen kurumun adı proje numarası ile birlikte, ETİK KURUL onayı alınması durumunda ise ETİK KURUL tarih karar ve sayı bilgilerinin beyan edilmesi gerekmektedir.			
DESTEK ALINMIŞTIR		DESTEK ALINMAMIŞTIR	X
Destek alındı ise;			
Destekleyen kurum;			
Desteğin Türü		Proje Numarası	
1- BAP (Bilimsel Araştırma Projesi)			
2- TÜBİTAK			
Diğer;.....			
ETİK KURUL onayı var ise;			
ETİK KURUL karar tarih/sayı:		/.....	

Sertuğ Galip İnan

Tarih

.....

İmza

.....

ÖN SÖZ

XVI. asrın başı, bilindiği üzere, birkaç asırdan beri İslamiyet tarafından iki koldan sarılmış olan Batı Avrupalıların, İberyalı milletlerin öncülüğünde olmak üzere, bilinen dünyanın iktisadî çarklarını döndüren ve periferisindeki coğrafyaları, baharat ve kıymetli taşlar gibi, o dönemde en fazla rağbet gören mallarla tedarik eden Hint Okyanusu'na girişlerine şahit olmuştur. Bu minvalde, İberyalı milletlerin bir parçası olarak, Portekizlilerin, Prens Henrique'nin inisiyatifinde başlayan okyanus ötesi keşif faaliyetleri yaklaşık yarım yüzyıldan fazla bir süre sonra insanlık tarihinde devrim niteliğinde sayılabilecek hadiselerle sonuçlanmıştır. Onların kararlı ve sistemli denizaşırı politikaları ara ara kesintiye uğramış olsa da, II. Dom João gibi, içteki muhafaletе rağmen, dirayetli hükümdarların sayesinde büyük bir ivmeyle devam edegelmiş ve halefi Dom Manuel'in saltanatının başlarında onca zahmetin sonucu olarak “gerçek” Hindistan'a ulaşmak suretiyle tamamlanmıştır. Türkiye'deki literatürdeki hatalı bilgileri yeniden değerlendirmek ve eksiklikleri ortaya koymak olan bu çalışmanın amaçlarından biri olarak, ülkemizde henüz geniş çaplı olarak tam layıkıyla istifade edilememiş olan Portekizce kronikler ile yayınlanmış Portekizce arşiv belgelerinin üzerinde ayrıntısıyla durmak kaydıyla, Portekizlilerin Hint sularına sarkmalarına takaddüm eden vetire ile XVI. yüzyılın başlarıyla Osmanlıların Arap coğrafyasını ele geçirmeleri arasında geçen dönemde, Portekizlilerin Hintli baharat tedarik merkezleriyle olan ilişkileri incelenmeye; bundan başka, bu “davetsiz” misafirlerin Hindistan'a yerleşmeye başlamalarından itibaren, uzun yıllardır baharat ticaretini tekelinde tutan Kızıldenizli Müslümanlar ile Venedik gibi önde gelen İtalyan tüccar devletlerin karşı tepkileri de izah edilmeye çalışılmıştır. Burada şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki Portekiz denizcilik tarihiyle yakından meşgul olmuş olan sayın Salih Özbaran'ın çalışmaları, bizim buradaki çalışmamızın ele aldığı dönemden sonraki yıllar üzerine yoğunlaşmış ve Osmanlı-Portekiz ilişkileri bağlamında bir istikamet seyretmiştir. Bu kontekste işbu çalışma, giriş ve sonuç dışında, üç bölümden ibarettir. Girişte keşif (*discovery*), araştırma (*exploration*) ve resmî keşif (*official discovery*) gibi tabirler hakkında kısa bir değerlendirme yoluna gidilmesi gerekli görülmüştür.

Dolayısıyla, çalışmamızın birinci bölümünde batı Avrupa ve Katolik Hıristiyanlık tarihinde çok önemli bir yer edinecek olan Portekiz krallığının doğuşu ve müstakil bir devlet oluşu, Müslümanların ülkeden temizlenmeleri ve Kastilya krallığıyla yaşanan sınır savaşlarının sonlanmasıyla, denizaşırı yayılmaya yönelik politikanın benimsenmesi ve Prens Henrique'nin zamanından kral Dom Manuel'in saltanatına kadar geçen dönemdeki batı Afrika keşiflerinden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde Portekizlilerin, Vasco da Gama'nın yolculuğu sayesinde, Hint Okyanusu'nda cereyan eden devasa ekonomik alana ayak basmaları ve bu alana dâhil olmaya çalışmaya başlarken, Hintli baharat merkezleriyle olan ilişkileri ve daha da önemlisi oradaki ticaret kaidelerini benimseleri ve müslim ve gayrimüslim ayırt edilmeksizin, müttefik gördükleri unsurlarla olan münasebetleri olduğu kadar, düşmanlarıyla olan çatışmaları da aktarılmıştır. Dahası, Lizbon'da mukim olan Ceneviz ve Floransalı tüccarların, Portekizli filolara sermayelerini koyarak, Hint memleketlerindeki ticarete faal olarak katılımlarına da değinilmiştir.

Üçüncü bölümde ise Portekizlilerin, Hindistan'daki ticarete katılmak suretiyle, Avrupa'nın yeni baharat tedarikçisi olmaları ihtimali karşısında Doğu Akdeniz'de çıkarları olan siyasî ve iktisadî teşekküllerin tepkisi ve buna bağlı olarak başvurduğu çareleri ele alınmıştır. Bundan başka, Doğu Akdeniz'de yaşanan baharat ticaretindeki aksaklıkların, Portekizlilerden ziyade, yine Doğu Akdeniz'deki sıkıntılardan kaynaklandığı izah edilmiştir. Aynı bölümde Portekizlilerin Hindistan'da tutunmaları için oluşturulmuş olan *Portekiz Hindistanı* müessesesinin oluşumu ve bu müessesenin önemli genel valilerinden (vice-rei) Dom Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque ve Lopo Soares'in, müspet sonuçlanmasa da, Arap denizi ile Kızıldeniz'deki Müslüman ticaret trafiğine yönelik engelleme çalışmaları anlatılmıştır.

Bu tez çalışmasının sürdürüldüğü sırada danışman hocam Doç. Dr. Vedat Turgut'un motivasyon ve katkıları müteşekkirim olduğum hususlar arasındadır. Aynı şekilde, Portekiz'de, kısa süreli olsa da, ikametimde Minho Üniversitesi'nden António Manuel Clemente Lázaro'ya Portekizce kroniklerdeki okuma kaidelerine yönelik yaptığı yönlendirmeleri ve ev sahibem Maria Manuela André'ye de yardımları için minnettarım. Yazım aşamasındaki izlemelerde Prof. Dr. Ümit Ekin'e ve Doç. Dr. Ahmet Önal'a ve tezimin son halini okurken, Doç. Dr. Halim Demiryürek ve Doç. Dr. Tufan Turan'a, yaptıkları katkıları için teşekkür ederim. Bilge insan Prof. Dr. Azmi Özcan'a, meşguliyetine rağmen, bu çalışmayı okuma nezaketi gösterdiğinden müteşekkirim.

Sertuğ Galip İnan

2023

ÖZET

PORTEKİZ'İN HİNT SULARINDA YAYILMASI VE DOĞU AKDENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ (1500-1517)

Sebte'nin 1415'te ele geçirilmesi Portekizliler için İslam'a karşı mücadeleyi denizin öte yakasına taşıma fırsatı idi. Ne var ki, böyle bir fırsatı değerlendirmeyi tercih etmediler ve bir başka bahara bıraktılar. Böyle olsa da, haçlı zihniyeti ekonomik imkânlar sunan, ancak Müslümanlarla meskûn olmayan denizaşırı topraklarda da devam ettirilebilirdi. Atlantik'teki adalar ile Fas'ın güneyinde uzanan Afrika'nın batı sahilleri bu gaye için paha biçilmez mekânlardı. Sözü edilen yerlerde Prens Henrique'nin önderliğinde başlayan ve sonraki Portekizli hükümdarlar tarafından sürdürülen keşif faaliyetleri, somut kazanımlar getirdiği gibi, Portekizlilerin, yarım asırdan fazla bir süre sonra, bilinen dünyanın cazibesini en fazla çeken mal trafiğinin döndüğü Hint sularına girmelerini sağladı. Bu çalışmanın amaçları arasında, o zamana kadar hiç görmedikleri Hindistan'ın iktisadî kaynaklarına erişebilmek için Portekizlilerin türlü siyasî unsurlarla ilişkilerini ve bu ilişkilerin Portekizlilerin Hindistan'daki mevcudiyetine muhalif olan taraflar için tehdit olarak telakki edilmesinden dolayı, hem Hindistan'da hem de Doğu Akdeniz'de verilen tepkileri ve başvurulmuş caydırıcı hamleleri ve Kızıldeniz ile Hindistan arasındaki ticareti yürüten Müslümanların saf dışı bırakılıp, Portekizlilerin, onların yerine kendilerini ikame etmek için Arap Denizi'ne karşı politikalarını incelemek vardır. Bu çalışma Portekizce ile İtalyanca ana kaynaklara ve Arapça yazılmış olan kaynakların İngilizce ve Türkçe tercümeleri ile modern literatürdeki çalışmalara göre hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sebte, Portekizliler, Atlantik, Prens Henrique, Hindistan, Doğu Akdeniz

ABSTRACT

THE PORTUGUESE EXPANSION IN INDIAN SEAS AND ITS EFFECTS ON THE LEVANTINE TRADE (1500-1517)

The capture of Ceuta in 1415 would be a chance for the Portuguesees to carry their combat against Islam beyond the sea. However, they didn't prefer to do it. Even so, a crusading movement could be sustained in the overseas regions with non-muslim residents that offer economical potentials. The islands in Atlantic and the western coast of Africa were priceless for such a goal. The discoveries initiated in those lands by Prince Henry and continued by the following Portuguese monarchs both proved fruitful and enabled to the Portuguesees, over half a century later, to enter in a large area in which the most attractive commodity traffic for the whole world was circulating. This study aims to analyze the Portuguesees' relations with Indians, their opponents' reactions in India and the Levant and their deterrent blows against the Portuguesees, and the Portuguese assaults against the Arabian Sea carried out by some general-governors (*vice-rei*) such as Dom Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque and Lopo Soares. This study is also based on the main Portuguese and Italian sources, the English and Turkish translations of the main Arabic ones and the secondary works.

Key Words: Ceuta, the Portuguesees, Atlantic, Prince Henrique, India, the Levant.

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
HARİTALAR LİSTESİ.....	viii
RESİMLER LİSTESİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

PORTEKİZ'İN DOĞUŞU VE İLK DENİZAŞIRI KAZANIMLAR

1.1. Portekiz Kontluğu ve Krallığının Doğuşu: 1095-1185	8
1.2. Portekiz'in Deniz Aşırı Yayılışından Önce Akdeniz'deki Ticarî Durum	23
1.3. Sebte Seferi ve Bir Prens'in Tarih Sahnesine Çıkışı: Prens Henrique	28
1.4. Bojador Burnu'nun Geçilmesi. Prens Henrique'nin Tutkusu mu?	39
1.5. Prens Henrique'nin Bojador'un Ötesindeki Keşif Faaliyetleri, 1443-1448	51
1.6. Henrique Dönemi Karavelalar	58
1.7. Vasco da Gama'nın İlk Hindistan Yolculuğuna Kadar Geçen Dönem.....	63

İKİNCİ BÖLÜM

PORTEKİZLİLERİN HİNT SULARINDAKİ FAALİYETLERİ: TANIMA VE BENİMSEME DÖNEMİ (1497-1505)

2.1. Dom Manuel Yarım Kalan İş Devralıyor.....	72
2.2. Hindistan'a İlk "Resmî" Yolculuk	74
2.2.1. Neden Vasco da Gama? Filonun Diğer Unsurları	74
2.2.2. Filonun Ümit Burnu'na Kadar Kat Ettiği Rota Meselesi	82
2.2.3. Yolculuk Devam Ediyor: Santa Helena Koyu'ndan Malindi'ye.....	88
2.2.4. Nihayet Kalikut: Hangi Rüzgâr Attı Sizi Buraya?	96
2.2.5. Kalikut Hükümdarının Huzurunda	102
2.2.6. İşler İstenildiği Gibi Gitmiyor: Vasco da Gama Alıkoyulma Eşiğinde.....	106
2.2.7. Vasco da Gama'nın Lizbon'a Varışına Kadar Olan Bitenler Hakkında	107

2.3. Pedro Álvares Cabral'ın Yolculuğu: İlk Ticaret Filosu Yola Çıkıyor	113
2.3.1. Lizbon'dan Kalikut'a.....	115
2.3.2. Kalikut: Acı Bir Başlangıç	120
2.3.3. Koçin: Yeni Bir Umut ve Portekiz'e Dönüş.....	126
2.4. João da Nova'nın Yolculuğu: Bilinmezlikler Yumağı.....	127
2.5. Vasco da Gama İkinci Kez Hindistan'da: Otoriteyi Pekiştirme Teşebbüsü	136
2.5.1. Lizbon'dan Hindistan'a	140
2.5.2. Hindistan'a Varış: Sıradışı Bir Gözdağı.....	144
2.5.3. Kannur'da Başarısız Müzakere ve Kalikut'un Topa Tutulması.....	146
2.5.4. Baharat Yükleme Çabaları ve Kalikut Hükümdarının Entrikaları	148
2.5.5. Portekiz'e Dönüş	150
2.6. Sodré Biraderlerin Ganimet Hırsı: Ava Giderken, Avlanmak	152
2.7. Afonso de Albuquerque: İlk Hindistan Tecrübesi.....	154
2.7.1. Koçin'in Vaziyetine Dair.....	159
2.7.2. Francisco de Albuquerque'nin Filosu İmdada Yetiştiriyor.....	161
2.7.3. Albuquerque Kuzenlerin Kalikutlulara Karşı Ortak Saldırıları.....	163
2.7.4. Yeni Bir Ticaret Pazarı: Kollam.....	164
2.7.5. Kalikut Hükümdarının Göstermelik Barış Talebi ve Portekiz'e Dönüş.....	166
2.8. Lopo Soares de Albergaria'nın Yolculuğu: İlk Hindistan Seferi.....	169
2.8.1. Kannur Hükümdarıyla Görüşme ve Kalikut'un Bir Kez Daha Vurulması	173
2.8.2. Koçin ve Yeni Bir Cezalandırma.....	177
2.8.3. Ticaret Filosunun Ateşe Verilmesi ve Lizbon'a Varış	180

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ VE PORTEKİZ MESELESİ (1501-1517)

3.1. Venedik ve Portekizliler.....	185
3.1.1. XVI. Asra Kadar Venedik'in Doğu Akdeniz'deki Durumuna Genel Bakış	185
3.1.2. Venedik'in Şaşkınlığı	189
3.1.3. Mudalar Peşi Sıra Sendeliyor. Portekizlilerin Suçu Ne?.....	194
3.2. Portekiz Hindistanı (<i>Estado da Índia</i>)'nın Tesisi (1505) ve Genel Vali Dom Francisco de Almeida'nın Faaliyetleri	202
3.2.1. Genel Vali Doğu Afrika Sahillerinde Yeni Düzeni Tesis Ediyor	203
3.2.2. Genel Vali'nin Hindistan'daki Faaliyetleri, 1505-1506.....	208
3.2.2.1. Dom Lourenço'nun Kalikutlu Müslümanlara Ait Gemileri Ateşe Vermesi	210

3.2.2.2. Dom Lourenço'nun Büyük Kalikut Filosunu Bertaraf Etmesi	212
3.3. Portekizlilerin Arap Denizi'ni Yoklamaları ve Ortak Memluk-Gücerât Harekâtı.....	214
3.3.1. Tristão da Cunha İş Başında.....	214
3.3.1.1. Somali Sahillerinin Cezalandırılması.....	219
3.3.1.2. Sokotra Adası'nın Ele Geçirilmesi (1507).....	221
3.3.2. Emir Hüseyin el-Kürdî'nin Hindistan'a Gönderilmesi	225
3.3.3. Müttelik Memluk-Gücerât Filosunun Şaul Deniz Zaferi ve Dom Lourenço'nun Ölümü (1508).....	233
3.3.4. Dom Francisco de Almeida'nın İntikamı: Diu Kuşatması (1509)	243
3.4. Genel Vali Afonso de Albuquerque'nin Başarısız Aden Seferi ve Kızıldeniz Yolculuğu (1513)	253
3.5. Yemen'e Son Memluk Seferi ve Portekizlilerin İkinci Kızıldeniz Seferi.....	268
3.5.1. Emir Hüseyin el-Kürdî ile Selmân Reis'in Kızıldeniz'e Gönderilmesi ve Yemen'i İşgal Çabaları.....	268
3.5.2. Genel Vali Lopo Soares de Albergaria'nın Cidde Seferi (1517).....	281
SONUÇ	296
KAYNAKÇA	301

HARİTALAR LİSTESİ

	Sayfa
Harita 1.1. V ve VI. asırlarda Batı Avrupa ve İber Yarımadası'nın siyasî vaziyeti	11
Harita 1.2. Portekiz Devleti'nin günümüz sınırları ve önemli nehirleri	14
Harita 1.3. XI. asrın sonlarında büyük Léon Krallığı'na tabi Portekiz Kontluğu.....	19
Harita 1.4. XII. asrın ortasında İber Yarımadası'nda Hristiyan-Müslüman sınırı	22
Harita 2.1. Güney Atlantik'teki hâkim rüzgârların yönü	88
Harita 2.2. Afrika'nın doğu sahilindeki önemli şehirler	92
Harita 2.3. Hindistan anakarasının güneybatı sahil şeridi.....	99
Harita 3.1. Aden Körfezi ve Sokotra Adası	222
Harita 3.2. XVI. asrın başlarında orta Hindistan'ın siyasî vaziyeti	238

RESİMLER LİSTESİ

	Sayfa
Resim 1.1. Prens Henrique döneminin iki direkli latin yelkenli karavelası	61
Resim 2.1. Vasco da Gama'nın komutasındaki ilk Hindistan keşif filosu.....	81
Resim 2.2. <i>Karak</i> türü bir yük gemisinin temsilidir.....	86
Resim 2.3. Karabiber (<i>Piper nigrum</i>) ile uzun biberin (<i>Piper longum</i> , darülfülfül) tasvirleri.	97
Resim 2.4. Pedro Álvares Cabral'ın komutasındaki 1500 tarihli 2. Hint filosu	119
Resim 2.5. João da Nova'nın komutasındaki 1501 tarihli 3. Hint filosu.....	130
Resim 2.6. Dom Vasco da Gama komutasındaki 1502 tarihli 4. Hint filosu (1).....	139
Resim 2.7. Dom Vasco da Gama komutasındaki 1502 tarihli 4. Hint filosu (2).....	141
Resim 2.8. Albuquerque kuzenlerin komutasındaki 1503 tarihli 5. Hint filosu	156
Resim 2.9. Lopo Soares komutasındaki 1504 tarihli 6. Hint filosu.....	171
Resim 3.1. Tristão da Cunha komutasındaki 1506 ilkbaharında yola çıkan Hint filosu (1)..	217
Resim 3.2. Tristão da Cunha komutasındaki 1506 ilkbaharında yola çıkan Hint filosu (2)..	218
Resim 3.3. Afonso de Albuquerque'nin 1513 tarihli Aden kuşatması	262
Resim 3.4. Lopo Soares'in 1517 tarihli Cidde kuşatması.....	293

KISALTMALAR LİSTESİ

Age.	: Adı geçen eser
Agm.	: Adı geçen makale
Agt.	: Adı geçen tez
ADANTT	: Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo
CLHP	: Collecção de Livros Ineditos de Historia Portugueza
CNHGNU	: Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
ed.	: Editör
MH.	: Monumenta Henricina
ö.	: Ölümü
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
Sa.	: Saltanatı
TDV.	: Türkiye Diyanet Vakfı
TTK.	: Türk Tarih Kurumu
Yay.	: Yayınevi
Yay. haz.	: Yayına hazırlayan

GİRİŞ

Macellan ile adamları neler yaşadıklarını genellikle anlamamışlardı. Bu yolculuğa başladığında Pasifik Okyanusu'nun, gezegendeki en büyük su kütlelerinin ne kadar geniş olduğuna dair Macellan'ın bir fikri yoktu; Boğaz'ın nerede olduğunu da bilmiyordu, ancak rastladığında öğrendi yerini. Keşfetmenin tanımlarından biri de budur zaten: Var olduğunu bilmediğin bir şeyi bulmak. NASA'da Mars'la ilgili bir basın toplantısına katıldığımı hatırlıyorum, gazeteciler bilim insanlarına ne keşfetmeyi planladıklarını sorup duruyordu. Sonunda bilim insanlarından biri NASA'dakiler önceden ne keşfedeceklerini bilselerdi yaptıkları keşif olmazdı, öyle değil mi deyiverdi¹.

Yukarıdaki paragrafın son satırlarındaki ifadeler, bizim burada üzerinde biraz olsun durmak istediğimiz “keşif” kelimesinin esrarını ve esrarlı olmasından dolayı da cazibeli oluşunu bütün çıplaklığıyla göstermektedir. Dünya'nın türlü diyarlarına kadim zamanlardan beri yapılmış olan yolculuklar, iktisadî kazanımlarla sonuçlanıp sonuçlanmayacağı ihtimali bir yana, pek çok insanın hayatına mâl olmuş olsalar bile, ulaşmak istenen hedefin içinde barındırdığı gizemin çekiciliği maruz kalınacak cefâ ve kayıplar için bir görmezden gelme durumunu beraberinde getirmiştir. Tabiatıyla, Portekizliler örneğinde görüleceği üzere, mevcut ekonomik sistemin çarklarının döndüğü mekânlara uzak ülkelerde yaşayan insanların hayatta kalma ve bu çarklara dâhil olma zorunlulukları böyle bir görmezden gelme durumunu haklı çıkarabilirdi. Ne var ki, insanın fiziksel ihtiyaçlarını karşılama güdüsü bilinmeyen topraklarda ikbal aramak için tek başına yeterli değildi. Zihniyet ve tecrübe birikimi, yön gösterecek birer rehber olmakla birlikte, gerekli unsurların faaliyete geçirilmesinde önemli bir yer tutmaktaydı. Pek tabi, sahip olunan coğrafî ve teknik imkânlar ile şartların bu konuda birinci derecede rol oynadıkları da unutulmamalıdır. Denilebilir ki, pek çok değişik faktörün birleştiği “keşif” faaliyeti, sözü edilen imkân ve şartların da teşvikiyle, insanoğlundaki merak, öğrenme/bilme ve araştırma gibi ihtiyaçlardan doğmuştur.

Peki, hayatta kalma, merak ve ikbal gibi saiklerle gerçekleştirilen her araştırma ve bulma eyleminin kendi içinde bir “keşif” olabilmesi için illaki varlığı önceden bilinmeyen bir yer veya şey için mi yapılması gerekir? “Keşfetmek” fiilini “tesadüfen rastlamak” veya “kazara bulmak” gibi fiillerle sınırlamak yeterli olur mu? Vikinglerin günümüz Amerika kıtasının kuzeyine yaptıkları iddia edilen denizaşırı yolculukları hakkında elimizde somut bilgiler olmadığından, onların bu yolculuklarını bir ön değerlendirme süzgecinden geçirip, geçirmediklerini bilmiyoruz. Ancak, ilk başta Portekizliler ve sonra da diğer denizci Avrupalı milletlerin keşif serüvenlerine bakıldığında, onların bu tür faaliyetlerinin bir değerlendirme

¹ Laurence Bergreen (2020). *Macellan, Dünyanın Ucunu Aşmak*, çev. Ebru Kılıç, Türkiye İş Bankası Yay., s. XVII.

süzgecinden geçirilmiş olduğu görülebilmektedir. Diğer bir deyişle, araştıracakları bir yerin varlığı hakkında biraz olsa da bilgi kırıntısının olduğu ve bu bilgi kırıntısına göre hareket tarzının belirlendiği söylenebilir. Hatta, bu bilgi kırıntıları belirsiz ve hatalı olmuş olsalar bile, yapılan araştırma işinin hesaplanmış bir çabanın sonucu olduğunu ifade etmek yanlış olmaz². Örneğin, bir sonraki bölümde ele alınacağı üzere, Prens Henrique'nin, Fas'ın açıklarındaki Madeira ve Porto Santo adalarının varlığına dair kurguya dayalı eserler okuyup, onlardan ilham almış olduğu bir gerçekse, o zaman sözü edilen adaların keşfi “tesadüfen” değil de, “hesaplanmış ve bilinçli” bir eylemin sonucu idi. Aynı şekilde, ona verilmiş 23 Ekim 1443 tarihli bağış beratında kaydedildiği üzere, Bojador Burnu'nun ötesi hakkında o döneme kadar çizilmiş olan deniz haritaları insanların kendi hayal güçlerinden ibaret olmuş olsalar bile, Prens Henrique'nin muğlaklığı şüphe götürmez bu haritalardan istifade etmiş olması yaptığı eylemin neticesinin “tesadüfî” olduğu anlamına gelmez. 1492'deki Antil adalarının kâşifi olan Cristoforo Colombo'nun keşfinin sonucu maksadının dışında gelişme göstermiş olsa bile, tasarısının hazırlık aşamalarının gelişigüzel bir istikamet seyretmiş olduğu da söylenemez³. Corte-Real'ler, Caboto'lar gibi, XVI. asrın hemen başındaki diğer Avrupalı kâşif ve denizcilerin yolculukları için de bu durum geçerlidir. Bu bilgiler ışında söylemek gerekirse, Avrupalı kâşiflerin keşfettikleri topraklar hakkındaki bilgiler çok önceleri yapıldığı söylenen yolculuklardan ve/veya bu yolculuklara atıf yapan kurgusal eserlerden devşirilip, yorumlanmışsa, o zaman sonraki yıllarda keşfedilip, araştırılan topraklar aslında kimliği bilinmeyen veya tespit edilemeyen denizcilerin görüp, ayak basmış olduğu topraklardır⁴.

Bir önceki paragrafın son cümlelerinden hareketle, “keşif” meselesinin bir başka yönünü de izah etmeyi gerekli görüyoruz. XV ve XVI. asırlarda yapılan Hristiyan denizci milletlerin okyanus ötesi yolculuklarına takaddüm eden, ancak arkasında gerçekliği şüphe götürecek birkaç kayıt bırakmış olan denizcilerin yolculukları son birkaç on yıldır araştırmacıların dikkatlerini çekmiştir. Örneğin, Gavin Menzies, Portekizlilerin sistematik denizasıırı keşiflerinin hemen öncesinde, Çinli filoların ülkelerinden çıkıp, Hint Okyanusu'na sınırı olan topraklara uğradıklarını ve Afrika'nın en güney ucundan geçerek, Antlatik Okyanusu'na girdiklerini ve türlü adalar ile anakaraların sahillerini araştırdıklarını hacimli eserinde izah etmeye çalışmıştır. Hatta, daha ileri gitmek suretiyle, Çinlilerin günümüze kadar ulaşmayan kartografik verilerinin, büyük keşiflere imza atacak olan Portekizlilere ait ilk dönem deniz haritalarının temelini oluşturduklarını ve Hint Okyanusu'ndaki sahil şehirlerinin

² A. Cortesão (1973). *The Mystery of Vasco da Gama, Junta de Investigações do Ultramar*, Lizbon, s. 25.

³ S. E. Morrison (1962). *Admiral of the Ocean Sea, A Life of Christopher Columbus*, C. 1, Boston, ss. 85-86.

⁴ A. Cortesão, *age*, ss. 26-27.

tasvirlerini içerdiklerini kaydetmektedir. Örneğin, meşhur 1502 tarihli anonim Alberto Cantino haritasındaki Doğu Afrika sahillerinin olabilecek en az hatayla gösterilmiş olmasını Portekizlilerin tecrübeleriyle değil de, Çinlilerin Lizbon'a ulaşan birikimleriyle mümkün olabileceğini ifade etmektedir⁵. Menzies'in nazariyelerine karşı tepki olarak ortaya çıkan Dr. Fuat Sezgin sözü edilen yazarın eserindeki ifade ve delillerin yetersiz ve kusurlu olduklarını ileri sürmekte ve bazı Antil adalarının, Colombo'nun yıllar sonra gerçekleştireceği yolculuklarından çok önceleri Avrupalı portolan haritalarında yer almasını⁶ Çinli filoların Atlantik'teki seferleriyle ilgili olduğu ve Menzies'in de "körü körüne" inandığı görüşü tenkit etmektedir⁷. Sezgin, başta İberyalı Hristiyan milletlerin ve sonra da batı Avrupalı kâşiflerin, Arap-İslam kültür çevresinde inşa edilmiş olan kartografik kayıtların o zamana kadar gelen nüshalarından yararlanmış olduklarını belirtmekte ve bunun da nedenini, sözü edilen kartografik belgelerin o dönemlerde Avrupa'da henüz layıkıyla yapılamayan boylam ölçümlerine sahip olmuş olmalarıyla ilişkilendirmektedir⁸. Bu paragrafta izah etmeye çalıştığımız husus, ister Menzies isterse Dr. Sezgin olsun, her ikisinin de aslî maksadının, Amerika'ya, İberyalılardan önce, başkaları tarafından ayak basıldığını kanıtlama gayretinde olduğunu göstermektir.

⁵ G. Menzies (2014). *1421: Çin'in Dünyayı Keşfettiği Yıl*, Kalkedon Yay., ss. 384-394.

⁶ Bu meseleye ilk dikkat çekmiş biri olarak Armando Cortesão Atlantik'in batısındaki irili ufaklı adaların Cristoforo Colombo'dan önce Portekizli denizciler tarafından 1420'lerde ulaşıldığına dair bir fikir ortaya atmış ve bunu da Giovanni Pizzigano'nun 1424 tarihli bir portolan haritasındaki yer isimlerine dayandırmıştır. A. Cortesão (1970). Pizzigano's Chart of 1424, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 24, ss. 5-15.

⁷ F. Sezgin (2013). *Amerika Kıtasının Müslüman Denizciler Tarafından Kolomb Öncesi Keşfi ve Piri Reis*, Boyut Yayıncılık, İstanbul, ss. 4-16.

⁸ **Age**, ss. 40-47. Ancak burada şu belirtilmelidir ki, Colombo dönemi Avrupalı keşifler kartografyasının Arap-İslam kültür çevrelerinden etkilenmiş olduğunu her fırsatta dile getirmeyi öncelikli gören ve Amerika'nın ilk Avrupalı kâşiflerinin bazı faaliyetlerini, irdelemeden, "kusurlu" olarak değerlendirmeyi tercih eden Dr. Sezgin'in bazı hükümlerine ihtiyatla yaklaşmak gerekir. Çünkü, sözü edilen kâşiflerin enlem ölçmede henüz olgunlaşmadıklarına dair söylemlerine örnek olarak Cristoforo Colombo'yu gösterir. Cristoforo Küba'ya ulaştığında, adanın enlemini yaklaşık 20 derecelik farkla 41 derece kuzey olarak gösterir. Halbuki gerçek enlemi 21 derece kuzeydir. Ancak Cristoforo böyle bir hatayı "bilerek ve isteyerek" yapmış olmalıdır. Zira, 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması'nın bir prototipi olan 1479 tarihli Alcáçovas Antlaşması Portekiz ve Kastilya krallıkları arasında okyanus denizlerinde münhasır keşif mıntıkları için bir prensip tayin etmiştir. Bu prensibe göre, Kanarya Adaları'nın üzerinden doğu-batı yönünde uzanan bir hat çekilmek suretiyle, bu hattın kuzeyinde bulunacak anakara, ada ve adacıklar Kastilya krallığına ve güneyindekiler ise Portekiz krallığına kalacaktır. İşte Cristoforo'nun denk geldiği Küba da sözü edilen hattın güneyinde, yani Portekiz'e ait mıntıkada kalmaktadır. Bu yüzden de, Cristoforo keşfettiği toprağı Kastilya mıntıkasında gösterme kaygısını taşımış olmalıdır. Aynı şekilde bkz. A. Cortesão, **age**, ss. 148-149. Üstelik, Cristoforo bu tür bilinçli "hataları" başka fırsatlarda da yapmaya çalışmıştır. Cristoforo, biraderi Bartolomeu'ya atfedilen seyir defterinde görüleceği üzere, ilk batı yolculuğunun hesapladığı süreden daha uzun sürmeye başladığını görünce, denizcilerinin isyanına mahal vermemek için gemilerin kat ettiği mesafeyi olduğundan daha az göstermeye müracaat etmiştir. Diğer bir deyişle, gemilerin yavaş yol aldığını gösterme yoluna gitmiştir. Böyle olsa da, İberyalı milletlerin enlem ölçme tecrübelerinin çok da yabana atılmaması gerekir. Pedro Álvares'in filosu Brezilya'nın doğu sahillerine uğradığında, Hekim Juan'ın, o sırada Porto Seguro'nun enlem derecesini günümüzdekinden sadece yarım derece hata payıyla ölçtüğü sözü edilen Hekim'in 1 Mayıs 1500 tarihli mektubunda kayıtlıdır.

Peki, yukarıdaki yazarların ısrarla vurgulama yarışına girdikleri bir yere ilk olarak ayak basma durumu ne kadar önemlidir? “Keşif” tabiri sadece ve sadece ilk defa uğrama eylemiyle mi anlamlı olmaktadır? İnsanlık tarihinin başlangıcından itibaren dünyanın denizlerle ve devasa okyanuslarla birbirinden ayrılan türlü yerleri pek çok defa ve yeniden olmak üzere gidip-gelen gemilerin uğrak yeri olmuş ve bu yerler arasında iktisadî ve içtimâî ilişkiler tesis edilmiş ve mütemadiyen de geliştirilmiştir. Aynı zamanda, bu durumdan ayrı olarak söylenebilir ki, tarihin belirli dönemlerinde de bu yerleşik ilişkilerin kurulduğu bölge/bölgelerin dışına çıkma eylemleri denenmiş olmalıdır. Öyle ki, sonraki yıllarda kaleme alınmış olan eserlerde ve kartografik verilerdeki duyumlara dayalı lejantlarda bu tür eylemlerin gerçekleştirildiği ve gerçekleştirilmiş olabileceği göze çarpmaktadır⁹. Ancak burada üzerinde durulması gereken husus bu dışarı çıkma eyleminin maksadı ile programının bilinçli bir biçimde uygulanışının ve devamlılığının olup olmadığı yönüne dikkat çekmektir. Diğer bir deyişle, keşfedilen toprağın siyasî, iktisadî ve bilimsel sonuçlarıyla umuma ilân edilmesi ve sahiplenilmesiydi. Bakıldığında, İberyalı Hristiyan milletlerden önceki muğlak “keşifler” için böyle bir duruma şahit olunamamaktadır. Önce Portekizliler ve sonra da İspanyolların kendi ülkeleri ile Hristiyanlarca hiç ayak basılmamış diyarlar arasında geliştirdikleri türlü ilişkiler “keşif” işinin istikrarı için bu yüzden önemli ve anlamlı olmaktadır. Hatta, onlar keşiflerini pekiştirmek ve korumak için papalardan fermanlar koparma yarışına bile girmişlerdir. İşte, bu yönlerinden dolayıdır ki, İberyalı keşifler, “ilk olmama” prensibini barındırmamış olsalar bile, sonuçları bakımından çığır açıcı olmuşlar ve bununla birlikte literatüre ve tarihyazıcılığın “resmî keşif” tabirini kazandırmışlardır¹⁰. Bu yüzden de, Amerika anakarasının büyük bölümü ve adacıkları ile Afrika’nın Avrupalılarca bilinmeyen sahillerinin, öncelik hakkı olmasa da, resmî keşif ve fetih hakkı Hristiyanlarındır. Daha daraltacak olursak, İberyalı Hristiyanlarındır.

Batı Hristiyanlık alemine öncülük etmekle birlikte, kadim zamanlardan beri “karanlıklar denizi” olarak vasıflandırılan Atlantik’i aşp, ekonomik çarklarının büyük bölümünün Müslüman unsurlar tarafından işletildiği Hint sularına girmeyi başarmış olan Portekizlilerin o diyarlardaki hikâyeleri, ağırlıklı olarak, muasır Portekizce ve İtalyanca yazılmış olan ana kaynaklara göre değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu değerlendirmelerin dayandığı kroniklerden başlıcalarından başlayacak olursak; tarihçi ve kronik yazarı João de

⁹ Örneğin Venedikli Rahip Mauro’ya ısmarlanan ve onun tarafından imâl edilen XV. asrın ortaları tarihli haritadaki lejantlarda Afrika’nın etrafından dolaşılmasına dair söylentilerin aktarıldığı görülmektedir. A. Pinheiro Marques (1999). The Portuguese Prince Pedro's Purchase of the Fra Mauro Map from Venice, *The Globe*, S. 48, ss. 27-28.

¹⁰ A. Cortesão, *age*, ss. 30-31.

Barros 1496'da dünyaya gelmiş olmakla beraber, 1525 ila 1528 yılları arasında *Casa da Índia* (*Hindistan Dairesi*) hazinedârlığı görevinde bulunmuş ve hiçbir zaman Hindistan'a seyahat etmemiş olmasına rağmen, Kral I. Dom Manuel'in (sa. 1495-1521) teşvikiyle, *Decadalar*, yani onluk dönemler halinde bir Portekiz tarihi kaleme almıştır. *Ásia* ismi verilen bu eser, Barros'un sağlığında 4 cilt olarak hazırlanmış ve kısa bir İslam ve İberya tarihinden sonra, Portekizlilerin ilk dönem keşif faaliyetlerinden 1538 yılına kadar uzanan bir periyodu kapsamaktadır. İlk üç cilt, Barros'un sağlığında, yani 1552, 1553 ve 1563 yıllarında ve dördüncü cildi ise 1615'te yayınlanmıştı. Barros'u, aşağıda isimlerini sıralayacağımız diğer XVI. asır Portekizli kronik yazarlarından ayıran en önemli özellik Portekizce dilini belagat sanatının sınırlarını zorlayacak şekilde kullanmış olmasıdır. Ama aynı zamanda bu dili standart gramer ve imla kaidelerine oturtan ilk Portekizli olarak tarihe geçmiştir.

Barros'un ardından zikredeceğimiz Portekizli kronik yazarı Fernão Lopes de Castanheda'dır. 1500'de doğan Castanheda teoloji tahsili almış olup, 1528'de önce Hindistan'a, sonra da Malukku Adaları'na seyahat etmiş ve on sene sonra, 1538'de Portekiz'e dönmüştür. Bu aşamadan sonra, Coimbra Üniversitesi'nde yazı işleri, kâtiplik göreviyle meşgul olduğu sırada, Portekizlilerin doğudaki hikâyelerini anlatan *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (*Hindistan'ın Portekizlilerce Keşfi ve Fethi Tarihi*) adlı 8 ciltlik bir eser telif etmiştir. Doğrudan Castanheda'nın gözlemlerine ve bazı yerlerde duyumlara dayalı da olan bu eser, aynı zamanda, Şark diyarlarının coğrafi ve etnografik özelliklerine dair bilgiler de bulunmaktadır. Bu eser, Barros'unakinin aksine, Portekizlilerin ilk dönem keşiflerine neredeyse hiç vermez ve Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu'nu keşfine dair muhtasar bilgiler aktardıktan sonra, Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğundan itibaren yaşananları 1538 tarihine kadar oldukça ayrıntılı verir. Bu eserde aynı zamanda türlü hükümdarların mektuplarını nüshaları da yer almaktadır.

Burada zikredeceğimiz bir başka kronik yazarı da anlatım tarzı ve uslubuyla diğer Portekizli kronikçilerden ayrılan Gaspar Correia olmaktadır. Correia 1492'de doğmuş olup, yirmili yaşlarının başlarında, muhtemelen 1512 veya 1514'te Hindistan'a gitme fırsatı bulmuştur. Diğer bir deyişle, Castanheda'dan on beş sene önce şark diyarlarını dolaşmıştır. Eserini, Portekiz'in Hindistan Genel Valisi Afonso de Albuquerque'nin memuriyeti sırasında yazmaya başlamış olmalıdır. Çünkü, eserinde de belirttiği gibi, kendisi o sırada genç bir kâtipken, vaktiyle Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğuna refakat etmiş olan keşiş João Figueira'nın kaleme almış olduğu bir günlük eline geçmiş idi. Dediğine göre, işte bu günlük, onda, Hindistan'da gerçekleştirilen başarılarla dair öğrenebildiği her şeyi kaleme alma arzusu

oluşturmuştur¹¹. *Lendas da Índia* ismiyle ünlenen eseri 4 ciltten oluşup, Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğundan 1538 senesine kadar olan dönemi kapsamaktadır. Correia Hindistan'da bulunduğu sırada, ilk şark yolculuklarına katılmış olan insanlarla da görüşme fırsatı yakalayabilmiştir. Bu nedenle de eseri, diğer Portekizce kroniklerde bulunmayan diyalog ve bilgiler içermektedir. Böyle olsa da, kroniğine bütün olarak itimat etmek mahzurlu olabilir. Çünkü Portekizce mektuplar ile Lizbon'da bulunan İtalyan mektup yazarlarının şahitliklerine bakılacak olursa, Correia'nın aktardığı bilgilerin bazılarının gerçekte uyuşmadığı görülecektir.

Portekizlilerin şark maceralarının aktarılmasına katkıda bulunan Portekizli kronik yazarı ve görevleri arasında, *Torre do Tombo*'nun baş-muhafızlığını yapmış olan Rönensas adamı Damião de Góis'tir. Babasının saraydaki makamı sayesinde çok küçük yaşlarda Portekiz sarayına girebilmiş olan Damião *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel* (*Pek Bahtiyar Kral Dom Manuel Kroniği*) başlığıyla 4 ciltlik bir eser telif etmiştir. Onun bu eseri kral Dom Manuel'in saltanatındaki bütün hadiseleri içerdiğinden, Hint sularındaki faaliyetler ise nispeten muhtasar ve araya serpiştirilmiş olarak nakledilmiştir.

Son olarak, istifade ettiğimiz bir diğer kronik de müellifi anonim olup, istinsah edilmiş olarak günümüze gelen Egerton kroniğidir. Bu kronik, British Müzesi'nde keşfedilmiş ve *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* başlığı altında Luís de Albuquerque'nin takdimi ve dipnotlarıyla neşredilmiştir. Bu eser Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğundan Goa'nın 1510'da Afonso de Albuquerque tarafından ikinci kez fethiyle aniden kesilmektedir. Ancak ilk 4 başlık ne yazık ki eksik veya kırılmış. Bu yüzden Vasco'nun ilk yolculuğunda Lizbon'dan hareketle Mozambik'e kadar yaşanan aşamalar yer almamaktadır. Bu kronik de, muhtemelen Castanheda'dan istinsah edilmiş olsa gerektir ki, mektup nüshaları ihtiva eder. Biz bu eserden *Anonim Egerton Nüshası* olarak bahsedeceğiz.

Şimdiye kadar belirttiğimiz Portekizce dilinde yazılan hikâyeci kaynaklardan başka, aynı dilde neşredilmiş arşiv vesikalarının derlendiği eserlere de değinmek gerekir. Bunların başında, Amerika kıtasının keşfinin dört yüzüncü yılına atfen, 1892'de *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo, acerca das navegações e conquistas portuguesas* başlığıyla yayınlanmış olan eser gelmektedir. Eser Portekizlilerin denizcilik ve keşif faaliyetlerine dair Torre do Tombo Millî Arşivi'nden seçme vesikaları içermektedir. 1416'dan 1554'e kadar olmak üzere, bu vesikalarının bazıları özet halinde bazıları ise tam metin olarak esere dercedilmiştir.

¹¹ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, yay. haz. Rodrigo José de Lima Felner, Lizbon, s. 134.

Aynı şekilde, Torre do Tombo Millî Arşivi'ndeki Portekiz denizcilik ve keşif faaliyetleriyle ilgili arşiv vesikalarının, özet olarak değil de, tam metin olarak ve latizine edilmiş halde toplandığı hacimli bir başka eser de João Martins da Silva Marques'in *Descobrimentos Portugueses, documentos para sua história*'sıdır. Bu eser 3 ana cilt ve 2 zeyille birlikte yayına hazırlanmış olup, X. asrın ortasından 1500 senesine kadar uzanan bir dilimi kapsamaktadır. Biz bu eserin, çalışmamız itibarıyla, sadece 3. cildini kullandık.

İktisadî kaygı ve menfaatlerinden dolayı anavatanlarını terk edip, Afrika keşifleriyle yıldızı parlamaya başlayan Lizbon'a yerleşmiş İtalyan asıllı iş adamlarının şahitlikleri de çalışmamız için çok önemli veri kaynakları arasında yer almaktadır. Portekizlilerin uzak şark diyarlarına gönderdiği filolara sermayeleriyle ortak olan bu mukim İtalyanlar, ticaret temsilcileri sayesinde Hindistan'da olan bitenler hakkında edindikleri bilgileri kendi ülkelerine ve bilhassa Venedik'e aktarmışlardır. Onların bu yöndeki mektupları, Portekizlilerin Hint memleketlerindeki ekonomik sisteme erişmek, bu sistemi benimsemek ve oralarda tutunmak için aldıkları tedbirleri de canlı bir şekilde tasvir ettikleri gibi, Portekizce kroniklerin dile getirmediği baharat miktarlarıyla ilgili ayrıntıların günümüze kadar gelmesinde paha biçilmez bir rol oynamıştır. Bu mektuplar aynı zamanda Doğu Akdeniz'de hâkim olan siyasî, askerî ve iktisadî vaziyetler hakkında bir manzaranın oluşturulmasında da önemli katkılar sunarlar. Mektupların özeti veya tam metinleri Marino Sanuto'nun *Diariisi* ile Girolamo Priuli'nin *Diariisinde* toplanmıştır. Bunlardan başka, Venedik devletinin Lizbon'daki ortamı teftiş etsin diye casus olarak gönderdiği Leonardo da Ca' Masser'in raporu da sözü edilen mektuplar kadar önem arz etmektedir.

Müslüman kaynaklar bakımından; memluk tarihçisi Ibn İyas'ın meşhur müsteşrik Gaston Wiet tarafından neşredilen kroniği ile Yemen tarihçisi Ebu Mahreme'nin Lein Obele Schuman tarafından yayına hazırlanan eseri de bu çalışmanın başvurduğu anakaynaklar arasında yer almaktadır. Ibn İyas'ın *Bedai'z-zuhur* adlı aynı kroniğinin Ramazan Şeşen tarafından yapılan tercümelerinden de istifade edilmiştir. Robert Bertram Serjeant'ın büyük bir titizlikle seçip, yayınladığı Hadramî kronikleri de yararlanılan kaynaklar arasındandır.

Bizim buraya kadar aktardıklarımız, çalışmamız sırasında, en fazla müracaat ettiğimiz ana kaynaklardan olmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

PORTEKİZ'İN DOĞUŞU VE İLK DENİZAŞIRI KAZANIMLAR

1.1. Portekiz Kontluğu ve Krallığının Doğuşu: 1095-1185

Roma İmparatorluğu'nu alt üst eden Cermen istilalarının, Avrupa'nın pek çok yerinde olduğu gibi, İber Yarımadası'nda da etkileri oldu. Günümüz güney-batı Avrupa devletlerinin temellerini oluşturmaları bağlamında, aralarında Süevler, Vandallar ve Alanların olduğu bazı Cermen kavimleri Ren nehrini geçip, Galya bölgesine geldiler ve bir süreliğine burada kaldılar. 406'da daha güneye hareket edip, zorlu Pirene Dağları'nı aştılar ve Roma İmparatorluğu'nun bir parçası olan İber Yarımadası'na yerleştiler¹². Geleceğin Portekiz kontluğunun XI. asrın sonlarına doğru yeşermeye başlayacağı Galiçya bölgesinin hemen güney sınırlarında ise Süevler hâkimiyetlerini kurdu. Hakkında günümüze kadar çok fazla belge ulaşmamış olmasına rağmen, bu topluluğun, V. asrın başlarında civardaki diğer Cermen kavimleri olan Asdingian Vandalları ile Alanları İberya'nın kuzeybatı bölgesi olan Galiçya'dan kovdukları bilinmektedir¹³. Böylece, Galiçya'ya kısa süreliğine de olsa hâkim oldular ve yarımada dışarıdan ara ara sarkan Vizigot krallığıyla bir süre mücadele ettiler.

Savaşçı yönleri küçümsenmeyecek kadar etkili olan Süevler V. asrın ikinci yarısından itibaren siyaseten çöküşe geçmeye başladılar. Bu dönemde İberya'nın siyasî ve demografik yapısı bir kez daha değişiyordu. Frank topraklarının güneyinde yerleşmiş olan bir başka Cermen kavmi Vizigotlar da aynı yüzyılın ortalarında Pireneleri geçip İber yarımadasının, kuzey-batısı dışında, neredeyse tamamına sahip oluverdiler. Süev krallığı da, İberya'da yerleşik diğer Cermen unsurları gibi, Vizigotların hışmına uğradı ve tamamen yok olmaktansa en azından onlara haraçgüzar ve vasal bir devlet olarak bir asır daha tarih sahnesinde kalabildi¹⁴.

¹² Bkz. H. V. Livermore (1976). *A New History of Portugal*, İkinci Baskı, Cambridge University Press, ss. 22-23. İberya'ya yerleşen Cermen kavimleri dört grup halindedir: iki grubu Süevler ve Alanlar, diğer iki grubu Vandalların iki kolu teşkil ediyordu. Süevler, Galiçya (İberya'nın kuzeybatısı) bölgesinin güneyine yerleştiler. Braga topluluğu olarak anlatılan bu birim Entre-Douro-Minho vilayetlerinden müteşekkildi. Asdingian Vandalları ise Süevlerin kuzeyindeki Lugo (Galiçya bölgesi)'ya yerleştiler. Silingian Vandalları, Baetica bölgesine (İberya'nın güney bölgesi), Vandalların peşine takılan Alanlar ise Lusitania bölgesine yerleştiler. Herculanio (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 28. Bu Cermen kavimlerinin İberya'ya akın halindeki ilk gelişleri çok sancılı oldu. Romalılardan kalan yerleşik düzenin temellerini yerinden oynattılar. Yeni fatihlerin gelmesiyle yerli halktan çok sayıda insan ilk darbede yok oldu. Bu barbar kavimler neredeyse ıssız hale gelen ülkeyi kendi aralarında paylaştılar.

¹³ Süevlerin ilk genişlemesi için bkz. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal, From Lusitania to Empire*, C. 1, Columbia Uni. Press, s. 23 ve A. R. Disney (2009). *A History of Portugal and the Portuguese Empire, From Beginnings to 1807*, C. 1, Cambridge University Press, s. 37.

¹⁴ 456'da Vizigot kralı II. Theodoric, hâkimiyet alanlarını genişletmeye çalışan Süevlerin üzerine yürüdü ve kral Rechiarius'u Astorga'da mağlup edip, ele geçirdikten sonra o yılın sonunda Porto'da idam ettirdi. Yine de

Günümüz Fransa'sının kuzeyine yerleşmiş olan Franklar, kavimler göçünden sonra en son yerleşim yerleri Akitanya ve Galya bölgeleri olan Vizigotları VI. asrın hemen başlarında Pirenelerin güneyine sürdüler. Frank topraklarından tamamen kovulmuş olan Vizigotların tek hâkimiyet alanı ilk Müslüman fetihlerine kadar İber yarımadası oldu. Ancak ilk merkezleri bu yarımadanın kuzey şehirleri olmasına rağmen, günümüz Toledo şehrini nihaî merkezleri yaptılar¹⁵. Vizigotlar bu sayede İspanya'da en kuvvetli ve yayılmacı tek Cermen kavmi oldu. Ardından, VI. asrın sonlarına doğru Süevlerin varlıklarını sürdürdüğü Galiçya ve Lusitanya bölgelerine hâkim olmaya başladılar. Ancak aynı zamanda kraliyet içinde Hıristiyanlığın farklı mezheplerinin neden olduğu ayaklanmalar da meydana gelebiliyordu. Bu durum Vizigot krallarını müşkül duruma sokuyordu. Çünkü isyancılar, Franklar gibi, dış güçlerden yardım alacak kadar ileri gidebiliyorlardı¹⁶. VII. asrın ikinci çeyreğinden sonrasıyla ilgili günümüze kadar ulaşan bilgilere göre, Vizigot krallığı, askerî diktatör Chindasuinth'un tahta çıkışına kadar ülkenin güneyinden kuzeyine kadar yayılan isyanlarla uğraştı. İlerlemiş yaşına rağmen, enerjik ve muhteris bir karakter olarak Vizigot tahtına 642 yılında çıkan Chindasuinth, yanına bazı ileri gelen devlet adamları ve bir grup topluluğu da çekmeyi başararak Tulga'yı tahtan indirmişti.

Yeni kral, Vizigotların hükümdarlarını tahttan indirme alışkanlıklarını bildiğinden, bu tarz komplolara dâhil olmuş olanların öldürülmelerini emrederken, kimilerini de sürdürdü. İlk işi tahtını sağlama almak için birtakım sert kanunlar çıkardı. Bundan sonra komplo ve isyanlara karışacak olanlar ölümle cezalandırılacaktı. İktidarına darbe yapmak amacıyla dışarıdan yardım isteyenlerin akıbeti şüphesiz ölüm olacaktı ve malları da müsadere edilecekti. Saltanatı boyunca yeni kanunlar çıkardı ve öncekiler de yeniden düzenlendi¹⁷.

VII. asrın son çeyreği Vizigot krallığının İberya'daki son dönemini oluşturmuştur. Son büyük kral olan Wamba saltanatının büyük bölümünde soyluların isyanlarıyla uğraşmak zorunda kaldı. Dahası, o sırada dış tehdit olarak Müslümanlar yarımadağa geçmeyi denediler.

Süevler başka bir hanedan çıkarabildiler. E. A. Thompson (1982). *Romans and Barbarians, the Decline of the Western Empire*, The University of Wisconsin Press, s. 189. H. V. Livermore (1976), *age*, s. 24. A. R. Disney (2009). *A History of Portugal*, C. 1, s. 39.

¹⁵ Vizigotlar bu dönemde Pireneler hattında tutunmaya çalışmış olsalar da, Galya bölgesini ele geçiren Franklar buna müsaade etmedi. Bu yüzden eski bölgelerinden ümitlerini kesen Vizigotlar VI. asrın ortalarında İberya'nın en önemli şehirlerinden biri olan Toledo'yu hükümet merkezi yaptılar. Bkz. L. Bertrand (1940). *İspanya Tarihi*, (çev. Galip Kemali Söylemezoğlu ve Nurullah Ata), Kanaat Kitabevi, İstanbul, s. 32.

¹⁶ *Age*, s. 34.

¹⁷ E. A. Thompson (1969). *The Goths in Spain*, Oxford University Press, s. 176, 190-195.

Onların bu çabaları şimdilik durdurulmuş olsa da, Wamba'dan sonra tahta geçirilen Roderik iç mücadelelerle ve isyanlarla çalkalanmaya devam eden krallığını feci sondan kurtaramadı¹⁸.

VIII. yüzyılın başları Hristiyan İber yarımadasının çehresini kökten değiştirecek uzun vadeli bir fethin başlangıcı oldu. 711'de Kuzey Afrika'daki Müslüman Berberî topluluklar günümüz Cebelitarık Boğazı'nı geçerek, bu yarımada'nın, kuzeybatısındaki dar bir alan dışında, neredeyse tamamına tek darbeyle sahip oldular ve Vizigot hâkimiyetine bütünüyle son verdiler. İşgal öylesine hızlı ve istikralı oldu ki Müslümanlar bu yüzyılın ortalarına kadar herhangi bir direnişle karşılaşmadılar. Ancak bu asrın ortalarından itibaren yarımada'da birtakım çalkantılar ve özellikle de bir Berberî isyanı ortaya çıktı¹⁹. Hristiyanların Müslümanlara karşı ilk kez harekete geçişi, bir askerî seferden ziyade, yarımada'nın kuzeyindeki soylu ve savaşçıların desteklediği işte bu Berberî isyanıyla başladı. İberya'nın kuzey ve kuzey-batısındaki Asturias bölgesinin dağlık alanlarına sıkışmış olan Hristiyan Vizigot unsurları, Asturias hâkimi I. Alfonso (sa. 739-757)'nun²⁰ liderliğinde, isyanın neden olduğu otorite boşluğundan istifade ederek, ilk etapta, Hristiyan-Müslüman sınır hattının kuzeybatısında boşalan şehirleri kısa süreliğine de olsa ele geçirdiler²¹. Bu olay, netice vermese de, *yeniden fetih** hareketinin ilk kıvılcımı oldu.

¹⁸ L. Bertrand, *age*, ss. 35-36.

¹⁹ Müslüman hâkimiyeti İberya'ya yerleştikten sonra bazı siyasî problemlerle karşılaştı. Mahallî Müslüman idarecilerin bağımsız hareket etmeye başlaması ve aralarındaki yoğun ihtilaflar, Hristiyanların 750'lerin başlarında yarımada'nın batısındaki bütün Galiçya bölgesine yayılmalarına ve hatta güneye sarkmalarına imkân sağladı. Müslümanlar, aralarındaki ihtilafları sonlandırıp, Hristiyanların ilerleyişini geçici olarak durdurdular. Ancak aralarındaki ihtilaflar yeniden filizlenirken, Doğu'da Abbasiler, Emeviler'in yerini alıyordu. Bkz. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, ss. 61-62.

²⁰ Yeni bir siyasî teşekkül olarak çıkan Asturias krallığının hükümdarı I. Alfonso 750 dolaylarında yeniden fetih hareket alanını genişleterek muzaffer Hristiyan birliklerini bugünkü Douro nehrine kadar götürmüştür. D. Peres (1960). *História de Portugal, Origens e Formação da Nacionalidade*, C. 1, İkinci Baskı, Porto, s. 15.

²¹ Hristiyanların ilk kazanımları istikrarlı bir şekilde ilerleyişlerine izin vermedi. Müslümanlar VIII. asrın ikinci yarısında gerçekleştirdikleri çeşitli askerî seferlerle Hristiyanlara ara ara misillemelerde bulundular ve İberya'nın Galiçya bölgesi bu misillemelerden dolayı neredeyse IX. asrın ortalarına kadar düzensizliğin ve sefaletin kol gezdiği bölge olarak kaldı. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 25.

* *Yeniden Fetih (Reconquista)*, VIII. yüzyılın başlarında İber yarımadasını hâkimiyetleri altına alan Müslümanlara karşı yerli Hristiyan unsurların yarımada'nın kuzeybatısında başlattıkları ve ardından bütün yarımada'ya yayılarak asırlarca sürdürdükleri direniş için kullanılan tabirdir. Bu dönem Portekiz için XIII. asrın ortalarında tamamlanırken, Kastilya ve Aragon krallıkları için XV. asrın sonlarına kadar sürmüştür



Harita 1.1. V ve VI. asırlarda Batı Avrupa ve İber Yarımadası'nın siyasi vaziyeti

Kaynak: <https://www.historyfiles.co.uk/FeaturesEurope/EuropeMapAD470.htm>

Açıklama: İber Yarımadası'ndaki koyu yeşil alan Vizigot hâkimiyetinde, turuncu alan henüz Süev hâkimiyetindedir.

İberya'daki Hristiyan unsurların durumu IX. asrın ortalarından itibaren iyileşmeye başladı. Asturiaslı idarecilerin mütemadiyen gerçekleştirdikleri ilerleme hareketiyle, bugünkü Portekiz'in kuzey bölgesi artık Hristiyan karakolların görülmeye ve Müslümanlarla Hristiyanlar arasındaki sınır hattının oluşmaya başladığı bir yer haline geliyordu. Galiçya bölgesinin güney sınırını oluşturan ve aynı zamanda geleceğin Portekiz kontluğunun yeşereceği Minho Nehri ile Douro Nehri arasındaki başlıca merkez kentleri Asturias kralı III. Alfonso (sa. 866-910)'nun müdahalesiyle mahallî unsurlar tarafından yeniden ihya edildiler ve 878 yılı kadar erken bir tarihte günümüz Portekiz sınırlarındaki Coimbra gibi çok önemli bir yerleşim merkezinin, geçici de olsa, ilk yeniden fethini gerçekleştirdiler²². Ancak, Hristiyanların bu başarıları kalıcı olamadı. X. asrın ortaları Müslümanların saldırılarına yeniden şahit oldu ve Hristiyanlar, sınırlarını bir süre önce ilerletebildikleri güneydeki Mondego nehrinden kuzeydeki Douro Nehri'ne çekmek zorunda kaldılar. Bu yüzden de, kaybettikleri yerleri yeniden fethetmeleri XI. asrın ortalarını bulacaktı²³.

Geleceğin Portekiz kontluğunun oluşmasına katkı sağlayacak süreç Asturias kralı III. Alfonso'nun ölümüyle başladı. Onun ölümünden sonra Asturias, Léon ve Galiçya bölgelerinden oluşan kraliyeti, üç oğlu arasında paylaştırıldı. Oğullarından II. Ordoño (sa. 910-914)'nın payına düşen Galiçya mıntıkası daha bu hükümdarın zamanında bağımsız hale geldi ve X. asrın ilk çeyreğinden sonra ikiye ayrıldı. Güneyini kapsayan bölge özerk bir *fief* olarak daha sonra Leon kralı olacak olan oğlu II. Ramiro'ya tahsis edildi. Bu durum, aynı zamanda, bölgenin yarı-bağımsız olarak tanınmasına katkı sağlayacak siyasî bir yapılanma birikimini de beraberinde getirecekti²⁴. Bununla birlikte, İberya'nın kuzey-batı kesiminde Hristiyanlarla Müslümanlar arasında yaşanan sınır çatışmaları ve birinin aleyhine diğerrinin lehine sonuçlanan toprak kazanımları arasında Galiçya bölgesinin güneyinde kalan bölgenin sınırları tanımlanmaya başlamıştı²⁵. Bugünkü Porto şehrinin nüvesini oluşturan Douro Nehri'nin ağzındaki kent merkezine o zamanlar Latince tabiriyle *Portucale* deniliyordu. X. asırdan itibaren ise bu tabir ses değişikliğiyle *Portugale* şekline dönüştü. Bu tabir başlangıçta sadece bir kent merkezine aitken, bir süre sonra yeni siyasî teşekkülün tamamına teşmil edilecekti. Öyle ki, Minho ve Douro nehirleri arasında kalan bu bölge, bir süre sonra Léon ismini alacak olan Asturias krallığına bağımlı kalmayacak ve Galiçya'nın bir parçası

²² D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 16-17.

²³ A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 27.

²⁴ *Age*, s. 28.

²⁵ Asturias krallığının hâkimiyetindeki Galiçya bölgesinin güneyinde yer alan bölgelerin coğrafi olarak nasıl tanımlanacağı VIII. asrın sonları ile IX. asrın başı gibi çok erken bir tarihte belgelere yansımaya başlamıştır. Resmi belgeler Minho nehrinin güneyindeki toprakları *Galiçya'nın uç bölgeleri (regiões extremas da Galiza)* ve *Minho sınırları (confins do Minho)* şeklinde tanımlanmıştır. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 17.

olamayacak kadar yeterince teşkilatlanmış hale gelecekti. Sonunda *Portucale* bölgesi Galiçya'dan koparılarak bu kez Kastilyalı bir soylu olan yeni idarecisine teslim edildi ve merkezî hükümet yeri tabiatıyla *Portucale* şehri oldu²⁶.

VIII ve X. asırlar, görüldüğü üzere, Müslümanlara karşı İberya'nın kuzey ve kuzey-batısında Hristiyan unsurların güçlü bir krallık kurmalarına şahit oldu. Bu iki asır içinde Hristiyanların siyasî bir oluşum olarak ortaya çıktığı Asturias krallığı sayesinde ilk yeniden fetih hareketleri ivme kazanmaya başladı. XI. asra gelindiğinde ise Asturias yarımadasının kuzey-kuzeybatısında yeterince genişledi ve başkentini Léon şehrine taşıdı. Şehrin isminden dolayı bu krallık artık Léon ismiyle ünlenecekti²⁷. Bu asrın ikinci çeyreğinden itibaren Léon krallığı Müslümanlara karşı toprak kazanımlarına devam ederek, sınırlarını, güneye olmak üzere, Mondego nehrine kadar genişletti. Léon kralı I. Fernando (veya Büyük Fernando, sa. 1056-1065) bu nehrin kıyısındaki Coimbra şehrini 1064'te nihaî olarak fethetti. Ancak onun 1065'te ölümüyle krallık bir kez daha üç oğlu arasında paylaştırıldı. Bu üç kardeş arasındaki mücadelelerden talih Alfonso'nun yüzüne güldü ve kendisi VI. Alfonso olarak Kastilya, Léon, Asturias, Galiçya ve *Portucale* gibi dört ana bölgenin kralı olmasının yanında, Hristiyan İberya'nın da imparatoru oldu.

²⁶ A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 28.

²⁷ Portekizli tarihçi Damião Peres, 1050 tarihli bir belgede Léon krallığına tabi olan Léon, Galiçya ve Asturias bölgelerinin yanında *Portucale* isminin de geçtiğine dikkat çekmektedir. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 18.



Harita 1.2. Portekiz Devleti'nin günümüz sınırları ve önemli nehirleri

Kaynak: <https://maps-portugal.com/maps-portugal-geography/portugal-rivers-map>

Birinci Haçlı Seferi'ne takaddüm eden XI. asrın son çeyreğinden itibaren İberya'da Müslüman varlığına karşı mücadele etmek Hristiyanlar arasında ortak bir gaye olmaya devam etti. Yarımada Müslümanlara karşı verilen mücadeleyi genel olarak yerli İberyalı Hristiyanlar sürdürürken, savaflara katılıp, ikbal ve servet sahibi olmak isteyen, başta Fransızlar olmak üzere, yabancı Hristiyan unsurlar da Pirene Dağları'nı geçerek, güneye doğru kabileler halinde geliyordu²⁸. Örneğin, Léon kralı VI. Alfonso, 1085'ten itibaren yeniden fetih hareketine, güneye doğru olmak üzere, kaldığı yerden devam ettiği sırada, yarımada çağrılan Müslüman yabancı misafirler tarafından bir sene sonra durduruldu. Mağlup edilen Léon ordusunda Pireneler'in kuzeyinden gelen Fransız unsurlar da vardı²⁹. VI. Alfonso'nun krallığının bir parçasının idaresini verdiği yönetici de İberya'ya gelmiş soylu yabancılardan biri olan Burgonya dükü I. Guillaume'un oğlu Raymond (ö. 1107) idi³⁰. Raymond'un dışında, aynı dönemde İberya'ya gelmiş olan başka bir Burgonyalı soylu daha vardı. Bu kişi hem Raymond'un kuzeni hem de geleceğin Portekiz kontu olacak olan kuzeni Henri (ö. 1112) idi. Sözü edilen Henri'nin, VI. Alfonso'nun gayrimeşru kızı Teresa ile evli olduğuna bakılacak olursa, muhtemelen 1094'ün sonları ya da 1095'in başlarında *Portugalense* bölgesine hükmetmeye başlamış olabileceği söylenebilir. 1095'in ilkbaharında meydana gelen askerî hareketlilikler muhtemelen VI. Alfonso'yu bu Fransız yabancılar için böyle bir hükümlanlık alanı oluşturmaya sevk etmiş olabilir³¹.

Müstakbel Portekiz kontu Henri'nin yıldızını parlatacak olayların yaşanması yine bu dönemlere denk gelmektedir. Bugünkü Portekiz'in ortalarında yaşanan siyasî ve askerî kıpırdanmalar yeni bir Müslüman gücün Kuzey Afrika'dan Portekiz'e nüfuz etmesine şahit oldu. Badajoz emiri Ömer bin Atfas'ın bugünkü İspanya'nın batısı ile Portekiz'in orta

²⁸ Fransızların İberya'yı hâkimiyetleri altına alan Müslümanlarla olan mücadelelere eskiden beri katıldıkları ve Pireneler bölgesinde ilk yeniden fetih fikrinin filizlenmesine katkıda bulundukları bilinmektedir. Müslümanlar, İberya'ya geçip, bu toprakları süratle hâkimiyetleri altına aldıktan sonra, Fransa içlerine kadar sokulmuşlardı. Ancak teşkilatlanmış ve İslâm hâkimiyetine maruz kalmamış olan Fransız soylular Müslüman ilerleyişini durdurdukları gibi, onları püskürtmeyi de başarmışlardır. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 15.

²⁹ Léon kralı VI. Alfonso, yeniden fetih hareketlerine devam ederek, 25 Mayıs 1085'te Toledo'ya girdi. Şehrin Müslüman hâkimi burayı ona bıraktı. Alfonso'nun tehdit edici ilerleyişi karşısında endişelenen İberyalı Müslüman emirlikler kuzey Afrika'daki Murabıtları yarımadaya davet ettiler. Yardıma gelen bu ordu 23 Ekim 1086'da Alfonso'nun emrindeki Hristiyan ordusunu Zellaka'da büyük bir mağlubiyete uğrattılar. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, ss. 22-23.

³⁰ Burgonyalı Raymond, çok zaman önce, belki de 1079'un sonlarında veya 1080'in başlarında Léon kralı VI. Alfonso'nun ikinci karısı olan Constancia'nın refakatinde veya Müslümanlarla yapılan Zellaka Savaşı için pek çok Fransız'ın Pireneleri aşarak akın ettiği 1086'da İberya topraklarına gelmiş olmalıdır. Léon kralı sahip olduğu tek meşru kızı olan Urraca'yı bu Burgonyalı prensle evlendirdi ve onu, krallığının Galiçya denilen bütün batı kesimini idare etmekle ve sınır boylarını korumakla görevlendirdi. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 192.

³¹ Portekiz devletinin oluşumunun ilk aşamasıyla ilgili dönemin kaynakları ve belgeleri oldukça seyrek olduğundan, olaylar arasında bağlantılar kurmak o nispette güçtür. Dolayısıyla Burgonyalı Henri'nin Pirenelerini geçtikten hemen sonraki ilk faaliyetleri hakkındaki bilinmezlik oldukça fazladır. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, ss. 193-194.

kısımında uzanan toprakları başka bir Müslüman komutan olan Yusuf tarafından işgal edilmişti. Bu emirliğin önemli şehirleri olan Evora, Silves ve başka yerler kapılarını Afrika'nın kuzeyinden gelen savaşı Murâbıtlara³² açtı. Bu işgal, aynı zamanda, Badajoz emirliğine hükmeden Atfas hanedanının da sonunu getirdi. Kont Raymond, bu davetsiz misafirleri durdurmak ve püskürtmek amacıyla, adamlarıyla birlikte Galiçya'dan çıkıp, Coimbra'ya geldi. Düşman topraklarını işgal edip, oraya tamamen yerleşmek için askerî birliklerini bir araya getirdi ve Lizbon yakınlarına yürüdü. Ancak her yönden gelen birliklerle güçlenen ve Murâbıtlardan kısmî yardım alan bölge Müslümanları, kont Raymond ve ordusunu hezimete uğrattılar. Hristiyanlar çok fazla ölü ve esir verdi. Bu olayın en önemli sonucu Hristiyanların Lizbon bölgesini kaybetmesi oldu³³.

Fransız damat Raymond'un bu başarısızlığı, Minho nehrinden güneye doğru Santarem şehrine kadar uzanan bütün toprakların Léon kraliyetinin bir parçası olan Galiçya'dan tamamen kopmasını ve VI. Alfonso'nun, Minho bölgesinden Tejo Nehri'ne kadar yer alan toprakları, gerekçeleri ne olursa olsun, ama en azından gerek şahsî meziyetlerinden ve gerekse savaşta gösterdiği hizmetlerinden dolayı diğer damadı Henri'nin tasarrufuna bırakmasını beraberinde getirdi. Böylece, Henri, ikbal ve servet bulmak ümidiyle geldiği İberya'da sandığından daha fazlasını elde etmiş oldu³⁴.

Kont Henri, Portekiz'in kuzeyindeki topraklarda konumu sağlamlaştıktan sonra, Léon kralının 1097'de yarım kalmış seferini tamamlamak ve Toledo'dan Müslümanları kovmak için orta İspanya'ya gönderildi. Bugünkü Ciudad-real yakınlarında iki taraf arasında çok çetin ve kanlı bir savaş oldu. Kont Henri bölgeyi düşmanlara bırakmak zorunda kaldı³⁵. Bu aşamadan sonra, onun topraklarını Müslümanlara karşı genişletme çabasında ısrarcı olmadığı görülmektedir. Zira, İberya'da Hristiyan-Müslüman çatışmasının yaşandığı sırada, Katolik alemini derinden etkileyen büyük bir olay meydana geliyordu: Birinci Haçlı Seferi. İberya'daki Hristiyanlar Haçlı Seferleri'ne topyekûn katılmamış olmalarına rağmen³⁶, Portekiz kontu Henri Avrupa'yı derinden etkileyen böyle bir umumî cereyanın tesirinden sıyrılamazdı. 1102'den 1106'ya kadar geçen dönemde Hristiyan hacıların Filistin'e akını yoğunlaştı. Portekiz kontu da bu akıma kapıldı ve Kudüs'e doğru yola çıktı. Ancak onun Şark

³² Murabıtlar için bkz. İ. Yiğit (2020). "Murabıtlar", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 31, ss. 152-155.

³³ A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 195.

³⁴ Age, s. 195.

³⁵ Age, ss. 198-199.

³⁶ Portekiz'deki haçlı seferi mefkûresine dair bkz. C. Erdmann (1940). *A Idea de Cruzada em Portugal*, Coimbra, ss. 3-58.

diyarlarındaki faaliyetleri bugün bile belirsizliğini korumaktadır³⁷. Hakkında bilinen tek şey, 1105'te Portekiz'e dönmüş olduğu ve 1106'da Léon kralı VI. Alfonso'nun sarayında yaşadığıdır. İlerleyen yıllarda, Portekiz kontu Henri, ölümüne kadar, kâh kayın-pederi VI. Alfonso (ö. 1109)'nun yanında kâh Coimbra'da kalmayı tercih etmiş ve bu sırada ülkesinin idaresi ve yeniden iskânıyla meşgul olmuştur³⁸. Léon krallığının varisinin kim olacağı ve Fransız kuzenler kont Raymond ile kont Henri'nin gelecekleri hakkında istişareler yapılırken, önce Galiçya kontu Raymond'un 1107'de, sonra da Léon kralı VI. Afonso'nun 1109'daki ölümleri kont Henri'nin Portekiz olarak tanımlanan topraklarda tek adam olmasını sağladı ve böylece onun için kontluğunu Léon krallığından bağımsız bir şekilde yönetme fırsatı doğmuş oldu. Ancak bu sırada tahtında sadece bir kadının oturduğu Léon krallığı dış tehditle karşı karşıya kaldı³⁹. 1110 ile 1111 yılları arasında güçlü Aragon kralı I. Alfonso Léon'un iç işlerine müdahale etmek için harekete geçti. Portekiz kontu Henri de topraklarının menfaatine göre bir dış politika izlemeyi mantıklı gördü ve onunla müttefik olmanın yollarını aradı. Buna göre, her iki taraf da meşru Léon kraliçesi Urraca'ya karşı yürüyecekler ve kraliyeti aralarında bölüştürecektir⁴⁰. Ancak bu ittifak hiçbir zaman oluşturulamadı. Zira Aragon kralı ile Léon kraliçesi aralarındaki düşmanlığa son vermişlerdi.

Portekiz kontu Henri'nin bir sene sonra, yani 12 Mayıs 1112'de, ölmesiyle kontluk karısına, yani aynı zamanda sabık Léon kralı VI. Alfonso'nun gayri meşru kızı olan Teresa'ya kaldı. Teresa kontluğu o sırada çok küçük yaştaki oğlu Afonso Henriques'in reşit yaşa gelişine veya 1128 senesine kadar idare edecekti. Üstelik, en azından bir süreliğine de olsa, Léon krallığına ait olan bazı yerleri de kontluğuna katmıştı⁴¹.

³⁷ Carl Erdmann, Portekiz kontu Burgonyalı Henri'nin 1103'ün ilkbaharında Kudüs'e gitmek üzere yola çıktığını, ancak oraya hiç ulaşmadığını ifade eder. Haçlı seferi gayelerini Kudüs'te gerçekleştirememiş olsa da, henüz Müslümanlardan topyekun temizlenmemiş olan Portekiz ülkesi Henri'nin şövalyelik mücadelesi ve haçlı ruhu ile ganimet kazanımı için yeterli fırsatları sunabiliyordu. C. Erdmann, *age*, s. 6. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 201.

³⁸ Kont Henri, yukarıda da belirtildiği üzere, zamanında İberyaya kabilelerle gelmiş olan Fransızlardandı ve dolayısıyla bir yabancı idi. İkbal ve servet amacıyla İberyalı Müslümanlara karşı savaşmış olsa da, idaresini üstlendiği Portekiz bölgesinin ve halkının bir temsilcisi olarak hiç görülmedi. Yine de, henüz oluşum aşamasında olan Portekiz'e onun döneminde ve himayesinde Fransa'dan çok sayıda yerleşimcinin gelmesi önemlidir. C. Erdmann, *age*, s. 7.

³⁹ Léon kralı VI. Alfonso'nun erkek varis bırakmadan hayatını kaybetmesiyle oluşan veraset meselesi yabancı bir hükümdarın, yani Aragon kralı I. Alfonso'nun, müdahalesine yol açmışsa da Léon krallığının önde gelenlerinin tepkisi ve müdahalesiyle dış tehdit savuşturulmuş ve Urraca 1126'daki ölümüne kadar Léon'u idare etmiş ve onun Fransız kont Raymond'dan olan oğlu Alfonso Raymond ise önce Galiçya ve annesinin ölümünden sonra da VII. Alfonso olarak Léon-Kastil kralı olmuştur. Böylece Léon krallığını Fransız menşeli Burgonya hanedanı idare etmeye başlıyordu. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, ss. 203-209.

⁴⁰ *Age*, ss. 209-212.

⁴¹ Portekiz kontesi Teresa kocasından hem kontluğun idaresini hem de onun siyasetini miras almış oluyordu. Kocasını Henri kadar başarılı olmasa da, devraldığı kontluğun bağımsızlığını nispeten sürdürebildi. Bunun en önemli sebebi Léon kraliçesi olan kızkardeşi Urraca'ya bağlılığını her fırsatta bildirmiş olmasıydı. Teresa,

Görüldüğü üzere, İberya'nın kuzey-batısındaki siyasî vaziyet Portekiz kontluğunun lehine değişiklik göstermişti. Ne var ki, bu durum sadece bir süreliğine devam etti. Léon kraliçesi Urraca'nın 1126'daki ölümüyle tahtın tek sahibi olan Alfonso Raymond (hemen sonra VII. Alfonso) teyzesi Teresa'ya, üzerine yürümek suretiyle, Portekiz kontluğunun Léon krallığının bir vasalı olduğunu hatırlattı. Böyle olsa da, Teresa'yla hemen barış yapmak mecburiyetinde kaldı⁴². Çünkü Léon krallığı içteki problemlerle uğraşmakla kalmıyor, aynı zamanda güçlü Aragon kralından gelecek dış tehdidi her an ensesinde hissedebiliyordu. Bu durum Portekiz kontluğuna, bir süreliğine daha vasal statüde kalacak olmasına rağmen, rahat bir nefes aldırabildi⁴³.

ordusu kızkardeşi Urraca'nın ordusu tarafından mağlup edilmiş olsa da, sadece Portekiz kontluğunu değil, ama aynı zamanda Léon kraliyetinin uç bölgelerini de bir süreliğine kendi kontluğunu katabilmişti. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 39. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 35.

⁴² 1127'ye gelindiğinde ise, VII. Alfonso'nun bu müdahalesinden dolayı Portekiz kontluğu kısa bir süre önce Léon kraliyetinden ilhak ettiği kuzey serhad hattındaki toprakları kaybetti. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, ss. 294.

⁴³ Léon kralı VII. Alfonso'nun, karşı karşıya kaldığı bu şartlardan dolayı, kendisine tabi olan kontluk için iki seçeneği vardı: ya o sırada kontluğundan sürülmüş olan teyzesi ve aynı zamanda Portekiz kontesi olan Teresa'ya kendi oğlu Afonso Henriques'in ondan gasp ettiği kontluğu iade etmek veyhut da oldu bittiyi kabullenip, Afonso Henriques'ten en azından Léon kraliyetini vassal olarak tanımasını talep etmek. Léon kralı için şu durumda ikinci seçeneğin benimsenmesi daha makul olabiliyordu. Age, s. 294. Afonso Henriques siyaseten yetişkin hale geldikten sonra annesi Teresa'nın muhaliflerinin desteğini kazanmıştı. Bu durum anne oğul arasındaki ihtilafların artmasını beraberinde getirdi. Portekiz toprakları o zaman bölüşülmüştü: Afonso Henriques Douro nehrinin kuzeyine hükmederken, annesi de bu nehrin güneyine. Muhalif iki tarafın askerî güçleri 24 Haziran 1128'de Guimarães yakınlarındaki São Mamede'de karşı karşıya geldi ve buradan Afonso Henriques muzaffer çıktı. Annesini ve Galiçyalı Fernando Peres'i bastırıp, püskürttü. Kontes Teresa ve onun Galiçyalı işbirlikçisi püskürtüldükten sonra, Portekiz sadece Portekiz halkı tarafından idare edilmeye her geçen gün daha fazla yaklaşmaya başlıyordu. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 37.



Harita 1.3. XI. asrın sonlarında büyük Léon Krallığı'na tabi Portekiz Kontluğu

Kaynak: https://pt.wikipedia.org/wiki/Condado_Portucalense#/media/Ficheiro:Condado_portucalense_carte-1070-fr.png

Portekiz kontesi Teresa 1130'da hayatını kaybetti. Oğlu Afonso Henriques babasından kalan kontluğu ve toprakları tek başına ve rakipsiz olarak miras aldı. Yine de, bu kontluk, annesi Urraca ile dedesi VI. Alfonso'dan devasa bir Hristiyan imparatorluğu devralan Léon kralı VII. Alfonso'nun hükümrانlığı altında bir tür vasal kontluk olmaya devam etti. Bu efendi-vasal ilişkisinin en önemli göstergesi, kral VII. Alfonso'nun kuzeni Afonso Henriques'in yayılmacı ve bağımsızlık iddialarını dizginleyebilmesiydi. Bu, sadece Léon hükümdarının efendi olma konumunu korumaya yönelik ihtirasından değil, ama aynı zamanda onu bu şekilde hareket etmeye zorlayan kendi tebaalarının arzusundan da kaynaklanıyordu⁴⁴. Zira 1128'den 1137'ye kadar geçen sürede Afonso Henriques VII. Alfonso'ya karşı potansiyel bir asi olarak kaldı. Bu dönemde, Portekiz kontunun muhtemelen

⁴⁴ A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 295.

talep ettiği şey, kendisine verilmiş olan vaatler ve taahhütlere dayalı olarak, kontluğunun topraklarını genişletmek idi⁴⁵ ve buna bağlı olarak da artık basit bir vasal kont olarak değil, bir kral olarak tanınmak istiyordu. Çünkü o dönemin İberyasında kral (*rex*), kraliyet (*regnum*) ve hüküm sürmek (*regnare*) gibi terimlerin farklı manaları vardı. “Hüküm sürmek” genel bir tabirdi ve krallar bu tabiri kendi kraliyetleri için kullanabildikleri gibi, aynı zamanda kontlar, dükler de bu tabiri *fief*leri için kullanabiliyorlardı. Dolayısıyla, “hüküm sürmek” terimi o dönemin en üst makamı olan “kral” unvanına sahip olmak anlamına gelmiyordu. Krallıkların sahipleri, eşleri ve çocukları kral ve kraliçe unvanlarını kullanabiliyordu. İberya’nın en güçlü Hristiyan devleti olan Léon krallığının serhad boylarının güneybatısında uzanan vasal bir siyasî teşekkülün lideri olarak Afonso Henriques, “hüküm sürüyor” olsa da, babası ve annesi kral ve kraliçe unvanlarına sahip olmadığından, basit bir “kont” konumundaydı. Yeni Portekiz kontunu kral unvanına sahip olmayı dürtten başka sebepler de mevcuttu⁴⁶. Onun, annesine karşı kazandığı zaferden sonra idareyi tek başına ellerine almaya başladığı sıralarda, güçlü Léon krallığı dışında başka Hristiyan siyasî oluşumlar da varlıklarını sürdürüyorlardı: Aragon ve Navarra. Örneğin, Aragon devletinin lideri kral unvanını kullanabiliyordu, ama her iki devlet de Afonso Henriques’in kontluğundan toprak bakımından daha büyük değillerdi. Dolayısıyla, toprakları küçük olsa da, Afonso Henriques de kral unvanını düşleyebilirdi.

Afonso Henriques’in kral (*rex*) unvanını ilk kez olarak kullandığı tarih 1140 senesi olmaktadır⁴⁷. 1137’te Tui şehrinde bütün Hristiyan İberya’nın “imparatoru” VII. Alfonso ile Afonso Henriques arasında yapılan anlaşma, bağımsız bir kral unvanına ters düşecek şekilde, efendi-vasal ilişkisine dair tipik birkaç hüküm ihtiva ediyordu⁴⁸. Afonso Henriques efendisine sadakat sözü veriyordu. Yine de, bu durum aralarındaki iktidar kavgasının önüne geçemedi. Zira Afonso Henriques, kendisine tahsis edilmiş olan Portekiz kontluğunun sınırlarını

⁴⁵ Afonso Henriques’in, annesi Teresa’ya karşı kazandığı Guimarães zaferi Portekiz’deki millî bağımsızlık düşüncesine yeni ivmeler kazandırmıştı. Bu düşüncüyü benimseyenler, zaten yabancı olarak gördükleri Léon kralı VII. Alfonso’nun tebaası olma fikrini ellerinin tersiyle itiyorlardı. Afonso Henriques, buna bağlı olarak, Galiçya’ya akınlarla sarkarak, savaşın olumsuzluklarını kendi topraklarından uzaklaştırma siyaseti izliyordu. A. Herculano (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, s. 295.

⁴⁶ Afonso Henriques’in konumuna bakılacak olursa, ilginç bir durumla karşılaşılır. Afonso Henriques, kont unvanına, tabi olduğu daha üst seviyedeki siyasî teşekkül olan Léon kraliyetinin izni ve rızası olmaksızın sahip olmuştu. Çünkü annesine karşı isyan ederek, kontluğun otoritesini ele geçirmişti. Her şey bir yana, Afonso Henriques efendisi Léon kralına karşı silahlara sarılmıştı. Kanunen feodal yasaları çiğnemiş asiden başka bir şey olmuyordu. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 41.

⁴⁷ Onun kral unvanıyla tarih sahnesinde görüldüğü en eski orijinal belge 1140 senesine tarihlenmektedir. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 41.

⁴⁸ Çünkü kral unvanı da feodal bağların tamamen koparılması anlamında bağımsız olmayı ifade etmiyordu. Üstelik Léon ve Kastilya kralı VII. Alfonso 1135’te Léonlu “*cortezler*” tarafından bütün Hristiyan İberya’nın “imparatoru” ilan edildi. Bir imparatorun vasal stasüsünde kralları olabiliyordu. Muhtemelen bundan dolayıdır ki, VII. Alfonso vasal statüsündeki Afonso Henriques’in kral olma niyetine sert bir şekilde karşı çıkmamış olmalıdır. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 42. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 42.

kuzeyde ve doğuda Kastilya krallığına, güneyde ise Müslümanlara karşı güvence altına almak için savaştı. Gerçi hâlâ vasal bir kral olarak Afonso Henriques'e itibar ve saygı kazandıracak fırsat başka taraftan geldi. Portekiz kontu o dönemde Müslümanların elinde olan, ancak tam olarak neresi olduğu hâlâ tespit edilemeyen bir yerde, bir Müslüman ordusunu 25 Temmuz 1139'daki Ourique Savaşı'nda hezimete uğrattı⁴⁹. Bu savaş Afonso Henriques'in Léon krallığıyla olan gergin ilişkilerinin, iki tarafın 1143'te bir araya gelmesiyle, normale dönmesini de sağladı⁵⁰. Böylece, İberya'daki Hristiyan krallıklar yelpazesine yeni bir devlet, yani müstakil Portekiz krallığı eklenmiş oldu.

⁴⁹ Bu o zamanlar için Hristiyanların büyük bir zaferi olarak addedildi. Afonso Henrique böylece kendisini kral ilân etmiş. Bu o zamanlar için Hristiyanların büyük bir zaferi olarak addedildi. Afonso Henrique kendisini kral ilân etti. 1143'te, kuzeni olan Kastilya kralı VII. Alfonso onu, tam bağımsız olmasa da, özerk bir hükümdar olarak tanımış oldu. Bailey W. D., Winus, G. D., **age**, s. 13.

⁵⁰ Ourique Savaşı Afonso Henriques'in ülkesinin kuzeyine yönelik saldırılarını tazelemesi için gerekli şartları yeniden sağladı. Afonso Henriques bir kez daha efendisi VII. Alfonso'ya ait Galiçya topraklarını işgal etme inisiyatifini elinde tutarken, VII. Alfonso da kuzenin bu niyetine karşılık Portekiz'i işgal etti. Ancak bu durum herhangi bir fiili savaşa neden olmazken, iki taraf arasında ateşkesi beraberinde getirdi. Buna göre, taze Portekiz kralı Afonso Henriques, ülkesinin kuzey sınırlarının ötesinde toprak elde etme iddialarından vazgeçerken, aynı zamanda üç sene önceki Tui antlaşmasıyla kuzeni VII. Alfonso'ya sorumlu olduğu mükellefiyetlerden de kurtulmuş oluyordu. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 43-45.



Harita 1.4. XII. asrın ortasında İber Yarımadası'nda Hristiyan-Müslüman sınırı

Kaynak: <https://geocracia.com/a-historia-do-imperio-portugues-contada-por-um-espanhol/>

Açıklama: Haritada Portekiz krallığı, gelecekte birleşecek olan León-Kastilya krallıkları ve Aragon krallığı gösterilmektedir. Yeşil alanda ise Müslüman Muvahhidler sultanlığı yer almaktadır.

Afonso Henriques'in önünde yeniden fetih hareketini güneye doğru ilerleterek, sınırlarını genişletmek için artık bir engel bulunmamaktadır. Diğer taraftan bakıldığında, batı bölgesindeki Müslümanlar arasındaki ihtilaflar ve siyasî entrikaların da onun bu başarısının en önemli âmilleri arasında yer aldığı söylenebilir. Zaman, Afonso Henriques'in planları için daha uygun olamazdı⁵¹. Üç yıl sonra ise, 1269'a kadar İber Yarımadası'nın güneyinde hüküm sürecektir olan Muvahhidler⁵² denilen yeni bir savaşçı topluluk Kuzey Afrika'dan karşı yakaya geçti. Bu yeni davetsiz misafirlerin yarımadaya yerleşmeleri Afonso Henriques'i yıldırmadı. Lizbon şehrinin önünde bir engel olarak öylece duran Santarém şehri Portekiz kralının ele geçirmeyi planladığı ilk şehir oldu. Sayıca az Portekiz birlikleri şehrin Müslüman savunmasını felce uğrattıktan sonra, Santarém Hristiyanlara geçti. Sıradaki şehir Portekiz'in en önemli liman şehirlerinden Lizbon'du. Bu şehir son birkaç asırdır Müslümanların elinde olduğundan, Santarém'de işe yarayan cesaret ve atiklik şehrin ele geçirilmesinde yeterli

⁵¹ D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, s. 47.

⁵² Muvahhidler için bkz. M. Özdemir (2020). "Muvahhidler", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 31, ss. 410-412.

olmayabilirdi⁵³. 1147’de, Portekiz kralı bu şehri, o sırada ikinci Haçlı Seferi için Avrupa’nın kuzeybatısından filolarla Kutsal Topraklara gitmekte olan haçlıların yardımıyla, ele geçirdi. Böylece, günümüzde de Portekiz devletine başkentlik yapmakta olan Lizbon 24 Ekim 1147’de kesin olarak Hristiyanların hakimiyetine girmiş oldu⁵⁴.

1.2. Portekiz’in Deniz Aşırı Yayılışından Önce Akdeniz’deki Ticarî Durum

Avrasya kıtası üzerinden yapılan uzun mesafeli ticaret, başta Portekizliler olmak üzere, İberyalı milletlerin alternatif deniz yolları keşfettikleri XV. asrın sonlarına kadar bilinen dünyanın en geçerli ticareti olmaya devam etti. Çin ve Hindistan’daki büyük bereketli vadilerden ve Mezopotamya ile Mısır’daki alüvyonlu ovalardan gelişen medeniyetler dünyanın en işlek karayollarıyla birbirlerini uzun zamandır tanıyorlardı. İpek yolu olarak adlandırılan kara yolu Uzak Doğu’dan başlayıp, Hindistan’ın kuzeyinden geçen rotalarla Türkî memleketlere ulaşıyordu. Buradan bir kol Hazar Denizi ve Karadeniz’in kuzeyine, diğer kol da İran ve Mezopotamya’dan Akdeniz’e uzanıyordu. Bu ticaret yolları üzerinden gelen mallar ortaçağlar boyunca Müslüman ve İtalyan tüccarlar tarafından kuzey ve batı Afrika ile Avrupa’nın en ücra ve nispeten önemsiz bölgelerine taşınıyordu.

Avrupa’nın en uç bölgelerinden biri olarak İber yarımadası kadim çağlardan beri farklı medeniyet ve imparatorlukların ticaret kolonileri kurdukları bölgelerden biri olmuştur. Roma imparatorluğunun tasfiyesinden sonra Cermen ve Müslüman unsurların istilalarına maruz kalan bu yarımada VIII. asrın ortalarından XI. asrın sonuna kadar İslam fetihlerine karşı Hristiyanlık kimliği altında bir siyasî teşekkül olarak sivriliyordu.

Bu dönemden itibaren İberya’da oluşmuş devletlerin sınırları, birinin lehine ve diğerinin aleyhine olmak üzere, değişmeye devam etti. Hristiyan ve Müslüman unsurlar tarafından paylaşılan İberya’da beş devlet bulunmaktaydı: batıda Portekiz, ortada Kastilya, kuzeyde Navarra ve doğuda Aragon gibi Hristiyan krallıklar mevcutken, Müslümanlar ise güney kesiminde tutunuyordu. Portekiz’deki Müslüman varlığı, XIII. yüzyılın ortasından itibaren tamamen silinirken, İspanyolların yaşadığı topraklarda birkaç yüzyıl daha devam etti. Granada’daki Müslümanlar Akdeniz’e bakan limanlarına ve Cebelitarık Boğazı’na kararlı bir

⁵³ Tejo nehrinin girişinden bulunan Lizbon Santarém’den daha büyüktü ve nehir kenarında yükseliyordu. Kuleleri olan sağlam surları vardı. Lizbon şehri döneminin büyük metropollerinden biri idi. Tüccarlar, sanayiciler ve işçilerin beslediği şehir gayet büyüktü. Nüfusu çok arttığından, içerideki ahali şehri çevreleyen surların içinde yaşamıyorlardı. Yamaçlara doğru yayılmışlar ve surlardan ayrı olarak geniş mahalleler oluşturmuşlardı. Böylesine büyük bir şehrin savunma imkânları demografik önemle uyumluluk gösteriyordu; ve yeryüzü şekilleri bu imkânları daha güçlü kılıyordu. Dolayısıyla cesur, ancak askerî desteği olmayan bir saldırı başarıyla taçlandırılmazdı ve sonraki harekâtları da tehlikeye atabilirdi. D. Peres (1960). *História de Portugal*, C. 1, ss. 48-49.

⁵⁴ S. Runciman (2008). *Haçlı Seferleri Tarihi*, C. 2, TTK, 3. Baskı, Ankara, ss. 214-215.

şekilde hükmetmeyi ve öte yakadaki Müslüman devletlerin muhtemel müttefiki olmayı sürdürdü. İberya'daki Hıristiyan devletler arasında en güçlüsü sayılabilecek olan Kastilya krallığı, daha sonra Portekiz'i tehdit edecek şekilde, tedricen güneye doğru yayılmaya devam etti⁵⁵. Ne var ki, genişleyen bir Kastilya krallığı zaman zaman Portekiz'le savaşmış ve bu devletin iç işlerine müdahaleye teşebbüs etmiş olsa bile, Portekiz bağımsızlığını ve sınırlarını korumaya devam etmiştir.

Portekiz'in denizaşırı bir devlet olarak ortaya çıkışından önce, Akdeniz hâlâ bilinen dünyanın ana ticarî faaliyet merkezlerinden biri idi⁵⁶. Bu havza, Cebelitarık ile Süveyş kanalının dışında kalan denizlerle henüz rekabete girmemiş olan büyük bir dünya idi. Akdeniz'e sınırı olan ülkelerde yaşayan insanlar neredeyse birbirlerini besleyebilecek kadar kendi kendilerine yetebiliyorlardı. Yiyecek ve ham maddelerin pek çoğunu ve imal edilmiş emtianın büyük bölümünü kendileri üretip, bir diğerine satabiliyorlardı. Bölgenin en zengin, en canlı ve en çeşitli iktisadî faaliyeti, İtalyan yarımadasının kuzeyindeki nispeten küçük bir bölgede yoğunlaşmıştı: Milano, Floransa, Ceneviz, Venedik ve civardaki uydu devletler. Milano ve Floransa, ihracata yönelik gelişen ticaretleriyle, başlıca imalatın merkezleri haline gelmişlerdi. Venedik ve Ceneviz, her ikisi de büyük endüstriyel merkezler olmakla birlikte, büyük deniz güçleri ve ticaret filolarının üsleri idi⁵⁷.

İtalya'nın kuzeyi ile Akdeniz'in batısındaki taşımacılığın büyük bölümü hacimce yer kaplayan ihtiyaçların nakline yoğunlaşmıştı. Akdeniz ticaretinde en fazla ihtiyaç duyulan ticarî emtia tahıl oluyordu. Daha büyük şehirlerin çoğu ihtiyaçlarının bir bölümünü deniz ve nehir yoluyla hayli uzak mesafelerden ithal etmek zorunda kalıyorlardı. Doğu'daki İstanbul ve Kahire gibi büyük şehirler hububatın aslan payını alırlarken, daha fazla nüfuslu, ancak hububatı nispeten daha az üreten batıdaki durum daha vahimdi. Floransa, Ceneviz, Venedik,

⁵⁵ Yeniden Fetih Hareketini, Portekiz'e nazaran, çok daha geç tamamlayacak olan Kastilya krallığı İberya'daki Müslüman unsurlara karşı yavaş, ancak kararlı bir şekilde genişlemesini sürdürmekteydi. XIII. yüzyılın başları yarımada'daki Müslüman varlığına karşı oluşturulmuş en büyük yeniden fetih hareketine şahit oldu. Birleşik Haçlı ordusu (Kastilya, Aragon, Navarre ve Portekiz) yarımada'nın güneyine hâkim olan Muvahhidleri 16 Temmuz 1212'de Las Navas de Tolosa adlı savaşta yenilgiye uğrattı. Savaşın meyvelerini toplamak biraz zaman aldı. Ancak Kastilya krallığı bir süre sonra Córdoba ve Sevilla gibi Müslüman hakimiyetindeki şehirleri ele geçirdi. Böylece Müslümanlar sadece Granada ve civarıyla yetinmek suretiyle bir süre daha varlıklarını sürdürebildiler. C. J. Bishko (1975). *The Spanish and Portuguese Reconquest, 1095-1492, A History of the Crusades*, C. 3, *The Fourteenth and Fifteenth Centuries*, ed. Harry W. Hazard, The University of Wisconsin Press ss. 423-433.

⁵⁶ Ortaçağlar boyunca Avrupa, Asya ve Afrika arasında cereyan eden ticaret hareketliliği meşhur Alman tarihçi Wilhelm Heyd tarafından iki ciltlik eserinde ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Bu eserin Fransızca versiyonu için bkz. W. Heyd (1886). *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, 2 Cilt, Leipzig. Biz çalışmamızda söz edilmiş Fransızca eserin 2. cildinden istifade ettik. Bu eserin birinci cildi daha sonra Enver Ziya Karal tarafından Türkçeye de tercüme edilmiştir. Bkz. W. Heyd (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, C. 1, (çev. Enver Ziya Karal), TTK Yay. Ankara.

⁵⁷ J. H. Parry (1963). *The Age of Reconnaissance*, The New American Library, s. 52.

Raguza, Napoli ve İberyâ'nın doğu sahillerindeki şehirler, bölgesel bazdaki tedarik yerleri yetersiz ve güvenilir olmadığından, deniz yoluyla hububat ithalatı yapıyorlardı. Akdeniz'in batısındaki hububat kaynakları İtalya'nın güneyindeki Pulya ve Sicilya idi, ancak Batı Akdeniz hububat tedarikinde bir bütün olarak kendi kendine yetemiyordu ve ithal eden şehirler Doğu Akdeniz'in ucuz ve bol tahılına bağımlı oluyorlardı. Aynı zamanda, Akdeniz'in batısında hububat üzerinden yapılan uzmanlaşmış, karmaşık ve esnek bir deniz ticareti mevcut olmuştur. Venedik, Ceneviz ve Raguzalı gemiler, kendilerini, neredeyse Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu Levant hububatlarının nakliyesine hasretmişlerdi ve genel olarak başka bir şey taşıyorlardı⁵⁸.

Haçlı Seferleri'yle birlikte, Doğu Akdeniz'de Müslüman oluşumlarla ticaret yapan Hristiyan unsurlar arasında Venedik ve diğer İtalyan devletleri sıyrılmaktaydı. Uzak Doğu'dan gelen mallar Yakın Doğu'nun önemli ticaret merkezlerinde İtalyanlar tarafından satın alınıp, karadan ve/veya denizden Orta ve Kuzey Avrupa'ya götürülüyordu. Batı ve Kuzey Avrupa, Venedik ve Ceneviz gibi, İtalyan devletlerine bağımlıydı⁵⁹. Bu bağımlılık yeni ticarî güzergâhların keşfedilmesine kadar sürecektir olmasına rağmen, Şark'ın lüks mallarını ithal eden Kuzey Avrupalılar üretmeye başladıkları tekstil ve dokuma mamullerini Yakın Doğu ile tanıştırmak, aynı zamanda kendi ticaretlerinin gelişmesine de katkı sağlıyorlardı⁶⁰. Böylece, Venedik ve Flandra Avrupa ticaretinde iki büyük merkez haline geliyordu. Şunu da belirtmek gerekir ki, Venedik Orta Avrupa'ya açılan kara ticaret güzergâhlarının hareket noktasına dönüşecek olmasına rağmen, Şark trafiğinin asıl rotası,

⁵⁸ Hububat, açık ara en elzem besin maddesi olmasına rağmen, tuz ve salamura yiyecekler de önemli ticarî emtialar idi. Venedik başlıca tuz nakliyecisiydi. İstria ve Sicilya da başlıca ihraç eden kaynaklardı. Messina Boğazı'ndaki ton balıkçılığı ve Provence'ın sahil suları en zengin salamura balık kaynakları idi. Akdeniz'deki salamura balıkları yine de talebi tam olarak karşılayamadığından, İtalya ve İspanya'daki şehirler Atlantik sularında avlanan ve tuzlanan balıkların ithalatını da yapıyorlardı. Bunlardan başka, yağ, şarap, şeker ve tekstil için gerekli hammadde gibi ticarî emtialar da Akdeniz ticaretinde önemli bir yer tutuyordu. Bkz. J. H. Parry, *age*, ss. 53-55.

⁵⁹ Önce İber yarımadasındaki Portekiz ve Kastilya gibi Hristiyan krallıklar, sonra da Avrupa'nın İngiltere ve Hollanda gibi kuzeyli milletleri, Vasco da Gama'nın Atlantik ve Hint okyanusları arasında yeni bir ticaret yolu açmasıyla, bu bağımlılıktan kurtulacaklardı. Bkz. J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses no Período Henriquino*, obras completas de Jaime Cortesão V, Livros Horizonte, s. 143.

⁶⁰ Yiyecek, ham madde ve imal edilmiş mallar üzerinden yapılan ticaret Akdeniz'deki gündelik refahın Yiyecek, ham madde ve imal edilmiş mallar üzerinden yapılan ticaret Akdeniz'deki gündelik refahın temelini oluşturuyordu. Ancak daha iyi bilinen, daha fazla talep edilen ve tüccarlarla sermayedarlar için daha kârlı olan şark menşeli lüks mallar üzerinden yapılan ticaret de vardı: Çin ve İran'ın ipeklileri ile Hindistan'ın pamuklu kumaşları, kıymetli taşları ve her şeyden önemlisi de baharatlar. Ortaçağlarda "baharat" sadece yiyecekleri korumak ve yemekleri tatlandırarak meta olarak değil, aynı zamanda ilaç, boya, parfümeri ve kozmetik alanlarda kullanılacak emtia olarak da görülüyordu. Bkz. J. H. Parry, *age*, s. 55.

Venedik kadırgalarının Adriyatik'ten hareket edip, Cebelitarık'tan Atlantik'e geçerek Flandra'ya doğru izledikleri rota olmuştur⁶¹.

Cenevizliler ve öteki İtalyan devletleri XII. yüzyıldan itibaren Akdeniz'deki durumu Müslümanlar aleyhine değiştirmeye başlamışlardı⁶². 1136 ve 1137 yılları Cenevizlilerin Bicaye ve Fas sahillerine gerçekleştirdikleri saldırılara şahit oldu. Pek çok gemiyi ele geçirdiler. İlerleyen yıllarda Müslümanların tacizleri yine Cenevizlilerin sayesinde durduruldu. Böylece Cenevizliler bu faaliyetleri sayesinde Akdeniz'in Hristiyan liman şehirlerinde ticarî imtiyazlara sahip olabildiler⁶³. İber yarımadasındaki İspanyol krallıklar da Yeniden Fetih hareketini denizaşırı topraklara taşımak için Cenevizlilerle işbirliği yapmaya yanaştılar. Bu sayede Balear Adaları, Korsika ve Sardinya gibi adalara karşı Cenevizlilerle ortak saldırılar düzenlediler. Sonuçta, Cenevizliler XII. yüzyılın ortalarından itibaren Kuzey Afrika'nın Müslüman toplulukları ile ticarî münasebet kuran başlıca devlete dönüştüler⁶⁴. 1160'a gelinceye kadar Sebte ile Ceneviz arasında faal ticaret yapılır hale gelmişti. 1161'de Cenevizliler Fas'tan önemli ticarî imtiyazlar kopardılar ve ertesi sene Cebelitarık'tan geçerek Atlantik sahilindeki Salé şehrine yelken açtılar⁶⁵.

İslam dünyasını hedef alan Haçlı Seferleri'nin eski etkileri kaybolmaya yüz tutarken, XIII. asrın başlarından itibaren Asya'nın bozkırlarından yeni bir siyasî ve askerî güç kendini göstermeye başladı. Bu güç, bu kez Müslüman toplumların neredeyse büyük bölümünü ve Doğu Avrupa'daki Hristiyan toplumların bir kısmını aniden itaat altına alan Cengiz Han komutasındaki Moğollara aitti. Moğolların İslam'ı radikal bir şekilde kısıp alması Batı Hristiyanlığı için bir nefes alma fırsatı oldu. Papalık bu gücü daha yakından tanımak ve Moğolları Hristiyanlığa davet amacıyla onlara temsilcilerini gönderdi. Bu temsilciler ne

⁶¹ Dolayısıyla, bazı şehirler geç Ortaçağlar boyunca uğranılacak limanlara veya belirli güzergâhların kesişme noktası haline geleceklerdir. Bkz. J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses*, s. 144.

⁶² Akdeniz'de Hristiyanlara ait ada ve liman şehirleri XII. yüzyıla kadar Müslümanların saldırılarına maruz kalmaya devam etti. Cenevizlilerin bu saldırılarda öncü rol oynamalarına dair bkz. H. C. Krueger (1933). *Genoese Trade with Northwest Africa in the Twelfth Century*, *Speculum*, C. 8, No. 3, ss. 377-78.

⁶³ *Agm*, s. 378.

⁶⁴ Bicaye, XII. yüzyılın ortalarından sonra Cenevizli tüccarlar için en cazip liman şehri olmaya bir süre devam etti. Bicaye'den sonra önemli liman şehri ise Sebte idi. 1179 ile 1200 yılları arasında Sebte, Cenevizli tüccarların ilgisini en fazla çeken şehir haline geldi ve Bicaye'nin konumunu geçti. Bundan başka, Cenevizli tüccarlar Levant ticaretine yaptıkları yatırımı Akdeniz'in batısındaki Müslüman şehirlerine de yaptılar. Ancak yapılan yatırımlar Levant ticaretinin hacmine ulaşamadı. Çünkü büyük Cenevizli aileler Suriye ve İskenderiye gibi Levant limanlarını daha kârlı gördüler. H. C. Krueger, *agm*, ss. 380-390. Cenevizliler ve Pisalıların XII. yüzyıldan itibaren Kuzey Afrika'nın batısında değişen siyasî iktidarlarla kurdukları ticarî münasebetler ve faaliyetleri için bkz. L. Mas-Latrie (1866). *Traité de Paix et de Commerce entre les Chrétiens et les Arabes de l'Afrique Septentrionale au Moyen Âge*, Paris, ss. 33-40. Cenevizliler, Kuzey Afrika'nın batısındaki liman şehirlerinde olduğu gibi, aynı şekilde Murcia ve Valencia topraklarında 1149 ve 1161 tarihli anlaşmalarla ticarî imtiyazlar elde ettiler.

⁶⁵ Bailey W. D., Winius, G. D., *age*, s. 15.

Moğolları Hristiyanlığa döndürebildiler ne de Müslümanlara karşı ittifak yapabildiler. Gönderilen Papalık temsilcileri, seyahat edip, gördükleri diyarlar hakkında uzun ve ayrıntılı raporlar kaleme aldılar. Aynı zamanda onların bu anlatıları seyyah ve tüccarların ilgisini de çekti⁶⁶. Bunların başında Venedikli Niccolò ve Maffeo Polo kardeşler gelmekteydi. Bu kardeşleri ayrı kılan özellik, onların daha önceden hiçbir Avrupalının gidemediği en uzak diyarlara gitmiş olmalarıydı: Çin. 1265'te Cengiz'in torunlarından Kubilay Han'ın sarayını ziyaret eden Polo kardeşler ülkelerine döndüler. 1271'de Uzak Doğu'ya seyahat etmek üzere bir kez daha yola çıktılar. Bu kez yanlarında Marco Polo da bulunuyordu. Çin macerası yaklaşık yarım asır kadar süren Marco Polo da döndükten sonra görüp, karşılaştıklarını kaleme aldı⁶⁷. Japonya'yı hiç görmemesine rağmen, onunla ilgili kulaktan duyma bilgilere dayanarak, orayı altın zengini bir ada olarak tasvir etti. Dolayısıyla Atlantik'i baştan başa dolaşıp bu adaya ulaşma fikrini besleyenlerin temel dayanağı büyük ihtimalle Marco Polo'nun bu tasviri de sayılabilir⁶⁸.

Akdeniz'den geçen ticaret güzergâhlarının Avrupa'nın güneyindeki liman şehirlerine ve İber Yarımadası'nın doğu sahillerine ulaşır, oradan da kara yoluyla Fransa ve Almanya içlerine devam ettiği düşünülürse, Portekiz, XII. yüzyılın başlarında, yarımadadaki diğer devletlerle karşılaştırıldığında, Akdeniz'deki ticaretten hâlâ layıkıyla istifade edemiyordu. Çünkü Portekiz'in vasal bir kontluk statüsünden müstakil bir devlet haline gelmesi ve Lizbon gibi Atlantik'teki önemli bir limanın Müslümanlardan koparılması zaman almıştı. Gecikmeyi telafi edecek şekilde, bu şehir de İtalyan ticaret kavgalarının uğrak yeri haline geldi⁶⁹. Şunu

⁶⁶ Moğol Hanlarının şatafatlı zamanlarında pek çok Çinli tüccar Avrupa'ya giderken, Doğu Akdeniz ve Karadeniz limanlarına kadar kara yoluyla olmak üzere, çok farklı kervan yollarını kat etmiştir. Avrupalı tüccarlar, nadiren de olsa, aynı şekilde mallarıyla bu güzergâhlardan geçmiştir. Fakat XIV. yüzyılda bu karayolu güzergâhları gerek siyasî çalkantılar gerekse de konar-göçerler nedeniyle önemini kaybetmiştir. Dolayısıyla Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki lüks mallar üzerinden yapılan ticaretin birçok aşaması denizden gerçekleştiriliyordu. Bkz. J. H. Parry, *age*, s. 55. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa, problemas das origens e da linha de evolução*, 2. Baskı, Lizbon, ss. 71-72. Portekizlilerin Çin denizlerine ulaşmalarından çok önceleri orta ve yakındoğu Asya'daki duruma dair kısa bir değerlendirme için bkz. H. Cordier (1911). *L'arrivée des Portugais en Chine, T'oung Pao*, İkinci Seri, C. 12, No. 4, ss. 483-487.

⁶⁷ Marco Polo'nun da aralarında bulunduğu Niccolo ve Maffeo kardeşler, Buhara'ya geldiklerinde, bölgedeki savaşıardan dolayı, yollarına devam edemediler ve bu şehirde üç sene kalmak zorunda kaldılar. O sırada, Doğu'nun hakanı olan Hülagü Han'ın Büyük Hakan Kübilay Han'a gönderdiği bir elçiyle karşılaştılar. Bu elçi onları görünce epey sevindi ve onlara kendisiyle beraber Çin'deki Kübilay Han'ın huzuruna gelmelerini teklif etti. Polo kardeşler elçinin teklifini kabul ettiler. Bkz. M. Polo (2019). *Dünyanın Hikâye Edilişi, Harikalar Kitabı*, (çev. Işık Ergüden ve Zühre İlkelen), Ötüken yay., ss. 47-48. Katoliklerin Avrupa dışına yaptığı akınlar, XIII. asırda misyonerlerin üstlendiği seferler şeklinde olmuştur. Bu misyonerler Avrupa'nın doğusundaki yeni din değiştirmiş ülkelere gönderilmişlerdir. Daha ileri gitmek suretiyle Papa IV. Inocencio, Rus prenslerine ve Moğol Hanlarına mektuplar göndermek suretiyle Müslümanlara karşı ittifaklar teklif etmiştir. J. Le Goff (2008). *Avrupa'nın Doğuşu*, çev. Timuçin Binder, Literatür Yay., ss. 218-219.

⁶⁸ C. E. Nowell (1954). *The Great Discoveries and the First Colonial Empires*, Cornell University, s. 20.

⁶⁹ Afonso Henriques'in saltanatında gerçekleştirilen ticaret Portekiz'in gelecekteki ticarî öneminin habercisiydi. Porto ve Lizbon ülkenin en önemli limanlarıydı. Ancak Portekiz'in tamamı henüz Hristiyanların hâkimiyetinde değildi. Alcácer do Sal, batı sahilinde güney doğru uzanan Sines ve Odemira, güney sahilindeki Lagos, Silves,

da belirtmek gerekir ki, o tarihlerde Portekiz'in güneyindeki topraklar Müslümanlardan tamamen temizlenemediğinden, Portekizliler bir süre daha Porto ve Lizbon limanlarıyla yetinmeye mecbur kalacaklardı. Böyle olsa da, Portekiz'in ilk müstakil hükümdarı olan Afonso Henriques'in ülkedeki ticareti canlı tutabilmek için 1166'da bir berat bahşetmiş olması bu mecburiyeti esnetebiliyordu. Öyle ki, Portekizli tüccarlar Kuzey Afrika'nın Müslümanlara ait limanlarında ticaret yapabildikleri gibi, bu beratın verdiği haklar sayesinde Kuzey Afrikalı Müslümanların da Portekiz'deki Müslüman ve Yahudi unsurlarla ticaret yapabilmesine müsaade edilmişti⁷⁰.

1.3. Sebte Seferi ve Bir Prens'in Tarih Sahnesine Çıkışı: Prens Henrique

Portekiz, ülkesindeki son Müslüman kalıntısı olan güneydeki Algarve bölgesini XIII. asrın ortalarında ele geçirmesiyle yeniden fetih hareketini tamamlamış oldu. Bu kazanım, aynı zamanda, Fas'a yönelik yayılma hareketinin tabii uzantısı olarak da görülebilir⁷¹. Zira Cebelitarık Boğazı'nın ve Kuzey Afrika'ya doğru genişlemenin anahtarı olan Sebte, Avis hanedanının kurucu üyelerinin Portekiz'in bağımsızlığını pekiştirme ve Portekizliler için iktisadî ve ictimai genişleme alanları açma gayelerini gerçekleştirme fırsatını sunabiliyordu⁷².

Portekiz somut kazanımlar getirecek olan denizaşırı keşif yolculuklarına başlamadan önce, yukarıda da bahsedildiği üzere, Akdeniz'de Hristiyanlarla Müslümanlar arasında cereyan eden ticarî faaliyetler servet edinmenin bir yönünü teşkil etmekteydi. Ancak coğrafi konumları nedeniyle Akdeniz'deki ticarete doğrudan dâhil olma imkânı bulamayan milletler de bulunmaktaydı. İber yarımadasının batısında bulunan ve Akdeniz'e doğrudan açılan limanları olmayan Portekiz de bunlardan biri idi. Bu durum özellikle de Portekiz ve Kastilya

Albufeira ve Tavira şehirleri Müslümanların elindeydi. Kuzey Avrupa ile balık, tuz, zeytin yağı, şarap, mantar, halfaotu ve çamsakızı gibi emtiaların ticareti yapılıyordu. Bailey W. D, Winius, G. D (1977). *Foundations of the Portuguese Empire*, C. 1, s. 14.

⁷⁰ Portekizliler, kendi ülkelerindeki Müslümanlarla yaptıkları ticaret karşılığında, Kuzey Afrika'daki Müslüman limanlarla ticaret yapabiliyorlardı. 1166'da Afonso Henriques, Müslümanlardan yakın zamanda ele geçirilmiş olan Évora şehrine verilmiş bir fermanla Hristiyan, Musevi ve Müslüman unsurlara haklar tanıdı. 1180'de Lizbon, Palmela ve Alcácer do Sal'daki Müslümanlar Portekiz krallığı içinde serbestçe dolaşma hakkı elde ettiler. Age, s. 15.

⁷¹ Portekizlerin Kuzey Afrika sahillerine doğru genişleme politikası, Akdeniz'deki Hristiyan-Müslüman çatışmasının ilk örneğini teşkil etmemektedir. Normanlar, Cenevizliler ve Pisalılar Kuzey Afrika'daki önemli noktalara saldırılar düzenlediler. Ancak bu saldırılar, Müslüman korsan yuvalarını cezalandırmanın ötesine geçemedi. Bu durum, bölgede sistemli bir fetih politikası yürütecek veya en azından ele geçirilen yerlere iase ve yardım temin edecek kadar yeterince güçlü Hristiyan devletlerin olmayışıyla izah edilebilir. Bkz. L. F. Ferreira Reis Thomaz (1998). *De Ceuta a Timor*, 2. Baskı, Lizbon, ss. 44-46. 1415 senesi Portekizlilerin gelecekteki deniz aşırı imparatorluğunun başlangıcı olarak telakki edilmesine rağmen, henüz yeniden fetih politikasının bir devamı olarak görülmelidir. A. Hess (2010). *Unutulmuş Sınırlar: 16. yüzyıl Akdeniz'inde Osmanlı-İspanyol mücadelesi*, Küre Yay. İstanbul, s. 19.

⁷² Portekizlilerin Fas'a yönelik politikalarının kısa tarihi için bkz. A. Dias Farinha (1999). *Os Portugueses em Marrocos*, Instituto Camões, Lizbon, s. 3. D. Lopes (1939). *Les Portugais au Maroc, Revue d'histoire moderne*, C. 14, No. 39, ss. 337-368.

gibi devletleri Akdeniz'deki ticarî nimetlerden layıkıyla faydalanamadıklarından, servet edinmek için başka çarelere başvurmalarına sevk edebiliyordu⁷³. Gerçi, Portekiz'in, Akdeniz'e doğrudan girişi olmamasına rağmen, sahip olduğu özel konumu ona avantajlar sunmuyor değildi. Haçlı Seferleri sırasında Batı Akdeniz'deki dengenin Müslümanlardan Hristiyanların lehine kaymasıyla, bu havzanın kuzey kıyıları Hristiyan ticareti için çok kârlı fırsatlar sunmaya başlamıştı. Buna bağlı olarak, Akdeniz'in İtalyan milletleri ile kuzey ve kuzey-batı Avrupalı milletler arasında deniz ticareti de giderek geliyordu. Portekiz'in de bu ticarî ilişkiler ağındaki rolü hiç de küçümsenebilir değildi. Avrupa'nın kuzeyi ile güneyi arasındaki emtia akışından istifade etmeyi biliyorlardı⁷⁴. Böyle olsa da, bu durum Portekizlileri ticarete ve servet kazanımında başat bir yere oturtmaktan ziyade, ekonomik olarak talî konumdan sıyrılmalarına izin vermiyordu.

Yeniden Fetih hareketiyle topraklarını Müslümanlardan ele geçirmiş olan Portekizliler, tabii sınırlarına ulaştıktan sonra, İber yarımadasındaki güçlü komşusu olan Kastilya krallığıyla uzun zamandan beri ara ara sınır problemleri yaşıyor ve dış politikalarını bir süre daha yarımadaadaki meselelere yoğunlaştırmak zorunda kalıyordu. Bu problemler, Portekizlileri, iktisadî ve askerî kaynakları uzun vadede hiç de kârlı olmayan bir alana sarf etme riskiyle karşı karşıya getirebiliyordu. Din düşmanlarına karşı birkaç asır boyunca gösterilen dönemin şövalyelik ve haçlı ruhuyla hemen yanı başındaki Hristiyan bir devletle savaşmaya devam etmek bir o kadar manasız olabilirdi. Bundan başka, Portekiz'in siyasi aktörleri yayılma gerçeğiyle yüz yüze kaldıklarında ülkedeki toplumsal sınıfların ihtiyaçlarını da gözetmek zorunda kalabiliyorlardı. Örneğin, Portekiz kralı I. João (sa. 1385-1433), Sebte seferi için nihaî kararını vermeden önce, kraliyet içindeki hizipler dengesini özenle tartmak

⁷³ John Horace Parry, Avrupalıları ve özellikle de İberya'daki milletleri deniz aşırı teşebbüslere sevk eden pek çok ve karmaşık faktörün arasında genel geçer ve kabul görmüş olan iki faktörü ön plana çıkarmaktadır: servet kazanma hırsı ve dinî coşku. Bkz. J. H. Parry, *age*, s. 33. K. M. Mathew (1988). *History of the Portuguese Navigation in India (1497-1600)*, Delhi, ss. 73-88.

⁷⁴ Ceneviz ile kuzey denizi arasında, yaklaşık 1277'de, senelik olmak üzere bir seyrüsefer hattı ihdas edildiğinde ve Akka'nın 1291'deki kaybı İtalyan cumhuriyetlerinin dikkatlerini Atlantik'e daha fazla çevirmelerine vesile olduğunda, Portekiz limanları, Batı Avrupa'nın ticarî gelişiminin düzenli bir seyrüseferle birbirine bağlanan iki ana noktası arasında, yani İtalya ile Flandra/e arasında bir yerde bulunuyordu. Portekizli armatörler ve tüccarlar ülkenin mallarının Kuzey'in pazarlarına ihracından gelen gelirleri arttırmaktan memnundu. L. F. Ferreira Reis Thomaz, *age*, s. 55. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 102. C. R. Beazley (1906). *The Dawn of Modern Geography*, C. 3, s. 419. Portekiz'in Flandra gibi Kuzey ülkeleriyle olan ticaretine ve bu ticaret için verilen imtiyazlara dair bkz. C. Verlinden (1949). *Deux Aspects de L'expansion Commerciale du Portugal au Moyen Âge*, *Revista Portuguesa de História*, C. 4, ss. 175-209. Ayrıca bkz. A. H. R. Oliveira Marques (1965), *Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres, no século XV*, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, Lizbon, Portugalia Editora, ss. 224-229. Ayrıca bkz. V. Rau (1966). *Feitores e Feitorias, "Instrumentos" do Comércio Internacional Português no Século XVI*, *Brotéria*, Lizbon, ss. 5-7. Hatta Burgonya Dükü'nün 26 Aralık 1411 tarihli imtiyaz mektubu bu iki bölge arasındaki ticaret için Portekizlilere çok önemli bir güvence sağlıyordu. J. Heers (1956). *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Âge: la Méditerranée*, *Revista da Faculdade de Letras*, C. 22, 2. Seri, Lizbon, ss. 88-89. Bu son çalışma, XV. asırda Portekiz ile Akdeniz'deki ticarî ilişilere değinir.

zorundaydı: bir taraftan soylu sınıfın hükümlerinden kaçmak isteyen bir üçüncü sınıfın desteklediği yayılcı politika ile Kastilya'yla yapılan barışın ardından “atıl” kalan toprağa dayalı soylu sınıf arasındaki denge. Neticede komşu devletle barış yapıldığından ve soylular, meşgul olacakları savaştan mahrum kalmalarına bağlı olarak barışı ve kraliyetin bağımsızlığını bir kez daha tehlikeye atarak, ya komşu ülkeye saldırılar gerçekleştirmeye devam edebilecekler ya da avam tabakasına yönelik suiistimallerini ve onlar üzerindeki baskıyı arttırabilecekler, bu yüzden de içindeki sosyal istikrarı sıkıntıya sokabileceklerdi. Dolayısıyla bu “atalet”, kral I. João'nun, Sebte seferinin bütün faydalı ve mahzurlu yönlerini tekrar tekrar ölçüp biçtikten sonra, terazinin kefesine koyduğu son argüman oluyordu⁷⁵.

Üstelik, Yeniden Fetih hareketinin altın çağının semerelerini Portekiz devletinin kurucu Burgonya hanedanının hükümdarları toplamıştı ve bu altın çağ XV. asrın başlarına gelindiğinde esas itibariyle Granada dışında çoktan sona ermişti. Bu şehir de Kastilya'nın gücünü her an ensesinde hissediyordu ve bütün İberya Hristiyanların elindeydi. XIV. asrın sonu ve XV. asrın başındaki Müslüman-Hristiyan sınır çizgisi, huduttaki savaşçı beyler arasında mahallî ve ara ara gidip-gelen mücadeleyle nitelendirilen karmaşık bir siyasî bilmeceye bürünmüştü. Yeniden fetih söylemlerinin sürekliliği ve Portekizli soyluların nüfuzu haçlı ruhunu ve sınır ihtiraslarını hâlâ canlı tutuyorlardı. Ancak bu fırsatlar kısa bir süre sonra Portekiz'e dış dünyanın kapılarını açacak olan Prens Henrique'nin hırslarını tatmin edemeyecek kadar önemsizdi. Bu yüzden o, özellikle de Fas ve Afrika sahili olmak üzere, gelecekteki okyanusa yönelik teşebbüslerinin temeli olacak olan Sebte'nin fethi gibi, denizin ötesindeki yayılmaya sıcak bakıyordu⁷⁶. Öte taraftan, yağma faaliyetleri ve gelir getirebilecek mülkiyetler de soylu sınıfın her zaman işine geliyordu. Yine de, Prens Henrique'nin de önderlik edeceği denizci topluluklar için önemli olan ise ticaret merkezlerine ve güzergâhlarına veya deniz aşırı faaliyetler için stratejik değeri olan noktalara sahip olmaktı⁷⁷.

Portekizlilerin, ülkelerini Müslümanlardan temizleme faaliyetinin devamı olarak denizin karşı yakasındaki Sebte şehrine saldırma kararının gerekçeleri daima tartışma mevzuu olmuştur⁷⁸. Belki de bu tartışmaların kaynağı XV. asrın Portekizli saray tarihçisi ve baş-

⁷⁵ Portekiz, yayılmanın ilk zamanlarından itibaren, önemli ölçüde bir iç istikrara ve oldukça sakin bir sosyal dönüşüme aşına olmuştur. Hiç şüphe yok ki yayılma için böyle bir dönüşüm kaçınılmazdı. Aynı zamanda böyle bir dönüşüm için, Portekiz'i idare eden bu yeni hanedan, başlarda, soylu sınıfı memnun edecek ve bu sınıfın kraliyet üzerindeki baskısını yumuşatacak bir genişleme politikası tasarlıyordu. L. F. Ferreira Reis Thomaz, *age*, ss. 57, 60.

⁷⁶ I. Elbl (1991). Man of His Time (and Peers): A New Look at Henry the Navigator, *Luso-Brazilian Review*, C. 28, No. 2, s. 73.

⁷⁷ V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 155.

⁷⁸ Sebte seferinin sebeplerine dair ortaya atılan fikirlerin değerlendirilmesi için bkz. J. L. Vogt (1969). “Crusading and Commercial Elements” in the Portuguese Capture of Ceuta (1415), *The Muslim World*, S. 59 (3-

kronikçisi (*cronista-mor*) Gomes Eannes de Azurara'nın Sebte'nin fethine dair kaleme aldığı kroniğin farklı yerlerinde geçen birkaç paragraf olabilir. Şövalyelik ve din unsurlarının vurgulandığı paragraflarda şöyle yazar:

*Pek çok tarihçi geçmişteki hükümdarların ve prenslerin şövalyelik hikâyelerini ve tarihî başarılarını kaleme almıştır, ancak hiç şüphe yok ki, yazdıklarının arasında silah gücüyle bu kadar hızla ele geçirilen böylesine meşhur ve büyük başka bir şehir olmamıştır*⁷⁹.

*[Portekiz kralı olarak] bir cevap vermeden önce, yapılacak bu işin Tanrı'ya hizmet edip etmeyeceğini bilmek istiyorum. Çünkü bundan bana ne kadar çok itibar ve kazanım gelecekse gelsin, eğer Tanrı'ya hizmet için değilse bunu yapmaktan yana değilim. Çünkü içinde her yönüyle Tanrı'ya hizmet varsa, ancak o zaman hayırlı ve itibarlı bir iş olur*⁸⁰.

Azurara, Sebte'nin “fethi”ni her zaman ön planda tuttuğu dinî yönüne dikkat çekerek, Gine Kroniği adlı bir diğer kroniğinde de yukarıdaki ifadelere benzer bir tarzda dile getirir ve şöyle der:

*Rabbimiz [İsa] Mesih'e hamd için şimdiye kadar o şehirde hem mübarek kurbanların [adanması] hem de kutsal merasimlerin gerçekleştirilmiş olması bana göre gökteki meleklerin mukaddes makamı için büyük bir şeref olmaktadır*⁸¹.

Azurara'nın Sebte'nin ele geçirilmesi kroniği, seferin hikâyesini anlatan elimizdeki tek Portekizce muasır kaynaktır⁸². Tabîî olarak, yukarıdaki sözler Sebte seferinin bütünüyle haçlı ve şövalyelik ruhuyla yapıldığı izlenimini vermektedir. Portekizli kronik yazarına göre, genç prensler ve soylular, Kastilya ile olan savaşın sona ermesinden sonra, hem kendilerini ispatlamak hem de Portekiz'in İslam'a olan nefretinde diğer Hıristiyan devletlerin gerisinde

4), s. 287. Portekiz tarihiyle ilgilenen çok az kişi bu devletin Mağrip meselelerine dâhil oluştundaki olayların sebeplerini sorgularken, ortaya attıkları görüşlerde hâlâ büyük farklılıklar bulunmaktadır.

⁷⁹ G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta por el rei Dom João I*, yay. haz. Francisco Maria Esteves Pereira, Academia das Sciencias de Lisboa, s. 9.

⁸⁰ *Age*, s. 30.

⁸¹ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, (yay. haz. João Pedro Aillaud), Paris, s. 27.

⁸² Gomes Eannes de Azurara'nın Sebte kroniğini yazma işini 1450'de tamamlamasından yaklaşık on sene sonra, İtalyan bir alim olan Mateus de Pisano, Portekiz kralı V. Afonso'nun emriyle, Sebte seferinin hikâyesini Latince kaleme almıştır. Dönemin beynelmilel dili Latince olduğundan, V. Afonso Portekizlilerin başarılarının geniş kesimlerce bilinmesi için Latince diliyle de yazılmasını istemiştir. Latince versiyonu için bkz. M. Pisano (1790). “De Bello Septensi” başlığı altında *CLIHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II* içinde, yay. haz. José Francisco Correia da Serra, C. 1, Lizbon, ss. 7-57. Eserin Portekizce tercümesi için bkz. M. Pisano (1915). *Livro da Guerra de Ceuta escrito por Mestre Mateus de Pisano em 1460*, yay. haz. Roberto Corrêa Pinto, Academia das Sciencias de Lisboa, ss. 3-50. Bu çalışmada Portekizce tercümesinden istifade edilmiştir.

kalmadığını göstermek istiyorlardı⁸³. Diğer bir deyişle, soylular Kastilya gibi geleneksel düşmana karşı itibar ve servet kazanma beklentisi içindeyken, oluşan barış haliyle bu beklentiler kayıp gidebilirdi. O dönemde iç işlerinde zayıf durumda olan Kastilya'ya karşı savaşılarak, itibar ve servet kazanma imkânından mahrum kalan genç soylular ikballerini ülke sınırlarının dışında aramaya mecbur kalıyorlardı⁸⁴.

Azurara'nın Sebte seferiyle ilgili dile getirdiği nedenlerin sadece şövalyelik ruhu üzerinden okunması, Portekizlileri bu sefere teşvik etmiş olabilecek gerçek sebeplerin göz ardı edilmesi riskine yol açabilir. Bu riskin ilk olarak farkına varan ve onu dile getiren modern dönemin Portekizli düşünürlerinden António Sérgio olmuştur⁸⁵. Ona göre, böylesine büyük çaplı askerî bir seferin, önemli iktisadî gerekçeler olmadan, gerçekleştirilmiş olmasını düşünmek mantıklı gelmemektedir. Bu yüzden şövalyelik ruhu ve ilkeleri, Portekizlileri geleneksel sınırlarının dışına çıkaracak kalıcı ve çığır açıcı yegâne bir gerekçe olarak kabul edilemez⁸⁶. António Sérgio'dan sonra, Azurara'nın Sebte kroniğinin bu problemleri tarafını dile getiren bir başka tarihçi de Harold Victor Livermore olmuştur. Livermore, Azurara'nın kroniğinin değerini kabul etmekle birlikte, yöneltilecek pek çok soruya cevap vermek konusunda yetersiz kaldığını ifade eder. Zira, daha sonra sarayın baş-kronikçisi olan Azurara

⁸³ Kastilya'yla barış olmadıkça, Portekiz'de genişleme planları üzerinde ciddi bir biçimde düşünülemezdi. Gerçi, Portekiz, genişlemeyi düşünsün veya düşünmesin, barış olmadığı takdirde, iki cephede savaşa ve hatta Kastilya'nın yeni bir istilasına maruz kalabilirdi. L. F. Ferreira Reis Thomaz, *age*, s. 59.

⁸⁴ Azurara Sebte kroniğinde soylularla ilgili bu durumu "*se hiram fora do regno onde os galaridoes dos seus trabalhos seram atribuidos aos estranhos*" sözleriyle dile getiriyordu. G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta*, s. 22. Onların bu düşüncesi bazı Portekizli prensler tarafından da paylaşıyordu. Kimileri, Portekiz'in, kendilerine büyük mülkiyetler, gelirler ve makam ve kıdemlerine yaraşır askerî itibar kazandıracak fırsatları temin edemeyecek kadar küçük ve fakir bir ülke olmasından sızlanıyordu. Diğer taraftan, Haçlı Seferi yönü bir kenara bırakılacak olursa, Portekizlilerin Sebte'yi ele geçirmesi, Portekizli şövalyelere savaşıma, ganimet edinme ve şövalyeliklerini gösterme imkânı sağlayacak bir teşebbüs olarak görülebilir. Bkz. P. Russell (2001). *Prince Henry "Navigator", A Life*, Yale University Press, ss. 39-40. *Fidalgos* denilen soylu sınıf, Kastilya'yla savaş devam ettiği takdirde, silah kullanımının süreceğini ve düşman topraklarının gasp edilmesi için fırsat doğacağını düşünüyordu. Bkz. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 121.

⁸⁵ Azurara'nın kroniği 1415 tarihli Sebte seferinden çok sonraları kaleme alındığından, António Sérgio olayların yansıtılma tarzının dikkatle ele alınması üzerinde ısrarla durmaktadır. Sérgio, Azurara'nın kroniğinin, Sebte seferini tabiatıyla dönemin şövalyelik ruhu içinde vermesinden dolayı, seferle ilgili tatmin edici sebepler sunmamasını makalesinde şu sözlerle anlatır: *Bu noktada, Azurara'nın Fetih Kroniğini bir kez daha okumama gerek yok, çünkü, öncelikli olarak, doğrudan resmî kaynaklarda benim problemimle ilgili bir cevap bulmak mümkün olmamaktadır. Kronik yazarı olayların gerçek sebep ve hedeflerinden bahsetmemekte veya da bunları sessiz geçmektedir*. Bkz. A. Sérgio (1920). *A Conquista de Ceuta* (Ensaio de interpretação não romântica do texto de Azurara), *A Águia*, 2. Seri, C. 17, No. 101-102, s. 175. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 54.

⁸⁶ António Sérgio, çalışmasında, Sebte seferini ilk olarak ele alan Portekizli tarihçi ve sosyal bilimci Joaquim Pedro de Oliveira Martins'in eserinden nakiller yaparak, onun Azurara'nın tesirinde kaldığını ve bu meseleye üstün körü yaklaştığını dile getirir. Bkz. A. Sérgio, *agm*, s. 176. Joaquim Pedro Oliveira Martins, eserinin bir bölümünde değindiği Sebte seferinin gündeme gelmesini ve akıbetinin ne olacağını gerçek ve belirleyici sebeplerle ele almasa da, Sicilya'ya yaptığı yolculuktan dönüşte Sebte limanını gözetlemek için iki kez orada durmuş olan Hospitaliers tarikatına mensup birinin bu şehirle ilgili gözlemlediği ekonomik yönlerini vermekle yetinir. J. P. Oliveira Martins (1891). *Os Filhos de João I*, Lizbon, ss. 27-29. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 53.

Sebte seferi sırasında henüz çocuk yaşıydı. Üstelik Sebte kuşatmasının hikâyesini anlatan kroniğini tamamladığı sırada, bu sefere katılanların çoğu çoktandır hayatta değillerdi⁸⁷. Dolayısıyla, Azurara'nın ifadeleri, seferin bazı yönlerinin anlaşılması konusunda nakıs kalmakla birlikte, kuşatmaya genç bir delikanlı iken katılmış olan, ancak kroniğinin tamamlandığı sırada⁸⁸ yaşı artık epey ilerlemiş bulunan Prens Henrique'yi herkesten ön planda gösterecek şekilde yansıtıyordu.

Sebte seferinin sebepleri konusunda kroniklerin nakıs kaldığını kabul eden bir başka Portekizli tarihçi David Lopes ise, geleneksel görüşe bağlı kalarak din unsurunu ön planda tutar ve Sebte seferinin kökeninde, Portekizli hükümdarların, en azından I. Manuel'in saltanatına kadar, Afrika sahili boyunca yapılan keşifleri, deniz seferlerini ve fetihleri izleyerek, küçük Portekiz'i, fethini meşru gördükleri "imansızlar"ın topraklarına doğru genişletmeye yönelik besledikleri ilginin veya tıpkı vaktiyle İberya'da olduğu gibi, Fas'ta da devam ettirilmesi arzulanan haçı ruhunun yattığını ifade eder⁸⁹.

Azurara'nın kroniği, görüldüğü üzere, Portekizlileri Sebte seferine sevk eden esas faktörler hakkında sessiz kalmaktadır. Dolayısıyla, bu faktörleri tahmin edebilmek en azından dönemin siyasî ve iktisadî şartlarına göz atmakla mümkün olabilirdi. Her şeyden önce, 1415'teki Sebte seferi için müracaat edilen ve kullanılan kaynakların büyüklüğü, sefer için yaklaşık altı sene önce başlamış olan hazırlıklara gösterilen özen ve özellikle de, aralarında bizatihi Kral, o sırada gençliklerinin baharında olan üç oğlu ve çok sayıda soylu olmak üzere, sefere katılmış olan kişilerin niteliği gibi faktörler böylesine geniş çaplı bir projenin tek bir gaye için yapılamayacağını göstermektedirler⁹⁰.

Peki – Sebte'nin seçilmesinin sebebi neydi?⁹¹ Akdeniz ile Atlantik'in birleştiği yer üzerinde bulunan bu önemli Mağrib şehri Cebelitarık Boğazı'ndan transit geçişlerde uğrak bir liman vazifesi görüyordu. Dolayısıyla stratejik önemi vardı. Bu özelliği sayesinde, Müslüman korsanlığıyla dövüşmek için bir üs vazifesi olma imkânı da sağlayabilirdi. Diğer taraftan meselenin iktisadî yönü de önemlidir. Sebte, kadim zamanlardan beri Sudan'dan Afrika'nın

⁸⁷ H. V. Livermore (1965). On the Conquest of Ceuta, *Luso-Brazilian Review*, C. 2, No. 1, s. 3.

⁸⁸ Azura Sebte kroniğini 1450'de bitirmiş olduğunu eserinin sonunda ifade etmektedir. G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta*, s. 275.

⁸⁹ Bkz. David Lopes, dönemin kroniklerinin Sebte seferinin niçin yapıldığı konusunda sessiz kaldıklarını ve modern araştırmacıların da bu konuda sadece geçici ve tahmini gerekçeler bulmaktan başka bir şey yapamadıklarını kabul etse de, böyle bir seferin gerekçelerinin başına din unsurunu yerleştirir. D. Lopes, *agm*, ss. 337-338. Prens Henrique'nin Afrika'ya yapılacak bir seferin dinin yayılmasına kolaylık sağlayacağına dair tavsiyesi, Portekiz kralı I. João'yu Sebte'ye saldırmaya teşvik ediyordu. J. L. Vogt, *agm*, s. 288.

⁹⁰ A. Dias Farinha, *age*, s. 3.

⁹¹ Sebte seferiyle ilgili olarak ilk defa soru soran yine António Sérgio olmuştur: Sebte'nin fethi neden gerçekleştirildi? Sefer teklifi nereden geldi? A. Sérgio, *agm*, s. 175.

Atlantik sahillerindeki şehirlere uzanan kervan yollarının son uğrak yeri idi. Bu yüzden ortaçağlarda Venedikli ve Cenevizli tüccarların dikkatini çekmişti⁹². Müslümanlar açısından da bu şehir konumundan dolayı oldukça değerliydi. Şehirdeki filo Müslüman denizciliğinin kuzeybatı Afrika'daki kaydadeğer tek dayanağı olmuştu. Bu filo Mağrip ile İberya'daki Müslüman askerî birlikler arasındaki iletişimi de sağlıyordu⁹³.

Portekizlilerin, Hristiyan devletlerle olduğu gibi, İberya'daki Müslüman Granada emirliği ve Fas'taki şehirlerle de ticarî ilişkileri mevcuttu. Haçlı ve şövalyelik ruhuyla yazılmış olan XV. asır Portekizce kroniklerde Fas'ın Atlantik sahil şeridinde ve hinterlandında yer alan şehirlerin iktisadî yönlerine ve onların Avrupalılarla olan ticarî faaliyetlerine dair bilgiler bulunur. Örneğin, Azurara'nın Kont Pedro de Meneses kroniğinde belirttiği üzere, denizin ötesindeki Müslümanlar (*os Mouros d'alem*) Portekiz Algarve'sinde yetiştirilen meyveleri satın almak için neredeyse her sene geliyorlar ve satın aldıklarını sadece altınla ödüyorlardı⁹⁴.

XV. asrın ikinci yarısı ile XVI. asrın ilk yarısında yaşamış olan Portekizli kozmograf Duarte Pacheco Pereira⁹⁵ da *Esmeraldo* adlı eserinde Afrika'nın Atlantik sahillerinde yer alan şehirlere dair önemli bilgiler verir. Fas topraklarının başlamış olduğu Sebte şehrinin eski refahına değinirken, Tanca ve Moritanya'nın civardaki bütün şehirlerden ve hatta İberya'daki bazı şehirlerden refah ve ihtişam bakımından çok üstün olmalarından ve orada bol miktarda tahıl, şarap, meyve, et ve farklı milletlerden balıkçılar bulunmasından bahseder⁹⁶. Bu mahsuller arasında tahıl çok önemli bir yer tutuyordu. Portekizlileri bu sefere teşvik edecek en önemli gerekçe kraliyeti vurmuş olan tahıl kıtlığının hafifletilmesi için Fas buğdayının ele geçirilmesi olabilirdi. Ancak böyle bir gerekçe tek başına geçerli değildi. Sadece tahıl kıtlığını gidermek için Sebte'ye saldırmak Portekiz'in ortaçağ boyunca Fas'la düzenli olarak gerçekleştirdiği ticareti sıkıntıya sokabilirdi. Üstelik, o dönemde buğdayın ana üreticilerinden

⁹² A. R. Disney (2009). *A History of Portugal*, C. 2, s. 1.

⁹³ H. V. Livermore, **agm**, s. 4. E. Prestage (1933), *The Portuguese Pioneers*, Londra, s. 19.

⁹⁴ Bkz. G. E. Azurara (1792). *Chronica de Conde D. Pedro de Menezes* başlığı altında *CLIHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II* içinde, C. 2, yay. haz. José Francisco Correia da Serra, Lizbon ss. 476-477. Üstelik bu paraların büyük bölümünün Tunus'ta basıldığından ve diğer paraların Fas ve hinterlandındaki şehirlerden "imansızlar" tarafından getirildiğinden bahseldilmektedir. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 157.

⁹⁵ Duarte Pacheco Pereira ve 1505 ila 1509 yıllarında kalem aldığı *Esmeraldo* eseriyle ilgili bilgiler için bkz. eserin Portekizce ve İngilizce versiyonlarını yayına hazırlayanların her iki versiyonun ön sözlerinde yer verdikleri bilgiler. Portekizce versiyonu için bkz. D. Pacheco Pereira (1892), *Esmeraldo de Situ Orbis*, yay. haz. Raphael Eduardo de Azevedo Basto, Edição Commemorativa da Descoberta da America por Christovão Colombo; İngilizce tercümesi için bkz. D. P. Pereira (1936). *Esmeraldo de Situ Orbis*, (çev. George H. T. Kimble), The Hakluyt Society, Londra.

⁹⁶ D. Pacheco Pereira, **age**, s. 23. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 159.

biri de Portekizlilerin bir temsilcilik bulundurduğu Sicilya idi⁹⁷. Sebte'nin tahıl yönü sefer için ağır basmış olsa da hinterlandındaki ticarî ve iktisadî hareketlilik de göz önünde bulundurulmalıdır. *Esmeraldo*'da, Sebte'den başka, Tanca, Asilah, Sal, Laraş ve Anfa/Anafe (bugün Kazablanka) gibi Sudan'la Sahra ticareti yapan Fas'ın Atlantik sahilindeki limanların ve daha içteki şehirlerin coğrafi ve iktisadî durumlarına dair bilgiler de göze çarpar⁹⁸.

XV. asrın ortasında Afrika Atlantik'inin sahil şeridini güneye doğru denizden dolaşmış olan meşhur Venedikli seyyah Alvise de Cadamosto da Atlantik sahili boyunca yapılmakta olan balıkçılığı ve Sudan'dan Fas sahillerine kadar uzanan altın güzergâhlarını da anlatmaktadır⁹⁹. İtalyanların ve diğer Avrupalıların altını satın aldıkları Fas pazarları geniş bir ağla birbirlerine bağlı oluyordu¹⁰⁰. Sebte'nin kendisi, Akdeniz Fas'ı ve Atlantik Fas'ı olmak üzere, Portekiz'in nüfuzunu iki dünyaya aynı anda açmasından dolayı başlı başına değerliydi. İlki ticarî rekabetin çetin olduğu bir alana, yani Akdeniz ve Levant ticaretine yöneltirken, diğeri ise Sudan ticaretine yönlendiriyordu. Neticede, Sebte şehri, civarındaki ve hinterlandındaki şehirler gibi, altın, tahıl, tekstil ve balıkçılığın olduğu ekonomik bölgelere açılan kapı idi¹⁰¹.

Portekiz'in Sebte seferi için bölgedeki siyasî vaziyet müsait miydi? Sebte şehri, Fas diyarlarının en önemli siyasî gücü olup, ancak Portekizliler tarafından ele geçirildiği dönemden önce içteki kavgalardan dolayı güçten düşmüş olan Merinîlerin elindeydi. Merinîler, önceki asırlarda Kuzey Afrika'da ve İberya'da hüküm sürmüş olan Murabıt ve Muvahhidlerden sonra bölgeye hükmeden bir hanedandı¹⁰². Diğer Berberî toplulukların yardımıyla XIII. asrın yarısına kadar Fas'ın sahil şehirlerini ele geçirdiler. Hatta İberya'yı yeniden fethetmek için hareket geçtilerse de, 1340'ta Salado Savaşı'nda Portekiz-Kastilya

⁹⁷ Bu tartışma için bkz. L. F. Ferreira Reis Thomaz, *age*, ss. 61-62. Luiz Filipe Thomaz, Sebte şehrinin Portekiz işgali boyunca dışarıdan ithal edilmek zorunda kalınan buğday sıkıntısını kronik bir biçimde çektiğini dile getirmektedir. Sebte'nin hububat ithal ettiği ve ticaretinin Portekiz işgalinden önceki yirmi sene boyunca düşmüş olduğu İngiliz tarihçi Livermore tarafından da belirtilir. Livermore (1965), *agm*, s. 5. Oysa ki, Portekizli tarihçi Vitorino Magalhães Godinho, dönemin kroniklerine işaret ederek Sebte bölgesinin bir tahıl bölgesi olduğunu ve kendince haklı olarak seferin tahıl ihtiyacından kaynaklandığını ifade eder. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 165.

⁹⁸ Tanca ve Asilah için bkz. D. Pacheco Pereira, *age*, s. 24 ve Laraş ve Sal şehirleri için aynı eserde ss. 25-27, Safi şehri için aynı eserde, s. 31. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, ss. 159-160.

⁹⁹ Balıkçılık için bkz. A. Cadamosto (1944). *Navegações de Luis de Cadamosto*, Texto italiano e tradução portuguesa, yay. haz. Giuseppe Carlo Rossi, Instituto para a Alta Cultura s. 19 ve Sudan altını ve güzergâhlarına dair aynı eserde bkz. s. 28. V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, ss. 160-161.

¹⁰⁰ V. Magalhães Godinho (1991). *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, C. 1, Editorial Presença, s. 140. Godinho, Sebte'nin, Portekiz fethinden önce, Gine'den gelen altın tozu (*tibar*) için bir köprübaşı oluşturduğunu dile getirmektedir.

¹⁰¹ V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 164.

¹⁰² İsmail Ceran (2004). "Merinîler", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 29, ss. 192-199.

müttefik ordusuna mağlup oldular¹⁰³. Merinîlerin son büyük sultanı Ebu İnan Faris'in 1358'teki ölümünden sonra, istikrarsızlık baş gösterdi. Sultanlık içindeki büyük aileler iktidarı ele geçirmişlerdi. Merinîlerin zayıflığından istifade eden Granadalı Müslümanlar, Kastilya ile olan uzun süreli bir barıştan yararlanarak, 1374'te Cebelitarık'ı ilhak ettiler. Hatta bir süreliğine Sebte'yi bile işgal etmeyi başardılar. Böyle bir işgal, Sebte'nin sadece Portekizlilerin hevesini kabartmadığını göstermektedir. 1374'ten 1393'e kadar, Merinî sultanlığı Granadalı Müslümanlar tarafından himaye edilen bir konuma düştü ve Granada hükümdarı V. Muhammed, 1390'daki ölümüne kadar, Merinî sultanlarını tayin ve azleden kişi oldu¹⁰⁴.

Merinî sultanlığında yaşanan siyasî istikrarsızlık XV. asrın başlarında da devam etti. Ülkenin güneyindeki topluluklar da Merinîlerin itaatinden çıkarak, onları sadece dinî liderler olarak kabul ediyorlardı. 1411-1412 yıllarında meydana gelen bir iç savaş Mağrib'i vurdu ve Fez şehri bir yıl içinde üç kez kuşatıldı. Merinî sultanı dış yardıma müracaat etmek zorunda kaldı ve Aragon krallığından donanma talebinde bulundu. Ancak bu talep karşılık görmedi. Çünkü Granada meseleleriyle uğraşan Kastilya ve Aragon krallıkları Fas'ın iç işlerine müdahale edemediler¹⁰⁵. Dolayısıyla, sağlam bir iktidarın ve donanmanın olmayışı, yaşanan yoğun anlaşmazlıklar Fas topraklarını Portekiz için kolay bir lokma haline getirdi. Fas'ın hinterlandının fethinde kolaylık olsun diye, bir köprü başı olarak, Sebte'yi ele geçirme fikri Portekiz kralı I. João tarafından artık rahatlıkla düşünülebilirdi¹⁰⁶.

Portekiz ile Kastilya krallıkları arasında 30 Ekim 1411'de Ayllón'da imzalanan barış antlaşması, Avis hanedanını pekiştiren 14 Ağustos 1385 tarihli Aljubarrota Savaşı'ndan sonra ara ara baş gösteren düşmanlıklara son veriyordu. Kronik yazarı Azurara Sebte'nin ele geçirilmesi adlı kroniğinin VI. bölümünde bu barış antlaşmasının Portekiz'de yaşattığı sevinç

¹⁰³ XV. asrın başlarına gelindiğinde Merinîlerin içteki zayıflığı Portekizli idarecilerin gözlerinden kaçmış değildi. Bu durum onları bir Fas macerasına atabilirdi. Sebte'ye ayak basan Portekizlilere karşı filizlenen cılız muhalefet, merkezî iktidardan çok, sadece "iman gönüllülerinden" ve "mücahit" yerel liderlerden gelecekti. L. F. Ferreira Reis Thomaz, *age*, ss. 65-66.

¹⁰⁴ *Age*, s. 68. Granada hükümdarı V. Muhammed Sebte'yi bir süreliğine işgal ettikten sonra Merinî prensler arasında müddeiler oluşturmak suretiyle Mağrib işlerine müdahale etme politikası gütmüştü. Fez ve Marakeş krallıkları olmak üzere iki devlete bölünen Fas topraklarında Granada hükümdarı duruma göre birine karşı diğerini desteklemek suretiyle denge siyaseti bile uygulamıştı. H. V. Livermore, *agm*, s. 4.

¹⁰⁵ H. V. Livermore, *age*, s. 108.

¹⁰⁶ Kastilya kraliyet naibesi, Granada ile bir süre önce sona ermiş olan savaşı başlatırken, Portekiz krallığıyla 1407'de barışın tazelenmesi için müzakereleri başlatmıştı. Portekiz kralı I. João da bu meseleyi görüşmek üzere müzakereciler tayin etmişti. Bu müzakereler bir sonuca bağlanamadığından, yarıda kesildi. Ancak Kastilya tarafı müzakereleri yeniden açmak için Portekiz tarafına elçilik heyetini gönderdiğinde, Portekiz kralı, sunduğu şartlar arasında, ülkesinin Müslümanlara karşı Kastilya'yla ittifak yapmaması gerektiğini öne sürüyordu. Böyle bir şart, Portekiz'in müstakbel Sebte seferine Kastilya'nın müdahalesini engelleme isteği olarak yorumlanabilir. H. V. Livermore, *agm*, s. 8.

ve coşkuyu çok iyi yansıtmaktadır¹⁰⁷. Ticaret ve denizcilik faaliyetlerinin yeniden canlanacağı ve tüccarların bütün İberya’da güvenli bir şekilde dolaşabilecekleri ümit ediliyordu¹⁰⁸. Portekiz için bu barış içteki istikrar ve uyum için ne kadar önemli ise, aynı zamanda enerjisini güçlü komşusuna karşı sarf etmekten alıkoymasını için de o nispette önemli oluyordu.

Barışın getirdiği güven ve istikrar Portekiz halkı kadar kral I. João’yu da memnun etmiş olmalıdır. Öyle ki, Kral, Kastilya ile barışın imzalanmasıyla bu ülkede sulh ve sükûnet sağladığı için Rabbine şükredeceğini ve gerekirse, bir yıl sürecek olan şölenlerin düzenlenmesini emredeceğini, bütün Hristiyan krallıklardan asil senyörleri ve böyle şölenler için yaşı gelmiş ve olgunlukta olan bütün beyzadeleri davet edeceğini ve büyük ziyafetler vereceğini dile getirmiştir¹⁰⁹. Aynı zamanda oğullarını da bu şölenler sırasında şövalye yapmak istiyordu. Ne var ki, Azurara’nın anlatısını takip edecek olursak, Portekizli prensler babalarının bu niyetine sıcak bakmıyorlardı. Onlar, gelip geçici ve masraflı şölenlerle şövalye olmaktansa, *kanlarındaki asalete ve atalarının yüceliğine yakışır bir tarzda* bu makama sahip olmak istiyorlardı. Prensler babalarının bu kuşatmayla ilgili niyetini aralarında konuşurken, *makamına sahip olduğu bilgelik ve ferasetiyle gelmiş olan* kraliyet hazinedarı João Afonso¹¹⁰ onlara kanlarındaki asalete yakışır bir tarzda şövalye olabilecekleri hedefi işaret ediyordu: Sebte.

João Afonso, bir Müslüman şehri olan Sebte’nin çok değerli, hoş ve iktisadî açıdan da müreffeh bir şehir olduğu bilgisini bazı esirleri fidye karşılığında kurtarmak amacıyla oraya gönderdiği bir hizmetkârından öğrendiğini doğrudan prenslere aktarmıştı. Afonso, prenslere, bu meseleyi babalarıyla da konuştuğunu, ancak babalarının bu fikre ilk başta sıcak bakmadığını ve dine hizmet edeceği yönünde ikna edilmedikçe, ısrarla rıza göstermeyeceğini söylediğini de ifade etmiştir¹¹¹. Prenslerin ısrarı ve özellikle de, Azurara’nın versiyonuna göre bu prenslerin arasından sıyrılarak, Portekiz’in denizaşırı faaliyetlerinde başat bir aktör

¹⁰⁷ G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta*, ss. 19-21.

¹⁰⁸ Kastilya ile olan barış, ülkenin bütün sınıfları tarafından aynı ölçüde kabullenilemedi. Sevinçten bayram edenler sadece tüccarlar idi. Bkz. V. Magalhães Godinho (2008), *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 121.

¹⁰⁹ G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta*, s. 24.

¹¹⁰ **Age**, s. 27. Bu kraliyet hazinedarı João Afonso’nun kim olduğu tartışma mevzu olmuştur. Bu kişinin Portekiz ile Kastilya arasındaki barış müzakerelerini yürüten heyetin başkanı Başpiskopos João Afonso de Azambuja olduğu iddia edilmektedir. H. V. Livermore (1965). “On the Conquest of Ceuta”, s. 8.

¹¹¹ G. E. Azurara (1915), *Crónica da Tomada de Ceuta*, s. 39. Portekiz kralı bu seferin Tanrı’ya hizmet edeceğini alimlerinden dinledikten sonra, bazı çekincelerini de belirtmekten geri kalmamış ve bu işten vazgeçilmesini de tavsiye etmiştir. Kralın çekincelerinden biri de Sebte’nin ele geçirilmesiyle, Granada Emirliği’nin muhtemel bir Kastilya saldırısında elinin zayıflamış olabileceği ihtimaliydi. Zira Granada ile Fas arasında zaman zaman askeri işbirliği yaşanmıştır. Müslümanların Sebte’yi kaybetmesi, desteksiz kalacak olan Granada Emirliği’ni Kastilya karşısında kolay lokma yapabilir ve aynı zamanda Portekiz’e tehdit olacak şekilde, Kastilya’nın gücünü pekiştirebilirdi. E. Prestage, **age**, s. 18.

olmasına ön ayak olacak olan Prens Henrique'nin müdahalesi¹¹², babalarının sefer için müspet cevap vermesini sağlamıştır. İşte Azurara'nın anlatısına göre, Portekizlilerin Sebte seferi böyle ortaya çıkmış oldu. Yine de, asrın ortamı gereğince haçlı ve şövalyelik ruhuyla o dönemde ve daha sonra kaleme alınmış kronikler seferle ilgili gerekçeler sunmakta nakıs kalmış olsalar da, *Sebte seferi*, Portekizli tarihçi Vitorino Magalhães Godinho'ya göre, *kralın oğullarının şövalye olma şöleninin yerine, ister tesadüfen ister bilinçli olarak, ikame olmuş bir teşebbüsten ziyade, ticarî-denizci burjuvaziye iktidara getiren 1383-1385 İhtilali'nin sonucu olmuştur*¹¹³. Godinho'nun bu ifadesini desteklemesi bakımından, Azurara, Gine'nin Keşfi ve Fethi kroniğinin V. bölümünde Sebte'nin Portekizlilerce ele geçirilmesi sayesinde Doğu ile Batı'daki halkların mallarını artık güvenle takas edebildiklerini ifade ederken, ticarî-denizci sınıfın bu sefere müdahalesine zımnen de olsa işaret etmiş olmalıdır¹¹⁴.

Portekizlilerin Sebte kuşatması için filo hazırlıklarını¹¹⁵ ve gerçekleştirdikleri çatışmaları burada ayrıntısıyla anlatmaya çalışmayacağız. 22 Ağustos 1415'te ele geçirilen bu liman şehri, o sırada yirmi yaşında bir delikanlı olan Prens Henrique'nin ilk denizaşırı tecrübesi olması bakımından, onun gelecekteki yayılmacı planları için bir basamak olmuştur¹¹⁶. Bu aşamadan sonra, Portekizli idareciler Fas'ta ilerlemeyi tercih etmediler ve 1437'deki Tanca Seferi'ne kadar herhangi bir "haçlı" seferine girişmediler. Bu politika Henrique'nin hedefini başka yönlelere çevirdi. 1419'a gelindiğinde, onun hamlesi Fas'ın Atlantik sahili açıklarındaki Madeira Adalarının keşfi ve kolonileştirilmesi oldu¹¹⁷. Dolayısıyla denilebilir ki, Henrique'yi deniz aşırı faaliyetlere yönelten ve onun bu alanda tarih sahnesinde yer edinmesine vesile olan şey, alınmasında "ısrar" ettiği Sebte'de umduğunu bulamamış olmasıydı.

¹¹² Azurara, Portekiz kralının yanındaki bazı müşavirlerin bu sefere yönelik itirazlarının Henrique'nin azmi ve iradesi sayesinde bertaraf edildiğini dile getirir. P. Russell, *age*, s. 43.

¹¹³ V. Magalhães Godinho (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, s. 54.

¹¹⁴ J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses*, s. 155-156.

¹¹⁵ Şunu belirtmek ilginç olmaktadır ki Sebte seferine dair elimizdeki tek muasır kaynak olan Azurara'nın Sebte kroniği kuşatma için hazırlanan filodaki gemilerin sayısı hakkında bilgi vermemektedir. Ancak Mateus de Pisano'nun 1460'da Latince kaleme aldığı eseri bu konudaki eksikliği tamamlamaktadır. Portekiz filosundaki toplam gemi sayısını "63 yük gemisi, üç sıra kürekli (*trirema*) 27 kadirga, iki sıra kürekli (*biremo*) 22 kadirga ve 120 adet farklı türden gemiler" olarak vermektedir. M. Pisano (1915). *Livro da Guerra de Ceuta*, s. 37. J. P. Oliveira Martins, *age*, s. 45.

¹¹⁶ Henrique'nin bu şehrin ele geçirilmesinde gösterdiği başarılı hamleler, Azurara'nın Sebte kroniği dışında, başka kaynaklarda pek görülmez. Kuşatmaya katılmış olan yabancıların yazdıkları birkaç hatırat, onu, tarihyazımında yer edinecek kadar ciddi hamleler sergilemiş bir figür olarak vermezler. P. Russell, *age*, ss. 49-50.

¹¹⁷ Portekizlilerin adalara yönelik ilgisi Kastilyalıların 1417'de Porto Santo adasına yaptıkları ani bir sefer neticesinde olmuştur. 1419'da ve 1420'de Portekizliler Madeira ve Porto Santo'ya iki sefer gönderdiler ve böylece denizaşırı genişleme başlamış oldu. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 148.

1.4. Bojador Burnu’nun Geçilmesi. Prens Henrique’nin Tutkusu mu?

Portekizlilerin XV. asrın ortalarına kadar Afrika’nın Atlantik sahilleri boyunca güneye doğru yaptıkları keşif faaliyetleri Gomes Eannes de Azurara’nın Gine kroniğinde ayrıntısıyla kaleme alınmıştır. Azurara, hamisi ve aynı zamanda keşiflerin öncüsü ve asırlar sonra “denizci” lakabı anılacak olan Prens Henrique’den¹¹⁸ sitayişle şu sözlerle bahseder:

Çünkü [Prens Henrique] Kanarya adaları ile Bojador denilen burnun ötesinde uzanan toprakları araştırmayı arzuluyordu, çünkü o döneme kadar, sözü edilen burnun ötesinde uzanan diyarların özelliği, ne yazıyla aktarılmış halde, ne de insanların hafızalarında, biliniyordu¹¹⁹.

XVI. asrın Portekizli tarihçisi João de Barros, aynı şekilde, Gomes Eannes de Azurara’dan esinlenerek, Prens Henrique’nin Bojador Burnu’nun ötesinde uzanan toprakları araştırma arzusunu benzer ifadelerle tekrarlar:

Ancak ara ara gidip gelen gemiler altmış lig mesafedeki Chaunar burnunun ilerisinde bulunan Bojador Burnu’nun ötesini keşfedememişlerdi: [Chaunar burnunda] durup, daha ötesine yolculuk gerçekleştirmeye cesaret edemiyorlardı.*

Dolayısıyla Prens [Henrique] aynı gaye için koşturan pek çoklarının teyit ettiği bu bilgiye sahip olduktan sonra onca arzuladığı bu işin peşinden gitmeye koyuldu¹²⁰.

Azurara ve Barros’un bu ifadeleri, Prens Henrique’nin, o döneme kadar kimsenin ulaşamadığı veyahut gidip de dönemediği toprakları araştırma isteğini abartılı bir şekilde yansıtır. Meseleyi bu tarzda vermelerinde çok da haksız sayılmazlar. Henrique’nin çabaları, geçmişteki teşebbüslerin aksine, başarıyla sonuçlanıyor ve gelecek vaat ediyordu. Bu yüzden

¹¹⁸ Portekizlilerin denizcilik tarihindeki en önemli figürlerinden biri olan “Denizci” lakaplı Prens Henrique’ye dair kaleme alınmış araştırma eserlerinden bazıları şunlardır: R. H. Major (1868). *The Life of Prince Henry of Portugal, surnamed the Navigator*, Londra. C. R. Beazley (1894). *Prince Henry the Navigator: The Hero of Portugal and of Modern Discovery*, New York. J. P. Oliveira Martins, **age**. E. Prestage, **age**. P. Russell, **age**. Russell’in çalışması Prens Henrique ve onun faaliyetlerini metodolojik olarak ilmi ve mukayeseli bir usulpla ele alan çalışmadır. Major, Beazley ve Oliveira Martins’in çalışmaları ise, yazıldıkları dönemin ve asrın imkânları da gözardı edilmemesi şartıyla, Prens Henrique hakkında kaleme alınmış çağdaş anlatılara sıkı sıkıya bağlı kalırlar. I. Elbl (1991), **agm**, ss. 73-89. Bu son çalışma, Prens Henrique’nin ölümünün beş yüzüncü yılına binaen meydana getirilen 15 ciltlik *Monumenta Henricina* adlı külliyatta toplanan vesikalara ve birinci elden kaynaklara dayanılarak hazırlanmıştır.

¹¹⁹ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 44; Azurara’nın Gine Kroniği’nin 2 cilt halindeki İngilizce tercümesi için bkz. G. E. Azurara (1896). *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*, (çev. Charles Raymond Beazley, Edgar Prestage), 2 Cilt, Hakluyt Society, Londra. Bu çalışmada Portekizce versiyonuna müracaat edilmiştir.

* Lig tabiri Avrupa’da kullanılan mesafe ölçü birimidir. Ülkeden ülkeye değişiklik arz etmekle birlikte, günümüzde 5 ila 5,5 km. ye tekabül etmektedir.

¹²⁰ J. Barros (1932). *Asia, Dos Feitos que os Portugueses Fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, (yay. haz. António Baião), C. 1, Coimbra, s. 13. Yukarıdaki paragrafta Chaunar diye isimlendirilen bu coğrafi yapı Bojador yaklaşık 300 km. kuzeyinde olup, Fas’ın Sidi Ifni ile Tarfaya şehirleri arasında bulunmaktadır. Eski zamanlarda bu burun “Cap Non” veya “cabo de Nam”, yani “geçilemez burun” olarak isimlendirilmiştir.

de, yapılan yolculuklarla somut kazançlar Portekiz'e sistemli bir şekilde ulaştıkça, ifadelerin tarzları da o nispette abartılı olabiliyordu. Ne var ki, servet edinme ve araştırma hırslarını Henrique'nin zihnine sokan ve onu Afrika'nın Atlantik sahillerini araştırmaya teşvik eden faktörler, onun bu işlerde ilk olmadığını göstermesi bakımından, aynı şekilde tüccar kökenli münferit Avrupalı denizcilerde aranabilir. Atlantik'in doğusunda yer alan Kanaryalar, Madeira, Porto Santo ve Azor takımadaları XIV. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren bazı Avrupalı müteşebbisleri cezbetmeye başlamıştı bile¹²¹.

1383-1385 Devrimi'nden sonra Portekiz tahtına sahip olan Avis hanedanının üyeleri, XV. yüzyılın sonraki yıllarında Atlantik keşiflerini doğrudan uhdelerine alarak, Portekizlilerin denizasıırı keşif ve yolculuklarına yeni bir istikamet kazandırmıştır. Gerçi, Portekiz devletinin kurucu Burgonya hanedanının son zamanlarında, özellikle de Cenevizliler olmak üzere, müteşebbis yabancıların, Portekizlilerin denizasıırı genişlemelerine önemli katkıda bulundukları ve bir altyapı oluşturdıklarını söylemek gerekir¹²². Örneğin, Portekiz kralı Dinis'in (sa. 1279-1325) saltanatının sonlarına doğru Cenevizli Manuel Pessagno komutasındaki bir grup denizci kraliyet donanmasında görev almak için Portekiz'e gelmiştir. Kral, 1 Şubat 1317'de Pessagno ile anlaşma yapmış ve bu anlaşmaya göre Pessagno'ya birtakım imtiyazlar bahşetmiştir. Portekiz krallarına biat ettikleri sürece bu imtiyazlar babadan oğula tevarüs edecekti¹²³. Netice olarak, Cenevizli Pessagno'ların en azından kurucu Burgonya hanedanının son hükümdarlarının saltanatlarında kraliyet donanmasında hizmet verdikleri bir gerçektir. Onların, Portekizlilerin hizmetindeyken gerçekleştirdikleri denizcilik faaliyetleri arasında Kanarya Adaları'nın yeniden keşfi de yer alır. Dolayısıyla, Atlantik'in doğusundaki adaların araştırılmaya başlandığı ilk seferleri İtalyanlara ve onların haleflerine atfetmek çok da yanlış olmaz¹²⁴. Henrique denizasıırı keşiflerine başladığı dönemde en

¹²¹ Bu takım adalara dair bilgiler, bazı münferit İtalyan müteşebbislerin Atlantik'in doğusuna gerçekleştirmiş oldukları yolculuklarla olduğu kadar, bu yolculukların XIV. yüzyıl portolan haritalarında yer edinmesi sayesinde de daha somut olarak bilinir hale geliyorlardı. Dahası, adalara gerçekleştirdikleri yolculuklar da Kanarya ve Madeira ve nispeten daha uzaktaki Azorlar gibi takımadaların konumları hakkında daha güvenilir bilgilerin edinilmesini de beraberinde getiriyordu. Bkz. C. R. Beazley (1906). *The Dawn of Modern Geography*, C. 3, ss. 411-422.

¹²² Portekiz krallığına hizmet etmek için bazı İtalyan müteşebbislerin XIV. yüzyıl gibi çok erken dönemlerdeki faaliyetleri hakkında bkz. C. Verlinden (1958). Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, C. 36/4, ss. 1173-1209. Ayrıca bkz. C. R. Beazley (1906). *The Dawn of Modern Geography*, C. 3, ss. 423-424.

¹²³ C. Verlinden (1958). Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, C. 36/4, ss. 1180-1183.

¹²⁴ Belçikalı ortaçağ tarihçisi Charles Verlinden, Kanarya Adaları'nın keşfinin 1320 yılından öncesine götürülemeyeceği, ancak 1339 yılından sonrasına da tarihlendirilemeyeceğini belirttikten sonra, bu keşfin Cenevizli Lanzarotto (Lancellotto) Malocello'nun eseri olduğunu ve Portekiz kraliyeti altında gerçekleştirildiğini dile getirir. C. Verlinden (1958). Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, C. 36/4, ss. 1180. Oliveira Marques, Avrupa kartografi tarihinde ilk olması bakımından,

azından Kanarya Adaları'nın varlığı çoktandır biliniyordu. Ülkesindeki yabancıların başlattığı, ancak kesintiye uğramış olan bu denizaşırı faaliyetler, bu kez etrafındaki adamları organize etmek suretiyle, onun sayesinde yeni bir ivme kazanacaktı.

Prens Henrique, XV. yüzyıl kroniklerinde sitayişle bahsedildiği başarılı hamleleri sayesinde ele geçirilen Sehte'nin yönetimini üstlenmeyi düşünebilirdi. Ne var ki, şehrin idaresi yaşlı bir Portekizli valiye tevdi edildi. Portekizliler şehirde küçük bir garnizon bıraktıktan sonra ülkelerine dönmeyi tercih ettiler¹²⁵. Bir müddet sonra, 1419'da Faslı Müslümanlar Sehte'yi geri almak için şehri kuşattılar. Prens Henrique'nin komutasında gönderilen yardımcı bir filo şehrin Müslümanların ellerine düşmesini engelledi. Henrique bu başarısından cesaretlenerek, Cebelitarık'a ani bir saldırı teklinde bulunduysa da, bu teklifi kraliyet tarafından reddedildi. Dahası, Portekizliler Sehte'yi kontrol altında tutmuş olsalar da, Kuzey Afrika'ya yönelik yayılmacı fetih politikasından uzunca bir süre uzak durulacaktı¹²⁶. Ne olursa olsun, Sehte kuzeybatı Afrika'nın hinterlandında uzanan topraklar hakkında bilgiler edinilmesine katkı sağlamaya devam edecektir. Fas'a karşı haclı seferi planları bir kenara itildiğinden, Henrique 1420'lerden 1430'ların başlarına kadar gemilerini hem Atlantik'teki adalara hem de Afrika'nın batı sahillerine göndermeye başladı ve denizaşırı teşebbüslere yoğunlaştı. Bu aşamadan itibaren ilk yıllar oldukça kısır geçmişe benziyor olmalıdır. Nedeni ise keşif faaliyetlerinin dar bir bölgeyle sınırlı kalması idi¹²⁷.

Kral V. Afonso'nun 22 Ekim 1443 tarihli kraliyet belgesinin işaret ettiği üzere, Prens Henrique Bojador Burnu'yla yoğun bir şekilde meşgul olmuş görülür¹²⁸. Zira Henrique'nin,

1339 tarihli meşhur Katalan portolan haritasında Kanarya adalarının grup halinde doğru bir şekilde gösterildiğini belirtir. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 145.

¹²⁵ Prens Henrique'nin Sehte'nin fethinden sonra astronomları ve haritacıları misafir ettiği iddia edilen Sagres'teki evinde yaşayıp yaşamadığı meselesi tarihçiler arasında tartışmalara neden olmuştur. Bkz. W. G. Randles (1993). The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the "Navigator", *Imago Mundi*, C. 45, s. 21. Randles, Prens Henrique'nin 1415'teki Sehte'nin fethinden sonra Sagres'e yerleşmemiş olduğunu ifade eder. Ona göre, sadece 1443'te, Portekiz kraliyet naibi Prens Pedro, kardeşi Henrique'ye, Saint Vincent Burnu civarında yaklaşık 5 km. çapında bir parça toprak ve bu toprak üzerinde bir yerleşim veya yerleşimler kurma hakkı vermiştir. Bu bağış, 1448'de yenilendiği gibi, o zamana kadar herhangi bir inşaa çalışmasının başlamamış olduğunu göstermektedir. Sadece 1452'den sonra Henrique gerçekten de Algarve'ye yerleşmiş ve sadece 1457'den sonra, yani hayatının son üç senesinde, doğrudan Sagres'le ilgilenmiştir. Prens Henrique'ye Sagres'te sözü edilen toprak parçasının verilmesine dair belge için bkz. *MH* (1967). C. 8, 27 Ekim 1443 tarihli ve 63 numaralı belge, ss. 108-110. Oldukça geç tarihli olan bu belgede Prens Henrique'nin sözü edilen Sagres'i sonradan iskâna açma niyetinin olduğu görülür.

¹²⁶ I. Elbl, *agm*, ss. 75.

¹²⁷ E. Axelsson (1961). Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India, *The Geographical Journal*, C. 127, No. 2, s. 147. Axelsson, Bojador'un geçilmesine yönelik çabaların 1422'de başladığını belirtir. Başarıya uzun yıllar sonra ulaşılmasının ana nedenleri arasında, Magalhães Godinho ve Taylor gibi yazarlara dayanarak, Müslüman gemilere yönelik korsan faaliyetlerinin daha kârlı olmasını ve hâkim rüzgârlarla baş edilme zorluğunu gösterir.

¹²⁸ Henrique'nin adamlarının Bojador Burnu'na ulaşmasından yaklaşık on yıl sonra kaleme alınan bu belgede Prens Henrique'nin bölge hakkında somut bilgiler öğreninceye kadar, 1434'ten önce on dört kez gemiler

sözü edilen burun hakkında güvenilir bilgilere sahip oluncaya kadar ısrarla birtakım teşebbüsler gerçekleştirmiş olduğu göze çarpar¹²⁹. İlerleyen yıllarda, Afrika sahillerinden güneye doğru Henrique'nin tekelinde yapılacak olan yolculuklarla ilgili belgeler dışında, yegâne muasır kaynak olan Azurara'nın Gine kroniği, Prens Henrique'nin Bojador Burnu'na ulaşma arzusunda payı olmuş olan birkaç gerekçe¹³⁰ sıralar. Onun en büyük isteği o döneme kadar Afrika sahili boyunca güneye doğru kat edilmiş en uç noktanın ötesinin yolculuklara elverişli olduğunu ispatlamaktı. O zamana kadar Fas Atlantik'i ile Madeira ve Kanarya Adaları üçgeninden mekik dokumuş olan Müslüman ve Hristiyan denizciler, güya, bu burnun güneyine inmeye cesaret edememişlerdi. Bu durumun başlıca nedeni olarak, kadim geleneğin dayattığı efsane ve hurafelerin zihinlerde oluşturduğu endişe ve korkuydu¹³¹. Buna bağlı olarak, Henrique'nin Bojador Burnu'na tecrübeli denizcileri göndermekten yana olmaması amacının başarıya ulaşmasını beraberinde getirebilirdi. Çünkü, gemilerinde görev yapacak profesyonel kaptanlar duydukları hurafelerin tesirinde kalabilir ve hedeflenen planın suya düşmesine neden olabilirlerdi. Dolayısıyla denizci olmayan, ancak kendi seçtiği adamlarını göndermek Henrique için daha mantıklı görünüyordu.

Prens, on senelik başarısız bir dönemden sonra, hizmetinde bulunanlardan Gil Eannes adlı birini, komutasına “barca” türü bir gemi vererek bu iş için görevlendirdi¹³². Ne var ki,

göndermiş olduğu açıkça beyan edilmektedir: “*mandou la bem xiiij (14) vezes*”. Mektup için bkz. *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas*, 1892, Lizbon, ss. 8-9. Ancak *Monumenta Henricina* adlı külliyyatın 8. cildindeki aynı belgede ise onun 1434'ten önce 14 değil de, 15 kez gemiler göndermiş olduğu vurgulanır. Bu belge için bkz. *MH* (1967). C. 8, 62 numaralı belge, s. 107. Sayı ne olursa olsun, böyle bir ısrarın belirgin bir biçimde olduğunu gösterilir.

¹²⁹ Sözü edilen bağış mektubundaki bilgiler ışığında, Azurara Gine kroniğinde Prens Henrique'nin, Bojador'un geçildiği 1434'ten önceki 12 sene boyunca, her yıl olmak üzere, o bölgelere küçümsenmeyecek masraflarla gemiler göndermek suretiyle, devamlı olarak bu işle meşgul olmuş olduğunu dile getirir. G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 53. Gerçi, Russell, Azurara'nın “on iki senelik başarısızlık” hikâyesinin kökeni meselesinin hâlâ muğlak olduğunu dile getirir ve eğer Prens Henrique'nin keşif faaliyetlerinin başlangıcı 1420'lerin ilk yıllarına kadar götürülürse, bu hikâyenin, böylesine zorlu bir işin üstesinden gelmeye azmetmiş bir figür oluşturma kaygısı güden Azurara'dan kaynaklabileceğini ileri sürer. P. Russell, *age*, s. 127. Üstelik Azurara, Prens Henrique'nin faziletlerini ön plana çıkarırken, vaktiyle Fas sahillerinin araştırılmasında kendisine layıkıyla hizmet etmiş adamlarına, başarılı olmasalar da, daima mütevazı davrandığını ve kırıcı olmadığını belirtir. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 56.

¹³⁰ Azurara, Henrique'nin, Sebte'nin ele geçirilmesinden sonra gemilerini “imansızlara” karşı daima hazır tutmaya devam etmiş olduğunu ve hatta Kanarya Adaları ile Bojador Burnu'nun ötesinde uzanan toprakları öğrenmek istediğini aktarmak suretiyle, onu teşvik eden ekonomik, siyasî ve dinî olmak üzere altı meşru gerekçe sıralar. *Age*, ss. 44-49.

¹³¹ Azurara, Prens Henrique'nin işe koyulmasındaki gerekçeleri sıraladıktan sonra, onun Bojador'u aşabilecek gemiler ve insan gücü organize etmeye başladığını anlatmakta, ancak geçmişten beri yaygın olan rivayetlerden dolayı böyle bir planı gerçekleştirmeye cesaret edebilecek adamlar bulamadığına değinmektedir. Aynı Azurara, bu rivayetlerin ana kaynağı olarak yine İberyalı denizcileri işaret eder. *Age*, ss. 50-51 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 20.

¹³² Bojador Burnu'nu araştırmaya gönderilmiş olan küçük geminin kaptanı profesyonel bir gemi kaptanı veya denizcilik işlerinden anlayan biri değildi. Gil Eannes Prens Henrique'nin alelade bir “hizmetkârı” idi. Bkz. G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 56.

1433'teki bu yolculuk sonuçsuz kaldı¹³³. Henrique, ertesi sene için daha kararlı hareket ederek, 1434'te, Gil Eannes'i, önceki yıl ulaşmış olduğu noktanın daha ötesine gitmesine ikna edebildi ve eğer bu kez de oraya gitmekte başarısız olacak olursa, bu işin peşini bırakacağını da söyledi¹³⁴. Gil Eannes hamisinin sözlerinden cesaret alarak Bojador'u o sene ilk kez geçebilen Portekizli oldu. Gördüğü manzara, oraya kadar geçmişte yelken açmış bir denizcinin aşına olduğu seyrüsefer şartlarından pek de farklı değildi. İnsan veya iskâna dair herhangi bir emareyle karşılaşmamış olsa da, başarılı geçen yolculuğuyla ilgili getirdiği iyi haberler en azından Prens Henrique'nin, eskilerin benimsenmiş olumsuz görüşünü çürüten öngörüsünü haklı çıkarabildi¹³⁵. Fas'ın güneyinde uzanan sahilleri tanımak için sarf edilen uzun vadeli emeklerinin ilk meyvesi böylece alınmış oldu¹³⁶. Prens Henrique, sevincine vesile

¹³³ Başlangıçta Gil Eannes, kendisinden önceki denizcilerin kat ettiği güzergâhı takip ettikten sonra, Kanarya Adalarına gitti ve bir an endişeye kapıldığından oradan bazı esirlerle Portekiz'e döndü. Bkz. G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 57.

¹³⁴ *Age*, s. 57 ve D. Pacheco Pereira, *age*, s. 39.

¹³⁵ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 58. XVI. asrın tarihçilerinden João de Barros, Prens Henrique'nin Gine topraklarını araştırma niyetini önyargı sahiplerine kabul ettirmek için 12 sene uğraşmış olduğunu belirtir. Bkz. J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 20. Elbetteki Barros bu bilgiyi Prens Henrique dönemi keşif faaliyetlerini kaleme almış olan Azurara'nın Gine kroniğinin bir nüshasından almıştır. Öyle ki, Barros Portekizlilerin Afrika sahillerindeki keşiflerle ilgili bilgileri Azurara'dan almış olduğunu eserinde itiraf etmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 18. Barros ve Duarte Pacheco'nun, Portekizlilerin Gine diyarlarındaki ilk dönem keşif faaliyetlerini naklederlerken, Azurara'nın Gine kroniğinin muhtemelen farklı nüshalarından istifade etmiş oldukları görülür. Bu meseleye, Azurara'nın Gine kroniğinin Münih'te bulunan bir başka nüshasıyla ilgili çalışması olan Jules Mees dikkat çekmiştir. Barros'un Prens Henrique dönemi keşif faaliyetleriyle ilgili beslendiği kaynaklar için bkz. J. Mees (1901). *Les Manuscrits de la Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné par Gomes Eannes de Azurara et les Sources de João de Barros*, *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, C. 9, No. 50, ss. 57-58. Ayrıca, Mees, João de Barros'un, Azurara'nın eserinde bulunmayan bilgileri Duarte Pacheco'nun *Esmeraldo* adlı eserinden ikmal etmiş olsa da, böyle bir şeyden bahsetmediğini ifade eder.

¹³⁶ Bakıldığında, Afrika sahilleri boyunca güneye doğru en uzak yere varılabilmiş olduğu dikkate alındığında, Henrique'nin etrafındaki insanların Bojador'un ötesiyle ilgili ulaşan somut haberlerden etkilenecekleri düşünülebilirdi. Tam tersine, Portekiz kontrolündeki Sebte'nin idaresinin kraliyet için oluşturduğu maddî külfet, Henrique'nin denizasırsı faaliyetleri zaman kaybı olarak görüldüğünden, ilk başta bir kayıtsızlığı beraberinde getirmiştir. P. Russell, *age*, s. 110. Ne var ki, João de Barros, Bojador'a ulaşılmasının Henrique'nin ağabeyi olan kral Duarte'yi epey sevindirmiş olduğunu ve buna bağlı olarak 26 Ekim 1433 tarihli bir kraliyet mektubuyla Madeira ve Porto Santo gibi takımadalarının ruhanî yetkilerini Prens Henrique'nin de idarecisi olduğu İsa Tarikatı'na vermiş olduğunu belirtir. Dahası, Duarte sözü edilen adaları da ömür boyu Henrique'ye bahşediyordu. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 22-23. Ne var ki, Barros bu kraliyet mektubunun tarihi hakkında yanılmaktadır. Halbuki bu bağış mektubunun tarihi 26 Eylül 1433'tür. Metnin bütününe bakıldığında, bu mektubun Bojador'un geçilmesinde kaydedilen başarının karşılığında verildiğiyle ilgili bir bilgi bulunmaz. Öyleyse iki ihtimal karşımıza çıkar: ya bu beratın verililiş tarihi ve sebebi veyahut da Barros'un kullanmış olduğu Gine kroniğinin farklı ve kırpılmış bir nüshası onu Bojador'a 1433'te ulaştığı hususunda yanıltmış olabilir. Ancak Mees'ye göre, Azurara'nın Gine kroniğinin bilinen farklı nüshalarında Bojador Burnu'nun 1433'te geçildiğine dair bir bilgi mevcut değildir. O zaman Barros'un nezdinde adaların Henrique'ye bahşedilmesinin özel bir nedene bağlanması gerekiyordu. İşte Barros da bu özel nedeni Bojador'un geçilmesi olarak görmüş olmalıdır. J. Mees, *agm*, ss. 60-61. Bağış belgesi için bkz. *MH* (1962). C. 4, 82 numaralı belge, ss. 269-270. Ayrıca aynı belge için bkz. *ADANTT* (1892). s. 2. Gerçi bu esere derç edilmiş aynı belgede İsa Tarikatı sözü geçmez ve doğrudan Prens Henrique'nin ismi geçer. XVI. asrın bir başka Portekizli tarihçisi Damião de Góis de bu meselede yanlışla benziyor. Prens João'ya (Dom II. João) atfen kaleme almış olduğu kroniğinde Prens Henrique'nin Gine diyarlarındaki keşiflere kısaca değinirken, Bojador Burnu'nun Gil Eannes tarafından ilk kez geçilme tarihini 1433 yılı olarak verir. D. Góis (1790). *Chronica do Serenissimo Principe D. João*, Coimbra, s. 15. Çok ilginçtir ki, Azurara'nın Gine kroniğinin bir nüshasından muhtemelen beslenmiş olmasına rağmen,

olan Bojador'a dair doğrudan müspet bilgilere sahip olduktan sonra, aynı Gil Eannes'i ve onunla birlikte Afonso Gonçaves Baldaia diye birini bu kez "barinel" türü bir gemiyle sözü edilen burna gönderdi. Bu iki Portekizli, ilginç bir biçimde, bu burnun 50 *lig* ötesine kadar gidebildiler. Bu yolculukta ulaştıkları son nokta uçsuz bucaksız çöl idi. Gerçi, orada bazı insan ve deve izleri dikkatlerini çekti ve muhtemelen aldıkları talimatlar uyarınca, başka bir şey yapmadan Portekiz'e döndüler¹³⁷

Gil Eannes ve Afonso Gonçaves Baldaia'nın getirdiği cılız bilgiler Henrique'yi bölgenin araştırılmasında daha kapsamlı hamleler gerçekleştirmeye teşvik etti. Azurara'ya göre, Prens Henrique, adamlarının insan ve deve izleriyle karşılaşmalarına bağlı olarak, civarda insanla meskûn yerlerin çok da uzak olmadığını düşünüyordu; belki de bu insanlar, mallarıyla iç kesimlerden gerçekleştirdikleri yolculukların ardından gemilerin güvenle yanaşabileceği bazı limanlara gelmiş olan insanlardan olabilirdi. Bundan dolayı, Afonso Gonçaves Baldaia'yı bir kez daha aynı "barinel" türü gemiyle gönderirken, ondan gidebileceği kadar uzağa gitmesini istedi. Henrique'nin bu tavrı, bölgede yaşayan insanlar varsa, onlardan o diyarlar hakkında daha emin ve somut bilgilerin edinilmesiyle ilgiliydi¹³⁸.

Afonso Baldaia, yola koyulduktan sonra, vaktiyle Gil Eannes'le birlikte gittiği en son noktanın 70 *lig* kadar ötesine gitti. Ulaştığı nokta meşhur Bojador Burnu'na yaklaşık 120 *lig* mesafedeydi. Baldaia'nın karşısına nehir girişine benzeyen coğrafi bir girinti çıkıverdi. Bölge, demir atmak için müsait yerler sunduğundan, içeriye doğru 8 *lig* kadar kat etti ve orada demir attı. Afonso Baldaia bu yolculukta yanında iki at getirmişti. Bölgenin araştırılması amacıyla iki Portekizli genci, yanlarında ancak kendilerini savunacak kadar hafif silahlarla donattıktan

bundan hiç bahsetmeyen Duarte Pacheco Pereira ise Bojador'un doğru olarak 1434'te geçildiğini dile getirmektedir. D. Pacheco Pereira, **age**, s. 39. Genel olarak söylemek gerekirse, Portekizlilerin Bojador Burnu'na ulaştığı tarih, Gomes Eannes de Azurara'nın Gine'nin fethi ve keşfi kroniği bulununcaya kadar, João de Barros ve XVI. asır bazı Portekizli tarihçilerin kendi kroniklerinde belirttiği 1433 senesi olarak bilinmeye devam etmiştir. Charles Raymond Beazley, haklı olarak, kral Duarte'nin sözü edilen adaları bir süre önce bağışlayan bu beratının Bojador Burnu'nun geçilmesinde Prens Henrique'yi cesaretlendirdiğini aktarır. Ancak Beazley bir konuda yanılmaktadır: Prens Henrique'nin diğer ağabeyi olan Prens Pedro'nun Avrupa gezilerinden Lizbon'a dönüşte getirdiği 1428 tarihli bir Dünya Haritasının (*Mappa Mundi*) Afrika sahil şeridinin Bojador Burnu'na doğru yavaş, ama istikrarlı bir şekilde kat edilmesinde önemli bir katkı sağladığını belirtir. C. R. Beazley (1894). *Prince Henry the Navigator*, ss. 168-169 ve 173. Ancak, Prens Pedro'nun, Portekizlilerin denizasırlı faaliyetlerinde ve Hindistan'a ulaşma tasarısının oluşmasında oldukça önemli katkıları olduğunu dile getiren Alfredo Pinheiro Marques ise böyle bir haritanın Portekiz'e hiç gelmediğini savunur. A. Pinheiro Marques, **agm**, ss. 7-8. Beazley'i bu görüşünde yanıltan husus, António Galvão'nun *Tratado dos Descobrimentos* adlı eserinde ilginç bir biçimde Macellan Boğazı ile Ümit Burnu'nun gösterildiğini iddia ettiği bir dünya haritasının 1428'de Avrupa yolculuğundan Portekiz'e dönüşte Prens Pedro tarafından getirilmiş olduğuna dair kayıt olmalıdır. Bkz. A. Galvão (1989). *Tratado dos Descobrimentos*, Lizbon, ss. 30-31.

¹³⁷ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 59. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 23. Barros'a göre, Gil Eannes ve Baldaia'nın bu noktada gördükleri balıkların türünden dolayı, Portekizliler o yere *Angra dos Ruivos* (Balıklar Koyu) ismini vermişlerdir.

¹³⁸ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 60.

sonra, nehirde iç kesimlere doğru atlarla gönderdi¹³⁹. O zamana kadar muhtemelen herhangi bir Avrupalı'nın girmedığı bu nehir boyunca 7 lig kadar ilerleyen bu iki genç, bir müddet sonra bir grup yerliyle karşılaştıklarında, yanlarında kendilerini savunacak kadar silahları olmayan bu gruba doğru harekete geçtiler. Bilgi alabilmek için en azından içlerinden birini ele geçirmeyi düşünüyorlardı. Kendilerine hiç de benzemeyen bu iki yabancıyı gören yerliler, endişeyle kayaların ardına saklanarak, çatışmaya başladılar. Akşam saatlerine kadar süren çatışmanın ardından, iki gençten biri yaralandı. Bunun üzerine kendilerini karaya bırakan gemiye ulaşmak için oradan hareket ettiler¹⁴⁰.

Portekizli iki gencin gemiye ulaşmasından sonra, hava aydınlanır aydınlanmaz, Afonso Gonçalves Baldaia yanındaki bir grup adamla tekneye bindi ve sözü edilen iki gencin karşılaştığı grubu bulup, bazılarını ele geçirmek için bu nehir boyunca ilerledi. Ne var ki Portekizliler yerlilerden kimseyle karşılaşamadı. Sadece çatışmanın ardından yerlilerin orada bırakmış oldukları birkaç parça eşya buldular ve bunları tekneye yüklediler. Afonso Baldaia iç kesimlere ilerlemenin doğru olmadığını düşündüğünden geri döndü. Nehrin girişinde çok sayıda ayı balığı (*lobo-marinho*) gördüğünden, adamlarına bu hayvanlardan olabildiğince öldürmelerini emretti. Kâr getireceği düşünüldüğünden, hayvanların derileri gemiye yüklendi¹⁴¹.

Baldaia son olarak ulaştıkları yerde dişe dokunur bir şeyle karşılaşamadığından, daha açık ifadeyle bölgedeki yerlilerden birini ele geçiremediğinden, sahil boyunca daha güneye ilerlemeye karar verdi. Hamisi Henrique'nin talimatlarını yerine getirmek üzere, ele geçirilecek herhangi bir yerliyle karşılaşınca kadar, bulunduğu son noktadan 50 lig¹⁴² kadar güneye seyretti. Ulaştığı kayalık yere, uzaktan bakıldığında bir kadirgaya benzetilmesinden dolayı, *Pedra de Galé* (veya *Punta Galha*) ismi verildi¹⁴³. Gerçi burada ağaç kabuklarından çok iyi örülmüş balık ağlarından başka bir şey bulamadılar. 1436'da, Afonso Baldaia çıktığı

¹³⁹ Age, s. 61.

¹⁴⁰ Azurara ve Barros, bilinmeyen diyarlarda sergiledikleri cesaretlerinden dolayı bu iki Portekizli gençten övgüyle bahsetmektedir. Hatta Azurara ileride şahsen tanıyacağı bu iki gençten birinin isminin Hector Homem, diğerinin de Diogo Lopes de Almeida olduğunu aktarmaktadır. Age, ss. 62-63 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 24.

¹⁴¹ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, ss. 63-64. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 24-25. Barros, Portekizlilerin Afrikalı yerlilerle ilk temasa geçtiği bu yere *Angra dos Cavalos* ismini verdiklerini belirtir. Portekizce'deki *cavalo* kelimesi at manasına gelmektedir. Böyle bir isimlendirme, muhtemelen, nehrin iç kesimlerini araştırmaları için gönderilmiş olan o iki gencin atlarla karaya ayak basmış olmalarıyla ilişkilendirilebilir.

¹⁴² G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 64. Barros, Afonso Baldaia'nın kayda değer bir şey bulamadığı o yerden gittiği son nokta olan Pedra de Galé'ye kadar kat ettiği mesafe hakkında bir bilgi vermez.

¹⁴³ Pedra de Galé veya Punta Galha denilen bu yer günümüz Batı Sahra'nın güney sahilinde yaklaşık 22 derece kuzey enleminde bulunmaktadır.

yolculuktan iaşenin azalmasından dolayı Portekiz’e dönerken, yanında bölge hakkında bilgi verebilecek ne bir esir ne de herhangi bir şey götürebildi¹⁴⁴. Bu yer, aynı zamanda, Portekizlilerin Bojador’un keşfinden sonraki iki senenin sonunda ulaştıkları son yerdi.

Prens Henrique’nin geçmek için onca zaman uğraştığı Bojador Burnu ve ötesine yapılan yolculukların ilk safhası işte böyledir¹⁴⁵. Lizbon’daki siyasî aktörlerin, Afrika Atlantik’i boyunca ilerlemek yerine, Fas’a yönelik yayılma üzerinde ısrar etmeleriyle keşiflere bir süreliğine ara veriliyordu¹⁴⁶.

Bojador Burnu’nun coğrafi yapısı dönemin haritalarında problemlili bir durum teşkil etmiştir. Portekizlilerin 1434’te geçtiği bu coğrafi çıkıntı o döneme kadar çizilen haritalarda “Bojador Burnu” olarak gösterilen çıkıntı ile benzerlik arz etmiyordu. Prens Henrique’den bir süre önce, 1401’de, bir grup Avrupalı, Kanarya Adaları ile Fas’ın Atlantik sahili arasındaki boğazı geçip, “Bugeder” ismini verdikleri buruna ayak basmış olduklarını iddia etmiştir. Bu yanlış, ayak basılan çıkıntının coğrafi olarak çok keskin ve tehlikeli bir yapısı olmasından dolayı, onun rivayetlerde geçen burunla ilişkilendirilmesinden veya 1434’ten önce o bölgeye ilişkin çizilmiş deniz haritalarından kaynaklanmış olabilir¹⁴⁷. Fas’ın Atlantik sahili, Sahra içinden geçen transit ticaret rotalarının sınırını oluşturuyordu. Her halde, Hristiyan gemilerin

¹⁴⁴ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, ss. 64-65 ve J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 25.

¹⁴⁵ Bojador Burnu’nun geçilmesi zihinlerdeki endişe ve hurafeleri ortadan kaldırmakla kalmamış, aynı zamanda zenginliği Katolik dünyasının merakını uzun zamandır celbeden ve bu merakı tatmin etmek için o zamana kadar farklı tüccar ve din adamlarının kara yoluyla gitmek zorunda kaldıkları Asya’ya başka bir kapı aralamış oluyordu. Bakıldığında, Batı Hristiyanlık alemi, Portekizliler sayesinde, Müslümanlarla meskun bir dünyanın güneyine, bu kez deniz yoluyla, sarkma konusunda ilk hamleyi başarıyla gerçekleştirmiş oluyordu. Üstelik karşılaşılan yerliler bütün olarak Müslüman değillerdi. Dolayısıyla, onlarla ilişki kurmak ve onları Hristiyan yapabilmek daha kolay olabilirdi. C. R. Beazley (1894). *Prince Henry the Navigator*, s. 175.

¹⁴⁶ Portekiz kralı I. João, Sebte’yle yetinmek istemediğinden, Faslı Müslümanlara karşı sefer tertiplemeyi her zaman düşünüyordu. Ancak onun 1433’teki ölümüyle, bu vazife tahta varis olan oğlu Duarte’ye kalacaktı. Çünkü böyle bir sefer kralın oğullarına bir vasiyetiyle ilgiliydi. Tahta yeni çıkan Portekiz kralı Duarte, bu seferin haçlı seferi statüsü kazanması için papa IV. Eugenius’a müracaat etti. Papa, bu talebin karşılığında, 8 Eylül 1436 tarihli *Rex regum* başlıklı bir haçlı seferi fermanı ilân etti. Aslında, sözü edilen ferman vaktiyle papa V. Martinus’un 1418’de bahsetmiş olduğu aynı başlıklı fermanın kopyası olmakla birlikte, üzerinde sadece bu kez yeni kralın ismi yazıyordu. bkz. C. M. Witte (1953). *Les bulles pontificales et l’expansion portugaise au XVe siècle (I)*, *Revue d’Histoire Ecclesiastique*, S. 48, ss. 699-700. Şunu ifade etmek ilginç olmaktadır ki, deniz aşırı keşiflere bir süreliğine ara verilip, dikkatlerin Fas krallığına yönlendirilmesinde ısrarcı olan özellikle Prens Henrique olmuştur. Portekizli tarihçi Rui de Pina, Henrique’nin dine hizmet temelindeki bu ısrarını vurgulamaktadır. Bkz. R. Pina (1901). *Chronica d’el-Rei D. Duarte*, (yay. haz. Gabriel Pereira), Lizbon, ss. 56-58.

¹⁴⁷ Bojador’un konumu, bakıldığında, sonraki dönemlerde problemlili bir hal olmaya devam etmiş olsa gerek. Duarte Pacheco Pereira *Esmeraldo* adlı eserinde Bojador Burnu’nun enlem derecesini, asıl konumundan yaklaşık bir derece daha kuzeyde vermektedir. D. Pacheco Pereira, *age*, ss. 38-39.

bu rotalara sızmalarını önlemek için bölgedeki Müslümanların birtakım efsane ve hurafeler üretmesi de bu yanlış algının oluşmasına ayrıca neden olmuştur¹⁴⁸.

Prens Henrique'nin adamlarının 1434'te sıradışı bir şekilde Bojador Burnu'na ulaşması o döneme kadar baskın olan psikolojik engelin kalkmasını beraberinde getirdi. Prens Henrique'ye dair kıymetli bir biyografik eser kaleme almış olan Peter Russell, onun aslında böyle bir psikolojik engelin olmadığına inandığını ileri sürer¹⁴⁹. Bu iddiasını, Henrique'nin, dönemin bilinen dünyasının fizikî ve siyasî coğrafyasını tasvir eden *Libro del conocimiento del mundo* adlı anonim ve kurgusal eseri okumasına bağlamaktadır¹⁵⁰. XIV. yüzyıl anonim bir İspanyol'un bilinen dünya üzerindeki yolculuklarını aktaran bu eserde Bojador Burnu'na dair bilgiler de mevcuttur. Bu anonim seyyah, insanlarla meskûn olmayan Batı Sahra'nın Atlantik'e sınır bazı yerlerine yolculuk gerçekleştirmişti. Bojador Burnu'nu Gine krallığının bir parçası ve siyahî insanlarla meskûn bir yer olarak tasvir etmekteydi. Dahası, bu burnun Henrique'nin de ilgisinden hiçbir zaman kaçmamış olan Kanarya Adaları'na¹⁵¹ 110 mil mesafede yer aldığını ve oradan Kanarya Adaları'na yelkenli bir gemiyle sıkıntısız geçip, sırayla takımadaları gezdiğini de anlatmaktadır¹⁵². Bu eserden başka, 1402'de Jean de Béthencourt'un¹⁵³ liderliğinde birkaç Fransız'ın Kanarya Adalarına gerçekleştirdiği deniz seferlerinden ve bu adaların bir süre sonra kolonileştirilmesinden bahseden *The Canarian*¹⁵⁴ adlı eser de Prens Henrique'nin ilgisini çekmiş olmalıdır. Bu kronik, Kanarya Adaları'nın keşfi ve kolonileştirilmesine değinmekle birlikte, Henrique'nin dikkatini çekecek şekilde, Bojador Burnu hakkında bazı bilgiler de içermekteydi¹⁵⁵. Dolayısıyla, sözü edilen bu

¹⁴⁸ Kadim zamanlardan beri Karanlık Denizi diye adlandırılan Atlantik'e dair hurafe ve efsanelerin kaynağı Kara Kıta denilen Afrika oluyordu. C. R. Beazley (1894). *Prince Henry the Navigator*, ss. 170-171.

¹⁴⁹ 22 Ekim 1443 tarihli sözü edilen kraliyet mektubunun yaptığı atıf dikkate alınacak olursa, Azurara'nın Gine kroniğinde dile getirdiği korkunç rivayetlerin, diğer insanların aksine, Henrique'nin zihninde böyle bir psikolojik engel oluşturmadığını düşünmek mantıklı olsa gerek.

¹⁵⁰ Kimin tarafından yazıldığı belli olmayan bu kitap için bkz. *El Libro del conocimiento de todos los reinos (The Book of Knowledge of All Kingdoms)* (1999). Anonim, çev. ve yay. haz. Nancy F. Marino, Arizona. P. Russell, *age*, s. 113.

¹⁵¹ Russel, Henrique'nin bu eseri okumasını Kanarya Adalarına olan ilgisine de bağlamaktadır. P. Russell, *age*, s. 113. Jaime Cortesão, XIV. yüzyılın ortalarında anonim Fransisken bir İspanyol'un kaleme almış olduğu bu eseri, Prens Henrique'nin denizasırlı planlarına dair kıymetli bilgiler içeren baş ucu kitabı olarak belirtmektedir. Bkz. J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses*, ss. 109-110.

¹⁵² Bu bilgiler için bkz. *El Libro del conocimiento de todos los reinos (The Book of Knowledge of All Kingdoms)* (1999). Anonim, çev. ve yay. haz. Nancy F. Marino, Arizona, ss. 49, 51.

¹⁵³ Cortesão, aynı zamanda, Prens Henrique'den çok önceleri, Kastilyalıların desteğini almak suretiyle, 1402'den 1406'ya kadar Kanarya Adalarının kolonileştirilmesine başlamış olan Jean de Béthencourt ve Gadifier de La Salle'in de bu anonim İspanyol'un eserinin bir nüshasına ulaşmaya çalıştıklarını da aktarır. Bkz. J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses*, s. 111.

¹⁵⁴ P. Bontier ve J. le Verrier (2010). *The Canarian, or Book of the Conquest and Conversion of the Canarians in the year 1402*, çev. ve yay. hazırlayan Richard Henry Major, Cambridge University Digital Press.

¹⁵⁵ P. Bontier, J. le Verrier (2010). *The Canarian, or Book of the Conquest*, ss. 96-100. Jean Béthencourt'un Kanarya Adalarının karşısındaki Afrika sahilinde yer alan limanları ve geçişleri öğrenme amacından hareketle, bir keşişin o diyarlara dair yolculuklarını kaleme aldığı kitaptan edinilen bölümler de bu kroniğe eklenmiştir. Bu

kroniklerin Bojador Burnu'na dair yerleşik kötümser senaryoları içermemiş olmaları, en azından, Henrique'nin zihnindeki psikolojik endişeyi bertaraf etmiş olabilir.

1443 tarihli sözü edilen bağış mektubu, o zamana kadar çizilmiş olan dünya haritalarına ilgi gösteren Prens Henrique'nin Bojador Burnu'nun güneyinde uzanan bölgelerin coğrafi özellikleriyle ilgili elle tutulur bilgiler temin edemediğini göstermektedir. Bunun nedenlerinden biri, mektupta da ifade edildiği üzere, bu dünya haritalarını çizen haritacıların, Bojador'un ve onun güneyine uzanan sahilin suretini kendi hayal dünyalarına göre tasvir etmiş olmalarıydı. Gerçi, Afrika kıtasının iç kesimleri mevzu bahis olduğunda durum bütünüyle farklılık arz eder. XIV. yüzyıl kadar erken dönemdeki haritacılar yaptıkları haritaların yanında Sahra ve onun güneyinde uzanan topraklarla ilgili ufak bilgi kırıntıları serpiştirmişlerdi¹⁵⁶. Avrupalıların merakını celbeden husus ise uzun zamandan beri ticarî ilişkiler kurdukları Kuzey Afrika'daki Müslüman devletlerin ötesinde uzanan topraklar hakkında bir fikir sahibi olmaktı. Avrupalılar Şark mallarını Akdeniz'in doğusundan olduğu kadar, Sahra transit-güzergâhlarının ulaştığı limanlardan da temin edebiliyorlardı. Bu mallar arasında insanoğlunun kıymetini her zaman takdir ettiği altın, Avrupalıların Afrika'nın iç kesimlerini bilme arzusunun temelini oluşturuyordu¹⁵⁷. Bu ilgi geç ortaçağlarda çizilen haritalara da yansımıştır. İtalyan ve Mayorkalı haritacılar Afrika'nın iç kesimlerini tasvir etmeye ve Batı Afrika Sahra altı bölgesinin siyasî ve iktisadî özelliklerini göstermeye çalışmışlardır. Bu haritaların çoğu, Sebte seferinden sonra Afrika'nın batı sahili ve iç kesimleriyle ilgilenmeye başlayan Prens Henrique'nin önüne gelmiştir¹⁵⁸. Gerçi bu muğlak

keşif, Jaime Cortesão'ya göre, *Libro del Conoscimiento* adlı kitabın müellifi olarak işaret ettiği aynı anonim Fransisken İspanyol olmalıdır.

¹⁵⁶ Bu bilgi kırıntılarının kaynağı, XI. asırdan itibaren Kuzey Afrika'yla ticarî ilişkiler sürdüren Ceneviz ve Pisa gibi İtalyan menşeli unsurlar ile Aragonlular Berberî krallıklarla iyi geçinip, Afrika'nın içlerine nüfuz etme çabalarına kadar gidebilir. Örneğin XIII. asrın hemen başlarında İtalyan ve Provanslı tüccarlar, Tunus ve Fas'a hükmeden mahallî hanedanlarla dostane münasebetler kurmak suretiyle, Sahra ticaretiyle ilgili bilgiler edinmeye başlamışlardır. Cenevizliler özellikle Tunus ve Bicaie gibi yerlerde ticarî ilişkiler geliştirmenin yanında oralarda konsolosluk da ihdas etmişlerdir. Buna Aragonlular da eklenmektedir. L. Mas-Latrie (1866). *Traité de Paix et de Commerce*, ss. 64-65, 75-76. V. Magalhães Godinho (1991). *Os Descobrimentos e a Economia...*, C. 1, s. 68. P. Russell, *age*, s. 117.

¹⁵⁷ Yeni kıtaların keşfine kadar, Avrupa ve Kuzey Afrika'daki para dolaşımını iki bölge belirliyordu. Almanya'nın güneyindeki Bohemya, Macaristan ve Tirol'da gümüş ve bakır çıkarılırken, altın ise Sudan'dan çıkarılıyordu. Gümüşün rağbet gördüğü Mağrip'te altın çok ucuzken, Kuzey Avrupa'da ise durum tam tersineydi. V. Magalhães Godinho (1991). *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, C. 1, s. 65.

¹⁵⁸ Bu haritalardan 1320 yılı kadar en erken tarihli İtalyan Giovanni de Carignano'ya aittir. İçerdiği bilgiler Cenevizli bir tüccar tanığından elde edilmiştir. Bu harita Sahra içinden geçen deve kervanlarının güzergâhlarını gösterir. Altın ticaretine dair bilgilerin olduğu Carignano'nun haritası, harita yapımında bir ekol teşkil edecek olan Mayorka'daki haritacılar tarafından da temel alınmıştır. Mayorkalı meşhur haritacı Jaime Ferrer Altın Nehir'e ulaşmak için 1346'da denizden yola çıkmıştır. Akibeti belli olmasa da yaptığı yolculuk, Mayorkalı haritacılar tarafından 1375'ten sonra kayda geçirilmiştir. Mayorkalı Abraham Cresques'in haritası 1375'te tamamlanıp, Ferrer'in yolculuğunu da göstermiştir. Son olarak, bir başka Mayorkalı haritacı olan Mecia de Viladestes'in 1413 tarihli haritası, Batı Afrika ve Sahra hakkında daha fazla bilgi içerir. Bkz. J. Cortesão (1975).

haritalar Afrika'nın iç kesimleriyle ilgili bilgiler vermiş olsalar da, en sağlıklı haberler oradan getirilecek esirlerin sayesinde elde edilebilirdi. Sözü edilen bağış belgesinde belirtildiği üzere, 1441 ile 1443 yılları arasında Portekiz'e en az 38 esirin getirilmiş olması, Henrique'nin Sahra ticareti hakkında yalnızca haritalardaki bilgilerle yetinmemiş olduğunun göstergesidir. Çünkü Azurara'nın Gine kroniği, Henrique'nin, gönderdiği adamlarına Bojador Burnu'nun ötesinde yaşayan yerlilerden en azından birkaçını Portekiz'e getirmeleri talimatını devamlı olarak vermiş olduğunu kaydeder¹⁵⁹.

Henrique'nin Afrika Atlantik'inde güneye doğru ilerleme çabasının bölgeye dair coğrafi bilgilerle ve maddî kazançla sınırlı kalmaması gerekiyordu. Zira Azurara'ya göre, tıpkı Sebte'nin fethinde Tanrı'ya ve dine hizmetin en önemli meşrulaştırıcı sebep olarak görülmesi gibi, Atlantik keşiflerinin de dine hizmet etmesi ön görülebilirdi. Öyle ki, yukarıda da bahsedildiği üzere, Portekiz kralı I. João, oğullarının Sebte'ye karşı sefer teklifine, bunun dine hizmet edip etmeyeceğine ikna oluncaya kadar, bir cevap vermemişti. Eğer keşfedilecek yerlere karşı haclı seferi ve o diyarların Hristiyanlaştırılması gayelerinin Henrique'nin denizasıırı faaliyetlerinde ağır basmaları gerekiyorsa, Azurara'nın *Gine Kroniği* bu meselede de bir kez daha devreye girmektedir. Azurara, Henrique'nin Afrika'nın bilinmeyen diyarlarına yönelik merakının kaynağını, asırlardır süren Müslüman-Hristiyan çatışmasının bir yansıması olarak gösterir. Kroniğinde, talimli Portekizlilerin Batı Sahra sahilinin sakinlerine karşı gerçekleştirdikleri bazı askerî harekâtları, bir haclı seferi havasında, ayrıntılı ve coşkulu bir biçimde anlatmaktadır¹⁶⁰. Ona göre, Henrique'nin asıl gayesi yeniden fetih dönemi ile Sebte seferinden beri dinin en büyük düşmanları olan Kuzey Afrikalı Müslümanları arkadan kuşatmaktı. Meselenin iktisadî yönü ise ikinci planda yer alıyordu¹⁶¹. Doğrusu, insan

A Expansão dos Portugueses, ss. 57-58 ve V. Magalhães Godinho (1991). *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, C. 1, s. 68.

¹⁵⁹ R. H. Major, *age*, ss. 180-181. Üstelik Azurara, her ne kadar kârlı olursa olsun, Antão Gonçalves'in o diyarlardan esirler getirmek için Prens Henrique'den izin istemesini, kazanç sağlamaktan ziyade, daha fazla bilgi verici unsur getirme çabasına bağlamaktadır. G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 94. P. Russell, *age*, s. 131.

¹⁶⁰ Örneğin, Azurara Gine Kroniği'nin 55 ve 56. bölümlerinde Gine sahili yakınlarında fırtınaya yakalanan Alvaro Vasques ve adamlarının daha güneye gidemediklerinden orada mahsur kalışlarını ve bundan dolayı, kaptanlardan Mafaldo'nun ateşli konuşmasıyla adamlarını cesaretlendirerek, Portekizlilerin, mızraklarından başka silahları olmayan yerlilerle yaşadıkları küçük bir çatışmayı dikkat çekici bir biçimde hikâye eder. G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, ss. 212-220. Venedikli seyyah Cadamosto eserinde siyahî yerlilerin silahlarından bahsederken, Avrupalılarinkiyle mukayese edilemeyecek kadar iptidai tarzda olduklarını aktarır. A. Cadamosto (1944), *age*, ss. 37-38. Azurara, pek çok fırsatta, bu tarz çatışmalarda kendilerinin ön plana çıkmış oldukları düşünülen münferit hizmetkârların savaş alanlarında gösterdikleri cesaretleriyle şövalye yapıldıklarını anlatır. P. Russell, *age*, s. 198.

¹⁶¹ Azurara, Sebte'de Müslümanlara karşı verilen savaştan sonra bölgede herhangi bir Hristiyan prens ile karşılaşmadığını ve dolayısıyla Henrique'nin müttefik olarak Hristiyan bir prensin daha uzaklarda bulunup bulunmadığını öğrenmek istediğini aktarır. Ayrıca Henrique'nin bir başka arzusu ise Hristiyanlığı yayıp, putperest ve imansızların ruhlarını kurtarmaktı. Bunların dışında bölgede Hristiyan nüfusun olup olmadığını

bünyesinin maddiyata olan bağımlılığı ve daha iyi şartlarda yaşamaya olan hevesi bu konudaki, yani dinin mi yoksa ekonomik ihtiyaçların mı ağır bastığına yönelik tartışmaların yersizliğini ortaya koymaktadır. Çünkü ikisi de etle tırnak gibi iç içe geçmiş durumdadır. Bu bakımdan bir gerekçenin diğer gerekçenin geçerliğini yok saydığı anlamına gelmez.

Azurara'nın hadiseleri bu şekilde nakletmesinin nedeni, yaşadığı döneme dinin ve şövalyelik ruhunun hâkim olmasıydı. Keşif faaliyetlerini iktisadî kazanımlara ağırlık vererek anlatmak, özellikle de kroniğin kaleme alındığı sırada, hamisi Henrique'nin şövalyelik ruhunu ve dindarlığını zedeleyebilirdi. Hatta, kroniğine sokuşturduğu bir papalık fermanı Azurara'nın olayları tasvir ettiği tarza hizmet eder. Henrique, kendi gemi ve adamlarının Atlantik ve Gine sularındaki varlıklarını güvence altına almak ve bu sulara izinsiz girişlerin önüne geçmek üzere dünyevi bir taleple papalık makamına müracaat etti. Azurara'ya göre, bu talep, gemilerin gönderildiği Sahra sahillerinin “imansız” sakinleriyle savaşarak hayatlarını feda edeceklerle Kutsal Kilise'den dinî bir ihsanda bulunmasını istemeye yönelik olmalıydı¹⁶². Öyle de oldu. Papa IV. Eugenius'un 19 Aralık 1442 tarihli *Illius qui se pro divini* fermanı, bir haçlı seferi fermanı olmasa da¹⁶³, İsa Tarikatı'nın “imansızlara” karşı gerçekleştireceği askerî seferlere katılacak olan herkese sadece mutlak af bahşediyordu. Dolayısıyla, bu fermanın, görüldüğü üzere, Henrique'nin Afrika'nın Atlantik sahillerindeki keşiflerine yönelik dünyevî kaygısıyla bir ilgisi olmuyordu. Öte yandan, Henrique, Papa'nın sadece manevi bir destek sağlamak amacıyla verdiği bu fermanı yaklaşık bir sene sonra, yine Gine sularındaki faaliyetlerini teminat altına almak üzere başvurdu. Kraliyet naibi Prens Pedro'dan almayı başardığı bağış mektubu, belki de Azurara'yı hayal kırıklığına uğratacak şekilde, Prens Henrique'nin sadece dünyevî taleplerini gözetiyordu¹⁶⁴.

Bojador Burnu'nun 1434'te geçilmesi Henrique'nin sonraki denizaşırı faaliyetleri için umut verici oldu ve Henrique dönemi keşiflerinin ilk önemli safhasını oluşturdu. Aynı

öğrenip, eğer varsa, onlarla ticareti geliştirmeyi düşünmesi de işin iktisadî yönüne işaret eder, çünkü *bölge ticareti bize büyük kazançlar getirebilir* diyordu G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 46'da.

¹⁶² Azurara *Gine Kroniği*'nin 15. bölümünde s. 89'da Henrique'nin papaya ilettiği talebinin, dünyevî yönünden hiç bahsetmeyerek, gemileriyle Sahra sahillerine gönderdiği adamların yerlilerle savaşacak olmaları halinde, ruhlarının mutlak kurtuluşa ermesi için gerekli af belgesiyle ilgili olduğunu ifade etmektedir. Papa'nın, Henrique'nin talebine binaen verdiği ve aynı zamanda kroniğine de eklediği bu fermanla Afrika yerlileriyle savaşacakların bütün günahları için mutlak af bahşediliyordu. *Age*, s. 91.

¹⁶³ Charles-Martial de Witte bu fermanın, içeriğine rağmen, bir Haçlı Seferi fermanı olmadığını, daha ziyade Henrique'nin teşebbüslerine verilmiş manevî bir güç olduğunu ifade eder. Bkz. C. M. Witte (1954). *Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle* (II), *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 49, s. 442.

¹⁶⁴ Gerçekten de, Henrique'ye Batı Afrika sularındaki tekeli için verilen 22 Ekim 1443 tarihli bağış mektubunun başlarında *benim pek kıymetli ve sevgili amcam Prens Henrique, sadece Rabbimize ve bize hizmet etmeyi düşünerek* ifadesi geçse de, ifadesi geçse de, bu mektubun veriliş amacının haçlı seferi veya dinî bir gerekçe olduğuna dair başka bir ima yer almaz. Bkz. *MH* (1967). C. 8, 62 numaralı belge, s. 107. P. Russell, *age*, s. 199.

zamanda, Avrupalı denizcilerin tabî şartlarından dolayı geçilemez diye düşündükleri zorlu bir coğrafi çıkıntının geçilmesi zihinlerdeki engelin de kalkmasını sağladı. Bu aşamadan sonra Henrique'den başarısını daha ileriye taşıması beklenebilirdi. Ancak, Sebte'nin Portekizlilerce fethinden 22 yıl sonra, dikkatlerin bu kez Fas'ın Atlantik kıyısındaki Tanca şehrine çevrilmesi Henrique'nin denizaşırı faaliyetlerini ilk aşamasını geçici olarak durdurdu. Burada, Portekizlilerin 1437'nin güzünde Tanca'ya karşı gerçekleştirdikleri ve hezimete uğradıkları kuşatmanın sebepleri irdelenmeyecektir. Gerçi, sebepleri ne olursa olsun, Henrique'nin sadece Afrika Atlantik'indeki keşif araştırmalarıyla yetinmek istemediğinin söylenmesi yanlış bulunmamalıdır. Çünkü denizaşırı yolculuklar o sırada bölgenin bilinmesinde tek başına etkili olmuyordu. Öyle ki, Bojador Burnu'nun keşfinden itibaren geçen iki senede Portekiz'e yerlilerden kimse getirilememişti. Dolayısıyla karadan yapılacak askerî bir seferin sonucunda da asıl bilgi kaynaklarına ulaşılabilirdi.

Netice olarak, Bojador'un Henrique'nin asıl tutkusu olup olmadığı konusunda net bir şey söylenmez. Çünkü hem Azurara'nın Gine kroniği hem de 22 Ekim 1443 tarihli bağış mektubu, Prens Henrique'nin, eğer varsa, tutkusu olan bu coğrafi çıkıntıya ulaşmasının neden bu kadar zaman aldığını açık seçik bir şekilde ifade etmez. Örneğin Azurara, yukarıda da söylendiği üzere, bu gecikmenin nedenlerini sadece baskın olan hurafeler ve olumsuz seyrüsefer şartları gibi pek de inandırıcı olmayan faktörlere dayandırmaktadır. Öyle ki, o dönemde en azından Fas sahillerine ve Kanarya Adaları'na kadar yolculuklar yapılıyordu. Ne var ki, hiç kimse ilginç bir biçimde bu bölgelerden öteye geçemiyordu. Bunun yanı sıra, Henrique, sözü edilen bağış mektubunun başlarında belirtildiği üzere, 1420'lerden 1434'e kadar gemilerini 14 veya 15 kez gerçekten de sırf bu tutkusu için mi göndermiştir? "İmansızlara" karşı daima insangücü örgütleyen bir Henrique figürünün oluşturulmaya çalışıldığı Azurara'nın kroniğine bir kez daha dönecek olursak, onun tek tutkusunun Bojador'a ulaşmak olmadığı, ama aynı zamanda, 12 senelik bir gecikmeye neden olabilecek şekilde, bu gemileri Fas sahillerine korsanlık amacıyla göndermiş olabileceği ihtimalinin olduğu da söylenebilir.

1.5. Prens Henrique'nin Bojador'un Ötesindeki Keşif Faaliyetleri, 1443-1448

Tanca felaketiyle ülkedeki itibarı zedelenmiş ve bir kenara itilmiş olan Prens Henrique, dünyanın o zamana kadar insanoğlundan veya daha doğru ifadeyle, Avrupalı halklardan gizli kalmış sırlarını aralamaya kaldığı yerden devam edebilme fırsatı buldu. Portekiz kralı Duarte'nin 1438'in güzünde ölmesiyle, taht altı yaşındaki oğlu V. Afonso'ya kaldı. Ancak yaşının küçük olmasından dolayı kraliyet yaklaşık on sene boyunca naib

sıfatıyla bir diğer amcası Prens Pedro tarafından idare edilecekti. Bu durum sadece ülkede bir iç savaşın patlak vermesini engellemekle kalmadı, aynı zamanda Prens Henrique'nin dikkatini keşif işlerine çevirmesini de beraberinde getirdi. Zaten Bojador'un 1434'te geçilmesiyle ilk kıyı yolculukları, somut kazançlar getirmemiş olsa da, güvenli bir şekilde gerçekleştirilmişti. Bu başlık altında Portekizlilerin, 1443'ten Azurara'nın Gine kroniğinde keşifleri sonlandığı 1448'e kadar Afrika sahilleri boyunca gerçekleştirdikleri her faaliyeti ayrıntısıyla anlatılmaktansa, sadece ilk defa uğranılan yerlerdeki faaliyetlere değinilecektir.

Henrique kaptanlarından bazılarına, ticaret yapmak ve Portekiz'e getirilecek köleler temin etmek için Rio de Ouro'ya gitmeleri talimatını verdi. Bu amaçla, 1441'de, Antão Gonçaves adındaki çok genç bir adamını 1436 yılında en son gidilmiş olan yere gönderdi. Ne var ki, görevi, bölgeyi araştırmak ve esirler ele geçirmekten ziyade daha zahmetsiz bir işi yerine getirmektir: ilk giden Portekizlilerin sahilde karşılaşmış oldukları ayı balıklarının (*lobo marinhos*) derilerini ve yağlarını toplamak. Gonçaves, yaşının çok genç olmasından dolayı kendisine verilen bu zahmetsiz işi layıkıyla yerine getirmiş olmasına rağmen, tatmin olmadı. Oradan, bölge hakkında bilgi verecek bazı esirlerin Portekiz'e götürülmesi efendisi Henrique'yi memnun edebilirdi. Antão Gonçaves yanında gelmiş olan Afonso Guterres'i ve diğer adamları bu iş için teşvik etti. Sahilden iç kesimlere doğru yaptıkları yorucu keşif yolculuğun sonunda ilk esirler olarak yerli bir kadın ve bir erkeği ele geçirmiş oldular¹⁶⁵.

Antão Gonçaves ve adamları bu iki esirle sahildeki gemilere döndükleri sırada, o yıl, Prens Henrique'nin bir karavelayla gönderdiği Nuno Tristão'yla karşılaştılar. Tristão, *Pedra de Galé* denilen yerin olabildiğince daha ötesine gitmek ve bazı esirler ele geçirmek için talimatlar almıştı¹⁶⁶. Bu karşılaşmadan sonra yoluna devam etmektense, Antão Gonçaves'e daha fazla esir bulmak amacıyla bulundukları bölgede araştırma yapılmasını teklif etti. Tristão'nun bu teklifi, Antão Gonçaves'in itirazına rağmen, makul görüldü¹⁶⁷. İç bölgelere doğru harekete geçen Portekizliler karşılaştıkları ilk yerli grubuna gece baskını düzenlediler.

¹⁶⁵ G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 70-75. Barros, Afonso Guterres'i gittikleri geminin kâtibi olduğunu ifade ederken, Azurara ise böyle bir bilgi vermemektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 25. Üstelik, Azurara, Antão Gonçaves ve ondan sonra aynı yere gitmiş olan Nuno Tristão'nun Sahra sahilindeki faaliyetlerini iki ayrı bölüm halinde naklederken, Barros ise bu ikisinin bölgedeki faaliyetlerini aynı bölüm içinde vermektedir.

¹⁶⁶ Age, s. 78.

¹⁶⁷ Aralarından Gonçalo de Sintra ve Diogo Annes de Valladares isimli iki Portekizli Tristão'nun teklifini hiç düşünmeden kabul ettiler. Age, s. 81.

Silahları Portekizlilerinkine nazaran çok daha iptidaî olan yerliler çetin bir çatışmadan sonra mağlup edildiler ve aralarından on tanesi davetsiz misafirler tarafından esir alındı¹⁶⁸.

Portekizliler bu çatışmadan sonra gemilerine döndüler ve ele geçirdikleri esirleri aralarında bölüştüler. Antão Gonçalves, gemisini yüklemiş olduğundan, Henrique’den aldığı talimatlara göre ilk esirlerle Portekiz’e döndü. Nuno Tristão ise Portekiz’den yola çıkmadan önce kendisine verilen emirlere göre daha öteye gidecekti. Gemilerini tamir ettikten sonra, *Pedra da Galé*’yi geçti ve o yıl, yani 1441’de, beyaz kumlarla kaplı olmasından dolayı Portekizlilerin *Beyaz Burun (Cabo Branco)* dedikleri bir buruna ulaşınca kadar yoluna devam etti. Bu burna gelir gelmez Portekizliler esir aramak için karaya çıkmalarına rağmen, bir netice elde edemediler¹⁶⁹ ve Portekiz’e yelken açtılar. Aynı zamanda Nuno Tristão şimdiye kadar gidilmiş en uzak yer olan Beyaz Burun’a ayak basan ilk Portekizli oldu¹⁷⁰.

Antão Gonçalves ve Nuno Tristão’nun getirdikleri ilk esirler Prens Henrique’yi çok memnun etmişti. Üstelik bu yolculukların sonuçlarını gören pek çok Portekizli kâh Prens Henrique’ye hizmet etmek kâh itibar ve kazanç sahibi olmak için keşiflere katılmayı tercih ediyorlardı. Henrique, kendi masrafları ve adamları sayesinde 1434’te geçebildiği Bojador Burnu’nun ötesinden maddî kazanımların geldiğini gördüğünden, birtakım tedbirler almayı uygun gördü. Bu noktada bir kez daha yukarıda bahsedilen 22 Ekim 1443 tarihli bağış mektubu devreye girmektedir. Çünkü bu belge, Henrique’nin Bojador’un geçilmesinden önceki ve sonraki faaliyetleri hakkında bilgiler verdiği gibi, onun kazanımlarını korumak için kraliyetten almak istediği bazı imtiyazları da göstermektedir. O sırada kraliyet işlerini naib sıfatıyla yürüten ağabeyi Prens Pedro biraderi Henrique’nin bu yöndeki talebine müspet cevap verdi. Buna göre, onun Bojador Burnu’na göndereceği veya ondan izin alarak o diyarlara gidecek olan gemiler o bölgelerden getirecekleri mallardan belirli miktarı Henrique’ye

¹⁶⁸ G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 83. Bu çatışmaya katılmış olanlar Antão Gonçalves’in şövalye yapılmasını istediler. Gonçalves ise böylesine önemsiz bir çatışmanın sonucunda şövalyelik makamını hak etmediğini dile getirdi. Ancak, Nuno Tristão’nun ısrarıyla o diyarlarda şövalye yapılan ilk kişi oldu. Bu yüzden, o yere “Şövalye Limanı (*o porto do cavalleiro*)” ismini verdiler. Şunu belirtmek yerindedir ki, 1448’e kadar, Batı Sahra ve Senegal sahillerinde mukim olanlara karşı savaşma emri almış olan Henrique’nin adamları, hiç şüphesiz, o bölgelerdeki insan topluluklarını ve kültürlerini, haçlı zihniyetine göre, boyun eğdirilmesi gereken İslam veya paganizmin temsilcileri olarak görmeye yatkınlardı. P. Russell, *age*, s. 196.

¹⁶⁹ Barros, Nuno Tristão’nun son olarak ayak bastığı yerde insan ve balık ağları izlerine rastlamış olmasına rağmen, sahilinin coğrafi yapısının riskli ve akıntılı olmasından dolayı, Portekiz’e dönmeye karar vermiş olduğunu aktarmadır. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 28.

¹⁷⁰ G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 86-88. Keşiflerin ikinci aşamasının başladığı 1441’de Portekiz’e getirilen ilk esirler ve Beyaz Burun gibi en uzak noktaya gidilmiş olması dikkate alındığında, Prens Henrique Antão Gonçalves ile Nuno Tristão’yu ödüllendirdi. Ayrıca, Tristão’nun ayak bastığı bu burun bugün Moritanya ülkesinin Atlantik sahilinin en kuzey ucunda yer almaktadır.

vereceklerdi¹⁷¹. Bu hükme riayet etmeyecek olanların, bütün gemilerini ve mallarını Henrique'nin lehine kaybedeceklerine dair bir şart da belgede yerini alır.

Henrique'nin Bojador Burnu'nun ticaretini kendi tekeline aldığı sırada, Afrika keşifleri daha güneye doğru kaldığı yerden devam etti. Nuno Tristão, 1443'te, Henrique'den izin alarak, bir kez daha Portekiz'den yola çıktı ve önce Beyaz Burun'a gitti. Ancak burada durmayarak bu burnun yirmi beş *lig*¹⁷² ötesine geçti ve orada küçük bir adayla¹⁷³ karşılaştı. Portekizlilerin ilk kez geldikleri bu ada¹⁷⁴ günümüz Moritanya'nın kuzey sahil şeridindeki Arguin körfezinde yer almaktadır. Tristão ve adamları bu sırada kıyıda bazı hareketlenmelere şahit oldular, ancak bunların ne olduğunu ilk başta fark edemediler. Sahile yaklaştıklarında, bölgedeki ahaliye ait 25 teknenin geldiğini gördüler. Portekizliler ganimet hırsıyla yerlilere karşı harekete geçtiler ve ellerindeki daha gelişmiş silahlarla onları kolayca ele geçirdiler. Yeteri kadar yerlinin esir olarak alındığına kanaat getiren kaptan Nuno Tristão 1443'te Portekiz'e döndü¹⁷⁵.

1445 senesi Portekiz keşifler tarihi açısından çok önemli bir sene olmuştur. Bojador Burnu'nun keşfinden sonra güneye doğru ilerleyen Portekizli kâşifler “gerçek” siyahilerle meskûn topraklarla henüz karşılaşmamışlardı. Diğer bir ifadeyle, Batı Sahralı sakinlerin yaşadığı kuşağın ötesine geçememişlerdi. Bunun sebepleri arasında, keşifleri yavaşlatacak şekilde, o diyarlara servet ve ikbal aramaya giden Portekizlilerin sahil boyunca gördükleri yerlileri ele geçirip, ülkelerine dönmeleri yer almaktaydı. Bu yüzden de, keşif işlerini daha fazla ilerletmeyi tercih etmeyebiliyorlardı. Prens Henrique, kendi babasının döneminde yapmış olduğu hizmetlerinden dolayı zamanında fazlaca taltif edilmiş olup, “Gine”

¹⁷¹ Bkz. sözü edilen 22 Ekim 1443 tarihli 62 numaralı aynı belge, *MH* (1967). C. 8, s. 107. Ayrıca bkz. *ADANTT*, (1892), s. 9. Böyle bir belgenin verildiğini Azurara ve Barros kendi kroniklerinde de ifade ederler. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 92 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 30. Gine'ye giden karavelalardan kâtipler de görevliler arasında yer alıyordu. Bu kâtipler, Henrique'nin sözü edilen belgenin ona bahşettiği kraliyete ait beşte bir vergi ve diğer vergileri almasını temin edecek şekilde bütün ticarî işlemlerin ayrıntılı kayıtlarını tutarlardı. P. Russell, *age*, s. 231.

¹⁷² G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 99.

¹⁷³ Azurara bu adanın ismini “Gete”, Barros ise “Adeget” olarak vermektedir.

¹⁷⁴ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 32. Barros, Portekizlilerin bu adanın yanında karşılaştıkları başka bir adaya, orada bol miktarda gri balıkçıl kuşlar gördüklerinden, *ilha das Garças* ismini verdiklerini aktarır. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 101-102. Azurara bu kuşları “garças reaes” ismiyle ifade etmektedir. Bu tür isimlendirmeler keşfedilen yerlerin ya coğrafi özelliklerine ya da bu yerlerde bulunan hayvanların türüne göre yapılabilirdi.

¹⁷⁵ Azurara Gine kroniğinde keşiflerin serüvenini 1448'e kadar getirdiğinden, bu koyun keşfinden kısa bir süre sonra, Prens Henrique'nin orada tesis etmiş olduğu bir ticarî üsten (*feitoria*) bahsetmez. P. Russell, *age*, s. 206. Bunun yanı sıra, Nuno Tristão son yolculuğuna 1446'da çıkmıştır. Azurara, kroniğinde Tristão'nun son yolculuğunda getirdiği esirler hakkında açık bir bilgi veremediğini ifade eder ve bunun nedeni olarak, Portekiz kralı V. Afonso'nun kendisine bu kroniği yazmasını emrettiği sırada Tristão'nun çoktan ölmüş olduğunu ifade eder. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 156. R. H. Major, *age*, s. 191.

diyarlarına gitmeyi çok arzulamış olan Dinis Dias¹⁷⁶ diye birini yeni toprakları keşfetmesi için göndermeye karar verdi. Görevi, şimdiye kadar diğer Portekizli kaptanların ulaşmış oldukları sınırı geçmekti¹⁷⁷.

Dias, Henrique'den aldığı talimatla o yıl yola çıktı ve günümüzde Senegal nehri denilen bir nehrin girişine ulaştı. Bu nehir, Sahra çölleriyle kaplı devasa arazi ile tropik bitki örtüsünün görülmeye başlandığı bölgeyi birbirinden ayırmaktadır¹⁷⁸. Portekizliler burada kendilerini neye benzediklerini merak içinde görmeye gelmiş olan bazı yerlilerle karşılaştılar ve bölgeyle ilgili bilgiler alabilmek için onlardan birkaçını yakaladılar. Aynı zamanda, bu yerliler Portekizlilerin ele geçirdikleri ilk “gerçek” siyahî yerliler oldu¹⁷⁹. Dinis Dias, vazifesinin yeni topraklar keşfetmek olduğunu bildiğinden, güneye doğru yolculuğuna bir süre daha devam etti. Gerçekten de yeşil bitki örtüsüyle kaplı coğrafi bir çıkıntıyla karşılaştı. Bu özelliğinden dolayı bu buruna “Yeşil Burun” ismi verildi. Portekizliler burada ne yerli ele geçirmekten ne de bölgeyi araştırmaktan yana oldular. Sadece bu burnun hemen civarındaki bir adacığa ayak bastılar. Bu adacıkta karşılaştıkları keçi ve kuşlar filodaki mürettebatın iâşesi oldu. İkmal işlerinden sonra Dinis Dias Portekiz'e döndü. Getirdiği ganimet öncekilerinkine nazaran az olsa da, Prens Henrique Dinis Dias'ı ve adamlarını yeni bir ülkeyi keşfettiklerinden ödüllendirdi¹⁸⁰.

Dinis Dias'ın ulaştığı yeşil kuşağın Henrique dönemi keşiflerde yeni bir dönemin başlangıcı olduğunu söylemek yanlış olmasa da, şimdiye kadar araştırılan yerler sahil şeridiyle sınırlı kalmıştı ve iç kesimlerle ilgili neredeyse bir şey bilinmiyordu. Örneğin, keşif

¹⁷⁶ Barros'a göre, Dinis Fernandes. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 35.

¹⁷⁷ Muhtemelen bu görev, kısa bir süre önce doğrudan Gine'ye gitme talimatı almış olan Gonçalo de Sintra'ya verilmiş olmalıdır. Ne var ki, sözü edilen Sintra, yola çıktıktan sonra, Henrique'nin bu talimatına uymayarak, esir yakalamak amacıyla Beyaz Burun civarındaki Arguin adasında karaya çıkmaya karar vermiştir. Bir grup adamıyla bindiği tekne yaklaşık 200 yerlinin saldırısına uğramış ve Gonçalo de Sintra yedi adamıyla birlikte olay yerinde hayatını kaybetmiştir. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 142-145 ve J. Barros, (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 34-35. João de Barros, Azurara'nın üç farklı bölümde anlattığı üç farklı olayı tek bir bölümde toplamıştır.

¹⁷⁸ Azurara bu coğrafi ayrımın farkındadır. Bu yüzden “Gine” veya “Gineliler” tabirini Batı Sahra kuşağında yaşayan halklar için değil de Senegal nehrinin güneyindeki “gerçek” siyahîler için kullanır. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 158. Portekizliler, “Gine” ismini, ilk başlarda, keşifleri başlattıkları Bojador Burnu'ndan itibaren Sahra sahili boyunca uzanan toprakları tanımlamak için kullanıyorlardı. Bu keşif geleneksel algının değişmesini de beraberinde getirdi. Azurara, kroniğini yazdığı sırada, bu ayırmadan zaten haberdardı. Bu yüzden, Portekizlilerin keşiflerini “Gine” başlığı altında kaleme almış olması, onun iki bölge arasındaki farkı bilmemesinden değil de, genel temayüle uymuş olmasındandır. R. H. Major, *age*, s. 193.

¹⁷⁹ Burada şunu belirtmek gerekir ki, Azurara, bahsi geçen “gerçek” siyahîlerle ilk olarak karşılaşma önceliğini, yine 1445 senesinde doğrudan Arguin'e gidip, ancak orada karaya çıkamadığından, yeşil kuşağın başladığı daha güneye sürüklenmek zorunda kalmış olan Nuno Tristão'ya vermektedir. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 153-155.

¹⁸⁰ *Age*, s. 160. Getirilen az miktardaki ganimete rağmen, bu durum, diğer taraftan, Henrique'nin keşif işini ticarî kazanca tercih etmesi olarak yorumlanabilir.

ve iş yolculuklarını bir arada yürüten Portekizli gemiler, yerlilerden yardım alınmadan, okyanustaki seyrüsefer şartları ve kıyı özellikleri hakkında bilgi edinmek için yeterliydi. Anakaranın iç kesimleri ve iktisadî kaynakları söz konusu olduğunda ise, Sahra sahilinden getirilmeye başlanan yerlilerin bu eksikliği kapatması beklenebilirdi. Ne var ki, Henrique'nin Sahra boyunca mütemadiyen göndermiş olduğu kaptanların Portekiz'e getirdiği yerli esirlerle dillerinden dolayı temas kurmak neredeyse hâlâ imkânsızdı. Onun Arapça bilen João Fernandes isimli bir adamı Sahra'nın iç bölgelerine dair bilgi toplama işini yerine getirmede gönüllü olmuş ve bunu Henrique'ye teklif etmiştir¹⁸¹.

João Fernandes 1444'te Rio de Ouro'ya uğramış olan bir karavelada hizmet ediyordu. Orada bulunurken, Henrique'ye Batı Sahra'nın iç kesimleriyle ilgili elde edeceği bilgileri temin etmenin en süratli ve etkili yolun oradaki insanlarla zaman geçirmek olduğunu kavramıştı. Böyle bir yol, Henrique'yi, esir edilen yerlilerden edinilen veya edinilecek yetersiz bilgilere bağımlı kalmaktan kurtarabilirdi. Arapların lisanına ve geleneklerine aşina olan João Fernandes bunun için biçilmiş kaftan olarak ortaya çıktı. Rio do Ouro sahillerine bırakılan Fernandes Batı Sahra'nın hinterlandını araştırıp, insanları sorgulayarak yedi ay geçirdi¹⁸². Kâh göçebe çobanlarla seyahat ederek kâh bir kabile şefinin refakatinde dolaşarak civar bölgeleri tanımaya çalıştı. Azurara, Antão Gonçalves'in 1445'te Portekiz'e geri getirdiği João Fernandes'ten sitayişle bahsederken, onun, çok uzun zaman sonra, Sahra'yı baştan başa dolaşan ilk Portekizli veya belki de ilk Avrupalı olduğunu da belirtiyordu¹⁸³.

João Fernandes'in büyük bir özveriyle temin ettiği bilgiler Afrika'nın içleriyle ilgili bilinmezlikleri bir nebze açığa çıkarmış olsa da, Portekizlilerin Afrika'ya dair eski coğrafi bilgilere hâlâ bel bağladıkları görülmektedir. Bununla ilgili tipik bir vakadan bahsedecek olursak, Gonçalo de Sintra kısa bir süre önce Arguin'de yerlilerle girdiği çatışmada hayatını kaybetmişti. Onun ölümünün intikamını almak için Lagoslu Lançarote¹⁸⁴ şehrin önde gelenleriyle Prens Henrique'ye gittiler ve Arguim Koyu'ndaki Tider Adası'nda yerlilere karşı

¹⁸¹ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 35. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 160.

¹⁸² Azurara Gine kroniğinin 29. bölümünde João Fernandes'in sadece ismini zikretmekte ve onunla ilgili bilgileri daha sonraki bölümlere bırakmaktadır. Yani, aynı kroniğin 32, 34, 35, 76, 77, 90 ve 93. bölümlerinde João Fernandes'den bir kez daha bahseder. 76 ve 77. bölümlerde Azurara, João Fernandes'in Sahralı sakinler arasında yaşadığı yedi ayı nasıl geçirdiği ve gözlemlendiğini ve 34. Bölümde João Fernandes'i tanıdığını ifade eder.

¹⁸³ Bojador Burnu'nun tam olarak gerçek konumunun Prens Henrique'nin hayatının ilerleyen zamanlarında bilinir olması da keşifler meselenin bir başka yönünü teşkil etmektedir. Yukarıda zikredilen 22 Ekim 1443 tarihli belge Bojador Burnu'nun haritadaki yerine dair herhangi bir bilgi vermemektedir. O döneme kadar oluşturulan haritalarda Bojador Burnu'nun konumu genel olarak haritacıların hayal dünyalarına göre çizdikleri tasvirleriyle sınırlı olmuştur. Bu problemin çözülmesi bakımından, sözü edilen João Fernandes Sahra çöllerinde zaman geçirmekle kalmamış, aynı zamanda 1445'te Bojador Burnu'nun gerçek konumuyla ilgili Prens Henrique'ye verdiği doğru bilgi de muğlak bir durumu kesin olarak açıklığa kavuşturuyordu. P. Russell, *age*, s. 117.

¹⁸⁴ Azurara, Lançarote'nin vergi tahsildarı olduğunu belirtir. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 228.

bir sefer gerçekleştirme teklifinde bulundular¹⁸⁵. Henrique'nin izniyle teçhiz edilen 14 karavela¹⁸⁶ 10 Ağustos 1447 senesinde Lagos'tan hareket etti. Gonçalo de Cintra'nın öldürüldüğü Arguin'de karaya çıkan Portekizliler daha iç kesimlerde toplanmış olan yerlilere saldırdılar ve onları süratle bozdular. Bu çatışmadan sonra aynı zamanda ele geçirilen ganimeti aralarında paylaşan Portekizli karavelalardan bazıları Lizbon'a geri dönerken, kalan altı karavela ise Gomes Pires¹⁸⁷ ve kaptan Lançarote komutasında bu kez keşif amacıyla daha güneye inmeye karar verdiler. Yolculukları sırasında Dinis Dias'ın vaktiyle karşılaşmış olduğu iki palmye ağacı gördüler ve gerçek siyahîlerin ülkesinin sınırının başladığını fark ettiler. Sahra sahillerinden sonra, palmye ve sık ağaçlarla karşılaşan Portekizliler bir nehrin girişine ulaştılar¹⁸⁸. Burada suyunun tatlı olmasından ve güçlü akıntısından dolayı bu nehri Nil nehriyle ilişkilendirdiler. Bunun nedeni Portekizlilerin Bojador'un geçilmesinden sonra güneye doğru yapılan keşifler sırasında, eski coğrafyacıların iddia ettiği üzere, Afrika içlerinden akan önemli bir nehirle henüz karşılaşmamış olmalarıydı. Aslında bu nehir, yerlilerin *Çanaga* diye adlandırdıkları, ancak günümüzde ise Senegal denilen nehirdi¹⁸⁹. Nehrin mecrasını araştırmak üzere gönderilen küçük bir grup karşılaştıkları yerlilerle çatışmamak için daha fazla riski göze alamadılar. Bu yüzden tatmin edici bilgiler temin edemedi, oradan ayrılmak zorunda kaldılar¹⁹⁰.

Portekizlilerin, Prens Henrique'nin teşvikleriyle 1434'ten itibaren başlatmış oldukları yolculukların son aşamasına gelindiğinde, Afrika'nın en batı ucu olan Yeşil Burun geçilmiş oluyordu. Ancak bu zaman zarfında Batı Sahra ve Gine sahillerine yapılan yolculuklar daha ziyade esir avcılığı ve yerlilerle yaşanan çatışmalarla geçtiğinden, yeni toprakların keşfi tedricen ilerliyordu. Diğer bir deyişle, keşif faaliyetleri, 1441'de seyrüseferlerin yeniden

¹⁸⁵ Lagoslular Henrique'yi bu meselede ikna edebilmek için haclı seferi kozunu ve ganimeti öne sürdüler. Henrique ilk gerekçeyi makul karşıladı. Üstelik bu sefere izin vermekle kalmadı, aynı zamanda yardımcı olmayı da kabul etti. *Age*, ss. 228-231.

¹⁸⁶ Bu filo o dönemlerde Portekiz'den Afrika sahillerine tek bir seferde gönderilmiş en kapsamlı filo oluyordu.

¹⁸⁷ Gineli yerlilerle yaşanan çatışmadan sonra kalan Portekizlileri daha güneye inmeye ikna eden Gomes Pires olmuştur. Pires burada yeni topraklar keşfetmekten ziyade Nil nehrinin yerini öğrenmek istiyordu. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, ss. 271-272.

¹⁸⁸ Prens Henrique, bu ağaçların görüldüğü yerin yaklaşık 100 km. ötesinde sözü edilen nehrin girişiyle karşılaşacaklarını söylemişti. *Age*, s. 278.

¹⁸⁹ Azurara kroniğinin 61 ve 62. bölümlerinde Nil nehri ve mecrasıyla ilgili kadim coğrafyacıların görüşleri hakkında bilgi vermektedir. *Age*, ss. 289-295.

¹⁹⁰ Bu aşamadan sonra, Lançarote komutasındaki 5 karavela Senegal Nehri'nden sonra Yeşil Burun'a doğru hareket ettiler ve hemen bitişigindeki iki adacıkla karşılaştılar. İkinci adacığa geldiklerinde yakın zamanda yüzülmüş hayvan derilerine rastladılar. Bu durum daha önceden birilerinin o adalara gelmiş olduğunu gösteriyordu. Bunun yanı sıra, aynı adacıkta Prens Henrique'nin birkaç ağaca kazınmış vecizesini gördüler. Dolayısıyla, kendilerinden önce başka Portekizliler oraya uğrayıp, bu işaretleri bırakmışlardı. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 304. João de Barros, bu başka Portekizlilerin işaretleri bıraktıkları adacığa Álvaro Fernandes adında birinin liderliğinde geldiklerini ifade eder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 52.

başlatıldığı *Pedra da Galé* noktası ile Yeşil Burun arasında yer alan bir bölgeyle sınırlı kalmıştı. Bu yüzden, keşifleri daha ileriye götürme ve yeni haberler getirme işi Álvaro Fernandes'e¹⁹¹ kalıyordu. 1446'da sözü edilen Yeşil Burun'un biraz güneyindeki *Cabo dos Mastos*¹⁹² denilen yere gitmiş olan Álvaro Fernandes Batı Afrika sahilini yaklaşık beş yüz kilometre boyunca izledi. Uzaktan zirvesini gördüğü dağlar bugün *Sierra Leone* denilen yerd. Onun ulaştığı bu nokta o yıl diğer karavelaların ulaştıkları yerden çok uzaktaydı. Fernandes, hastalığından dolayı yolculuğuna daha fazla ilerleyemediğinden, doğrudan Portekiz'e döndü¹⁹³.

Bu tarihten itibaren keşif yolculuklarına ara verildi. Gomes Eannes Azurara Gine Kroniği'nin 78. bölümünde yolculukların özetini yaparken, 1441'den 1446 senesine kadar 51 karavelanın Afrika'nın batı sahillerine gönderilmiş olduğunu kaydetmektedir. Bu karavelalar Bojador Burnu'ndan itibaren 450 *lig* uzunluğunda bir sahili keşfetmişlerdi. Denizcilerin getirdikleri bilgiler de Henrique'nin talimatıyla çizdirilen deniz haritalarına eklenmiştir.

1.6. Henrique Dönemi Karavelalar

Batı Sahra kıyılarında Portekizli karavelaların görülmesi bölge halkının Avrupalılarla ve dönemin Avrupa'sına ait denizcilik teknolojisiyle karşılaşma durumunu beraberinde getirmiştir. Üstelik, Prens Henrique bu gemilerin yelkenlerine mensubu ve idarecisi olduğu İsa Tarikatı'nın sembolü olan kırmızı haçlar işletmişti. Bu tavır Portekizlilerin Gine topraklarındaki Hristiyanlaştırma ve haçlı seferi niyetlerinin göstergesi sayılabilir¹⁹⁴. Daha ilginç olanı ise, Karavelaların görünüşlerinin, sadece ihtiyaçlarına göre tekne ve kano türü deniz vasıtalarına aşına olan Ginelileri şaşırtmış olmasıydı. Azurara bu durumu Gine kroniğinde şu ifadelerle izah eder:

Ve [karavela] o deniz boyunca yolculuğunu yaptığı sırada, sahilde bulunan [yerliler] karavelayı görüverdiler. Bu, onları şaşkına çevirdi. Zira, öyle görünüyor ki, ne benzer bir şey görmüşlerdi ne de işitmişlerdi. Üstelik onlardan bazıları [karavelanın] balık olduğunu

¹⁹¹ João de Barros, Álvaro Fernandes'in Madeira adasının idarecilerinden João Gonçalves Zarco'nun yeğeni olduğunu belirtir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 52. Ayrıca bkz. bir önceki dipnot.

¹⁹² Böyle bir isimlendirme oraya gitmiş olan Portekizlilerin sahilde dalsız palmye ağaçları görmelerinden dolayı verilmiştir. G. E. Azurara (1841). *Chronico do Descobrimento e Conquista*, s. 356.

¹⁹³ Yerlilerle yaşadığı çatışmada bacağından yaralandığından dolayı yolculuğunu kesmek zorunda kalan Álvaro Fernandes, Azurara'nın ifadesine göre, Yeşil Burun'dan 110 *lig* öteye gittiği bu yolculuğundan Portekiz'e döndükten sonra hem Prens Henrique hem de kraliyet naibi Prens Pedro tarafından ödüllendirildi. *Age*, s. 411. Duarte Pacheco Pereira *Esmeraldo* adlı eserinde Sierra Leone'yi Prens Henrique'nin adamlarından Pero de Sintra'nın keşfetmiş olduğunu ifade etmektedir. D. Pacheco Pereira, *age*, s. 57. Bunun yanın sıra, bu ülkeye "Sierra Leone" isminin, orada "aslanların" olmasından değil de, arazinin yabanî ve engebeli olmasından dolayı verilmiş olduğunu söyler.

¹⁹⁴ P. Russell, *age*, s. 226.

*düşünüverdiler, bazıları da bir hayalet. Diğerleri de o denizlerde gezen bir kuş olabileceğini söylüyorlardı*¹⁹⁵.

Yukarıdaki paragrafta görünüşü itibarıyla Batı Afrikalı yerlileri şaşırtmasının ötesinde, Henrique döneminin gelecekteki deniz keşiflerini kolaylaştıran yeni bir gemi türü okyanuslarda yerini almaya başlıyordu: Karavela. 1415'in yaz sonunda başarıyla tamamlanmış olan Sebte kuşatmasında Portekiz filosunun açık denizdeki tecrübesizlikleri hemen görülmüştü. Cebelitarık akıntıları Portekizliler için kolayca ve hemen baş edebilecek bir engel olmamıştı. Bu kuşatmaya katılmış olan Prens Henrique tertip edilen kraliyet filosunda bulunmuş ve büyük bölümünü kadırgaların oluşturduğu yelkenli gemilerin akıntı ve rüzgâr gibi açık deniz tehlikelerinde yetersiz olduğuna bizi şahit olmuştur¹⁹⁶. Yine de, bu durum Portekiz denizciliği için anlık münferit bir handikap olarak telakki edilmelidir. Zira, Portekizlilerin ülke sahillerinde kıyı balıkçılığı ve taşımacılık işlerinde kullandıkları hafif gemilerle eskiden beri Akdeniz'in batısı ve Kuzey Avrupa ülkeleriyle ve hatta Müslüman Fas ile deniz ticaretine dâhil oldukları bir gerçektir¹⁹⁷.

“Karavela” tabirinin kökeni denizcilik arkeolojisi üzerinde çalışan araştırmacılar arasında ihtilafli bir mesele olarak kalmıştır. Bu konuda farklı yorumlar yapan uzmanların görüşlerine eserin yer veren Henrique Lopes Mendonça, *caravo* ve *caravela* (yani karavela) kelimelerinin ortak kökene sahip olduklarını ve hatta *caravela* tabirinin *caravo* tabirinden türediğini dile getirmektedir. Bunun yanı sıra, Arapçanın Portekiz denizciliğinde tesiri olduğunu söylemek suretiyle, karavela tabirinin doğrudan Arapça kökenli olduğunu da düşünmektedir¹⁹⁸. Portekizli bir deniz subayı olan Henrique Quirino da Fonseca¹⁹⁹, Lopes Mendonça'nın “karavela”nın kökenlerine dair öne sürdüğü iddialarına ihtiyatla yaklaşarak, denizcilik sözlüklerinde bu tabirle ilgili tekdüze ve tatmin edici bilgiler bulmanın çok güç olduğunu eklemektedir. Yine de, bu tabirin Batı Avrupa kökenli dillerde yerini bulmuş olmasını karavelanın Portekizlilerin keşif yolculuklarında giderek kazandığı şöhretine bağlamaktadır²⁰⁰. Bu ifade aynı zamanda karavela kelimesinin, değişime uğrayarak, Avrupa

¹⁹⁵ G. E. Azurara (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista*, s. 158.

¹⁹⁶ F. Braudel (2017). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. 1, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğubati yay., Ankara, s. 179. Mesela bkz. G. E. Azurara (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta*, s. 175.

¹⁹⁷ Bkz. işbu tez çalışmanın 70 numaralı dipnotu.

¹⁹⁸ H. L. Mendonça (1892). *Estudos sobre Navios Portugueses nos Seculos XV e XVI*, Academia Real das Sciencias, Lizbon, ss. 41-42 ve 46. Hatta “karavela” tabirinin *caravo à vela* (yelkenli *caravo*) kelimelerinin birleştirilmesiyle oluştuğunu ileri sürmektedir.

¹⁹⁹ Quirino de Fonseca'nın ilk dönem Portekiz denizciliğinde kullanılan gemi türlerine dair çalışmalarından birkaç tanesi için bkz. H. Quirino da Fonseca (1934). *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*, Coimbra Uni. Yay. ve ayrıca bkz. H. Quirino da Fonseca (1958). *Os Navios do Infante D. Henrique*, Lizbon.

²⁰⁰ H. Quirino da Fonseca (1934). *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica*, Coimbra Uni. Yay., ss. 24-25.

dillerine ithal edilmiş olabileceği izlenimini uyandırmaktadır. Zira daha sonraları Atlantik'teki seyrüsefer şartlarına uyarlanarak gelişme kaydedecek olan karavela gemisinin iptidaî modeli Mağribli'lerin kullandıkları küçük ve hafif teknelere kadar götürülebilir. Bu gemi türü, Kuzey Afrika'nın Atlantik ve Akdeniz sularında balıkçı teknesi ve hafif savaş gemisi olarak benimsenmiş olan *caravo* veya *qarib* tabirlerinden çok da farklı görülmemiştir. Özellikle de *qarib* türü gemiler yelken teçhizatı bakımından Batı Akdeniz'in küçük latin yelkenliler sınıfında yer alırken, kürekleri sayesinde alternatif itici güce de sahip olabiliyorlardı²⁰¹.

Deniz aşırı diyarlara Avrupa'nın gücünü ve teknolojisini götürecek olan bu gemilerin Portekiz denizciliğindeki yerini ne zaman almaya başladığı meselesi, kelimenin kökeni kadar, muğlak olmaktadır. Henrique Lopes de Mendonça ve Quirino da Fonseca, “karavela” tabirine XIII. asrın ortalarına tarihli bazı kraliyet belgelerinde rastlandığını belirtmek suretiyle, bu tabirin kendine has özellikleri olan belirli bir gemi türüyle özdeşleştirildiğini kaydetmektedirler. “Karavela”nın geçtiği bu kraliyet belgelerinden en eski tarihli Portekiz kralı III. Afonso (sa. 1248-1279) dönemine kadar gitmektedir²⁰². Bu belgede o zamanlar balıkçılıkta kullanılan karavelalara dair atıflar bulunmaktadır.

²⁰¹ M. M. Elbl (1985). “The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity”, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 33, ss. 544-545. Quirino da Fonseca, Portekizliler ve İspanyollar arasında uzun bir süre “caravo” veya “carabo” olarak bilinen bu gemi türünün Akdeniz'in doğu sahillerinde cirit atan Müslümanlara ait bir gemi türü olduğunu söyler. H. Quirino da Fonseca (1934). *A Caravela Portuguesa*, s. 55. O. L. Filgueiras, A. Barroca (1970). “O Caique do Algarve e a Caravela Portuguesa”, *Junta de Investigações do Ultramar*, Lizbon, ss. 7-8.

²⁰² H. Quirino da Fonseca (1934). *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica*, Coimbra Uni. Yay., s. 21.



Resim 1.1. Prens Henrique döneminin iki direkli latin yelkenli karavelası

Kaynak:<https://www.fundacionnaovictoria.org/wp-content/uploads/2017/05/DSC06858.jpg>

Açıklama: Karavelaların yelkenlerine İsa Tarikatı haçının işlenmesi bir gelenek idi.

1420’lerin hemen başlarından itibaren Atlantik’in doğusundaki Madeira Adaları’na başlatılan ilk keşif ve kolonileştirme faaliyetleri sırasında karavela türü gemilerin kullanılıp kullanılmadığı hakkında elimizde net bilgiler bulunmamaktadır. Bu yüzden de yelken teçhizatlarıyla ilerleyen yıllarda kıyı yolculuklarında boy gösterecek olan karavela ilk Portekiz seyrüseferlerinde hemen yerini bulmuşa benzemiyor. Zira, Prens Henrique’nin adamlarının geçilemez denilen Bojador Burnu’na ulaşmaları, Azurara’nın Gine Kroniği’nde belirttiği üzere, karaveladan ziyade, *barcha*²⁰³ denilen bir tür gemi sayesinde mümkün olmuştu. Bu gemi küreklerle teçhiz edilmiş, tek direkli ve kare yelkenli olup, aynı zamanda, Henrique’nin ilk dönem Atlantik yolculuklarıyla birlikte, muhtemelen korsanlık amacıyla

²⁰³ Henrique Lopes de Mendonça, “barcha” tabirinin ilerleyen zamanlarda “barca” kelimesine tahvil edildiğini ve bu yüzden de her iki tabirin tek bir gemi türüne tekabül ettiğine dair genel bir görüşün yanlış olduğunu, aslında her iki tabirin farklı iki gemi türüne karşılık geldiğini ifade etmektedir. “Barca”nın nehir seyrüseferinde veya daha büyük gemilerde küçük tekneler olarak kullanıldığını belirtirken, “barcha”nın ise Kuzey Avrupalı halklardan tevarüs eden yüksek bordalı bir gemi türü olduğunu dile getirmektedir. H. L. Mendonça, *age*, s. 11. Quirino da Fonseca, eski metinlere dayanarak “barca” kelimesinin kökeni erken Ortaçağ dönemine kadar götürmektedir. H. Quirino da Fonseca (1958). *Os Navios do Infante*, ss. 26-27. 1450’lerin başlarında kaydedilen “barcha” türü gemiler 47 ton ile 73 ton arasında değişiyordu. M. M. Elbl, *agm*, s. 556.

Berberî sahillerine de sıklıkla gönderilmiştir²⁰⁴. Ne var ki, bu gemi türü daha sonraki keşif yolculuklarında tarih sahnesinden giderek çekilmiştir. Bunun en önemli nedenleri arasında uzun menzilli açık deniz yolculuklarında ağır seyrüsefer şartlarına dayanıklılık gösterememesi olmuştur²⁰⁵. Zira meydana gelebilecek fırtına gövdesi küçük bir *barchayı* alt edebilirdi.

Kendisi hiçbir zaman bir karavela içinde seyahat etmemiş olan Henrique, daha ilk zamanlarda, bu gemi türünün, onu Afrika Atlantik’indeki deniz aşırı yolculuklarda aranan bir gemi türü yapan yelken ve başka özellikleri hakkında bilgi sahibi olabilmisti²⁰⁶. Karavelaların keşif yolculuklarındaki başarısı sahip oldukları yelken teçhizatıyla izah edilebilir. Geniş üçgen yelkenleri direğe sabitlenmiş çapraz bir çıtaya raptedilmemiştir. Tam tersine, bu yelkenler, ana gemi direğine bir halat ilmiğiyle geçirilmiş olan yatay haldeki uzun bir seren direğinden sarkıtılmıştır. *Latin* veya üçgen²⁰⁷ şeklindeki yelken bezinin sarkıtıldığı bu uzun direk ise dikey haldeki ana direğe eğik bir açıyla durmaktadır. Bu yüzden de karavelalarda ön kasara bulunmamaktaydı. Zira manevranın yapılmasında veya yön değiştirmede bu yelken benzinin rahatça hareket edebileceği bir alanın oluşması gerekiyordu. Dolayısıyla ilk başlarda karavelanın sadece kış tarafında yükseltilmiş bir güverte veya kış kasarası bulunmaktaydı.

Karavelalar tarih sahnesinde görünmeye başladıktan sonra, yelken direklerinin sayısında farklılıklar meydana geldi. Erken dönemlerde küçük balıkçı gemisi olarak kullanılan karavela (*caravela pescareza*) genel olarak tek direkli latin yelkenli idi ve ağırlığı ise 20 ila 28 ton idi²⁰⁸. Ancak bu gemi türünün önemi arttıkça iki direkli latin yelkenli karavelalar denizlerde kendini gösteriyordu. XV. asrın ikinci çeyreğinin ilerleyen yıllarında keşif faaliyetlerinde kullanılan karavelalar genel olarak iki direkli latin yelkenli karavelalardan idi (Bkz. Resim 1). Prens Henrique döneminde Sahra Atlantik’inde cirit atan

²⁰⁴ H. L. Mendonça, *age*, s. 14. Peter Russell, Prens Henrique’nin Bojador Burnu’nun geçilmesinde *barcha* türü bir gemiyi göndermiş olmasını Jaime Ferrer’in yaklaşık bir asır önce Afrika Atlantik’indeki yolcuğunda kullandığı *uxer* türü bir gemiden ilham almış olabileceği üzerinde durmaktadır. Zira, on dördüncü asrın sonuna ve on beşinci asrın başına ait Majorkalı dünya haritalarında Ferrer’in yolculuğunu gerçekleştirdiği sözü edilen *uxer* türü gemiyle ilgili bilgiler gösterilmektedir. Dolayısıyla Henrique’nin Afrika Atlantik’indeki keşif yolculuklarının ilk aşamalarında karaveladan ziyade Jaime Ferrer’in gemisine benzer bir gemiyi göndermiş olması makul görülebileceğini ifade etmektedir. P. Russell, *age*, s. 226.

²⁰⁵ H. L. Mendonça, *age*, s. 15.

²⁰⁶ Karavelanın özel niteliklerini Portekizliler kadar yabancı denizciler de takdir etmişti. Alvis Cadamosto, Prens Henrique’nin keşiflerini gerçekleştirdiği karavelanın Atlantik kıyı yolculuklarını kolaylaştıran dönemin en iyi gemi türü olduğunu söylemektedir. A. Cadamosto, *age*, seyahatnamenin giriş kısmı, s. 5. A. Cortesão, *age*, s. 55.

²⁰⁷ John Horace Parry, gemi türlerinden bahsederken, *latin* veya üçgen yelkenin Arap gemiciliğinde görülen tek yelken türü olduğunu ve şeklinden dolayı, tıpkı hilal gibi, İslamiyet’i karakterize ettiğini ifade etmektedir. Bkz. J. H. Parry, *age*, s. 33. Gerçi gelecekte Hindistan seferlerine gönderilecek olan karavelalar, sahili görmeden açık deniz yolculukları gerçekleştirebilmeleri için kare (*redondo*) yelkenlerle de donatılacaklardı. X. Mariona Martins (1994). *Portuguese Shipping and Shipbuilding in Goa, 1510-1780*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Goa Üniversitesi, s. 55.

²⁰⁸ *Agt*, s. 56.

bu tür karavelaların tonajı kırk ile kırk beş ton arasında değişiyordu²⁰⁹. 1497'den itibaren Hindistan'a gönderilecek olan filolarda üç direkli latin yelkenli karavelalar yer alacaktı. Gerçi bu tür karavelaların yelken donanımında daha sonraları değişikliğe gidildi ve ana direkte kare yelken yerini almaya başladı. Bu karavelaların kık kasaraları, gelenekten sıyrılarak, iki katlı oluyordu. Son olarak dört direkli karavela XVI. asrın ikinci çeyreğine kadar denizlerde kalabilmiştir. Pruva tarafındaki ana direğe bir adet kare yelken sabitlendiğinden, yelken donanımı bakımından diğer latin yelkenli karavelalardan farklı olmuştur. Çünkü 3 latin ve 1 kare yelken taşıyordu²¹⁰.

1.7. Vasco da Gama'nın İlk Hindistan Yolculuğuna Kadar Geçen Dönem

Portekizlilerin XV. asrın ortalarına kadar Afrika'nın Yeşil Burun sahillerine gerçekleştirdikleri keşif ve iş yolculuklarının ardından, genişlemenin yönü bir kez daha Fas topraklarına kaydırıldı. Portekiz kralı V. Dom Afonso 1458'de Fas'ın Kasrû's-sâgîr şehrini ele geçirdi. 1460'larda Portekiz filosu Tanca'ya iki kez saldırmasına rağmen, bir netice alamadı. 1471'de Fas'ın bir başka şehri olan Asilah'a saldırdılar ve şehri kolayca aldılar. Hemen sonra Tanca şehri de Portekizliler tarafından zahmetsizce ele geçirildi. Böylece Sebte, Kasrû's-sâgîr, Tanca ve Asilah şehirleri, XV. asrın son çeyreğine girilirken, Portekiz toprağı oluverdiler²¹¹.

1470'lerin başlarına kadar Fas'ın önemli şehirleri Portekiz egemenliğine girerken, bu tarihten itibaren denizaşırı keşifler ihmal edilmedi. Uzun süredir boş kalmış olan Gine ticareti 1469'da Fernão Gomes diye birine kiralık verildi. Onun vazifesi sadece ticaretle meşgul olmanın yanında, Afrika'nın Gine Körfezi boyunca uzanan sahil şeridini de araştırmak olacaktı. Onun ve adamlarının başlattığı keşif faaliyetleri 1470'lerin ilk yarısı boyunca orta Afrika sahil şeridinin adam akıllı araştırılmasına vesile oldu. Muhtemelen Gomes'in bir adamı olan Lopo Gonçaves 1472'de Ekvator hattını geçen ilk Portekizli olarak tarihteki yerini aldı. Yine bu yıllarda Gine Körfezi içindeki bilinmeyen adalar keşfedildi²¹². V. Afonso'nun

²⁰⁹ Alvise Cadamosto, Prens Henrique'nin, onu São Vicente'de misafir ettikten sonra, ona kırk beş tonluk (*do lote de quarenta e cinco toneladas*) yeni bir karavela teçhiz etmesini söylemiş olduğunu belirtmektedir. A. Cadamosto, *age*, s. 9. J. H. Parry, *age*, s. 79. João de Barros, Bartolomeu Dias'ın 1486-1487 tarihli Ümit Burnu yolculuğundaki filoda yaklaşık elli ton ağırlığında en az iki adet karavelanın olduğunu ifade eder. J. Barros (1932), *Asia*, C. 1, s. 85.

²¹⁰ X. Mariona Martins, *agt*, s. 56. M. M. Elbl, *agm*, s. 544.

²¹¹ Portekizlilerin Fas'taki hızlı yayılması kral Dom V. Afonso'nun teşebbüsleriyle oluyordu. E. Prestage, *age*, ss. 173-177. Portekizlilerin Fas'taki toprak kazanımları Portekizli hükümdarlara yeni bir unvanın eklenmesini de beraberinde getirdi. "Sebte'nin Efendisi" unvanının yerini "Algarve'nin ve Afrika'daki denizlerin hükümdarı" unvanı alıyordu. A. Dias Farinha, *age*, s. 21. D. Lopes, *agm*, ss. 342-343.

²¹² Gine Körfezi'ndeki adaların hangi Portekizli hükümdar(lar) döneminde keşfedildiği meselesi, Duarte Pacheco ve João de Barros gibi kronikçilerin ifadelerinden dolayı, muğlak olmaktadır. Özellikle de aynı körfezdeki São Tomé ve Príncipe gibi adalar bu duruma misal oluşturmaktadır. J. W. Blake (1942). *Europeans in West Africa*,

hanehalkından bir şövalye olan Rui de Sequeira Santa Catarina Burnu'na ulaştı. Dahası aynı Lopo Gonçalves ekvator hattını geçmekle kalmayıp, aynı zamanda hâlâ ismiyle yâd edilen günümüz Gabon ülkesindeki Gonçalves Burnu'na ayak bastı. Bu tür keşif faaliyetleri, ekonomik olarak, yeni ticaret yerlerinin açılmasına katkı sağlamakla kalmayıp, o zamana kadar sürekli olarak kulaktan duydukları türlü halk ve topraklarla doğrudan temas kurulmasına da kapı açıyorlardı. Bu faaliyetler sayesinde günümüz Liberya sahillerinden Gabon sahillerine kadar uzanan sahil şeridi 1469'dan 1475'e kadar olmak üzere çok kısa sürede araştırılıp keşfedildi. Gerçi, V. Afonso'nun saltanatının son dönemlerine doğru yapılan keşifler, 1475'ten sonra iç ve dış siyasetteki birtakım belirleyici faktörlerden dolayı, ancak Ekvator hattıyla sınırlı kalmış oldu. Bu dönemde Portekizli idareci sınıfın Fas'ta tutunma arzusu ile Gine civarındaki köle ticaretinin cazibesinin, keşiflerin daha güneye doğru sistematik bir şekilde yürütülmesini yavaşlatmış olabilecekları düşünülebilir²¹³. Dolayısıyla, ticaret ve keşif faaliyetlerinin bir arada yürütüldüğü 1470'lerin ilk yarısı Portekizlilerin Şark dünyasına açılan “gerçek” deniz yolunu bulmalarını sağlayabilecek ümit verici sonuçlardan uzak kaldı. Portekizlilerin bu ümit verici sonuçlara süratle ulaşmaları için 1480'leri beklemleri gerekiyordu. İslamiyetle Atlantik arasına sıkışmış olan Batı Hıristiyanlık alemi için ekonomik genişlemenin müstakbel anahtarı sayılabilecek bu deniz güzergâhı istikrarlı ve ciddi bir politikanın mahsulü olacaktı.

Portekiz kralı V. Dom Afonso'nun 28 Ağustos 1481'deki ölümünden sonra, tahta oğlu II. João (sa. 1481-1495) geçti. Kastilya ile Portekiz krallıkları arasındaki dört yıllık sıkıntılı bir dönemden sonra, 4 Eylül 1479'da imzalanan Alcáçovas Antlaşması yeni Portekiz kralının Afrika sahili boyunca keşif faaliyetlerini daha güvenilir bir şekilde yürütmesini sağlayacaktı. Bu antlaşma, deyim yerindeyse, gelecekteki Tordesillas Antlaşması'nın bir prototipi olarak, iki devlet arasında denizaşırı genişleme alanlarını belirlemektedir. Azorlar, Madeira ve Yeşil Burun takımadaları Portekiz hâkimiyeti alanında kalmakla birlikte, Kanarya Adaları'ndan Gine'ye doğru uzanan sahil şeridi boyunca keşfedilmiş ve keşfedilmiş olacak bütün topraklar da Portekiz'e terk ediliyordu. Üstelik, Kastilya krallığı, Portekiz'in izni olmaksızın, kendi tebaalarının Gine sularına yelken açmalarını sıkı bir şekilde yasaklıyordu. Eğer muhalif bir durumla karşılaşıldığı takdirde, yakalanan gemilerdeki bütün insanlar ve mallar, sorgusuz

1450-1560, C. 1, Londra, ss. 7-8. Bundan başka, Blake bu çalışmasında Portekiz keşiflerine dair belge ve kroniklerden önemli iktibasları bir araya getirmiştir.

²¹³ Bu tür gerekçelerin yanında belki de en önemlisi Portekiz ile Kastilya krallıkları arasında 1475 ila 1479 yılları arasında yaşanan fasılalı sıkıntılar ve savaş hali idi. Kastilya kralı IV. Enrique'nin 1474'teki ölümüyle, boşalan taht üzerinde Portekiz kralı V. Afonso hak iddiasında bulunmuş ve hatta bu maksatla 1475'te Kastilya'ya bizatihi girmiştir. Bu tavır, iki krallık arasında 4 sene sürecektir olan savaşlar dizisini başlatmış oluyordu. Bailey W. D., Winius, G. D., *age*, ss. 148-151.

sualsiz, Portekiz'in uhdesine bırakılacaktı²¹⁴. İki devlet arasında imzalanan ve papalık tarafından tasdik edilen bu antlaşma sayesinde, Portekiz Afrika sahili boyunca ticareti ve keşif faaliyetlerini sürdürmek için artık hazır oluyordu. Babasının ölümüyle devlet işlerini ellerine alan II. Dom João denizaşırı genişlemeye Fas'ta yayılma politikasından daha fazla önem verdi. 1474'te, II. João'ya, henüz daha prensken, babası tarafından Gine diyârlarının idaresi ve oradaki denizlerin, toprakların ve insanların araştırılması işi emanet edilmişti. Aynı şekilde, yine prensken verilmiş olan 4 Mayıs 1481 tarihli mektup Gine denizlerindeki ticareti ve balıkçılığı ona tahsis ediyordu²¹⁵. Bu tür kraliyet ihsanları, tabiatıyla, II. João'nun hanesine Afrika ticaretinden epey gelirin girmesine katkı sağlıyordu.

Alcáçovas Antlaşması'yla devletin ekonomik bağımsızlığını sağlama alan II. João Afrika'daki altın ve köle ticaretini yabancı mütecavizlerden korumak için birtakım hamlelere girişti. Bunlardan en önemlisi günümüz Gana-Elmina kıyı şeridinde bir müstahkem inşa etmek oldu. Bu vazife, kralın hanehalkından bir şövalye olan Diogo da Azambuja isminde birine verildi. Kraliyet divanındaki bazı hiziplerin muhalefetine rağmen, 1482'nin başlarında tamamlanan bu müstahkeme *São Jorge* ismi verildi. Çünkü, XV. asır kronikçilerinden Rui de Pina'ya göre, Portekiz kralı bu azize çok saygı duyuyordu²¹⁶. Dikilen müstahkem Portekizliler için Gine diyârlarındaki halklarla uzunca bir süre ticaret imkânı sağlayacaktı. Diğer taraftan da, Afrika sahillerinden güneye doğru gönderilecek olan keşif filoları için bir ikmal merkezi olarak da hizmet edecekti²¹⁷.

São Jorge da Mina müstahkeminin inşasından bir süre sonra, unvanları arasına “Gine'nin Efendisi” unvanını da ekleyen II. Dom João büyük amcası Prens Henrique'nin keşif faaliyetlerini miras aldı. Gine ticaretinden kraliyet hazinesine akan gelirler bu keşif faaliyetlerini yerine getirecek filoların ve bu filolarda görev alacak olan kişilerin finanse edilmesinde yardımcı oluyordu. Dolayısıyla Portekiz kralına, babasının zamanında ulaşılmış olan en uzak noktadan daha güneye doğru uzanan sahil şeridini araştırmak kalıyordu. Bu

²¹⁴ Portekiz Gine sularındaki haklarını bu antlaşmayla korumakla yetinmemiştir. Prens João'nun (müstakbel II. João) talebine binaen verilen 21 Haziran 1481 tarihli *Eterni Regis* başlıklı papalık fermanı Alcáçovas Antlaşması'nın keşifler hakkındaki bölümünü tasdik ediyordu. C. M. Witte (1958). *Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle (V)*, *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 53, ss. 34-35. Bailey W. D., Winus, G. D., *age*, ss. 152-153.

²¹⁵ Belge için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história (1461-1500)*, C. 3, Edição Comemorativa dos Descobrimentos Portugueses, s. 221. E. Prestage, *age*, s. 199.

²¹⁶ Rui de Pina (1792). *Cronica del Rei Dom João II* başlığı altında *Cronica del Rei Dom João II* başlığı altında *CLHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II*, yay. haz. José Francisco Correia da Serras, s. 17. Bu aziz Portekiz kraliyetinin, özellikle de Avis hanedanının koruyucusu ve hamisi olarak telakki ediliyordu.

²¹⁷ Dom II. João böylesine önemli bir müstahkemin inşasında hayatını kaybedecek olanlar için papa IV. Sixtus'tan 11 Eylül 1481 tarihli mutlak af beratı bile almış idi. C. M. Witte (1958). *Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle (V)*, *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 53, s. 36.

minvalde, kraliyetin Fas'taki yayılmasına destek veren nüfuzlu hizipler II. João'nun denizasıırı planları için büyük engel teşkil etse de, bu zorluğun üstesinden gelindi. Büyük feodal beylerin imtiyazları ellerinden alındı, çünkü onlar toprağa dayalı genişleme sayesinde konumlarını koruyabiliyorlardı²¹⁸.

Portekiz'in orta Afrika diyârlarıyla ticaretini sağlama alan São Jorge da Mina müstahkeminin inşa işlerinin tamamlandığı sırada, II. Dom João Şark'a açılan deniz yolunu bulmak için bir filo tertipledi²¹⁹. Bu filonun kaptanlığına da Diogo Cão isminde şövalyesini²²⁰ getirdi. Cão'nun kökeni hakkında bir kronoloji oluşturmak güç olduğu kadar, kendisine verilen keşif yolculuğuna dair bir hikâye oluşturmak da aynı derecede güç olmaktadır. Çünkü muasır kronikler onun gerçekleştirdiği yolculuklar hakkında, ne yazık ki, tutarsız ve çelişkili bilgiler vermektedir²²¹. Üstelik onun yolculuklarıyla ilgili herhangi bir seyrüsefer yönetmeliği (*regimento*) ve seyir defterinin günümüze kadar ulaşmamış olması da bu meseleyi daha da sıkıntılı hale getirmektedir. Gerçi dönemin kroniklerinden bazıları²²², onun yolculuklarının ana hedefleri arasında Afrika'nın batı sahilinin güneye doğru araştırılmasından ve hatta şark diyârlarının efsanevi Hristiyan hükümdarı Rahip kral Yohannes'in ülkesiyle temas kurulmasından bahsetmektedir.

Diogo Cão keşif yolculuğu için, hakkında tam olarak emin olamadığımız bir tarihte, ancak muhtemelen 1481'in sonunda veya 1482'nin başında Lizbon'dan hareket etmiş olmalıdır. Çünkü onun yolculuğuyla ilgili bilgi veren Barros, keşif filosunun o senenin başlarında inşası tamamlanmış olan São Jorge da Mina müstahkeminde ikmal yapmış

²¹⁸ Dom II. João saltanatının hemen başındaki siyasî dönüşüm için bkz. A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, ss. 208-210.

²¹⁹ Rui de Pina, II. João'nun okyanus denizinin sahil boyunca doğuya doğru keşfine devam edilmesi isteğini ısrarla vurgulamaktadır. R. Pina (1792). *Cronica del Rei Dom João II*, ss. 144-145.

²²⁰ Diogo Cão'nun kökeni hakkında ne yazık ki elimizde tevsik edilmiş bilgiler bulunmamaktadır. Ancak yaptığı keşif yolculuğundan dönüşünde, onu ödüllendirmek için verilen iki belgeden 14 Nisan 1484 tarihli olanında babası ve dedesinin Portekiz krallığı için büyük hizmetlerde bulunmuş oldukları ifade edilmektedir. Sözü edilen belge için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 273-274. Diogo Cão'nun isminden ilk kez bahseden kaynak için bkz. Eustache De La Fosse (1949). *Voyage à la côte occidentale d'Afrique* (1479-1480), yay. haz. Raymond Mauny, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, C. 4, No. 14, ss. 181-195 içinde.

²²¹ Rui de Pina ve Garcia de Resende gibi o döneme doğrudan şahit olmuş olan Portekizli kronikçiler II. João dönemi denizasıırı faaliyetleri üstün körü geçmektedirler. João de Barros da, bilgi kaynakları çelişkili olmuş olsa gerektir ki, Cão'nun yolculuklarına dair tutarlı bir kronoloji vermemektedir. Dönemin kroniklerindeki bu tür çelişkiler bazı modern araştırmacıların dikkatini çekmiştir. Özellikle de bkz. J. Cortesão (1975). *A Expansão dos Portugueses*, ss. 233-239.

²²² Özellikle de Fernão Lopes de Castanheda Afrika sahillerinin keşfine devam edilmesi ve sözü edilen Rahip kralla ilişki kurulması gibi hususları II. João'nun aslî amaçları arasına yerleştirmektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista da India pelos Portugueses*, C. 1, Lizbon, ss. 1-2.

olduğunu ifade etmektedir²²³. Bu aşamadan sonra yolculuğuna devam eden Cão günümüz Zaire (Kongo) Nehri'nin girişine ulaştı ve burada *São Jorge* diye isimlendirilmiş olan bir *padrão* dikiverdi. II. João döneminde taştan tasarlanmış olan bu *padrão*larda o toprağın hangi hükümdar zamanında ve kim veya kimler tarafından keşfedildiğini bildiren Portekizce ve Latince kitabeler bulunmaktadır. Ancak bu *padrão*dan günümüze sadece birkaç parça kalabilmiştir. Üstündeki kitabesi de yok olmuştur. Kroniklerdeki çetrefilli ifadelerden dolayı, Cão'nun bundan sonra yolculuğa nasıl devam etmiş olabileceği problemli bir durum arz eder. Gerçi, güneye doğru yolculuğuna devam etmiş olmalıdır. Çünkü Cabo do Lobo denilen bir yerde, ancak günümüzde ise Angola sahilinde St. Mary Burnu'nda ikinci *padrão*sunu dikmiş olarak görünmektedir. Bu *padrão*nun ismi *Santo Agostinho* idi ve *padrão*, şans eseri, günümüze kadar bütün halde gelebilmiştir. Üzerinde sadece Portekizce kitabenin bulunduğu bu *padrão*da II. João ve Diogo Cão isimleri ve milâdî 1482 senesi kayıtlıdır. Kitabede 1482 senesi kayıtlıysa, *padrão*, o sene içinde dikileceği düşünülerek hazırlanmış olmalıdır. Ama aynı zamanda bu tarih, *padrão*nun hangi tarihte dikileceği gözetilmeksizin, yolculuğun hareket emri o sene verilmiş olduğu için de kitabeye kazınmış olabilirdi. Eğer böyleyse, sözü edilen *padrão*ların 1483 senesinde de dikilmiş olabileceği düşünülebilir. Ne yazık ki, bu konuda güvenilir bir tespitte bulunamıyoruz. Her halükârda, Cão ikinci *padrão*yu diktiği bu yolculuktan tam olarak bilmediğimiz nedenlerden dolayı Portekiz'e dönmüştür²²⁴.

Diogo Cão bu yolculuğu sırasında gerçekleştirmiş olduğu keşif işlerinin karşılığında ödüllendirilmiştir. Onun adına verilen 8 ve 14 Nisan 1484 tarihli iki belge ona hem yıllık tahsisat hem de arma kullanma imtiyazı bahşetmektedir. Bu çok önemli iki imtiyazı kullanma hakkına sahip olan Diogo Cão'ya, bir şekilde kesmek zorunda kaldığı yolculuğa kaldığı yerden devam etmesi emredildi. Cão'nun bu ikinci yolculuk için 1485'in yaz mevsimi içinde Lizbon'dan hareket etmiş olabileceği düşünülebilir. Bu görüşün delili olarak, Cão'nun bu yolculukta diktiği *padrão*lardan birine kazınmış olan Portekiz kraliyeti arması gösterilebilir.

²²³ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 79. Kroniklerdeki muğlak bilgiler, bu yolculukları ele almış olan modern araştırmacıların da bilimsel olmaktan çok, nazariyeye dayalı hikâyeler inşa etmelerine neden olmuştur. Özellikle de Ernst Ravenstein, Cão'nun ilk yolculuğu için Lizbon'dan hareket tarihini 1482 senesinin ortası olarak vermektedir. E. G. Ravenstein (1900). The Voyages of Diogo Cão and Bartholomeu Dias, 1482-88, *The Geographical Journal*, C. 16, No. 6, s. 629. Gerçi, A. F. da Costa 1482'nin başları olabileceğini ileri sürer. A. F. da Costa (1990). *As Portas da Índia em 1484*, Edições Culturais da Marinha, Lizbon s. 15.

²²⁴ Modern araştırmacılar Cão'nun sözü edilen iki *padrão*yu dikmiş olduğu bu yolculuğunu yaklaşık yirmi aylık bir zaman dilimine yerleştirmektedirler. Bkz. L. Cordeiro (1892). Descobertas e Descobridores: Diogo Cão, *Boletim de Sociedade de Geographia de Lisboa*, 11. Seri, No. 2, ss. 95-98. D. Peres (1943). *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, ss. 188-190. E. Axelson (1973). *Congo to Cape. Early Portuguese Explorers*, Londra ss. 62-63. Bu problemli meseleye dikkat çekmiş olan Carmen Radulet ise bu kadar uzun süreli bir yolculuğun olamayacağını ve 1482 ile 1484 yılları arasında iki farklı yolculuğun gerçekleştirilmiş olabileceğini öne sürmektedir. C. M. Radulet (1990). As Viagens de Diogo Cão: Um problema ainda em aberto, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 34, s. 109.

II. João saltanatının ilk yıllarında sözü edilen kraliyet armasında değişikliğe gitti. Portekiz *quinas*'ı denilen beşli kalkanın arma içindeki pozisyonu 1485 Haziran'ında yapılan değişikle yeni tarzını aldı²²⁵.

Eğer Cão'ya yukarıdaki iki belge 1484 Nisan'ında verilmişse, onun bu yolculuğa en erken 1485'in yazında olacak şekilde niçin bu kadar geç çıkmış olabileceğini bilmiyoruz. Belki de bir önceki yolculuğunda Portekiz'e getirilmiş olan Kongolu yerlilerin Portekizce kültür ve dil için uzun bir tedrisat döneminden geçmiş olabilecekleri, ihtiyatlı olmak kaydıyla, düşünülebilir. Cão vaktiyle almış olduğu yerlilerle Lizbon'dan hareket ettikten sonra, mutat güzergâhı izledi ve önceki yolculuğunda dikmiş olduğu ilk padrãosunun bulunduğu Zaire Nehri'nin girişine geliverdi. Barros Cão'nun bu nehre geldiğini ve filosundaki yerlileri orada bırakmış olduğu Portekizli heyetle takas ederek, güneye doğru yolculuğuna devam etmiş olduğunu söylemektedir²²⁶. Acaba Barros'un ifade ettiği gibi, Cão güneye doğru yolculuğuna devam etmiş midir? Kronikler Cão'ya bu yolculukta kimlerin eşlik etmiş olduğunu söylemese de, Zaire Nehri'nin kaynağına doğru iç kesimlerinde seyrüsefere izin vermeyen sığılıklar bulunmaktadır. Bu sığılıklardan birinin ismi de Yelala Kataraktı'dır. Bu kataraktaki bazı kayalıklara Diogo Cão ve ona eşlik eden bazılarının isimlerinin kazıldığı görülmektedir. Demek oluyor ki, Cão, Barros'un ifadelerinin aksine, bu nehrin girişine geldiğinde, aldığı talimatlar gereğince, sözü edilen güçlü hükümdarla görüşmek için nehir boyunca seyahat etmiştir. Gerçi, bu yolculuk nehirdeki engellerden dolayı daha ileriye gerçekleştirilmediğinden, Cão ve adamları nehrin girişine döndüler.

Keşif filosu, neticesiz kalan bu teşebbüsten sonra, güneye doğru sahil boyunca yol almış ve ilk yolculuğunda ulaşmış olduğu son noktaya gecikme yaşamadan gelmiş olmalıdır. Cão'nun bu aşamanın akabinde izlemiş olduğu rota için Duarte Pacheco'ya ve muasır erken tarihli haritalara müracaat edilebilir. Duarte Pacheco, Cão'nun bu yolculukta dikmiş olduğu ilk padrãosunun yerini günümüz Angola'nın güney sahilindeki çıkıntı olarak tasvir edilen Monte Negro olduğunu söylemektedir²²⁷. Gerçi bu padrão günümüze kadar ulaşmamıştır. Portekizli kaptan bu yerden itibaren güneye doğru yolculuğuna devam etti. Bu yolculukta dikeceği ikinci ve son padrãosunun bulunduğu yere geldi. Bu yer günümüzde Namibya ülkesinde kalan *Cape Cross* adında bir yerdir. Şans eseri bu padrão günümüze bütün olarak ulaşabilmiştir. Padrão da Portekizce ve Latince olmak üzere iki dilde yazılmış kitabeler

²²⁵ Ayrıntı için bkz. R. Pina (1792). *Cronica del Rei Dom João II*, s. 64-65.

²²⁶ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 81-82. Hatta Barros, Cão'nun keşif yolculuğundan Lizbon'a dönüş sırasında sözü edilen Kongolu hükümdarla görüştüğünü söylemektedir.

²²⁷ Duarte Pacheco bu yerin hemen güneyinde uzanan bir koyun olduğunu ve bu koyda balıkçı koyların yer aldığını belirtmektedir. D. Pacheco Pereira, *age*, s. 85.

bulunmaktadır. Kitabelerden ikisinde yazılmış olan tarihlerde farklar olsa da, II. João ve Diogo Cão isimleri için böyle bir problem bulunmamaktadır. Portekizce metinde 1485 tarihinin kayıtlı olduğu bu padrãonun dikildiği yer Duarte Pacheco'nun eserinde *Cabo do Padrão* olarak geçer²²⁸.

Diogo Cão'nun bu aşamadan sonraki yaptıkları hakkında ne yazık ki güvenilir bilgilere sahip değiliz. Barros'a göre, Cão bir süre daha güneye ilerledikten sonra, nedenini bilmediğimiz sebeplerden dolayı geri dönmüş ve ardından Kongolu hükümdarla görüşmeye gitmiştir. Ne var ki, Heinrich Hammer'ın 1489 tarihli haritasındaki bir lejantta (pasaj) Cão'nun ikinci padrãosunu diktiği yerin biraz güneyinde hayatını kaybettiği bilgisi yer almaktadır²²⁹. Muasır kaynaklardaki tutarsız ve çelişki bilgiler Cão'nun akibeti hakkında bir fikir yürütmemize, maalesef, izin vermezler. Eğer bu yolculuk bir anda sonlanmışsa, bunun nedeni Cão'nun ölümü olabilirdi. Üstelik bu kaynaklarda ve kraliyet belgelerinde Diogo Cão'nun isminden bir daha bahsedilmeyecektir.

Diogo Cão'nun son yolculuğu Hint deniz yolunun bulunmasında henüz müspet bir gelişmeyle tamamlanmış olmasa da, Afrika'nın iç kesimlerinde Rahip kral Yohannes'le ilişkilendirilmiş olabilecek güçlü bir hükümdarın yaşadığı bilgisine ulaşılmış ve anakaranın güneybatısına kadar uzanan sahil şeridi araştırılmış ve haritalandırılmıştı. Bu minvalde, II. João o ana kadar yürütülen keşif işlerinin devam ettirilmesini ve ivedilikle müspet bir sonuca ulaştırılmasını istemiş olmalıdır. Dolayısıyla, geriye sadece yeni bir filonun tertiplenmesi kalıyordu. Bu yeni filonun baş-kaptanlığına Bartolomeu Dias isminde biri getirildi. Dias'ın geçmişi hakkında iyi tevsik edilmiş belgelerden mahrum olduğumuzdan²³⁰, muasır kaynaklardaki bilgilere başvurmakla iktifa ediyoruz. João de Barros, Ümit Burnu'nu keşif yolculuğuna gönderilen Bartolomeu Dias'tan Portekiz kralının hanehalkının şövalyesi olarak bahsederken, bir diğer tarihçi olan Fernão Lopes de Castanheda da Dias'tan Gine ambarları "tahsildarı" olarak bahsetmektedir. Bu bilgiler en azından Dias'ın böyle bir yolculuk için alelade seçilmediğini gösterebilir.

Bartolomeu Dias, gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra önemli bir keşif yolculuğu için Lizbon'dan hareket etti. Bu yolculuğun başlangıç ve bitiş tarihleri hakkında gerek muasır kaynaklarda ve gerekse modern literatürde tatmin edici bilgilere ulaşmak güç olmaktadır.

²²⁸ D. Pacheco Pereira, *age*, s. 87.

²²⁹ Lejant için bkz. E. G. Ravenstein, *agm*, s. 637 ve E. Axelson, *age*, s. 93.

²³⁰ Bartolomeu Dias isminin geçtiği kraliyet belgelerinin bir araya getirildiği çalışma için bkz. *Bartolomeu Dias, corpo documental – bibliografia (1988)*. Biz bu belgeleri incelediğimizde o sırada Bartolomeu Dias ismini taşıyan birden fazla kişi olduğunu düşünüyoruz. Bazı belgelerin tarihlerine bakıldığında, o sırada Dias'ın keşif yolculuğunda bulunmuş olduğu sırada verildikleri görülecektir.

Sadece João de Barros, Dias'ın bu yolculuğunu 1486 Ağustos'u ile 1487 Aralık'ı arasına yerleştirmektedir. Biz de Barros'un bu ifadelerinin ihtimal dahilinde olabileceğini düşünüyoruz, çünkü keşif yolculuğunun daha ileri bir tarihe ertelenmesi için bir gerekçe göremiyoruz²³¹. Muasır erken dönem haritalara bakılacak olursa, eğer Bartolomeu Dias'ın bu yolcuğunda güneybatı Afrika sahili boyunca isimlendirilmiş olan yerlere günleri, Katolik inancına göre, senenin son dönemlerinde kutlanan bazı aziz ve azizelerin isimleri verilmişse, Dias'ın en azından senenin yaz mevsiminde yola çıkmış olabileceği düşünülebilir.

Portekizli Baş-kaptan Lizbon'dan hareket ettikten sonra, Diogo Cão'nun yolculuklarında izlemiş olduğu rotayı takip etmiş olmalıdır. Zira Cão'nun filosundakilerin Lizbon'a getirmiş olabileceği bilgilerin Dias'ın yolculuğunun daha güvenilir ilerlemesine katkı sağlamış olabileceği düşünülebilir. Dias, Cão'nun vaktiyle ulaştığı yere geldikten sonra bilmediği sahil boyunca bir miktar güneye doğru ilerledi. Bu ilerleyiş sırasında bazı yerler isimlendirildi ve haritalandırıldı. Bir süre sonra yolculuk sahil boyunca olmamış olsa gerek. Bu yolculuğun Ümit Burnu geçilinceye kadar yaşadığı hikâyeyi sadece João de Barros'ta bulabilmekteyiz. Barros, Dias'ın güneybatı Afrika sahilini, akıntılar ve umumî rüzgarlar gibi, bazı coğrafi faktörlerden dolayı izleyemediğini ve bu yüzden de açık deniz manevrası yapmak zorunda kaldığını ifade eder. Onun böyle bir manevraya başvurduğu yeri, yaklaşık 29 derece güney enleminde bulunan ve Namibya ile Güney Afrika Cumhuriyeti sınırı civarında kalan *Angra das Voltas* olarak verir²³². Dias karşılaştığı tabî zorluklardan dolayı, Ümit Burnu'nu geçinceye kadar bir süre sahili göremeyerek, Barros'a göre, on üç gün boyunca açık denizden gitmek zorunda kaldı. Ardından sahili görmek için önce doğuya doğru manevra yaptı, ancak sahili göremeyince bu kez kuzeye yöneldi. Bir süre sonra kara göründü ve sahil şeridi artık doğu-batı yönünde uzanıyordu. Bu yüzden Ümit Burnu'nu göremeden geçmişlerdi. Gerçi Afrika'nın ucunu dönmüş olduğunu fark etmişlerdi. Filo, doğuya doğru yolculuğa devam ederek, sahil boyunca yeni koyları keşfetti. Bu şekilde kat edilen kıyı şeridinin bir müddet sonra kuzeydoğuya doğru kıvrıldığına şahit olundu. Artık Portekizliler Hint Okyanusu'na “resmen” girmişlerdi.

Bartolomeu Dias, Avrupalılar için oldukça sıradışı bir işi gerçekleştirdikten sonra, mürettebatın ısrarları neticesinde dönüş yolculuğuna geçti. Sahil batıya doğru kat edilirken, meşhur Ümit Burnu göründü. Dias'ın keşfin nişânesi olarak burada bir *padrão* dikip

²³¹ Modern tarihyazıcılığında bu yolculuğun 1487 yazında başladığı ve 1488 Aralık'ında sonlandığı versiyonu benimsenmektedir. Ancak böyle bir versiyonu benimsemek için zorlayıcı herhangi bir ilmî gerekçe bulunmamaktadır.

²³² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 86. Portekizli denizcilerin, Prens Henrique döneminden itibaren olmak üzere, yolculuk sırasında karşılaşılan tabî zorluklardan dolayı bazı manevralar geliştirdikleri bilinmektedir.

dikmediğini bilmiyoruz. Üstelik, kaynaklar, bu burnun isimlendirilmesi konusunda ayrılmaktadır. Barros, fırtınaların yoğun yaşandığı bu burnun doğunun anahtarını simgelediğinden, Ümit Burnu tabirini kral II. João'nun verdiğini söyler. Duarte Pacheco ise bu tabirin Bartolomeu Dias tarafından yakıştırıldığını ifade eder. Her ne olursa olsun, Portekizlilerin gerçekleştirdiği bu iş insanlık tarihinde devrim sayılabilecek işlerdendi. Bundan sonra geriye Doğu'yla iletişimi sağlayacak filolar göndermek kalıyordu²³³.

²³³ Gerek Diogo Cão'nun gerekse Bartolomeu Dias'ın yolculukları daha kapsamlı bir çalışmada eldeki kaynaklar ve deliller gözden geçirilerek yeniden ele alınacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

PORTEKİZLİLERİN HİNT SULARINDAKİ FAALİYETLERİ: TANIMA VE BENİMSEME DÖNEMİ (1497-1505)

2.1. Dom Manuel Yarım Kalan İşi Devralıyor

Bartolomeu Dias'ın 1487'de Ümit Burnu'nu keşif yolculuğundan dönüşünden sonra, II. Dom João'nun Hindistan anakarasına ayak basılmasına vesile olabilecek uzun menzilli başka yolculukları finanse etmesi beklenebilirdi. Bunun yerine, Pero de Covilhã ve Afonso de Paiva gibi, Arapça'yı ve Müslümanların geleneklerini çok iyi bilen birtakım adamlarını Hindistan diyârlarını araştırma göreviyle kara üzerinden göndermekle yetinmiş benziyor. Bu adamların Arabistan, Mısır, Habeşistan ve Hindistan ve hatta Basra Körfezi'ne ulaşmış olduklarını bilirse de, onların, dolaştıkları bu yerler hakkında kayda geçirdikleri raporlarının Portekiz'e ulaşip ulaşmadıkları bilinmemektedir²³⁴. Dolayısıyla II. João'nun Hint Okyanusu'ndaki tabii şartlara dair doğrudan bilgiler alamamış olması Hindistan'ı keşfe gidecek filonun hazırlanmasını geciktirmiş olabilir²³⁵. Buradan hareketle, Dias'ın yolculuğundan Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğuna kadar geçen on senelik zaman diliminde, uzun menzilli keşif yolculuklarına, Hint denizlerine girilmiş olmasına rağmen, ara verilmesine yönelik nedenler daima tahmine dayalı olmuştur. Bu mesele üzerine yapılan araştırmalarda Portekiz kralının iç siyasetle meşgul olması, 1480'lerin sonlarındaki Fas seferleri ve orada tutunma çabaları ve özellikle de tahta varis meşru oğlu Afonso'nun genç yaştaki ölümü, İspanya'dan sürülen Yahudilerin, sözü edilen kralı uğraştıracak şekilde Portekiz'e akın etmeleri gibi gerekçeler öne sürülür. Öte yandan, denizaşırı genişlemeye XV. asır boyunca sıklıkla yöneltlen muhalefet, her şeye rağmen, II. João'nun saltanatında da hiç eksik olmamıştır²³⁶.

II. João, Gaspar Correia'nın ifadelerine nazaran, güney Atlantik denizlerini araştırmak üzere gönderdiği João de Infante'nin tavsiye ettiği tarzdaki gemilerin inşa edilme işleriyle

²³⁴ João de Barros ve Fernão Lopes de Castanheda bu mektupların II. João'nun saltanatı sona ermeden önce Portekiz'e ulaştıklarını söylemelerine rağmen, Gaspar Correia ise sözü edilen mektupların Hindistan'ı keşfetmeye gidecek olan gemiler hareket ettikten sonra, ulaştıklarını ifade etmektedir. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe: Etudes sur le règne de Don Manuel 1495-1521*, C. 3, Fundação Calouste Gulbenkian, s. 258. Bu yüzden aynı Correia, II. João vaktiyle Şark'a kara yoluyla gönderdiği adamlarından cevap alamadığından, onun, Hindistan'la ilgili bilgileri Venedikli önemli bir tüccar dostundan aldığını söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, yay. haz. Rodrigo José de Lima Felner, Academia Real das Ciências, Lizbon, s. 9.

²³⁵ Bu gecikmenin muhtemel bir nedeni de yeni okyanus şartlarına intibak süreci olabilirdi. M. S. Pereira (1979). *Capitães, Naus e Caravelas da Armada de Cabral, Revista da Universidade de Coimbra*, C. XXVII, ss. 42-43.

²³⁶ Örneğin yukarıda bahsedildiği üzere, Gana sahilinde inşa edilen São Jorge da Mina müstahkemine vaktiyle kraliyet içinden yoğun bir şekilde karşı görüşler serd edilmişti. Bailey W. D, Winius, G. D., *age*, ss. 175-176. L. F. Ferreira Reis Thomaz (2009). D. Manuel, a Índia e o Brasil, *Revista de História*, No. 161, São Paulo, 2º semestre de 2009, ss. 20-21.

uğraştığı sırada hastalığa yakalandı ve 25 Ekim 1495 günü hayatını kaybetti²³⁷. Merhum kral tahta varis meşru bir veliaht bırakmadığından, Portekiz tahtına, yine onun vasiyeti üzerine, amcasının oğlu olan Beja ve Viseu dükü Dom Manuel (sa. 1495-1521) geçti. Yeni Portekiz kralı, saltanatının ilk dönemlerinde kraliyet işlerini uhdesine aldıktan sonra, Hint deniz yolunun keşfini gündeme getirdi. Fas’a yönelik ilgisine rağmen²³⁸, selefinin siyasetini devralarak, o zamana kadar yarım kalmış işi tamamlamak isteyip istemediği sorusunun cevabı, kroniklerdeki resmî anlatım tarzına göre, Prens Henrique zihniyetinin devamlılığı olarak sunuluyordu. Yine Gaspar Correia’ya göre, kral Manuel de, selefinin Venedik’teki dostundan aldığı mektupları evrak sandığında bulduktan sonra, okumuş ve Hindistan’ın keşfini gerçekleştirmek gibi büyük bir sevdaya kapılmıştı. Gerçi, onun bu meseleye dair arzusu, tıpkı seleflerine olduğu gibi, büyük bir muhalefetle karşılaşmaktan geri kalmadı. Özellikle de Barros, Portekiz kralı 1496 senesinde bu meseleyle ilgili kraliyet divanını topladığı sırada, türlü görüşlerin öne sürüldüğünü, büyük çoğunluğun, Hindistan’ın fethedilemeyecek ve muhafaza edilemeyecek kadar uzak olmasından dolayı, pek çok külfeti beraberinde getireceğini ve kraliyetin kaynaklarını tüketeceğini söyleyerek, itirazda bulunduğuna dikkat çeker²³⁹.

Portekiz kralı Dom Manuel, karşılaştığı bu muhalefeti kırmak için “takdir-i ilahînin” yardımına güvendiğini söylüyordu. Çünkü, yine kroniklerdeki ifadelerle göre, bu iş sadece iktisadî temellerle meşrulaştırılmıyordu. Aynı zamanda eğer Tanrı ona Hindistan’ı gösterecek ve onu, o diyârların efendisi yapacak olursa, hem kutsal Katolik dininin yayılmasına hem de doğu diyârlarındaki Hristiyanları tek bir şemsiye altında toplamasına katkı sağlayacaktı. Dahası, böyle bir şey, onu, diğer Avrupalı hükümdarlar arasında çok önemli bir konuma oturtabilirdi. Elbetteki bu gerekçeler muhalefetin ikna edilmesi için gerekli olmayabilirdi. Kraliyet divanında Portekizli hükümdarın bu arzusunu destekleyen hizbin tutumu ağır basmaktaydı. Üstelik, Barros, Dom Manuel’i teşvik eden ve muhalefete karşı kullandığı gerekçeler arasına babası Dom Fernando’nun talimatlarıyla Afrika’nın batı sahillerinde gerçekleştirilen keşif ve iş faaliyetlerinin devam ettirilmesi gayesini de yerleştirir²⁴⁰.

²³⁷ Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 8. Bu kişi, diğer kroniklere göre, Bartolomeu Dias’ın refiki olmaktadır.

²³⁸ Onun dönemindeki Fas politikaları için bkz. D. Lopes, *agm*, ss. 343-344.

²³⁹ J. Barros (1932). *Asia*, C. 1, s. 121. Portekiz o döneme kadar güçlü komşusu Kastilya krallığı ile denizaşırı meseleleri düzenlemek için 1479’da Alcáçovas ve 1494’te Tordesillas Antlaşmalarını imzalamış olsa da, Kastilya her zaman tehdit edici bir unsur olarak görülmüştür.

²⁴⁰ *Age*, s. 122. Burada şunu belirtmek gereklidir ki, Dom Manuel’in babası meşhur Prens Henrique’nin hem evlatlığı hem de meşru varisi idi. Henrique’nin ölümünden sonra, onun hayattayken sahip olduğu denizaşırı imtiyazlar da Dom Fernando’ya intikal ediyordu. 19 Eylül 1462 ve 29 Ekim 1462 tarihli kraliyet vesikaları birer emsal oluşturmaktadır. *ADANTT* (1892). ss. 31-32.

Kroniklerdeki anlatılar, Manuel'in gerekçelerini meşrulaştırmak için oluşturulmuş olsalar bile, onun bu meseledeki arzu ve düşünceleri kraliyet vesikalarına da “resmî” olarak yansıtır. Kalikut hükümdarına Baş-kaptan Pedro Álvares Cabral ile göndereceği 1 Mart 1500 tarihli mektup oldukça manidârdır:

Ve dünyanın bidayetinden zamanımıza kadar o diyârların insanları ile bu diyârlardakiler çok hasret kaldıklarından ve hatta hiç ümit yokken ve akıldan bile geçmiyorken, Rabbimiz çok erdemli bir hayatı ve mübarek huyları olan ve O'na hizmet için ve O'nun teşvikiyle bu seyrüsefer[ler]i gerçekleştirme kararı almış olan amcamız Prens Henrique'ye altmış sene önce ilham etmeyi dilemiştir; ve bu [gaye] bizim seleflerimiz olan krallarımız tarafından da şimdiye kadar devam ettirilmiştir; Rabbimiz, O'nun izniyle, çok istediğimiz bu hasrete bir son vermeyi ve oraya şimdi tek bir yolculukla gitmiş olanların, size varıncaya kadar, çok uzun bir yolculuk gerçekleştirmelerini nasip etmiştir²⁴¹.

Mektuptaki bu ifadelerin, aşağıda görüleceği üzere, Kalikut hükümdarı ile Vasco da Gama arasında yaşanan ilk tatsız tecrübenin izlerini silmek için oluşturulmuş olabileceği düşünülse de, Manuel'in, dinî motifleri de araya sıkıştırmak suretiyle, Prens Henrique zihniyetini devam ettirmeyi ciddi bir şekilde hedeflediği görülür²⁴².

2.2. Hindistan'a İlk “Resmî” Yolculuk

2.2.1. Neden Vasco da Gama? Filonun Diğer Unsurları

Portekiz kralı Dom Manuel Hindistan'ın keşfine karar vermiş olduktan sonra, bu meseleyle ilgili nasıl bir yol izleyeceğini düşünmeye başladı. Çünkü Gaspar Correia'ya göre, Portekiz kralı böylesine tehlikeli ve meşakkatli bir işte hem masraflarının boşa gitmesini hem de göndereceği adamların hayatlarının körü körüne riske girmesini istemediğinden, somut bilgilere ulaşmak istiyordu. Bu maksatla astrolog olarak bilinen Abraham Zacuto isminde bir

²⁴¹ Türkçeye tercüme edilirken esas alınan Portekizce metnin aslı için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 568. Burada şunu belirtmek gereklidir ki, yukarıdaki mektup, muhteviyatına bütünüyle bakıldığında, kadim zamanlardan beri şark diyârlarında büyük ve güçlü bir krallığı olduğu düşünülen meşhur Rahip Kral Yohannes'e yazılmış gibi görünüyor. Onun, İslam'ın genişlemesi karşısında Katolik Hristiyan dünyası tarafından meşru bir müttefik olarak görülmesi ve sürekli peşinden koşulan bir hükümdar olması ortaçağların sonlarından itibaren Avrupalıların onu arama gayelerinin temelini teşkil etmiştir. Bu Avrupalı halklardan biri de Portekizliler olmuştur. XV. asrın ikinci yarısından itibaren onunla ittifak kurmak için hem denizden hem de karadan olmak üzere birtakım teşebbüslerde bulunmuşlardı. Bu gayelerine, yaklaşık yarım asır sonra, Vasco da Gama'nın başarılı ve meşhur Hindistan'ın keşfi yolculuğu sayesinde ulaştıklarını düşünmüşlerdi. İşte bu mektubu da ulaşmayı başardıklarını düşündükleri Rahip kral Yohannes'e iletilmek maksadıyla kaleme almışlardı. Çünkü dönemin Avrupa'sında Rahip kral Yohannes'in “Habeşistan'ı” ile Vasco da Gama'nın ayak bastığı “Hindistan” arasındaki fark henüz tam olarak tefrik edilmişe benzemiyor olsa gerek. K. M. Mathew, *age*, s. 73.

²⁴² Portekizlilerin Hindistan planı ve onları denizasıra teşebbüslere sevk eden faktörler için bkz. *Age*, s. 73-80. En azından Portekizliler Hint Okyanusu'nun kapalı bir deniz olmadığını ve Afrika'nın güneyinden Hint sularına ulaşılabilceğini biliyorlardı.

Yahudiyi huzuruna getirterek, ona bu işin müspet bir iş olup olmadığını sormuştur. Dolayısıyla onun görüşü olmadan, herhangi bir teşebbüse girişmeyi düşünmüyordu. Sözü edilen danışman Hindistan'ın zenginliklerine ve pek çok kıymetli malın o diyârlardan dünyaya dağıldığına işaret ederek, Portekiz kralının bu işe sarılmasını ve Tanrı'nın ona bu işte yardımcı olacağını söylemekle yetinmiştir. Portekiz kralı da onun sözlerinden memnun kalarak işe koyulmuştur²⁴³.

Hindistan'ın keşif işine yönelik muhalefeti sindiren ve bu konuda birtakım teşvik edici telkinler alan Dom Manuel bu kez de böylesine önemli bir yolculuğa kimin baş-kaptanlık edeceği meselesini düşünmeye başlamıştı. Ne yazık ki, bu mesele de Portekiz denizcilik tarihindeki bazı meseleler gibi belirsizdir. Çünkü Vasco de Gama diye birinin bu yolculuğun baş-kaptanı olarak niçin seçildiğine dair dönemin kaynaklarında nispeten yetersiz bilgiler karşımıza çıkar. Ancak, en azından, aşağıda görüleceği üzere, Gama ailesinin üyelerinin bu işe başlarken rakipsiz oldukları söylenebilir.

Vasco da Gama'nın mensubu olduğu Gama ailesinin atalarının Portekiz kraliyeti içindeki yeriyle ilgili olarak tevsik edilmiş çok fazla bilgi bulunmamaktadır²⁴⁴. Gaspar Correia, müstakbel Hindistan amiralinin babası olan Estêvão da Gama'nın hazinedâr olduğunu söyler. Barros ise aynı Estêvão da Gama'dan sabık kral II. João tarafından Hindistan yolculuğunu gerçekleştirmek için görevlendirilmiş olduğunu ifade eder. Damião de Góis de Barros'la uyum içinde olmakla birlikte, böyle bir yolculuğun baş-kaptanı olarak Vasco da Gama'nın seçilmesini vaktiyle bu yolculuk için bir önceki hükümdar sırasında merhum babasının seçilmiş olmasına bağlar. Gerçi, Góis kroniğini yazdığı sırada, Barros'un *Asia* adlı eserinin ilk ciltleri çoktan neşredilmişti. Bu durum, Góis'in, Barros'un dile getirdiği ifadeleri tekrarlamış olabileceğini düşündürür²⁴⁵. Fernão Lopes de Castanheda ise Estêvão da Gama'nın Sines şehrinin baş-dizdârı (*alcaide-mor*) olduğunu belirtir. Kroniklerdeki ifadelere bakılacak olursa, Gama ailesinin üyeleri bir şekilde kraliyete hizmetleri dokunmuş olan figürler olarak göze çarpar²⁴⁶.

²⁴³ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 10-11. Gerçi, Barros, Castanheda ve Damião de Góis ise Portekiz kralı ile Yahudi arasındaki böyle bir fikir teatisinden bahsetmezler.

²⁴⁴ Kâşif Vasco da Gama'nın ataları hakkındaki görüşler için bkz. L. A. Fonseca (1998). *Vasco da Gama: o homem, a viagem, a época*, Comissão de Coordenação da Região Alentejo, Lizbon, ss. 16-21.

²⁴⁵ D. Peres (1943). *História dos Descobrimentos Portugueses*, s. 295.

²⁴⁶ S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press, s. 59. Baba Estêvão da Gama daha sonra *alcaide-mor* vazifesinden azledilmiş olsa bile, ona, Santiago Tarikatı'na yapmış olduğu hizmetlerinin karşılığı olarak, oranın vergilerini toplama hakkı bahşedilmişti. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 266. Gama biraderlerin büyük babası olan Vasco da Gama da kral Manuel'in babası Dom Fernando'nun adamı idi.

Ailesinin kökenlerine dair bir hikâye oluşturmak güç olduğu kadar, Hindistan’a başkaptan olarak gönderilecek olan Vasco da Gama’nın geçmişine dair bir hikâye oluşturmak da güçtür. Ne zaman dünyaya geldiğine dair farklı görüşler bulunmuş olsa da²⁴⁷, onun ismi, ilk olarak, 1492’de karıştığı bir hadise dolayısıyla geçer. Gine sularındaki Portekiz ticaretini güvence altına alan Alcáçovas Anlaşması’nın, istenmeyen istisnâî durumlara engel olamadığı bir dönemde, altın yüklü Portekizli bir karavela orta Afrika’dan dönüşte Fransızlar tarafından ele geçirilmişti. II. João da bu tatsız olayın intikamını alması için Vasco da Gama’yı görevlendirmişti. Garcia de Resende’ye göre, kralın çok itimat ettiği ve “filolarda ve deniz işlerinde” hizmetleri dokunmuş olan Vasco da Gama verilen görevi layıkıyla yerine getirmişti²⁴⁸. Onun isminden bir kez daha bahsedenler bu kez kraliyet vesikalarıdır. Bu mektuplar, 17 ve 18 Aralık 1495 tarihli olup, Vasco da Gama’nın Portekiz kralı II. João’ya ve onun gayrimeşru oğlu Dom Jorge’ye yapmış olduğu hizmetlerle ilgiliydi²⁴⁹. Ancak her iki belgede de yaptığı ve yapacağı hizmetlerle ilgili en ufak bilgi bulunmaz²⁵⁰. Hizmetlerinin

²⁴⁷ Kastilya kraliçesi Isabel’in Kuzey Afrika’ya geçiş tezkeresi olarak bahsettiği 24 Kasım 1478 tarihli bir belgede Vasco da Gama diye birinin ismi geçmektedir. Eğer bir geçiş tezkeresinin muhatabı olmuş olan Vasco da Gama meşhur Hindistan kâşifi Vasco da Gama ise, o zaman onun en erken 1460’ta veya daha öncesinde dünyaya gelmiş olması gerekirdi. Ancak kronikler, 1497’de yola çıkacak olan kâşif Vasco da Gama’ya dair tasvir ettikleri hususlar arasında onun henüz bekâr olduğunu, ancak aynı zamanda uzun menzilli bir yolculuğu kaldıramayacak kadar yaşlı bir insan olmadığını da ifade ederler. Bu yüzden de, belgedeki Vasco da Gama’yı kâşif Vasco da Gama’yla özdeşleştirmek mahzurlu olabilirdi. L. A. Fonseca, *age*, ss. 14-15. O tarihte aynı ismi taşıyan birden fazla Vasco da Gama olabiliyordu. Üstelik kâşif Vasco da Gama’nın olamayacağının bir delili olarak, bir saç tıraşı merasimi dikkat çeker. Gama biraderlerin babası Estêvão da Gama bir süre sonra Santiago Tarikatı’nın faaliyetleriyle meşgul olmaya başladığından, onun evlatları da sözü edilen tarikatın imtiyazlarından istifade edebilirlerdi. Bu mensubiyetin ilk aşaması olarak saç tıraşı merasimi geliyordu. 1480’de yapılan bu merasime katılan kardeşler henüz yetişkin insanlar değilse ve Vasco da Gama, kardeşler sıralamasında en büyükler arasında yer almıyorsa, o zaman meşhur Hindistan amiralinin 1460’ların başında değil de, sonunda dünyaya gelmiş olduğu düşünülmelidir. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend*, s. 60. Bu saç tıraşını olanların isimlerinin sıralaması Paulo da Gama, Vasco da Gama ve Pedro da Gama idi. J. Aubin (2006). *Le latin et l’astrolabe*, C. 3, s. 266. Dahası, Correia, Barros, Castanheda ve Góis, kâşif Vasco da Gama’dan küçük kardeş olarak bahsederlerken, biraderi Paulo da Gama’dan ağabey olarak bahsederler.

²⁴⁸ G. Resende (2007). *Vida e Feitos D’El-Rey Dom João*, yay. haz. Evelina Verdelho, CELGA, s. 210. Resende’nin sözü edilen eserini 1530’larda yazmış olduğu düşünülecek olursa, Vasco da Gama’dan deniz işlerinde mahir bir adam olarak bahsetmesine şaşmamak gerekir. Çünkü eserin yazıldığı sırada Vasco da Gama otuz seneden fazla bir süredir Hindistan deniz yolunun meşhur kâşifi ve amirali olarak biliniyordu ve resmî tarih yazıcılığında ondan bu şekilde bahsedilmesi de makul görülebilirdi. Ancak Resende’nin Vasco Gama’yı “kralın itimat ettiği ve filolarda ve deniz işlerinde hizmetleri dokunmuş bir adam (*homem de que elle confiava e servia em armadas e cousas do mar*)” olarak yansıtmayı meşhur amiralin gençliğinde veya daha ziyade ilk Hindistan seferinden önceki yıllarda uzun menzilli yolculukları yürütmüş olduğu anlamına gelmemelidir. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 63. Fernão Lopes de Castanheda da kâşif Vasco da Gama’nın sabık kral II. João’nun saltanatında deniz işlerinde hizmetleri olmuş olan çok tecrübeli bir kişi olarak bahseder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 6. Castanheda da eserini XVI. asrın ortalarına doğru yazdığından onun bu ifadelerine ihtiyatla yaklaşmak gerekir.

²⁴⁹ Vasco da Gama’ya hem II. João döneminde yapmış olduğu ve gelecekte de yapması beklenen hizmetlerin karşılığında tarikata ait bazı zeametlerden vergi gelirleri bahşeden bu mektuplar için bkz. A. Cortesão, *age*, 178-182. Santiago Tarikatı’nın üstad-ı azamı olan Dom Jorge’nin vermiş olduğu bu mektuplarda, Vasco da Gama’dan “kralın hanehalkının bir fidalgosu” ve Santiago Tarikatı’nın bir şövalyesi olarak bahsedilir. Dönemin kroniklerinden bazıları da Vasco da Gama hakkında aynı vasıfları kaydederler.

²⁵⁰ Bu mektupları yayınlamış olan Armando Cortesão, Vasco da Gama’nın sözü edilen imtiyazların verildiği ana kadar yapmış olduğu hizmetleri deniz işleriyle ilişkilendirmektedir. *Age*, ss. 176-178. Ancak elimizde yeterince

muhteviyatı hakkında bir şey bilinmese de, bu mektuplar Vasco da Gama'nın alelade biri olmadığını, kraliyete bir şekilde hizmeti dokunmuş olduğunu gösterir. Diğer taraftan, birinin filonun baş-kaptanlığına getirilmesi illa ki deniz işlerinde mahir olmasını gerektirmez. Çünkü filoyu neticede o yüzdürmeyecektir. Sadece filodaki emir komuta zincirinde en üst seviyedeki biri olarak, ondan, yolculuk sırasında nizamı tesis etmesi ve uğranılacak yerlerde barış, ticaret vs. konularda türlü hükümdarlarla Portekiz kralının vekil-i mutlakı olarak teşrik-i mesai yapması beklenmektedir²⁵¹.

Yukarıda Gama biraderlerin böylesine önemli bir keşif filosunun en üst komuta kademesine niçin getirildikleri konusu irdelenmeye çalışılmıştır. Bundan başka, Gama biraderlerden hangisinin filonun baş-kaptanı olma önceliğine sahip olduğu meselesi üzerinde kronikler neredeyse uyum içindedirler. Gaspar Correia, Dom Manuel'in filonun baş-kaptanlık makamını doğrudan Vasco da Gama'ya verdiğini, ancak Vasco da Gama'nın yaşça küçük olmasından dolayı, bu makamın ağabeyi Paulo da Gama'ya verilmesi gerektiğini²⁵², kralın ise son kertede Vasco da Gama'nın olmasına karar verdiğini ifade eder. Damião de Góis ve João de Barros da Gaspar Correia'yla hem fikirdirler ve Paulo da Gama'nın biraderiyle gideceğini belirtirler. Fernão Lopes de Castanheda ise diğer üç kronik yazarından ayrılarak, filonun baş-kaptanlığına ilk başta Paulo da Gama'nın getirildiğini, ancak o sıradaki hastalığından dolayı bu işin Vasco da Gama'ya verildiğini söyler. Garcia de Resende kroniğinde Hindistan'ı keşfe gönderilecek filonun II. João döneminde tasarlandığını, ancak sözü edilen hükümdarın ölümü nedeniyle bu işin akamete uğradığını, fakat yeni kral Dom Manuel'in, tahta geçer geçmez, bu filonun derhal hazırlanıp, hareket etmesini emrettiğini ve baş-kaptanlığına da Vasco da Gama'yı getirdiğini, çünkü Vasco da Gama'nın sabık Portekiz hükümdarı tarafından zaten baş-kaptan olarak seçildiğini dile getirir²⁵³. Bu bilgilere göre, Vasco da Gama'nın, her halükârda, böyle bir filonun baş-kaptanlığını "hak etmiş" olabileceği söylenebilir.

Vasco da Gama'nın Hindistan'ı keşfe gidecek filonun baş-kaptanı olarak tayin edilmesinden sonra, diğer gemilerde gidecek olan kaptanlar ile kılavuzların görevlendirilmesi gündeme gelmektedir. Gama'nın böyle bir makama niçin seçildiği meseline sadece

tevsik edilmiş bilgiler olmadığından Cortesão'nun bu görüşüne hemen inanmak sakıncalı olabilir. Ayrıca Gama'ya bu imtiyazların verilmesine dair farklı bir yorumlama için bkz. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, ss. 265-266.

²⁵¹ Her ne olursa olsun, şimdiye kadar verdiğimiz bilgilere göre, Gama ailesinin mensupları hem Manuel'den önceki hükümdarların hem de bizatihi onun, babası Dom Fernando ile kurdukları ilişkiler vesilesiyle, adamları oluyorlardı. *Age*, s. 266.

²⁵² G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 12-13. Gerçi, Correia'ya göre, Vasco da Gama, kralın huzurunda ağabeyi Paulo da Gama'nın bu yolculukta ona eşlik edebilmesi için vaktiyle işlemiş olduğu bir suçtan affedilmesini de talep ediyordu.

²⁵³ Bilgi için bkz. G. Resende, *age*, ss. 268-269.

kroniklere bağımlı kaldığımız gibi, bu meselede de, ne yazık ki, kroniklere bel bağlamak zorunda kalıyoruz. Bu zorunluluğun problemi olarak, filoyu teşkil edecek olan gemilerin sayısı, isimleri ve türlerinin belirsizliği göze çarpmaktadır. Gaspar Correia filonun üç gemiden oluştuğunu ifade ederken, Barros, Castanheda ve Góis ve bu yolculukta seyahat etmiş olan Álvaro Velho²⁵⁴, kendisine atfedilen *Roteirosunda*, uyum içinde olarak, bu yolculuk için dört geminin tahsis edildiğini belirtirler. Kronikler, Gama biraderlerin kaptanlığını yapacakları gemilerin isimlerinde fikir birliği içindedirler: *São Rafael* ve *São Gabriel*. Gerçi bu biraderlerden hangisinin hangi gemiye kaptanlık yapacağı noktasında ise birbirlerinden ayrılırlar. Correia, Vasco da Gama'nın kaptanlığı yapacağı geminin ismini *São Rafael* olarak verirken, Castanheda ve Barros ise *São Gabriel* ismini verirler. İsmine dair kroniklerde fikir birliği olmayan üçüncü gemiye²⁵⁵ Nicolau Coelho kaptanlık yapacaktı. Bu üç gemiden başka bir gemi daha gidiyordu. İsmi kroniklerde geçmeyen bu geminin kaptanı ise Gonçalo Nunes adında Vasco da Gama'nın bir hizmetkârıydı²⁵⁶.

Gama biraderlerinin kaptanlığını yapacakları iki gemi *karak*²⁵⁷ türü gemiler olmaktadır. Çünkü Barros ve Castanheda, bu gemilerin tonajının yüz ton ve biraz üzeri olduğunu ifade ederler. Coelho'nun gemisi, Castanheda'ya göre, elli tonluk bir karavela iken, Barros ise yüz ton olduğunu söylese de, türü hakkında bir şey demez²⁵⁸. Gonçalo Nunes'in kaptanı olacağı iaşe gemisinin türü ve tonajı hakkında kroniklerde kesin bir bilgi bulunmamaktadır²⁵⁹. Bu gemi Ümit Burnu geçilinceye kadar filoya refakat edecek ve Güney

²⁵⁴ Álvaro Velho ismi, Fernão Lopes de Castanheda ile Damião de Góis'in kroniklerinde Vasco da Gama'nın Kalikut hükümdarıyla ilk kez yüz yüze görüşeceği sırada ona eşlik eden 12 adam arasında geçmektedir. Velho'nun bu *Roteirosu* (seyir defteri)" farklı araştırmacılar tarafından farklı zamanlarda ve dillerde yayına hazırlanmıştır. Biz burada Abel Fontoura da Costa'nın, öncekilerine nispeten daha ilmi usullerle yayına hazırladığı versiyonu kullanmayı tercih ettik. A. Velho (1960). *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, yay. haz. Abel Fontoura da Costa, Agencia Geral das Colonias. Fontoura da Costa bu eseri yayına hazırladığı versiyonun önsözünde *Roteironun* müellifinin kim olduğu konusunda kendisinden önceki araştırmacıların farklı görüşlerini sunmakla birlikte, kesin bir hükümde bulunmayı tercih etmez. Bu *Roteiro* adlı eserin İngilizce tercümesini dipnotlarla birlikte yayına hazırlamış olan Ravenstein'dır. Bkz. *A Journal of the First Voyage Vasco da Gama, 1497-1499*, (1898). yay. haz. Ernst Georg Ravenstein, The Hakluyt Society, Londra. Üstelik Ravenstein bu yolculukla ilgili mülahazalar ve belgeler de paylaşmıştır.

²⁵⁵ Correia bu geminin ismini *São Miguel* olarak verirken, Barros, Castanheda ve *Roteironun* müellifi ise *Berrio* olarak vermektedir.

²⁵⁶ Nunes'in Vasco da Gama'nın hizmetkârı olduğu bilgisi sadece Barros ve Castanheda'da geçmektedir.

²⁵⁷ Portekizce metinlerde "nau" olarak vasıflandırılan bu tür gemiler, latin yelkenli karavela tarzı gemilere nazaran, daha ağır, daha yüksek bordalı gemiler olmakla birlikte, yelken donanımları da farklı idi. Kare yelkenlerle donatılan bu gemiler, sahili görmeden yapılan açık deniz yolculukları için tercih ediliyorlardı. Sadece kıç kısmında değil, aynı zamanda pruva kısmında da kasaralar bulunuyordu. Bu yüzden dönemin en önemli ticaret/yük gemisi oluyordu. X. Mariona Martins, *agt*, ss. 56-57.

²⁵⁸ Yine de, iki direkli latin yelkenli karavelalar o dönemde 100 tona kadar ulaşabiliyordu. X. Mariona Martins, *agt*, s. 56. Üstelik karavela türü gemiler o dönemle birlikte kare yelkenle de donatılabiliyor ve açık deniz yolculuğuna uyum sağlayabiliyorlardı.

²⁵⁹ Castanheda bu geminin kral Dom Manuel tarafından Aires Correia'dan satın alındığını ve tonajının da iki yüz ton olduğunu ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 7. Góis ise bu

Afrika Cumhuriyeti'nin *Aguada de São Bras* koyuna gelindiğinde, içindeki iaşeler diğer gemilere aktarıldıktan sonra, ateşe verilecekti.

Filodaki gemilerde görev yapacak olan kılavuzların isimleri hem kroniklerden hem de kraliyet belgelerinden öğrenilebilmektedir. Barros, Vasco da Gama'nın gemisinin kılavuzunu Pero de Alenquer²⁶⁰, Paulo da Gama'nın gemisindekinin ismini João de Coimbra, Nicolau Coelho'nun gemisindeki kılavuzun ismini Pero Escolar²⁶¹ verir. Barros'a göre, São Gabriel gemisinin reisi olarak Gonçalo Álvares²⁶² gidiyordu. Bütün bunlardan başka, Correia dışında, kroniklerin isminden bahsetmediği tecrübeli bir kılavuz daha bu yolculuğa katılacaktı: Afonso Gonçalves²⁶³. Bu kılavuzların yanında, João de Sá, Álvaro de Braga ve Diogo Dias kâtip olarak gideceklerdi. Filoda gidecek olan mürettebatın toplam sayısı hakkında, ne yazık ki, uyumdan söz edilemez. Ortalama 160 veya 170 kişinin bu yolculukta gitmiş olabileceği düşünülmektedir²⁶⁴. Netice itibarıyla, bu filo, gemilerin sayısına bakılacak olursa, bir keşif

dört geminin Casa da Mina'da ticaret temsilcisi olan Fernão Lourenço tarafından Lizbon'a gönderildiğini söyler. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, yay. haz. J. M. Teixeira de Carvalho ve David Lopes, s. 67.

²⁶⁰ Pero de Alenquer'in ismi Garcia de Resende'nin eserinde Portekiz kralıyla bir mesele üzerine yaptığı konuşmada geçmektedir. G. Resende, *age*, s. 214. Onun adına verilmiş olan bir belgede ondan denizcilik işlerinde mahir bir denizci olarak bahsedilmekte ve bunun karşılığında bazı imtiyazlar verilmektedir. Belge için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 261. Pero de Alenquer, kroniklere göre, Bartolomeu Dias'ın meşhur Ümit Burnu yolculuğuna katılmıştır.

²⁶¹ Pero Escolar da tıpkı Pero de Alenquer gibi çok tecrübeli bir kılavuzdur. Onun adına 18 Şubat 1500 tarihinde verilen bir belgede Gine diyârlarında olduğu kadar Hindistan'ın keşfinde de yaptığı hizmetlerin karşılığında ödüllendirilmektedir. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 301. Pero Escolar'ın ismi Diogo Cão'nun Zaire Nehri'ne yaptığı yolculukta Yelala Kataraktı'na kazılmış olan isimler arasında yer almaktadır.

²⁶² Gonçalo Álvares de Diogo Cão'nun Zaire Nehri'ne yaptığı yolculukta Yelala Kataraktı'na isimleri kazılmış olanlar arasında yer almaktadır.

²⁶³ Onun adına verilmiş olan 23 Şubat 1500 tarihli bir belgede, ona, Vasco da Gama'nın Hindistan'ı keşfinde yapmış olduğu hizmetlerin karşılığında senelik 4 bin *real*lik tahsisat bahşedilmiştir. Belge için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 565. Afonso Gonçalves'in ismi sabık kral II. João döneminde verilmiş olan iki kraliyet belgesinde de geçmişe benziyor. Ona, Gine diyârlarındaki farklı görevler için verilmiş olan bu belgeler peksimet alındı-verildi makbuzlarıdır. Bu iki farklı belge 6 ve 13 Kasım 1494 tarihlidir. 13 Kasım tarihli belgede Vasco da Gama'nın filosundaki *Berrio* adlı geminin ismi geçmektedir. Bu gemiden "karavela" olarak bahsedilmektedir. Bkz. A. Braamcamp Freire (1915). *Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lizbon, ss. 111-112. Sözü edilen 23 Şubat 1500 tarihli belgedeki kılavuzu teyit eden Gaspar Correia, aşağıda da ele alacağımız üzere, Gama'nın yolculuğundan hemen sonra Cabral'ın komutasında Şark'a gönderilecek ikinci Hint filosunda André Gonçalves'in bu kez kaptan olarak da gideceğini dile getirmektedir. Aynı Correia, André Gonçalves'in vaktiyle Vasco da Gama'nın Hindistan'ı keşif filosunda gitmiş olduğunu da eklemektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 148. Diğer bir deyişle bu kaptanın iki ismi olmalıdır: André Afonso Gonçalves. Ancak bu kılavuzun Gama'nın filosunda hangi kaptanın gemisinde gitmiş olabileceğini kestiremiyoruz. Belki dönüş yolculuğunda Hint Okyanusu geçilirken yaşanan sıkıntılı aşamada ölen kılavuzlardan dolayı Vasco da Gama'nın gemisinde kılavuz olarak bulunmuş olabilir. M. S. Pereira (1979), *agm*, s. 123.

²⁶⁴ Gemideki mürettebatın sayısı ile ilgili muasır kaynaklardaki bilgiler şöyledir. Barros'a göre 170, Castanheda ve Góis'e göre 148, Correia'ya göre 260 ve Girolamo Sernigi'ye göre 118. Liste için bkz. A. Velho, *age*, s. 166. Portekiz kralı Manuel'in İspanyol Katolik Hükümdarlara bu yolculukla ilgili gönderdiği mektuplarda mürettebat sayısına değinilmiyor.

filosuydu²⁶⁵. Son olarak, tecrübeli denizci Bartolomeu Dias filodaki gemilere Yeşil Burun Takımadalarına kadar refakat edecek ve ardından Gine Körfezi'ne gitmek üzere filodan ayrılacaktı.

²⁶⁵ Bu arada şunu söylemek gerekmektedir ki, Abel Fontoura da Costa *Roteiroyu* yayına hazırladığı versiyonda filoda farklı görevlerle donatılmış kişileri ve aynı zamanda Portekizlilerin Hindistan'da karşılaşmış oldukları figürleri ayrıntısıyla sıralar. A. Velho, **age**, ss. 167-173. Aynı şekilde Ravenstein da verir.

2.2.2. Filonun Ümit Burnu'na Kadar Kat Ettiği Rota Meselesi

Keşif filosu için bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, Portekiz kralı Dom Manuel yola çıkacak olan kaptanlarla bir araya geldi ve herkesin önünde onlara Hindistan'a yönelik gayesinin ve bu yolculuğun ne kadar önemli olduğunu dile getirdi. Vasco da Gama da kendisine verilmiş olan böyle bir vazifeyi yerine getirmek için bütün imkânlarını seferber edeceğini söyledi. Ardından, Barros'a göre, Portekizli Baş-kaptana kral tarafından içinde talimatların yazılı olduğu bir seyrüsefer yönetmeliği ve özellikle de Kalikut hükümdarına olmak üzere, yolculuk sırasında görüşeceği hükümdarlar için birtakım mektuplar da verildi²⁶⁶. Bütün bunlardan sonra, 7 Temmuz 1497 Cuma, günü gemilerin hareket edeceği Tejo Nehri'nin Atlantik'e döküldüğü Restelo'daki Azize Meryem Manastırı'nda ibadet edildi. Bir sonraki gün, filo, sevinç ve hüznün göz yaşları eşliğinde mansaptan hareket etti²⁶⁷.

Filo, Lizbon'dan yelken açtıktan sonra, Bartolomeu Dias'tan ayrılacağı Yeşil Burun Adaları'na kadar mutat güzergâhı izledi. Ancak bu aşamadan sonra filonun Ümit Burnu'nu dönünceye kadar yaşadığı zorluklar, sanki kat edilen bu güzergâhın, Vasco da Gama nezdinde olmak üzere, Portekizliler tarafından ilk defa tecrübe edildiğine ve ekvator hattı ile Atlantik'in güneyi arasında esen hâkim rüzgârlar sisteminin bilinmediğine dair bir intiba uyandırır. Correia dışında, diğer kronikler, filonun, Yeşil Burun Adaları'ndan hareket edilmesinden itibaren hiç kara görmeden açık denizde, Ağustos, Eylül ve Ekim ayları olmak üzere, en az üç ay geçirdiğini, bu aşamada zorlu hava şartlarıyla mücadele edildiğini ve sonunda Kasım ayının ilk haftasında Ümit Burnu'nun yaklaşık 150 km. kuzeyindeki Santa Helena Koyu'na ulaşabildiğini ifade ederler. Correia ise 25 Mart günü Lizbon'dan hareket eden filonun Yeşil Burun adalarından itibaren açık denize doğru yöneldiğini, Ümit Burnu'nun geçilip geçilmediğini anlayabilmek için karaya ve açık denize doğru birkaç kez manevra yaparak, yaklaşık beş ay geçirdiğini ve bu sürenin sonunda Ümit Burnu'nun dönüldüğünün fark edildiğini kaydeder²⁶⁸.

²⁶⁶ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 124. Ne yazık ki, ne sözü edilen seyrüsefer yönetmeliği ne de mektuplar günümüze kadar ulaşabilmiştir.

²⁶⁷ Muasır kaynaklarda filonun Lizbon'dan hareket tarihi umumiyetle 8 Temmuz 1497 olarak verilmektedir. António Galvão 20 Temmuz tarihi vermektedir. Gaspar Correia ise diğerlerinden ayrılarak 25 Mart 1497 tarihine işaret etmektedir. Liste için bkz. A. Velho, *age*, s. 156.

²⁶⁸ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 16-18. Diğer kroniklere nazaran, Correia yolculuğun bu aşamasına dair daha ayrıntılı, ancak aynı zamanda daha mahzurlu bir versiyon sunmaktadır. Eğer filo, 25 Mart günü, yani kuzey yarımküre için ilkbahar ekinoksunun başladığı bir anda hareket etmişse ve ekvator hattından itibaren kat ettiği rota güneye doğru olduğuna göre, müellif gündüz süresinin güney yarımkürede sürekli olarak kısaltmaya devam ettiğini belirtmekte haklı olabiliyordu. Ancak müellifin çelişkili olduğu durum, filonun, Ümit Burnu geçilinceye kadar sahile ve açık denize olmak üzere, birkaç kez manevra yapmış olması durumuydu. Üstelik her bir manevra arasında kimi zaman bir kimi zaman ise iki aylık bir zaman dilimi olmak suretiyle, yolculuğun bu aşamasının beş ay sürdüğünü dile getirmektedir. Bir diğer çelişkili durum ise Vasco da Gama'nın

Bizim burada öncelikle dikkat çekmemiz gereken husus, filonun, bütün kroniklerin hem fikir olduğu üzere, izlemiş olduğu açık deniz rotasıdır. Diğer bir deyişle, ekvator hattının hemen kuzeyinden başlamak suretiyle, orta Atlantik üzerinde önce güneybatıya, sonra da doğuya doğru geniş kavis çizerek, Afrika anakarasını açıktan alan bir rotanın izlenmesiydi. Peki Yeşil Burun adalarındaki Santiago Adası'ndan Santa Helena Koyu'na kadar kat edilen bu deniz rotası ilk defa olarak Vasco da Gama'nın Hindistan'ı keşif yolculuğu sırasında mı tecrübe edilmiştir? Bir grup, bu güzergâhın Vasco da Gama'nın Santiago Adası'ndan hareket ettikten sonra kendi tahmin ve tecrübelerine göre oluşturduğunu ileri sürer. Diğer grup ise bu rotanın anlık tahmin ve tecrübelerine göre değil de, Portekizlilerin yaklaşık yarım asırdan fazla süren çabalarının mahsulü olduğunu belirtir²⁶⁹. Ne yazık ki, bu meselenin hâlâ çözülememiş olarak kalmasının ana nedenlerinden biri filoda yolculuk yapmış olan *Roteironun* müellifi olmaktadır. Bu eser, Santiago Adası'ndan Santa Helena Koyu'na kadar kat edilen aşamayı ilginç bir biçimde muhtasar olarak verir. Üstelik bu aşama için ayırdığı paragrafta geçen bilgiler öylesine karmaşık ve içinden çıkılmaz olmaktadır ki üzerinde fikir yürütmek hem zaman kaybıdır hem de bu konuda ilmî bir görüş sunmak imkânsızdır²⁷⁰.

Peki, bu rota tahminî ve gelişigüzel bir biçimde mi oluşturulmuştur? Elbetteki bizim burada yapacağımız yorumlar da, o döneme ait yeni belgeler, kronikler ve seyir defterleri ortaya çıkıncaya kadar tahminin ötesine geçemeyecektir. Ancak biz, bu rotanın gelişigüzel bir

beş ay içinde çekilen zahmetler nedeniyle sürekli olarak sızlanan denizcilerini teskin ettiği ve önünde sonunda Ümit Burnu'nun geçileceği yönünde telkinlerde bulunması idi. Ne var ki, elimizdeki kraliyet belgelerine göre, bu filoda Afrika'nın güneybatısında veya diğer bir deyişle Atlantik'in güneyinde esen baskın rüzgârlar sistemini tecrübe etmiş profesyonel kılavuzlar ve reisler görevliydi. Dolayısıyla, filonun Ümit Burnu geçilinceye kadar sözü edilen burnu bulmak için bu kadar zahmetlerin çekilmesi ve birkaç kez manevra yapılması pek de mantıklı gelmemektedir. Bütün bunlardan başka, Correia'ya yolculuğun bu aşaması için itimat edilmesini sakıncalı kılacak bir başka husus da ele aldığımız kroniğinde Ümit Burnu'nun ötesine daha öncesinde herhangi bir uzun menzilli yolculuğun yapılmamış olduğunu ima etmesiydi. Çünkü Correia, ne Bartolomeu Dias'tan ne de onun meşhur Ümit Burnu yolculuğundan bahseder ve hatta Ümit Burnu'nun ilk kez olarak Vasco da Gama tarafından bu yolculuğu sırasında geçildiğini ima eder. Bartolomeu Dias Ümit Burnu kâşifi olsun veya olmasın, elimizdeki 1489 tarihli Heinrich Hammer haritasında en azından Ümit Burnu'nun Vasco da Gama'dan on yıl önce geçildiği ve Afrika'nın güney sahillerinin doğuya doğru kat edildiği görülmektedir. Bu gerekçelerden dolayı Correia'nın kat edilen rotayla ilgili sunduğu hikâyeye son derece ihtiyatla yaklaşmak gereklidir. Bu arada şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki Vasco da Gama'nın hayatı boyunca farklı tarihlerde Hindistan'a yapmış olduğu üç yolculuğu Henry Edward John Stanley tarafından Gaspar Correia'nın *Lendas da Índia* adlı eserinin farklı bir nüshasına göre İngilizce olarak yayına hazırlanmıştır. *The Three Voyages of Vasco de Gama, and His Viceroyalty: From the Lendas da India of Gaspar Corrêa* (1869). çev. ve yay. haz. Henry Edward John Stanley, Hakluyt Society. Biz bu burada Portekizlilerin Hindistan'daki faaliyetlerini bütün olarak ele alacağımızdan, bu İngilizce neşir yerine sözü edilen eserin Portekizce versiyonunu kullanacağız.

²⁶⁹ Örneğin, Samuel Eliot Morrison, Cristoforo Colombo'nun Atlantik'in batısına yapacağı meşhur Amerika yolculuğundan önce Portekizli denizcilerden çok faydalı bilgiler öğrendiğini ve bu bilgilerin Colombo'ya yapacağı yolculuk için önemli bir alt yapı oluşturduğunu ifade etmektedir. S. E. Morrison (1962). *Admiral of the Ocean Sea*, C. 1, s. 38. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press, s. 166.

²⁷⁰ Modern araştırmacılar, *Roteironun* müellifinin paragrafını yorumlamaya çalışmışlar, ancak yaptıkları yorumlar tahminden öteye geçememiştir. Bu tartışmalar için bkz. D. Peres (1943). *História dos Descobrimentos Portugueses*, ss. 314-319.

biçimde oluşturulduğundan ziyade, türlü birikimlerin mahsulü olabileceğini düşünüyoruz. Bu konuda öncelikle, filoyu oluşturan gemi türlerine göz atmak gerekir. Bu gemi türleri okyanus aşırı yolculuklarda latin yelkenli karavela türü gemilerin yerini alan *karak* türü gemilerdir. Bu gemiler daha cüsseli ve yüksek bordalı gemiler olmakla birlikte, ana direkleri kare yelkenlerle²⁷¹ donatılmaktadır. Sahip olduğu yelken donanımı, bu gemilerin yolculuklarını, geleneksel olarak sahili takip ederek değil de, sahilden oldukça uzakta açık denizde gerçekleştirmelerini beraberinde getirmektedir. Peki bu yelken türü niçin tercih edildi? Vasco da Gama'nın yolculuğuna kadar, Atlantik'teki ne tür tabii şartlar Portekizlileri yelken donanımında teknolojik bir gelişmeye zorlamış olabilirdi? Hangi kaptanlar hangi yolculuklarda bu tabii şartları tecrübe etmiş olabilirdi? Bu son soruya cevap vermek şimdilik son derece imkânsız olsa da, filodaki gemilere kare yelkenlerin geçirilmesi Portekizlilerin, bizim bilmediğimiz bazı yolculuklar sırasında Atlantik'in batısındaki tabii şartları ve hâkim rüzgârlar sistemini tecrübe etmiş olabileceklerini akla getirebilir²⁷². Diğer bir deyişle, Lizbon'dan hareket etmeden önce filodaki gemiler kare yelkenlerle donatılmış olduklarına göre, Vasco da Gama, her halükârda, latin yelkenli karavelaların geçmişte Afrika sahili boyunca geleneksel olarak kat etmiş oldukları güzergâhtan farklı bir güzergâh izleyecek şekilde talimat almış olmalıdır. Bu yüzden de, Afrika anakarasını geniş kavis çizerek açıktan alan rota Vasco da Gama'nın anlık tahminlerine göre oluşturulmuş bir rota olmamalıdır.

Portekizli Baş-kaptanın kat ettiği bu güzergâhın geçmiş tecrübelerin sonucu olabileceğini gösterebilecek bir başka husus da Atlantik'in güneyinde esen hâkim rüzgârlar sisteminin öğrenilmesidir. Bilindiği üzere, Afrika'nın en güneybatı ve güney sahillerine yapıldığı bilinen tek “resmî” yolculuk Bartolomeu Dias'ın 1486-87 tarihli Ümit Burnu yolculuğudur. Bu yolculuk latin yelkenli karavela türü gemilerle yapılmış olmalıdır. Çünkü Afrika'nın sonunun nerede bittiğini öğrenmek için, açık deniz yolculuğundan ziyade, sahil şeridini takip etmek gerekiyordu. Bunun için de en makbul gemiler latin yelkenli karavela türü gemilerdi. Bu yolculuğun hikâyesini veren tek kaynak Barros'tur. Ona göre, Dias'ın filosu Afrika'nın sonuna yaklaşırken, güneye doğru dosdoğru bir güzergâh izleyememiş ve güneybatıdan esen rüzgârlardan dolayı açık denize doğru manevra yapmak zorunda kalmıştı.

²⁷¹ İşbu çalışmanın 257 numaralı dipnotu. Kare yelkenli bu gemilere Portekiz denizcilik literatüründe aynı zamanda “redondo” olarak da hitap edilmekteydi. Anlam olarak “yuvarlak” manasına gelmektedir. Ancak bu tabirin geminin gövde biçimiyle hiç de ilgisi olmuyordu. Daha ziyade bu yelkenler rüzgârla dolduklarında, bombeli ve şişkin bir şekle bürünüyorlardı ve yandan bakıldığında yuvarlak şekli andırıyorlardı.

²⁷² Cristoforo Colombo Amerika yolculuğu için İspanya'dan hareket ettikten sonra, Kanarya Adalarına gelmiş ve burada filosundaki latin yelkenli karavela türü gemiyi, açık denizden gideceğinden, kare yelkenle donatmıştır. Dolayısıyla Colombo böyle bir şey yapmışsa, 1492'de veya biraz öncesinde yeni bir yolculuk usulünün benimsenmiş olabileceği düşünülebilir. J. H. Parry, *age*, s. 81.

Lizbon'a dönüşte Dias Atlantik'in güneyinde karşılaştığı rüzgârlar sistemini kralıyla paylaşmış olmalıdır. Böylece, Portekiz denizciliğinde Atlantik'in güneyinden Ekvator'a doğru ve Ekvator'dan da Atlantik'in güneyine esen rüzgârlar rejimi hakkında bilgi sahibi olunmuş olabileceği söylenebilir. Diğer bir deyişle, Ekvator hattının güneyindeki Atlantik'te umumî rüzgârların saat yönü tersinde dönmekte olduğu fark edilmiş olabilir. Bu durum da açık deniz yolculuğu için tasarlanmış olan kare yelkenli *karak* türü gemilerin, Ümit Burnu'na rahatça ulaşabilmeleri için, rotayı, Ekvator hattına gelmeden hemen önce güneybatıya doğru kıvrımları ihtiyacını doğurur. Dias'ın Ümit Burnu keşif yolculuğu müspet tamamlanmışsa, bu durum, yeni rotanın oluşmasına zemin hazırlayacak şekilde, ileride daha fazla uzun menzilli yolculuğun yapılmış olabileceği anlamına gelir²⁷³. Bu da uzun menzilli yolculukları gerçekleştirecek olan gemilerin, Atlantik'in güneyindeki tabî zorlukların üstesinden gelmeleri bakımından, türünde ve yelken donanımında ve aynı zamanda izlenecek olan rotada değişikliği de beraberinde getirebilirdi²⁷⁴.

²⁷³ Kronikler, Ümit Burnu geçildikten sonra uzun menzilli yolculuklara devam edileceğine dair sabık kral II João'nun niyetini dillendirmektedirler. Öyle ki Vasco da Gama'nın Hindistan'ı keşif filosu, kroniklere göre, II. João döneminde oluşturulmaya başlanmıştı. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 5.

²⁷⁴ Benzer görüş için bkz. C. V. Gago Coutinho (1969). *A Náutica dos Descobrimentos. Os Descobrimentos Marítimos vistos por um navegador*, C. 1, Lizbon, ss. 406-407.



Resim 2.2. *Karak* türü bir yük gemisinin temsilidir

Kaynak: <https://www.flickr.com/photos/49225014@N05/8268769787/>

Açıklama: Hindistan'a yapılacak uzun menzilli yolculuklarda kullanılacak bu gemiler yüksek bordalı olup, pruva ile kıç tarafları kasaralıdır. Kare (*redondo*) yelkenlerine İsa Askerî Tarikatı'nın sembolü olan kırmızı haçlar işleniyordu.

Sözü edilen açık deniz yolculuğunun daha önceden tecrübe edilmiş olabileceğine dair bir başka ihtimal de Vasco da Gama'nın filosunun Hindistan'dan dönüş yolunda Ümit Burnu'ndan günümüz Sierra Leone'ya kadar izlemiş olduğu dosdoğru bir rotayla izah edilebilir. Gaspar Correia Vasco da Gama'nın kılavuzları ile Malindi'den alınan Müslüman kılavuzlar arasında bu rota hakkında geçen bir konuşmayı²⁷⁵ aktarmakta ve bu konuşmada Portekizli kılavuzların, Ümit Burnu'ndan Lizbon'a kadar sahil boyunca gidilemeyeceğini, çünkü sahilin büyük bir körfez (Gine Körfezi) oluşturduğunu ve bu yüzden de Portekiz istikametinde yol alırken, açık deniz yolculuğu yapmaları gerektiğini söylediklerini ve daha da önemlisi Portekizli kılavuzların bu dosdoğru güzergâh hakkında çok iyi bilgi sahibi olduklarını dile getirir. Eğer “çok iyi bilgi sahibi oldukları” ifadesi doğruysa, bu dosdoğru güzergâhın en az iki defa tecrübe edilmesi gerekirdi. Bu durum, Bartolomeu Dias'ın 1487'deki meşhur Ümit Burnu'nu keşif yolculuğundan sonra en az bir yolculuğun daha yapılmış olabileceğini ve Vasco da Gama'nın Hindistan'a giderken gerçekleştirdiği açık deniz

²⁷⁵ Konuşmaya dair bkz. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 136.

yolculuğunun Dias'ın meşhur uzun menzilli yolculuğundan sonra yapılmış olabilecek başka bir uzun menzilli yolculuk sırasında da tecrübe edilmiş olabileceğini düşündürebilir²⁷⁶.

Bizim buraya kadar söylediklerimiz elbetteki nazariye olmaktadır. Ancak bu açık deniz yolculuğunu gerçekleştirmiş olan Vasco da Gama'nın, ikinci Hindistan filosunun başkaptanlığına tayin edilen Pedro Álvares Cabral'a Ümit Burnu'nu *kolayca* dönebilmesi için kat etmesi gereken bu rota hakkında verdiği tavsiye manidârdır. Çünkü bu tavsiyede Vasco da Gama, filonun Santiago Adası'ndan hareketle önce güney yönünde ve sonra da Brezilya sahillerine doğru güneybatı istikametinde gitmesi ve bu şekilde yola devam edilirken, Brezilya sahillerinin güneydoğusunda rüzgârlar zayıflayacak olursa, rotayı bu kez hafifçe doğuya doğru kıvrması gerektiğini söylüyordu²⁷⁷. Onun bu sözleri, kroniklerin hep bir ağızdan söylediklerinin aksine, açık deniz yolculuğunun o kadar da zahmetli geçmemiş olabileceğini ima ediyor gibi. Öyle ki, bu aşamanın geçilmesiyle ilgili olarak Correia'nın 5 ay, diğer kroniklerin ise 3 aylık zaman dilimi vermeleri filodakilerin kara görmeden ve hiç ikmal yapmadan dayanabilecekleri zaman diliminden fazla oluyordu.

²⁷⁶ Yine de temkinli olmak kaydıyla, bu tür yolculuk veya yolculuklar yapılmış olabilir. Çünkü Anselmo Braamcamp Freire, Portekiz kraliyet arşivi olan Torre do Tombo'da tesadüfen iki demet halinde vesikalar bulmuştur. Bu vesikalar 1488 ile 1494 yılları arasında başta Fas olmak üzere, Afrika'nın batı sahillerine gerçekleştirilen, ancak kroniklerin bahsetmediği türlü yolculuklar için filolara verilen peksimet alındı-verildi makbuzları idi. Bu makbuzlardan bazılarında gidilecek yerler hakkında bilgi verilmeyen on aylık yolculuklar ve bu yolculuklar için yüklü miktarda verilmiş olan peksimet makbuzları göze çarpmaktadır. A. Braamcamp Freire, *age*, ss. 96 ve 102. A. Cortesão, *age*, ss. 167-168.

²⁷⁷ Vasco da Gama'nın tavsiyesine dair bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 571.

ifadelerine göre, bu koyla daha önceki yolculuklarda hiç karşılaşılmamış idi. Portekizliler karaya çıktıktan sonra, usturlapla bulundukları yerin enlemine ölçüverdiler ve hesaplamalara göre, Ümit Burnu'nun henüz kuzeyinde olduklarını fark ettiler²⁷⁹. Bu koyda su ikmali yapabilmek için, sahil boyunca bir nehrin olup olmadığını araştırmaya koyuldular. *Berio* gemisinin kaptanı Nicolau Coelho koyun biraz ilerisinde bir nehirle karşılaştı. Nehre *Santiago* ismini verdiler. Burada kereste ve su ikmali yaptıkları sırada, bölgenin iç kesimlerinden gelen yerlilerle karşılaştılar. Portekizlilerle bu yerliler arasında başta dostane iletişim kurulmuş olsa da, yerliler tavırlarını değiştirerek, Portekizlilere saldırdılar. Bu saldırıda Vasco da Gama'yla birlikte birkaç Portekizli yaralandı. Filodakiler bu talihsiz hadiseden sonra, 16 Kasım günü *Santa Helena* ismini²⁸⁰ verdikleri bu koydan hareket ettiler ve birkaç günlük yolculuktan sonra, 20 Kasım günü Ümit Burnu'nu büyük bir sevinçle geçtiler. Afrika'nın güney sahillerine ulaştıktan sonra, filo vaktiyle Bartolomeu Dias'ın talihsiz hadise yaşadığı *Aguada de São Brás* denilen koya²⁸¹ 25 Kasım günü ulaştı. Vasco da Gama'nın filosu, ilk başta uysal, ancak sonrasında düşmanca tavır sergileyen yerlilerden dolayı bu koyda sadece on gün kalabildi. Gonçalo Nunes'in erzak gemisi, karalaştırıldığı üzere, bu koyda yakıldı. 7 Aralık günü hareket eden filo²⁸², güney sahilleri boyunca yola devam etti ve Dias'ın geçmişte en son ulaştığı *Infante Nehri*'ni geçti. Burası Güney Afrika Cumhuriyeti'nin doğu sahillerinden okyanusa dökülen ve günümüzdeki ismi hâlâ tartışmalı olan bir nehirdir.

Filo bu aşamadan itibaren hiç bilinmeyen sahil boyunca kuzeydoğu istikametinde yola devam ederken, 25 Aralık günü Güney Afrika Cumhuriyeti'nin *Natal* sahillerinde olumsuz seyrüsefer şartları ve su stoklarının azalması gibi terslikler baş gösterdi²⁸³. Vasco da Gama bu

²⁷⁹ Barros, Portekizlilerin usturlapla enlem ölçmede tecrübeli olduklarını ve bunun için üç ayaklı bir usturlap kullandıklarını, ancak bu aletle denizde seyrederken yapılacak ölçümlerin hatalı olabileceğini, bu yüzden de sıhhatli sonuçlar almak için ölçüm işinin karada olması gerektiğini söylemektedir. Üstelik aynı Barros başka bir şey daha eklemektedir. Ona göre, Prens Henrique döneminden itibaren yolculuklar kıyı boyunca yapıldığından, güneşin ufuk çizgisine olan yüksekliğini ölçmenin gerekli olmadığını, fakat ilerleyen zamanlarda açık denizden gitme mecburiyeti ortaya çıkınca, güneşin yüksekliğini ölçme ihtiyacının doğduğunu belirtmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 126-127.

²⁸⁰ Portekizlilerin bu koya uğradıklarını gösteren bir başka delil de dönemin haritaları olmaktadır. Heinrich Hammer'in 1489 tarihli haritasında Santa Helena ismi henüz bulunmuyorken, 1502 tarihli Anonim Cantino haritasında aynı isimle karşılaşılmaktadır. Diğer bir deyişle bu durum, Bartolomeu Dias'ın keşif filusunun vaktiyle bu büyük koyu görmeden geçmiş olduğu anlamına gelmektedir.

²⁸¹ Günümüz Mossel Koyu.

²⁸² *Roteiro* ve Castanheda, Vasco da Gama'nın bu koydan yola çıkmadan hemen önce bir *padrão* dikmiş olduğunu, ancak bu *padrão*nun oradaki yerliler tarafından parçalandığını belirtmektedirler. A. Velho, *age*, s. 13 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 13. Correia, diğer kroniklerden farklı olarak, Gama'nın filusunun böyle bir koya uğramış olmasından bahsetmez. Aksine filonun ismini vermediği bir nehrin önünde demir atmasından bahseder. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 18-19.

²⁸³ *Roteironun* müellifi, diğer kroniklerde de belirtildiği üzere, Infante Nehri geçildikten hemen sonra, filonun yolculuğunu olumsuz etkileyecek ters akıntılarla karşılaşılmasından ve bulunduğu geminin yelken direğinde oluşan hasardan bahsetmektedir. A. Velho, *age*, s. 13.

olumsuzluklar karşısında filosundaki mürettebatın şikâyetlerini²⁸⁴ teskin etmeye çalışırken, 10 Ocak 1498 günü ikmal ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir sahile geldiler. Günümüzde Mozambik'in güneyinde kalan bu sahilin yerlileri, diğer yerlilerin aksine Portekizlilerle iyi münasebetler kurdular ve onlara gerekli olan her şeyi tedarik ettiler. Portekizliler de bu yörenin insanlarına aynı şekilde muamele ettiler ve ahalinin iyi niyetli ve uysal olmasının karşılığında bu yere *Terra da Boa Gente* (*İyi İnsanlar Diyârı*) ismini verdiler²⁸⁵. Burada beş gün kalan Portekiz filosu 15 Ocak'ta hareket etti ve 25 Ocak günü Mozambik Sofala'sının kuzeyindeki bir nehre ulaştı. Yörenin yerlileri Portekizlileri tanımak için hiç çekinmeden gemilere geldiler. Onların Portekizlilere yönelik tavrı öylesine dostane ve iyi niyetliydi ki su ikmali yaptıkları bu nehre *Rio dos Bons Sinais* (*İyilikler Nehri*)²⁸⁶ ismi verildi. Ne var ki burada Portekizli denizciler arasında İskorbüt hastalığı baş gösterdiğinden, yaklaşık bir ay boyunca hastaların tedavisiyle iştigal edildi. Her şey tamamlandıktan sonra, sahile bir *padrão*²⁸⁷ dikildi ve filo 24 Şubat 1498 günü buradan hareket etti²⁸⁸.

Portekiz filosu 2 Mart günü Mozambik denilen bir adaya ulaştı. *Roteironun* müellifi bu adanın sakinlerinin Müslüman ve tüccar insanlar olduklarını ve beyaz Müslümanlarla (Araplarla) ticaret yaptıklarını söyler²⁸⁹. Altın dışında pek çok kıymetli taş, mücevher ve baharatların dışarıdan geldiğini ve bu mallardan orada bol miktarda olduğunu da ekler.

²⁸⁴ Kronikler Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğunda bir isyân hadisesinden bahsetmektedirler. Ancak Correia, diğer kroniklerden ayrılarak, bu isyân hadisesinin, Hindistan'a gidiş yolundayken, Afrika'nın güneydoğu sahilleri boyunca yaşanan sıkıntılardan dolayı çıktığını ve bu yüzden Vasco da Gama'nın isyâncıları ölümle tehdit ettiğini, hatta onları zincire vurduğunu ve onun dirayeti sayesinde isyânın son bulduğunu aktarır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 21-26. Correia bu isyân hikâyesinde yalnız kalmamaktadır. Venedik'in, Lizbon'daki baharat ticaretinin nasıl işlediğini araştırmak amacıyla 1504'te tüccar kılığında casus olarak gönderdiği Leonardo da Ca' Masser, yapılan yolculuklara dair hazırladığı bir raporda bu isyanı, tıpkı Correa gibi, yolculuğun Hindistan'a gidiş aşamasında verir. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser alla Serenissima Republica di Venezia sopra il Commercio dei Portoghesi nell'India*, (1497-1506), *Archivio Storico Italiano*, C. 2, Appendice, Firenze, 1845, ss. 13-14.

²⁸⁵ *Terra da Boa Gente* tabiri Góis ve *Roteiroda* geçmektedir. Barros ve Castanheda ise bu yeri *Aguada da Boa Gente* olarak isimlendirir. Aynı yerde su ikmali yaptıkları nehre, *Roteiro*, Góis ve Castanheda'ya göre, Portekizliler *Rio do Cobre* (Bakır Nehri) ismini verdiler. Çünkü o ülkede bol miktarda bakır ve kalay bulunuyordu. Barros ise bu nehre filonun 6 Ocak günü gelmesinden dolayı o günün önemine binaen *Rio dos Reis* (*Üç Bilge Kral*) ismini verir.

²⁸⁶ Correia dışındaki bütün kronikler bu isimlendirmede hem fikir olmaktadır. Correia ise bu nehrin ismini *Rio da Misericordia* (*Merhamet Nehri*) olarak vermektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 27-28. Bu nehir günümüzde Mozambik'ten Hint Okyanusu'na dökülen Zambezi Nehri olmalıdır.

²⁸⁷ Correia da dâhil olmak üzere bütün kronikler burada bir *padrão*nun dikildiği konusunda hem fikir olmaktadır. Dikilen *padrão*ya *São Rafael* ismi verildi.

²⁸⁸ Correia filonun iki gemi halinde yola koyulduğunu söyler. Çünkü Nicolau Coelho'nun *São Miguel* adlı gemisinin, lazım gelecek aksamaları söküldükten sonra burada yakıldığını ifade eder. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 29.

²⁸⁹ Araplar veya daha doğru bir tabirle Kızıldeniz'e komşu diyarlardaki Müslüman tüccarlar güneydeki Mozambik'e kadar olmak üzere Afrika'nın doğu sahillerindeki çeşitli önemli merkezlerde uzun yıllardan beri mukim temsilcilikler ihdas etmişlerdi. W. H. Moreland (1939). *The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500* (Concluded from p. 74), *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 2, s. 174.

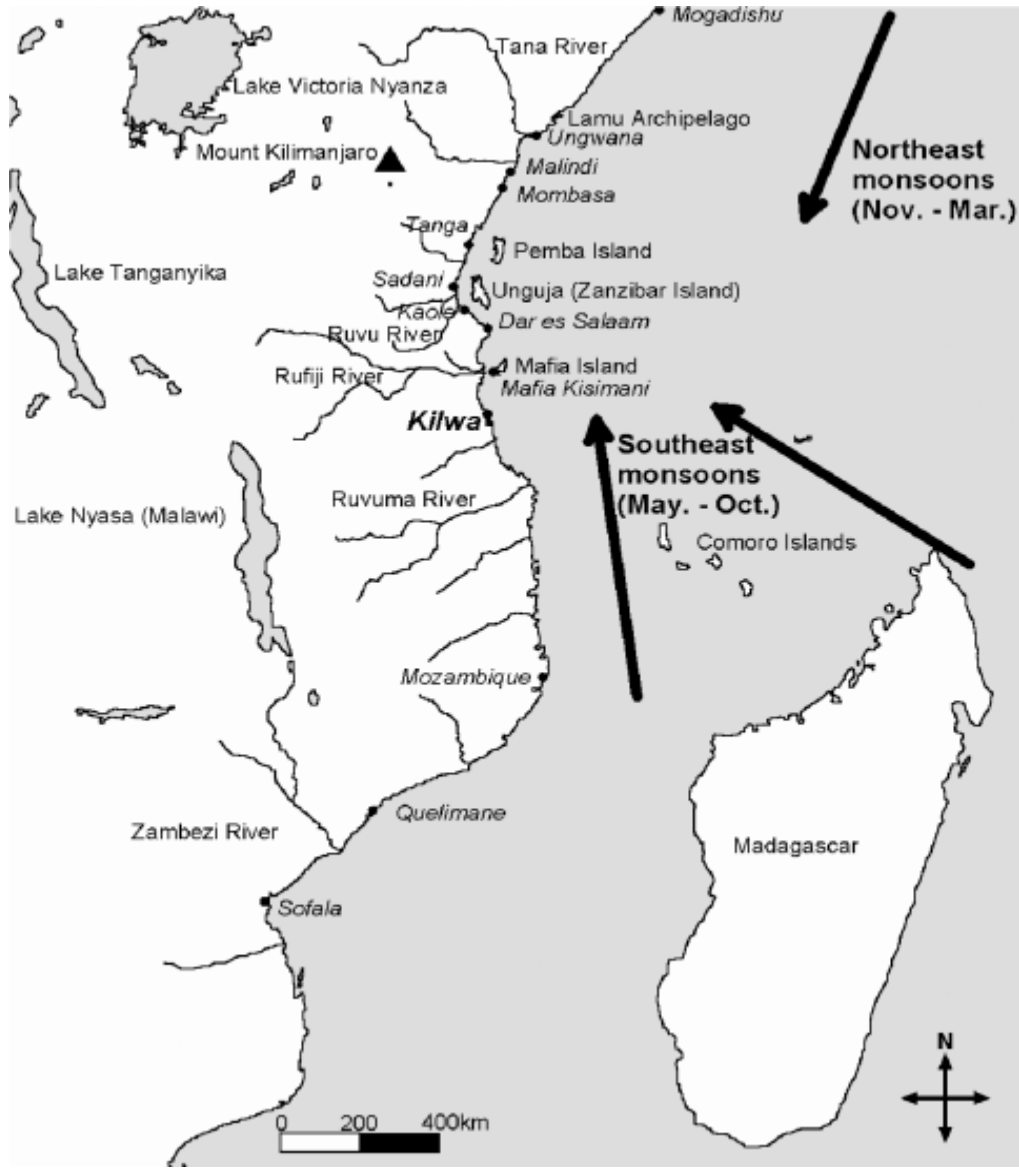
Portekizliler, kısa bir süre önce yol üzerinde karşılaştıkları bir Müslüman²⁹⁰ aracılığıyla adanın Şeyhi'yle temas kurmak istediler. Bu şeyh, Kılwa hükümdarının akrabası ve vasalı idi. Vasco da Gama, karşısında ticaret yapılan bir diyarın hükümdarı olduğunu gördüğünden, tıpkı vaktiyle Gine topraklarında yaşayan mahalli hükümdarlarla yapılageldiği üzere, Şeyh'le barış ve dostluk tesis etmek istedi. Çünkü Portekiz kralından aldığı talimatlar bu yöndeydi ve Kızıldenizli Müslümanlar dışında, Hint Okyanusu sahillerinde karşılaçağı hükümdarlarla, din fark etmeksizin, iyi niyet ve ticarete dayalı ilişkilerin kurulması arzulanıyordu. Bundan başka, Portekizli baş-kaptan parası karşılığında Kalikut için iki kılavuz da talep etti. Mozambik Şeyhi ilk başta Portekizlilerin, filodaki gemilerden dolayı, “Türkiye’den” gelmiş olduklarını düşündü ve bu yüzden de dostane tavırlar sergiledi²⁹¹. Gerçi, sözü edilen Müslümandan bu yeni gelenlerin Portekizli ve Hristiyan olduklarını öğrendiğinde, Mozambik Şeyhi’nin dostane tavrı düşmanca bir hâl almaya başladı. Bu maksatla, Portekizlilere zarar vermek için istenilen kılavuzları göndereceğini söyledi. Kılavuzlardan biri de Portekizlilerden bir grubu su ikmal yerine götürmek bahanesiyle, onları tuzağa çekti. Ancak, Portekizliler sözü edilen Müslüman sayesinde Mozambik Şeyhi’nin kötü niyetini önceden fark ettiklerinden, bu tuzağa düşmediler. Vasco da Gama Mozambik Şeyhi’ni bu niyetinden dolayı cezalandırmak istemiş olsa da, diğer kaptanlar Portekizlilere dair kötü bir intiba bırakabileceğini söylediler. Bu görüş daha makul görüldü²⁹² ve Portekiz filosu Mozambik’in karşısındaki *São Jorge* ismi verilen adadan diğer Mozambikli kılavuzla 29 Mart 1498 günü²⁹³ hareket etti.

²⁹⁰ Correia, Portekizlilerin bu Müslümanı Mozambik’e gelmeden önce yerlilerin korkudan terk ettikleri bir teknede bulduklarını, ona çok iyi davrandıklarını ve bunun karşılığında sözü edilen Müslümanın da Portekizlilere yardımcı olmak istediğini, hatta onlara, kendisinin meslek olarak simsar/aracı olması hasebiyle ticaret işlerinde elinden geleni yapacağını söylediğini aktarır. İsminin de “Davane” olduğunu ve üstelik yolculuk boyunca yapacağı iyiliklerin karşılığında, Portekizlilerin bu adamı “iyi adam” manasına gelecek “tayyib” ve Portekizce tabiriyle “Bontaibo” diye çağıracaklarını ekler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 33-34. Barros ise Portekizlilerle iyi ilişkiler kuran bu Müslümanın Fas diyarlarından olduğunu söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 132.

²⁹¹ İki taraf arasındaki ilk dostane ilişkiler bütün kronikler tarafından kaydedilir.

²⁹² Gerçi Roteironun müellifi, Barros ve Góis ise Vasco da Gama’nın, su ikmal yerine götürmek bahanesiyle Portekizlileri tuzağa çekmek isteyen Mozambiklileri, birkaç top atışı yaparak, korkuttuğunu ve bununla yetinmek istemediğinden sahilde savaş pozisyonunda mevzilenmiş olan Mozambiklileri topa tuttuğunu söylerler.

²⁹³ Bu tarih sadece Roteironun müellifi tarafından verilmektedir. A. Velho, *age*, s. 28. Diğer kronikler, Portekizlilerin Mozambik’in civarından ne zaman ayrıldıklarına dair açık bir tarih vermezler.



Harita 2.2. Afrika'nın doğu sahilindeki önemli şehirler

Portekizliler, Mozambik'te bulundukları sırada, Kilwa diye bir şehrin varlığını ve bu şehrin bir kısmının Müslümanlar, diğer kısmının da Hristiyanlar tarafından idare edildiğini öğrenmişlerdi. Bu bilgi Portekizliler için çok cazip geldi. Yol üzerinde Kilwa şehrine uğramak istemiş olsalar da, tabii şartlar Portekizlileri bu amacından alıkoymdu. Aslında, Kilwa'nın bir kısmında Hristiyanların yaşadığı söylentisi, Portekizlilere zarar vermek amacıyla onları oraya çekmek için tasarlanmış bir plandı. Portekiz filosu 7 Nisan günü Mombasa şehrinin önlerine geldi. Bu şehir Afrika'nın doğu sahilinde yer alan bir ada üzerindedir. Şehrin dikkat çekici özellikleri Portekizlileri büyülemiş olmalıdır. Zira *Roteironun* müellifi bu şehrin limanına her gün sayısız geminin girdiğini söyler²⁹⁴.

²⁹⁴ Kronikler, şehrin evlerini İberya'daki evlere benzetmekte ve evlerin taştan ve kireçten inşa edildiklerini söylemektedir. Barros şehrin görünüşünün Portekizlileri cezbediğini kaydetmektedir. Castanheda Mombasa'da yetişen mahsullerden bahsetmekte ve şehrin verimli olduğunu ifade etmektedir. Kısa bir süre sonra amcası Gonçalo Gil Barbaso ile Hindistan'a seyahat edecek olan genç Duarte Barbosa da şehirdeki hayvancılıktan ve

Portekizliler bu şehre ulaştıklarında, şehirde Hristiyanların olduğunu ve bu yüzden de dinî bir merasim yapabileceklerini ve üstelik mürettebattan hasta olanların orada iyileşebileceklerini düşündüklerinden epey sevinmişlerdi. Hatta şehrin Müslüman hükümdarı Portekizli gemilere erzak ve başka şeyler de göndermiş ve gemilerin şehrin limanına girmelerini bile söylemişti. Bu vesileyle Vasco da Gama hükümdarla barış tesis etmek için iki adam bile göndermişti²⁹⁵. Ne var ki, hükümdarın bu tavırları göstermelikti, çünkü Mombasalılar, adamları sayesinde Portekizlilerin Hristiyan olduklarını ve Mozambik'te olan bitenleri öğrenmişlerdi. Bu yüzden de hükümdar, Portekizlileri ele geçirmek için kılavuzlarına Portekizli gemileri, limana doğru gelirlerken, karaya oturtacak şekilde getirmelerini emretti. Portekizliler Mombasa hükümdarının iyi niyetli olduğunu düşündüklerinden, limana doğru yaklaşmayı denediler. Bu sırada Baş-kaptanın gemisi sığıllara doğru sürüklenirken, demir atmak zorunda kaldı ve diğer gemiler de böyle yaptı. Herhalde Mombasalı kılavuzlarla anlaşmış olan Mozambikli kılavuzlar bu durum karşısında denize atladılar. Vasco da Gama böyle bir şeyin bir ihanet olduğunu anlayınca, limana girmekten vazgeçti²⁹⁶. Gerçi, Baş-kaptan böyle bir ihaneti cezalandırmaya yanaşmadı. Portekiz filosu, Mozambik'teyken alınmış olan bir Müslüman kılavuzla 13 Nisan günü Mombasa'dan hareket etti.

Portekizliler parasını ödedikleri Mozambikli kılavuzların Mombasa'da kaçmalarından dolayı, sahil boyunca onlara rehberlik edecek işbilir kılavuzlar aramaya başladılar. Çünkü Mozambik'ten almış oldukları sözü edilen Müslüman adam Portekizlileri sadece Malindi'ye kadar götürebilirdi. Bu maksatla rota üzerinde *zambuk*²⁹⁷ türü bir gemi ele geçirmiş olmalarına rağmen, içinde kılavuzluk işinden anlayan birini bulamadılar. Ancak gemidekilerden Malindi hükümdarının iyi niyetli olduğunu ve limanında da Hintli tüccarlara ait üç veya dört geminin bulunduğunu ve daha da önemlisi onun ülkesinde Hindistan'a kadar rehberlik edecek ehil kılavuzların yaşadığını öğrendiler²⁹⁸. Portekizliler bu müjdeli haberle

ziraattan söz eder. Kambay'dan ve civar yerlerden oraya büyük gemilerin geldiğini belirtir. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte*, yay. haz. Mansel Longworth Dames, C. 1, ss. 19-21.

²⁹⁵ Correia bu iki adamın hükümlülerden seçilmiş olduğunu ve Vasco da Gama tarafından şehirde keşif yapmaları için gönderilmiş olduğunu aktarır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 44. Aynı bilgi için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 31.

²⁹⁶ Roteironun müellifi bu hadisenin 10 Nisan günü yaşandığını belirtir. A. Velho, *age*, s. 31. Diğer bütün kronikler de bu hadise üzerine hem fikirdirler. Üstelik aynı kroniklere göre, şehirden geceleyin gizlice gemilere yaklaşan yerliler halat takımlarını kesmeye çalışmışlar, ancak fark edildiklerinden bu amaçlarını gerçekleştirememişlerdi.

²⁹⁷ *Zambuk* Hint Okyanusu sahillerinde geleneksel olarak kullanılan güvertesiz küçük bir gemidir. Tıpkı küçük bir kadirgayı andıran bu geminin her bir tarafında 20 ila 30 arasında değişen kürekçi bulunmaktaydı. Bu gemi türü savaş gemisi olarak da kullanılmaktaydı. X. Mariona Martins, *agt*, s. 66.

²⁹⁸ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 140. Roteironun müellifi de Barros'la hem fikir olmaktadır. A. Velho, *age*, ss. 33-34 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 36.

Malindi'ye doğru hareket ettiler ve bu şehre 15 Nisan 1498 günü²⁹⁹ ulaştılar. Duarte Barbosa bu şehrin hoş bir şehir olduğunu, anakara üzerinde yer aldığını ve hükümdar ve ahalisinin Müslüman olduğunu ifade eder. Ticaretiyle ilgili olarak, Arap diyarlarından ve Kambay'dan önemli tüccarların her sene yüklü gemilerle şehre geldiğini ve özellikle de Kambaylı tüccarların ticaretten büyük kazançlar sağladığını da belirtir³⁰⁰. Gemiler şehrin açığında bulundukları sırada, Portekizli Baş-kaptan 16 Nisan günü Malindi hükümdarına gelişini haber vermek, onunla dostluk ve barış tesis etmek ve en önemlisi de ondan ehil bir kılavuz talep etmek üzere, yol üzerinde ele geçirdiği Müslümanı şehre gönderdi. Malindi hükümdarı Portekizlilerin tavırlarından daha önceden haberdar olmuştu. Hükümdar Portekizlilerin dostluk kurmak için gelmiş olduklarını duyduktan sonra, Vasco da Gama'nın taleplerini karşılamaktan memnun kalacağını bildirdi. Aynı zamanda Portekiz kralı gibi güçlü bir hükümdarla dostluk kurmak Malindi hükümdarının yararına olabilirdi.

Vasco da Gama ile Malindi hükümdarı arasındaki görüşmenin gerçekleşeceği ana kadar, iki gün boyunca karşılıklı hediyeleşmeler yaşandı. 18 Nisan günü³⁰¹ iki taraf görüşmek üzere deniz üzerinde bir araya geldi. Karşılıklı samimi ve dostane sözler teati edildi. Aralarındaki samimiyet o kadar fazlaydı ki sanki eski dostları andırıyorlardı³⁰². Portekizliler ülkeleri ve kralı hakkında Malindi hükümdarını³⁰³ bilgilendirirken, Malindi hükümdarı da onlara Hindistan ve Kızıldeniz hakkında bilgiler verdi ve çok istedikleri kılavuzu temin edeceğini de söyledi. Vasco da Gama Malindi hükümdarının iyi niyetini gördükten sonra, ona, yol üzerinde ele geçirmiş olduğu Müslüman esirleri teslim etti. Bu tavırdan memnun kalan Malindi hükümdarı Vasco'dan şehri ziyaret etmesini rica etti. Portekizli Baş-kaptan ise bunun birtakım mahzurlar doğuracağından, hükümdarın ricasını geri çevirdi. Çünkü Portekiz kralının talimatları gereğince, henüz barış ve dostluk tesis edilmeksizin, bu şekilde hareket etmek kesinlikle yasaktı.

Bir sonraki günü, Malindi hükümdarı, Vasco da Gama'ya yönelik sevgisinden dolayı, ondan en azından sahile yakın bir yere kadar gelmesini istedi. Da Gama hükümdarın bu

²⁹⁹ Correia dışında bütün kronikler Portekizlilerin şehre varış gününü *İsa'nın Yeniden Dirildiği Gün* (*Dia de Pascoa de Ressurreição*) veya *Paskalya Pazarı* olarak verirler. Ancak Correia Malindi'ye varış tarihini 1498'in Nisan ayının sonu olarak kaydeder. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 47.

³⁰⁰ Duarte Barbosa, Mombasa hükümdarından düşman olarak bahsederken, Malindi hükümdarından ise Müslüman olsa da Portekizlilerle tesis ettiği dostluk sayesinde sitayişle bahseder. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, ss. 22-23.

³⁰¹ Bu tarih Roteironun müellifinin verdiği tarihtir. A. Velho, *age*, s. 35.

³⁰² Correia, Vasco da Gama'nın Malindi hükümdarına yaptığı bir konuşmayı aktarmakta ve dostluğun nişanesi olarak ona bir kılıç verdiğini belirtmektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 56.

³⁰³ Diğer kroniklerden ayrı olarak sadece Góis, Vasco da Gama'yla görüşmeye gelenin Malindi hükümdarı değil de, onun veliaht oğlu olduğunu ifade etmektedir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, ss. 79-80.

ısrarını kırmamak için onun teklifini kabul etti ve yanına kaptan Nicolau Coelho'yu da alarak sahile gitti. Baş-kaptan ve yanındakiler o sırada sahilde hazır bulunan Malindili unsurların gösterilerini izlediler³⁰⁴. Bu dostane gösterilerden sonra, Portekizlilerin Malindi'de bulundukları sürecin sonuna gelinmişti. Vasco da Gama Malindi hükümdarının talep edilen kılavuzu göndermediğini görünce, biraz sabırsızlandı ve hükümdara derhal haber yolladı. Malindi hükümdarı Baş-kaptanın gücenmesine mahal vermemek için derhal ehil bir kılavuz³⁰⁵ gönderdi. Bu kılavuz ile Portekizli Baş-kaptan arasında geçen sohbeti sadece João de Barros aktarır. Barros'a göre, sözü edilen Müslüman kılavuz sohbet esnasında Vasco da Gama'ya, Avrupalı haritaların aksine, meridyen ve paralelleri gösteren bir harita sunmuş, Portekizlilerin ona gösterdikleri usturlap gibi aletlere hiç şaşırmamış, hatta Müslümanların güneşin ve yıldızların yüksekliğini ölçmek için daha değişik aletler ve usuller kullandıklarını söylemişti³⁰⁶. Sohbetin ardından bütün işler halledildikten sonra, Portekizliler Malindi hükümdarıyla vedalaşıp, 24 Nisan 1498 günü oradan yelken açtılar³⁰⁷. Bundan önce, Malindi'ye geldiklerinin nişânesi olarak *Santo Espirito* ismini verdikleri bir *padrão*³⁰⁸ diktiler. Böyle bir şey aynı zamanda bu şehrin Portekiz hâkimiyetini kabul ettiği anlamına geliyordu.

³⁰⁴ Correia dışında, *Roteironun* müellifi ve diğer kronikler Portekizliler Malindi'deyken, limanda Hintli Hristiyanlara ait oldukları iddia edilen gemilerin bulunduğunu ve Hintlilerin Portekizli gemileri ziyaret ettiklerini dile getirmektedirler.

³⁰⁵ Portekizce kroniklerde *Canaqua*, *Malemocanaqua* ve *Malemo Cana* olarak isimlendirilen bu kılavuzun ismi, Kutbeddin Nehrevali'nin *El-Berku'l-Yemani* adlı eserine göre, deniz işlerinde mahir bir adam ve aynı zamanda Necidli bir denizci aileye mensup Ahmed ibn Macid idi. Nehrevali bu kılavuzdan ehil biri olarak bahsetmesine rağmen, Portekizlileri Hindistan'a salimen götürmesinden dolayı onu tenkit etmektedir. Ahmed ibn Macid için bkz. G. Ferrand (1922). *Le Pilote Arabe de Vasco de Gama et les Instructions Nautiques des Arabes au XVe Siècle*, *Annales de Géographie*, No. 172, ss. 289-290 ve S. M. Ahmad (1999). "İbn Macid", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 20, s. 162 ve G. R. Tibbetts (1961). *Arab Navigation in the Red Sea*, *The Geographical Journal*, C. 127, No. 3, s. 322. Portekizce versiyonu olarak *Canaqua* tabiri Hintçe "ganaka" kelimesine tekabül ediyor ve yıldız ilmiyle uğraşan astrologları kast ediyordu. M. M. Williams (1899). *A Sanskrit English Dictionary*, s. 343. *Malemo* tabiri ise Arapça "muallim" kelimesinin karşılığıydı. Gerçi, şu belirtilmelidir ki, Vasco da Gama'yı Hindistan'a götüren kılavuzun Ahmed ibn Macid olup olmadığı muammadır. Çünkü bu iddia sadece Nehrevali'ye aittir. Bu muamma için bkz. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press, ss. 121-128.

³⁰⁶ J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 142-143. *Roteironun* müellifi bu kılavuzdan Hristiyan olarak bahseder. Góis ve Barros ise Güceratlı bir Müslüman olduğunu belirtirler.

³⁰⁷ Correia dışındaki kronikler Malindi'den hareket tarihi konusunda hem fikir olmaktadır. Correia ise Portekizlilerin Malindi'de 1498 Nisan'ının sonundan 6 Ağustos'a kadar kaldıklarını ve o gün Hindistan'a doğru hareket ettiklerini söylemektedir. Çünkü Malindi hükümdarına göre, Nisan ayının sonunda hareket edecek olurlarsa, Hindistan'a yaz musonları sırasında ulaşacaklarını ve bu yüzden de muson mevsimi geçtikten sonra, hareket etmelerinin daha makbul olduğunu söylemektedir. Ancak Portekiz kralı Manuel'in Roma'daki Protektör Kardinal Jorge da Costa'ya yazdığı 28 Ağustos 1499 tarihli mektubunda Portekizlilerin Kalikut'ta 1498'in Mayıs'ının sonundan Ağustos ayının başına kadar kaldıkları belirtilmektedir. Dolayısıyla Correia'nın, filonun Malindi'den hareketi için verdiği tarih hatalı olmaktadır. Mektup için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 549.

³⁰⁸ Böyle bir bilgiyi sadece Barros, Góis ve Correia vermektedir. *Roteironun* müellifi ise böyle bir bilgi vermemektedir.

2.2.4. Nihayet Kalikut: Hangi Rüzgâr Attı Sizi Buraya?

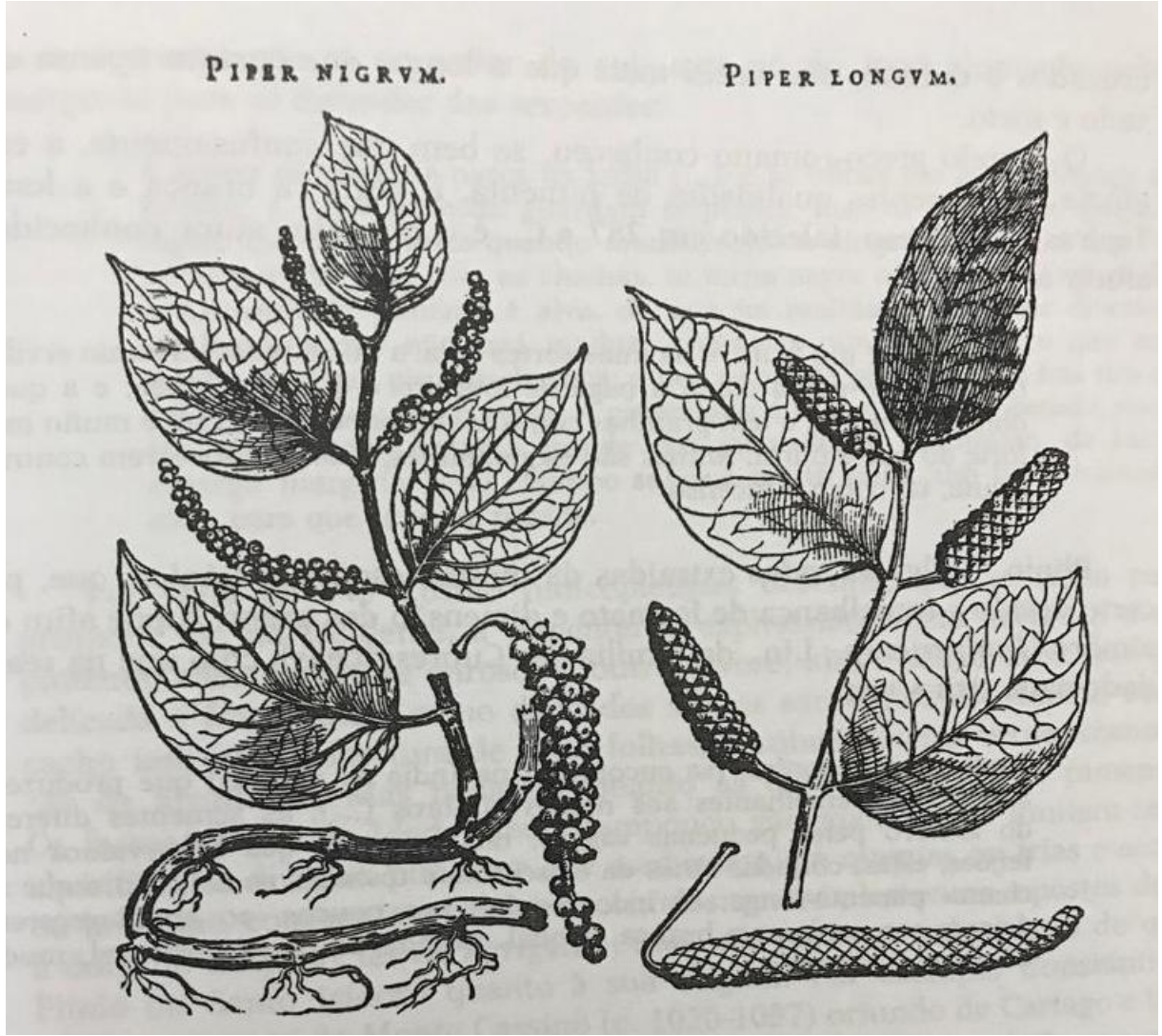
Portekiz filosu, *Roteironun* müellifinin dediği üzere, “içinde Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile pek çok adanın olduğu büyük Arap Körfezi’ni” geçmeye başladı. Bu sırada Kuzey Kutup Yıldızı’nı uzun bir aradan sonra artık görebiliyorlardı. Kroniklere göre, bu büyük körfez Malindi’den alınan Müslüman kılavuz sayesinde 25 günlük zahmetsiz bir yolculukla geçilebildi. 18 Mayıs 1498 günü³⁰⁹ ise Hindistan sahilinde hinterlandında yüksek sıradağların bulunduğu bir ülke filonun görüş menziline giriverdi. Kılavuz, muson mevsiminin başlamasına bağlı olarak yağmakta olan yağmurlardan dolayı, ilk başta bu sahil şeridinin neresi olduğunu tam olarak fark edememişti. Bu yüksek sahil şeridi aslında Portekizlilerin ulaşmak istedikleri Kalikut şehrinin yaklaşık 100 km. kuzeyindeki meşhur Ezhimala Tepesi³¹⁰ idi. Tepenin bulunduğu yerden Hindistan anakarasının güney ucundaki Komorim (veya Kanyakumari) Burnu’na kadar uzanan kıyı hattı Malabar veya Kerala bölgesi olarak isimlendirilmektedir. Bu bölgede, aşağıda da görüleceği üzere, Kannur, Kalikut, Koçin ve Kollam gibi, bilinen dünyaya, başta karabiber³¹¹ olmak üzere, türlü baharat ve diğer kıymetli emtiaları tedarik eden önemli Hintli krallıklar yer alır³¹². Dolayısıyla Malakka Boğazı gibi Uzak Doğu’daki diyarlar keşfedilinceye kadar, Portekizlilerin XVI. asrın ilk on senesi içinde tutunmaya çalışacakları bölge işte bu Malabar bölgesi olacaktır.

³⁰⁹ A. Velho, *age*, s. 39. Góis ve Castanheda’ya göre 17 Mayıs Cuma günü.

³¹⁰ Portekizce kaynaklarda bu yüksek tepe “Monte Dely” veya “Monte Deli (Li Tepesi)” olarak geçmektedir. Correia bu tepede çok fazla sıçan yaşadığından dolayı tepeye Hintçe sıçan manasına gelen “li” ismini verdiklerini kaydetmektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 68.

³¹¹ Baharatlar arasında tadı itibarıyla en fazla rağbet gören bibergillerden karabiber (*Piper nigrum*), birbirine yapışık sık taneli bir bitki olmakla birlikte, güneşte kurutulmasıyla esmerleşerek, elde edilir. Sıcak ve nemi seven karabiber Hindistan’ın güneybatısındaki tropikal Malabar bölgesinde yetişir. Aynı familyadan olup, tadı epey acı, ancak çok da aromatik olmayan uzun biber (*Piper longum*, *darülfülül*) ise Bengal ve Güneydoğu Asya’dan çıkar. Bu yüzden de karabiberin şöhretini yakalamamıştır. L. F. Ferreira Reis Thomaz (1998). *A Questão da Pimenta em meados do Século XVI, A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, s. 45.

³¹² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 42. Portekizlilerin Hindistan’la ilişkiler kurmaya başladıkları XVI. asrın hemen ilk yıllarında İskenderiye’den Malukku adalarına kadar seyahat etmiş olan meşhur İtalyan seyyah Ludovico di Varthema, gezdiği yerleri kaydettiği eserinde Malabar bölgesindeki önemli şehirleri bütün özellikleriyle canlı bir şekilde tasvir etmektedir. L. di Varthema (1863). *The Travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India, and Ethiopia, A.D. 1503 to 1508*, (yay. haz. John Winter Jones), The Hakluyt Society, Londra. 123-177.



Resim 2.3. Karabiber (*Piper nigrum*) ile uzun biberin (*Piper longum*, darülfülful) tasvirleri
Kaynak: L. F. Ferreira Reis Thomaz (1998), A Questão da Pimenta em meados do Século XVI, *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, s. 53.

Portekizliler, böylece, uzun zamandır özlemle ulaşmak istedikleri “gerçek” Hindistan’a “resmî” olarak varmış oldular. 20 Mayıs (1498) Pazar günü, filonun kılavuzu, Kalikut şehrinin tam olarak neresi olabileceğini tespit edebilmesine yardımcı olacak şekilde sahilin arkasından yükselen sıradağları gördü. Gemiler sahile yaklaştığında, kılavuz bu sıradağları³¹³ derhal tanıyabildi ve müjdeli haberi Baş-kaptana ilette. Gerçi, yağışların yoğun olduğu muson mevsiminden dolayı o diyarlarda ne ticarî hareketlilik vardı ne de çok sayıda gemi. Bu yüzden de filonun ticaret ve seyrüsefer mevsiminin dışında gelmiş olması ahaliyi çok şaşırtmıştı³¹⁴. O günün akşamı filo Kalikut’un yaklaşık 10 km. kuzeyindeki Capua³¹⁵ denilen bir yerde demir attılar. *Roteiro*’nun müellifine göre, filonun burada demir atmasının nedeni Müslüman kılavuzun bu yeri Kalikut şehrinin konumuyla karıştırmış olması idi. Karşılarında ilk defa oldukça farklı gemiler gören ahaliden bazıları bu yabancı misafirlerin kim olduklarını öğrenmek için sahilden *almadia*³¹⁶ türü dört gemiyle geliverdi. Baş-kaptan tarafından dostane bir şekilde karşılanan bu insanlar filonun bulunduğu yerin Kalikut olmadığını, bu şehrin biraz daha güneyde yer aldığını söylediler. Vasco da Gama yerlilerin yardım sever tavırlarından memnun kaldığı gibi, onların filoyu Kalikut’a götürme tekliflerini de kabul etti. Böylece Portekiz filosu yerlilerin rehberliğinde Kalikut’a gitti ve şehrin önlerinde demir attı³¹⁷.

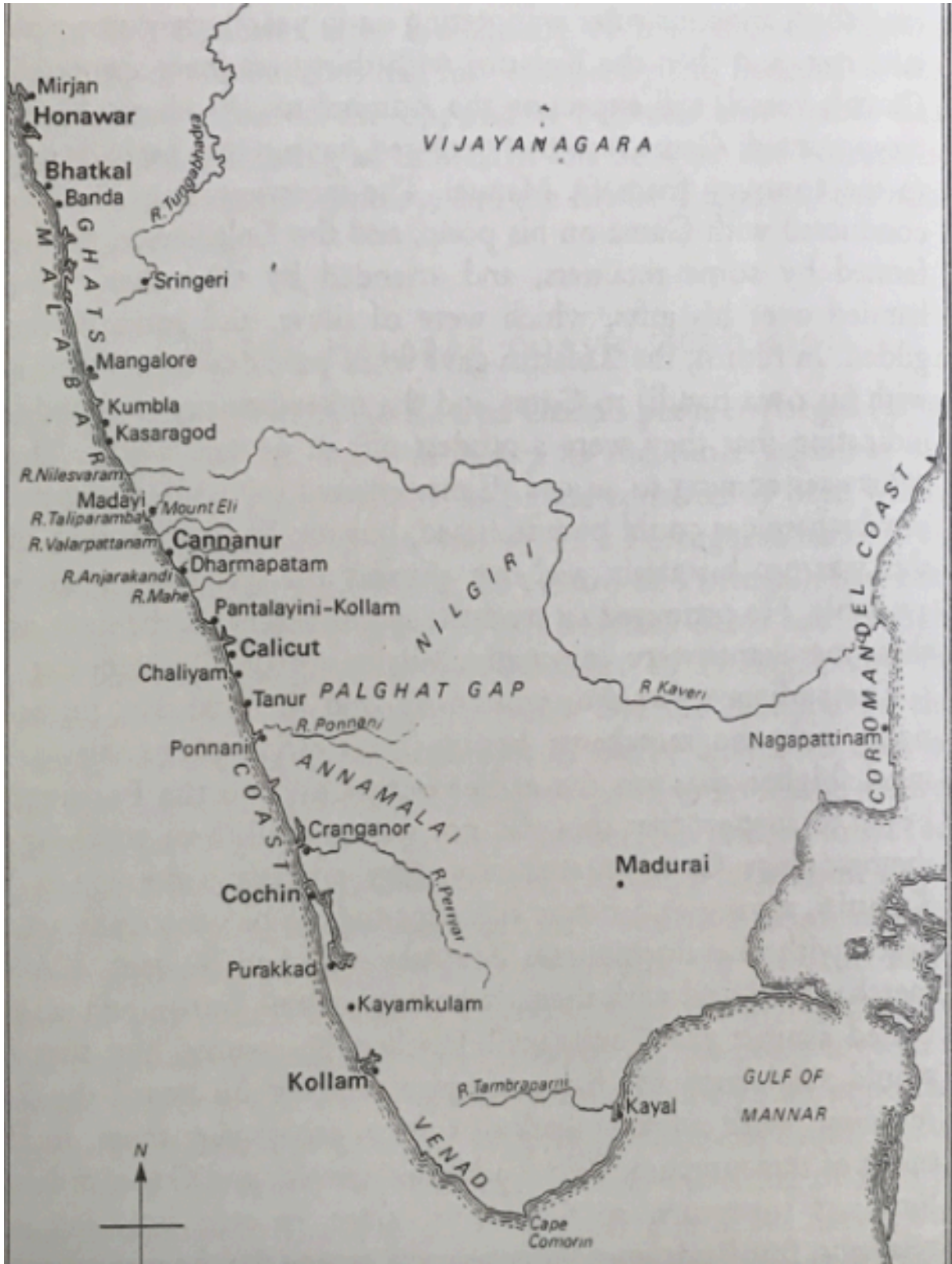
³¹³ Burası günümüzde Cotta Noktası veya Kadalur Burnu olup, Kalikut şehrinin yaklaşık 25 km. kuzeybatısında yer almaktadır.

³¹⁴ Hint altı kıtası ile Bengal Körfezi gibi bölgelerde seyrüsefer şartlarını belirleyen unsurlar arasında muson iklimi de yer alır. Muson rüzgâr ve yağmurları senenin mevsimlerine göre değişkenlik göstermekle birlikte, yapılan deniz trafiğinin yoğunluğuna doğrudan tesir ederler. Özellikle de Hindistan’ın batı sahillerinde yapılan deniz ticareti muson yağışlarına göre düzenlenmekteydi. Yağışların yoğun bir şekilde yaşandığı yaz mevsiminde, yani Mayıs’tan Eylül’e kadar olan dönemde ticaret neredeyse duracak hale gelir. Ayrıca bkz. G. Danişan Polat (2016). *16. Yüzyılda Osmanlılarda Deniz Astronomisi ve Astronomi Aletleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, ss. 76-77.

³¹⁵ Burası günümüzde “Kappad” olarak bilinmekte ve Hint Okyanusu’na dökülen Elathur veya Korapuzha Nehri’nin kuzeyinde yer almaktadır. Barros, Castanheda ve Correia bu yeri “Capocate” olarak isimlendirmektedirler.

³¹⁶ Hint denizlerinde kullanılan bu gemi yaklaşık 25 metre uzunluğunda ve 2 metre genişliğinde olup, hem yelkenle hem de küreklerle yözdürülebilen atik ve hafif bir gemi türüdür. Bu gemi yiyecek malzemeleri ve emtia taşımacılığı için kullanılmaktaydı. X. Mariona Martins, *agt*, s. 51.

³¹⁷ *Roteiro*nun müellifi filonun Kalikut önlerinde demir attığı günü 21 Mayıs (1498) olarak vermektedir. A. Velho, *age*, s. 31. Diğer Portekizce kronikler de aynı hikâyeyi vermekte ve hatta Kalikut’a varılmadan önce, Portekizlilerin o gemilerdeki yerlilerden güven içinde yiyecek satın aldıklarını da söylemektedirler.



Harita 2.3. Hindistan ankarasının güneybatı sahil şeridi

Kaynak: S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend*.

Açıklama: Biberin ve Uzak Doğu diyarlarından gelen başka kıymetli emtiaların toplandığı Malabar veya Kerala sahillerinin başlıca şehirleri: Kalikut, Kannur, Koçin ve Kollam.

Portekizlilerin uzun zamandır ulaşmaya çalıştıkları Kalikut şehri artık karşılarında duruyordu. Peki onların ulaşmaya arzuladıkları bu Kalikut (günümüzde Kozhikode) şehri niçin bu kadar önemliydi? Hindistan'ın Malabar veya Kerala denilen bölgesinde yer alan bu Kalikut şehri muasır Portekizli kronikçilerin de bahsetmekten haliyle geri kalmadığı önemli liman şehirlerindendi. Kalikut'un geçmişiyle ilgili bilgiler aktaran Portekizli memur ve yazar Duarte Barbosa şehrin önemini İslamiyet'in yayılmaya başladığı ilk zamanlara kadar götürmektedir. Onun aktardığı rivayete göre, Arabistan diyarından gelen Müslümanların Hindistan'a uğramaya başladıkları sırada Malabar vilayeti tek bir hükümdarın hâkimiyeti altındaydı. Bu hükümdar önceleri aynı sahil üzerindeki Kollam denilen başka bir liman şehrinde ikamet ediyor, Müslümanların Hindistan'a yaptıkları mütemadi yolculuklarla, sözü edilen hükümdar onlarla dostane ilişkiler tesis etmiş olduğu gibi, İslam dinine de ilgi göstermeye başlıyordu. Bu ilgi bir müddet sonra hükümdarın Müslüman olmasına vesile oldu. Ancak bu hükümdar Müslüman olarak Arabistan diyarlarına gitmeden önce, ülkesini yakınları arasında bölüştürdü. Bir yeğenine de henüz insanla meskûn olmayan bir toprak parçası verdi. Bu yeğen diğer varisler arasından müstakil bir hükümdar olarak sıyrılıp, kendi adına para bile bastırmıştı. Müslümanlar da İslam'ı kabul eden o hükümdarın hatrına bu yeğenin mamur ettiği limana gelmeye ve mallarını getirmeye başladılar. Onların ticaretleri sayesinde bu Kalikut şehri elde edilen gelirlerle oldukça gelişti ve hükümdarları da Malabar diyarının en büyük ve kudretli hükümdarları oldu³¹⁸. Böylece onlar “imparator” manasına gelen ve Arapların “Samuri” ve Portekizlilerin “Zamorim” diye hitap ettikleri bir unvan almışlardı³¹⁹. Onların bu kudreti, aynı sahil üzerindeki krallıkların onlara biat etmelerini ve vasalı olmalarını da beraberinde getirmiştir. Gerçi, bu durum, tâbi krallıkların, Kalikutlu hükümdarların hegemonyasından kurtulmak için Portekizlileri bir denge unsuru olarak görmelerine ve onlarla barış ve ticarî ilişkiler tesis etmelerine neden olacaktır.

³¹⁸ D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 2, ss. 1-6 ve aynı şekilde F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 43. Ludovico di Varthema Kalikut'tan bahsederken, böyle bir rivayet aktarmamaktadır. Ayrıca Kalikut'un iktisadî olarak büyümesine vesile olan ticaret trafiği için bkz. W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, ss. 499-501. G. Bouchon (1973). *Les Musulmans du Kerala a l'Époque de la Découverte Portugaise*, *Mare Luso-Indicum*, C. 2, Paris, ss. 28-36. M. L. Dames (1921). *The Portuguese and Turks in the Indian Ocean in the Sixteenth Century*, *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 1, s. 4.

³¹⁹ Bu kelimenin ilk olarak ne zaman kullanılmaya başlandığına dair bkz. K. V. Krishna Iyer (1938). *The Zamorins of Calicut: From the Earliest Times Down to A.D. 1806*, *Kalicut*, ss. 11-15 ve 52. Krishna Iyer, kelimenin en eski hali olarak “Tamuri” ibaresinin 1442'den önce kullanıldığına dair bir kayıt bulunmadığını, o sene Acem Hükümdarının özel temsilcisi olarak Kalikut'a gelmiş olan Abdurrezzak'ın anlatısında hükümdar için “Zamorim” ibaresine rastlandığını ifade etmektedir. Aynı araştırmacı bu ibarenin, Arapça veya Farsça'dan ziyade, Sanskritçe'den türetilmiş olduğunu aktarmaktadır.

Filonun demir atmasından hemen sonra, Baş-kaptan Vasco da Gama işleri ağırdan almamak için Kalikut hükümdarıyla görüşmenin yollarını aramaya koyuldu. Bu maksatla, geliş haberini hükümdara veya idarecilerine iletmek için ilk karşılaştıkları *almadia* türü teknelerle Portekizli bir hükümlüyü (*degredado*)³²⁰ sahile gönderdi. Çünkü o diyârların adetlerini bilmediğinden, Kalikut hükümdarından izinsiz bir hamlede bulunmak istemiyordu. Üstelik, henüz barış ve dostluk tesis edilmemiş bir ülkenin topraklarına ayak basmak da makbul değildi. Bu hükümlü sahile ayak basar basmaz, ahaliden pek çok insan merak dolu gözlerle onu karşılamaya geldi. Onunla Arapça konuşmak istemiş olsalar da, hükümlü bu dili anlamadığından konuşmamıştı. Bu insanlar, hükümlünün Müslüman olduğunu düşündüğünden, onu, uzun yıllar önce Kalikut’a gelmiş olup, oraya yerleşmiş olan Tunuslu iki Müslüman tüccarın evine götürdüler. Bu tür insanlar, kaderin cilvesi olarak, Avrupa veya Kuzey Afrika’dan Kızıldeniz ve Arabistan yoluyla Hindistan’ın batı sahillerine türlü vesilelerle Portekizlilerden önce gelmişlerdi. Buradan hareketle, Portekizliler sadece Vasco da Gama’nın yolculuğunda değil, sonraki yıllarda yapılacak yolculuklarda da aynı kaderi paylaşmış olan bu tür insanlarla Hindistan’ın farklı bölgelerinde karşılaacaklar ve onlardan Hindistan ve uzak doğudaki diğer yerler hakkında şifahî bilgiler alacaklardı³²¹. Bu Tunuslulardan biri³²² İspanyolca bildiğinden, Portekizli hükümlüyle hemen sohbet etmeye

³²⁰ Adet olduğu üzere, Portekizliler uğradıkları sahillerde gerek en tehlikeli işleri yerine getirmeleri ve gerekse bilgi toplamaları için bu tür hükümlülerden istifade ediyorlardı. Bunlar, Portekiz’de işlemiş oldukları adı suçlardan dolayı ya ömür boyu hapis veya hatta idam cezalarına çarptırılmış insanlardandı. Portekiz kralı onları filolarda kullanmak üzere cezalarını affediyordu. Bu hükümlünün ismi Correia’nın bizim istifade ettiğimiz nüshasına göre “João Martins” idi, ancak Stanley’nin istifade ettiği diğer Portekizce nüshaya göre “João Nunes” idi. Gerçi kronikler bu haber gönderme işini anlatırlarken, birbirlerinden bazı noktalarda ayrılmaktadırlar. Örneğin, Correia, Vasco da Gama’nın filonun geliş haberini vermek için nasıl bir yol izleyeceği hakkında öncelikli olarak biraderiyle müzakere ettiğini ve buna göre, Vasco da Gama’nın Kalikut hükümdarını ziyaret etmesi yönünde karar aldıklarını söylemektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 71. Yine de, güvenlik için rehine almadan Baş-kaptanın gitmesi yönünde karar almış olmalarını düşünmek ilginç olsa gerek. Roteironun müellifi, Barros, Castanheda ve Góis Vasco da Gama’nın haberi iletmek üzere, ismini vermeksizin, bir hükümlü gönderdiğini söylemektedirler. Ancak Barros, diğerlerinden ayrılarak, “Malemo Cana” dedikleri, yani Malindili Müslüman kılavuzun da şehri bildiğinden hükümdarın sarayına gittiğini belirtmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 146-147. *Anonim Egerton Nüshası* ise gönderilen Portekizli için hükümlü ibaresini kullanmaz, bunun yerine sadece Hristiyan ibaresini kullanır. Bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 9.

³²¹ Yolları bir şekilde Hindistan’a düşecek olan İtalyanlara bile Hindistan’da rastlanılacaktır. Tarihçi Sanjay Subrahmanyam, İtalyan Frensiskenlerin XIV. asırda misyoner olarak Hindistan’a kadar gittiklerini ve hatta İslam’ı arkadan vuracak şekilde Hint Okyanusu’nu savaş sahnesi olarak kullanmak için türlü planlar geliştirdiklerini belirtir. S. Subrahmanyam (2019). *Empires Between Islam and Christianity, 1500-1800*, Suny Press, ss. 60-61.

³²² Correia diğer kroniklerden ayrılarak bu Tunuslu’nun Sevilalı olduğunu ve esir olarak onca diyarlar gezdikten sonra, Kalikut’a yerleştiğini ve aslında Müslüman olmadığını, sırf tehlikelerden korunmak için görünürde Müslüman olduğunu aktarır. Üstelik, diğer kroniklerden ayrı olarak, Portekizli hükümlüyle bu Sevilalı adamın karşılaşmasını da farklı anlatmaktadır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 79. Roteironun müellifi, Castanheda ve Góis ise ismi “Monçaide” olan bu Tunuslu Müslümanın, Vasco da Gama’nın filosu Kalikut’ta bulunduğu sırada Portekizlilere yapacağı iyiliklerden dolayı, Arapça’da “iyi insan” manasına gelen “tayyib” veya “bontaibo” diye çağrılacağını ifade etmektedirler. Dolayısıyla, Correia’nın “bontaibo” olarak hitap ettiği kişi ile diğer kroniklerin aynı lakapla hitap ettikleri kişi aynı kişi olmuyordu. Barros ise gönderilen hükümlü ile sözü edilen Tunuslu arasında bu şekilde bir karşılaşma olduğundan bahsetmez, ancak o da bu adamın isminin

başladı ve ona, şaşkınlıkla *Ne işiniz var burada, hangi rüzgâr attı sizi buraya?* dedi. Portekizli hükümlünün yeni bir deniz güzergâhı üzerinden *Hristiyanları ve baharatları bulmaya geldiklerini* söylemesine çok şaşırان Tunuslu, onu evine davet etti ve ona gemilerin kaptanıyla görüşmek istediğini söyledi. Böyle bir şey, Kalikut şehri ve hükümdarı hakkında doğrudan bilgi edinmede faydalı olacağından, her ikisi de gemilere gittiler.

Şehirden gelecek haberleri beklemekte olan Vasco da Gama'nın merakı bu Tunuslu'nun gelmesiyle giderildi. Karşısında İspanyolca konuşan birinin olmasına şaşırان Portekizli Baş-kaptan, onun, türlü baharat ve kıymetli emtiaların merkezine gelmiş olduklarını söylemesi üzerine epey sevindi ve ona çok iyi muamele etti. Ondan Kalikut hükümdarı hakkında bilgiler aldığı gibi, hükümdarın asıl gayesinin ticaretten kazanılacak gelirler olduğunu da öğrendi. Aynı şekilde Tunuslu'nun ağzından, hükümdarla bir görüşmenin yapılabilmesi için Portekizli Baş-kaptanın nasıl hareket etmesi ve bunun için haber göndermesi gerektiğini öğrendi. Vasco da Gama hiç vakit kaybetmeden bu adamı tercüman Fernão Martins'le Kalikut hükümdarına gönderdi. Portekizli tercüman Kalikut hükümdarının huzuruna vardığında, ona, Portekiz filosunun nereden ve ne için geldiği hakkında bilgi verdi. Kalikut hükümdarı da Portekizlilerin barış ve ticaret için gelişlerinden memnun kaldığından, bir an önce görüşmek istediğini belirtti. Hatta gemilerin daha güvenilir bir liman olan Pandarane (günümüz Pantalayini Kollam)'de demir atmalarını da söyledi³²³.

2.2.5. Kalikut Hükümdarının Huzurunda

Portekiz filosu Pandarane limanına varır varmaz, Kalikut hükümdarının Kotwal³²⁴ dedikleri üst seviye bir memurundan haber geldi. Bu memur, Vasco da Gama'ya Kalikut hükümdarının bulunduğu yere kadar eşlik edeceği gibi, ona görüşme için istediği zaman karaya ayak basabileceğini de bildirdi. Gerçi vakit geç olduğundan, Portekizli Baş-kaptan o gün gemilerde kalmayı tercih etti ve filodaki kaptanlarla hükümdarın huzuruna çıkacak olan

Monçaide olduğunu, Kalikut hükümdarının Portekiz gemilerine gönderdiği vazifeli memurlar arasında yer aldığını ve Malindili kılavuz “Malemo Cana” ile sözü edilen hükümlüyü evinde misafir ettiğini söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 147. Portekiz kralı Manuel'in sözü edilen 28 Ağustos 1499 tarihli mektubunda bu adamdan Tunuslu Müslüman olarak bahsedilmektedir. Bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 550.

³²³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 50-51. Góis ve Roteironun müellifi de aynı bilgileri vermektedir.

³²⁴ Roteironun müellifi bu memurun makamından Portekizce versiyonuyla “Bale” olarak bahsetmekte ve bu makamın Portekizce “alcaide-mor”, yani baş-dizdarlık makamına denk geldiğini söylemektedir. A. Velho, **age**, s. 42. Bu ibare muhtemelen Arapça “vali” kelimesinden muharref olsa gerek. Bkz. H. Yule, A. Coke Burnell (1903). *Hobson-Jobson: A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive*, Londra, s. 968. Barros ve Castanheda ise bu adamın bir “Catual” veya Hintçe “Kotwal” olduğunu ifade etmektedirler. Bu ibare muhtemelen Farsça “Kethüda” kelimesinin muharref hali olmalıdır. Bkz. **Age**, ss. 265-266.

elçilik heyeti hakkında istişare yaptı. Kaptanlarına, Kalikut hükümdarıyla görüşmek üzere şahsen gideceğini söylemesi üzerine, başta biraderi ve filonun önde gelenleri şehirdeki Müslümanlardan doğabilecek birtakım mahzurlardan dolayı onun bu teklifine karşı çıktılar. Ancak Portekizli Baş-kaptan, Portekiz kralına böyle bir yolculukta başına ne gelirse gelsin, verilen görevi yerine getireceğine dair yemin ettiğini söyleyerek, oluşan muhalefeti sindirdi. Yine de, başına bir şey gelecek olursa, diğer Portekizli kaptanlardan Paulo da Gama ve Nicolau Coelho'ya nasıl hareket edeceği konusunda talimatlar vermekten de geri kalmadı. Ardından, Vasco da Gama'ya bu vazifesinde eşlik edecek 12 adam³²⁵ da seçildi.

Vasco da Gama maiyetindeki adamlarla 28 Mayıs 1498 günü, yani varışlarından sekiz gün sonra sahile çıktığında, Kotwal denilen memur çok sayıda adamıyla onu karşıladı. Kalikut hükümdarı şehrin dışında olduğundan, oraya kadar kara yoluyla gideceklerdi. Kalabalık bir toplulukla yollarına devam eden Portekizli elçilik heyeti, verilen moladan sonra yolculuklarını bu kez nehir yoluyla sürdürmeye başladı. Hindistan'ın Malabar bölgesinde yer alan önemli şehirler iç kesimlerle olan mal taşımacılığını seyrüsefer imkânları sunabilen nehirler üzerinden de yapabiliyorlardı. Kıyılarda çok sayıda insanın izlediği bu nehir yolculuğunun sonunda Kotwal elçilik heyetini bir tapınağa götürdü. Bu sahneye şahit olmuş olan *Roteironun* müellifi Kalikutluların henüz Hristiyan olduklarını düşündüğünden, ziyaret ettikleri bu tapınağı “kilise” olarak adlandırmakta ve içindeki din adamlarını, tasvirleri, eşyaları ve ritüelleri Hristiyanlıktaki unsurlarla özdeşleştirmektedir. Yine de, duvarlardaki tasvirlerin farklı şekilleri gözünden kaçmıyor değildi³²⁶.

Portekizliler bu tapınağı terk ettikten sonra, yolculuğun son aşaması geliyordu. Etrafta giderek artmakta olan kalabalığın eşliğinde elçilik heyeti gün batımına doğru Kalikut hükümdarının sarayına ulaştı. Saraydan çıkan karşılama heyetinin statüsü Portekizli Baş-kaptanda hükümdarla yapacağı görüşmenin oldukça müspet geçeceğine dair bir intiba oluşturdu. Kalabalığı güç bela savuşturanların sayesinde elçilik nihayeti hükümdarın huzuruna geldi. Kroniklerin Kalikut hükümdarıyla ilgili yaptıkları tasvirlerden en dikkat çekici olanı el ve ayaklarındaki kıymetli taşlar ile kol ve bacaklarındaki altın bilezikler idi.

³²⁵ Kronikler arasında bu 12 kişiden sadece altısının ismini derli toplu veren kronik yazarları yalnızca Damião de Góis ve Fernão Lopes de Castanheda olmaktadır. Onlara göre, *Roteironun* müellifinin de bulunduğu bu 6 kişinin isimleri: Vasco da Gama'nın gemisinin kâtibi **Diogo Dias**, tercüman **Fernão Martins**, Paulo da Gama'nın gemisinin kâtibi **João de Sá**, denizci **Gonçalo Pires**, **Álvaro Velho** ve Nicolau Coelho'nun gemisinin kâtibi **Álvaro Braga** idi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 54. Correia ise bu 12 kişiden ikisi farklı olmak üzere sadece üç ismi kaydetmektedir: Álvaro de Braga, João de Setuval, João Palha. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 96. Ayrıca Correia, diğer kroniklerden ayrı olarak, Vasco da Gama'nın Kalikut hükümdarının huzuruna giderken yanında hediyeler götürdüğünü de ifade eder.

³²⁶ *Roteironun* müellifi tapınağı içinde Meryem Ana'ya ait bir tasvir olduğu söylendiğinde, Portekizlilerin derhal tasvirin önünde diz çöküp dua ettiklerini belirtmektedir. A. Velho, *age*, s. 44.

Hükümdar, adamları vasıtasıyla konuşmayı tercih ettiği Vasco da Gama'ya geliş sebebini sordu. Böyle bir soru, hükümdarın yeterince bilgilendirilmemiş olabileceğini düşünen Portekizli Baş-kaptan şaşkınlıkla karışık gücendirmişti. Yine de, Baş-kaptan hükümdara yerinde bir üslupla gerekli ve tatmin edici cevaplar vererek, Hristiyan hükümdarlar arasında çok kudretli Portekiz kralının elçisi olarak geldiğini, ondan mektuplar getirdiğini, Hindistan diyarlarındaki çok güçlü “Hristiyan” Kalikut hükümdarıyla dostluk ve ticaret tesis etmek istediğini, bu sayede iki tarafın çok kazançlı çıkacağını ve hükümdarın da Portekiz’e bir elçi göndermesini söyledi. Baş-kaptanın en can alıcı ifadesi, Portekizlilerin gözü tok olduklarını ima edecek şekilde, oraya altın ve gümüş için gelmediklerini, çünkü bunlardan Portekiz’de çok fazla olduğunu söylemesiydi. Böyle bir ifade, elçilik heyetine ilk başta beklenen tazim ve hürmeti göstermeyen hükümdarı etkileyebilmek için düşünülmüş olmalıdır³²⁷. Vasco da Gama’nın bu sözleri karşısında memnuniyetini gösteren Kalikut hükümdarı, çok fazla söz söylemeden, Portekiz kralıyla dostluk tesis edeceğini ve hatta elçi göndereceğini de söyledi. Görüşme bittikten sonra, Baş-kaptan, onun için tahsis etmiş olan eve zahmetli bir yolculuğun ardından ulaştı ve geceyi orada geçirdi.

Kalikut hükümdarında bıraktığı ilk intibadan memnun kalan Portekizli Baş-kaptan, 29 Mayıs (1498) Salı günü, hükümdara hediyeler göndermek istedi. Onun bu arzusunu öğrenen (*Bontaibo* dedikleri) Tunuslu Müslüman Vasco da Gama'ya böyle bir şey için öncelikle Kotwal’dan izin almasını söyledi. Zaten hükümdarın huzuruna bir kez daha çıkabilmesi için hediyeler göndermek o diyarların adetlerindendi. Baş-kaptanın hükümdar için seçtiği hediyeler şahsî kullanım için kullanılan eşyalardı³²⁸ ve bu yüzden de Hintli memurların beğenisini kazanamamış idi. Hatta Vasco da Gama’yı gücendirecek şekilde bir alay meselesine bile dönüşmüştü. Gerçi Baş-kaptan, geldikleri yolun uzun ve bilinmez olmasından dolayı bu tür hediyeleri o anda kendisinin seçtiğini söyleyerek, durumu kurtarmaya çalıştı³²⁹ ve Kalikutlu memurlara bu hediyeleri hükümdara göndermek istediğini söylese de, onlar buna yanaşmadılar.

³²⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 61-62 ve A. Velho, **age**, s. 47. Barros ise iki taraf arasındaki görüşmeyi ayrıntılı vermez.

³²⁸ *Roteironun* müellifine göre bu eşyalar: on iki parça çizgili kumaş, dört adet skarlet kapüşon ve altı şapka, dört adet inci kolye, altı adet el yıkama leğeninin olduğu bir sandık, bir kutu şeker, iki fiçî yağ ve iki fiçî bal idi. **Age**, s. 49 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 63. Barros bu hediyelerin hükümdara gönderildiğini ifade eder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 150.

³²⁹ Vasco da Gama’nın ilk Hindistan yolculuğundan önce, Portekizlilerin Sahra altı Orta Afrika’daki yerel hükümdarlarla ticaret yaptıkları dikkate alındığında, onların, henüz, Hint Okyanusu’nda işleyen ticarete ve o diyarlardaki hükümdarlara dair ayrıntılı bilgilerle donanmamış oldukları düşünülebilir. Diğer bir deyişle, Afrikalı yerel hükümdarların talepleriyle Hindistan’daki hükümdarların talepleri aynı olmayabiliyordu. Robert S. Wolff (1998). *Da Gama’s Blundering: Trade Encounters in Africa and Asia during the European ‘Age of Discovery’, 1450-1520. The History Teacher*, C. 31, No. 3, s. 299-300.

30 Mayıs (1498) günü, hediyeleri küçümsemiş olan Hintli memurlar Vasco da Gama'yı, hükümdarın huzuruna götürmek üzere ziyarete geldiler. Gerçi hükümdarla yapılacak görüşme, ilkinin aksine, olumlu geçmeyecek gibi görünüyordu. Çünkü şehirdeki mukim Müslüman tüccarlar, Portekizlilerin gelmiş olmalarından rahatsız olduklarından ve hükümdarla bir görüşmenin olmasını istemediklerinden, prestijlerini kullanmak suretiyle, Kotwalı ve ticaret nazırını rüşvet karşılığında elde edebilmişlerdi³³⁰. Bu Kalikutlu memurlar da hükümdarlarına Müslümanların Portekizliler hakkındaki menfi sözlerini aktarmışlardı. Böyle bir şey hükümdarın Portekizlilere yönelik ilk müspet tavrını keskin bir şekilde tersine çevirebilirdi. Zaten Vasco da Gama'nın getirdiği hediyelerin hükümdara sunulmaması da bu Kalikutlu memurların işiydi. Gerçi sözü edilen Tunuslu Müslüman şehirdeki Müslümanları çok iyi tanıdığından, Vasco da Gama'ya, sıkıştığında, yardımcı olmaya çalışacaktı.

Aynı gün, Portekizli Baş-kaptan ısrarları sayesinde Kalikut hükümdarının huzuruna çıkabildi. İlk görüşmede yaşanan görece samimiyet ortamı bu görüşmede uzak kaldı. Hatta Baş-kaptan, gücenmesine neden olacak şekilde, huzura kabulden önce birkaç saat bekletilmişti. Hediyelerden konu açıldığında, hükümdar Baş-kaptanı zor durumda bırakacak sözler söyledi. Baş-kaptan ise hediyelerle ilgili olarak yukarıda bahsi geçen Hintli memurlara ifade ettiği sözleri tekrarladı ve görevi sadece keşif işi olduğundan, hükümdara, Kalikut şehri artık bulunduğu göre, “zengin” ve “güçlü” Portekiz kralının bir sonraki sefere çok kıymetli hediyeler göndereceğini söylemekle yetindi. Kalikut hükümdarı Vasco da Gama'nın hediyeleri ayalarmada gösterdiği ihmalkârlığa müsamaha göstererek, ondan, kralı adına getirmiş olduğu mektupların okunmasını istedi. Portekizce ve Arapça olarak yazılmış olan bu mektuplar güvenilir adamlara³³¹ okutuldu. Çünkü şehirdeki Müslümanlar içeriğini çarpıtabilirdi. Mektuplarda, alınacak baharatların altın veya gümüş para ile ödeneceğinin geçmesi Kalikut hükümdarının dikkatini çekti. Muhteris bir kişi olsun veya olmasın, şehrine gelir akışından memnun kalacak her hükümdar gibi, Kalikut hükümdarı da Portekizliler hakkında söylenen menfi sözleri bir anda unutup, derhal malların getirilmesini, onları

³³⁰ Malabarlı Müslüman tüccar toplulukların Portekizlilerin ticarî yayılmasına yönelik tepkileri ve tavırları tarih içinde aynı olmamıştır. Bir tarafta, Kızıldeniz ve civarındaki bölgelerle baharat ticaretini yürüten ve *paradesi* denilen nüfuzlu Arap tüccarlar, diğer tarafta da *mapilla* denilen ve Hindistan diyarlarında işleyen ticaretten en az pay alan Hintli-Malabarlı Müslümanlar bulunuyordu. İşte Portekizlilerin Hindistan'da tutunmalarına engel çıkaracak olan Müslüman topluluğu daha ziyade yabancı Müslümanlar olacaktı. Bu yüzden de *mapilla* Müslümanlarının menfaaları ile Portekizlilerinkiler bu yabancı Müslümanlara karşı sıklıkla örtüşecekti. P. Malekandathil (2003). From Merchant Capitalists to Corsairs: The Response of the Muslim Merchants of Malabar to the Portuguese Commercial Expansion (1498– 1600), *Proceedings of the Indian History Congress*, C. 64, ss. 467-468.

³³¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 68 ve A. Velho, *age*, s. 51. Castanheda mektupları okuyanlardan birinin Tunuslu Müslüman olduğunu söylemektedir. *Roteironun* müellifi ise mektubun dört Müslüman tarafından okunduğunu belirtir.

şehirde satabileceklerini ve karşılığında almak istedikleri malları satın alabileceklerini söyledi.

2.2.6. İşler İstenildiği Gibi Gitmiyor: Vasco da Gama Alkoyulma Eşiğinde

31 Mayıs (1498) günü, Vasco da Gama, Kalikut hükümdarından aldığı izinle adamlarıyla gemilere dönmek üzere Pandarane'ye doğru hareket etti³³². Müslümanlar onun yola çıktığını gördüklerinden, büyük bir öfkeyle Kotwali, Portekizlileri öldürmesi için ikna edebildiler³³³. Kotwal Portekizlilere yetişmek için süratle yola çıktı ve Baş-kaptana yetişebildi. Adamlarından ayrı kalmış olan Vasco da Gama'nın gemilere ulaşmasını engellemek için onu oyalamaya koyuldu³³⁴. Vasco ise Kotwalden gemilere gitmek için bir tekne ayarlamasını rica etti. Onun bu talebi, vaktin epey ilerlemiş olduğu öne sürülerek, geçirtilmek istendiğinden, Vasco da durumu hükümdara iletceğini söyledi. Bu tehdit karşısında Kotwal onun talebini yerine getirir gibi yaparken, tekne sahiplerine teknelerinin yanında bulunmamalarını da tembih etmekten geri kalmadı. Başına gelenlerin Müslümanlardan kaynaklandığını sezen Portekizli Baş-kaptan ise olabilecek herhangi bir tersliğe karşı diğer kaptan Nicolau Coelho'yu uyarmak için maiyetindeki Gonçalo Pires'i birkaç adamla gönderdi. Bu gönderilenler geri dönmeyince, Baş-kaptan geceyi mecburen bir Müslümanın evinde geçirdi³³⁵.

Bir sonraki günü, 1 Haziran'da Kotwal, Vasco'ya gemilere gitmesine müsaade etmediği gibi, ondan gemileri sahile yaklaştırmasını istedi³³⁶. Böyle bir şey, gemilere zarar vermek içindi ve Müslümanların gayesine hizmet edebilirdi. Vasco, durumdan şüphelendiğinden, böyle bir şeyi emredemeyeceğini, eğer emredecek olursa, gemilerdekilerin işlerin ters gittiğini düşüneceklerini ve bu yüzden de oradan hareket edeceklerini söyledi. Kotwal bu konuda ısrar edince, Vasco da onu hükümdara şikâyet etmekle tehdit etti. Baş-

³³² Barros, diğer kroniklerden ayrı olarak, burada başka bir hikâye daha eklemektedir. Ona göre, Kalikut hükümdarı, şehirdeki Müslümanların Portekizlilere yönelik kötüleyici sözlerine inanarak, Vasco da Gama'yı son olarak çağırılmış ve ondan işin aslını öğrenmek istemiştir. Vasco da Gama geliş amacının sadece dostluk ve ticaret tesis etmek olduğunu tekrarlamıştır. Bu görüşme, Vasco da Gama'nın gemilere gitmek için yola çıkmasından biraz önce oluyordu. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 151-155.

³³³ Barros da *Roteironun* müellifi ve Castanheda'yla aynı görüşte olmaktadır. J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 156.

³³⁴ Barros da sözü edilen Kotwalın, Vasco da Gama'ya yetişip, onu, gemilere kadar eşlik etme bahanesiyle yolundan saptırmış olduğunu ve oradaki Kalikutlu memurlara onu derdest etmelerini emretmiş olduğunu ifade etmektedir. Hatta memurların, Baş-kaptana, öfkelenmemesini söylediklerini ve şehirdekilerden bir şekilde zarar görmemesi için böyle yaptıklarını dile getirmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 156.

³³⁵ A. Velho, *age*, s. 53. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 71.

³³⁶ Barros'a göre, bu alikoyma teşebbüsü Kalikut şehrinin kuzeyindeki Capocate'de olmuştu. Oradaki Kalikutlu memurlar, böyle bir şey istemelerinin bahanesi olarak, Portekizlilerin, eğer kötü bir şeyler yapacak olurlarsa, sanki gemilerini kaçmak için her zaman hazır halde tuttuklarını söylemek olmuştur. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 156. Vasco da Gama da bu talebe cevap olarak gemilerin Hindistan diyarlarındaki gemilerden farklı olduğunu ve bu yüzden de onları karaya yaklaştıramayacağını belirtmiştir.

kaptanın ısrarından vaz geçmediğini gören Kotwal, en azından, gemilerin yelken ve dümenlerinin söktürülmesini söyledi. Böyle bir teklif hiçbir şekilde yerine getirilmediği gibi, Vasco, o sırada Nicolau Coelho'nun teknelerle birlikte tetikte beklediğini haberi alır almaz, ondan gemilere dönmesini istedi³³⁷. O sırada Kalikutlu tekneler de Nicolau Coelho'yu yakalamak için hazır beklemiş olsalar da, bu gayelerine ulaşamadılar. Müslümanlarla hareket eden Kotwal'ın hevesi böylece kursağında kaldı. Gerçi, Portekizliler o geceyi sıkı bir gözetim altında geçirdiler.

2.2.7. Vasco da Gama'nın Lizbon'a Varışına Kadar Olan Bitenler Hakkında

Müslümanlarla işbirliği yapan bazı Kalikutlu memurların neden olduğu sıkıntılar ve onların, hükümdarın emirlerine aykırı hareket etmeleri Portekizlileri gücendirmiş ve kızdırmıştı. 2 Haziran günü³³⁸, Portekizlilerin Pandarane'de tutuldukları yere gelmiş olan Kotwal Vasco'ya, gemilere dönmesinin şartı olarak, eğer ticaret yapmak için gelmişse, getirdikleri malları şehre göndermesini söyledi. Çaresizlik içindeki Vasco söylenenleri yapmaya mecbur kaldı ve bu maksatla biraderine mektup yazdı. Mektupta, işlerin hâl yoluna koyulabilmesi için gemilerdeki mallardan bir kısmının şehre gönderilmesi gerektiğini, eğer mallar şehre gönderildikten sonra, gemilere dönemeyecek olursa, esir edilmiş olabileceğini düşünmesini ve bu yüzden de derhal Portekiz'e hareket etmesini yazıyordu. Paulo da Gama derhal malları gönderirken, her ne olursa olsun biraderi olmadan Portekiz'e dönmeyeceğini de bildirdi. Bu mallarla birlikte bulunacak olan ticaret temsilcisi (*feitor*) Diogo Dias ve kâtip Álvaro de Braga da gönderildi³³⁹. Böylece Vasco da Gama gemilere dönebildi³⁴⁰ ve tedbir olarak, bir müddet önce karaya gönderilmiş olan mallar satılincaya kadar daha fazla malın şehre gönderilmesini istemedi. Böyle bir tedbir gerçekten de onu haklı çıkaracaktı.

Portekizli Baş-kaptanın gemilere sağ salım dönebilmiş olması Müslümanları gücendirmiş ve öfkelen-dirmişti. Bu yüzden de onun canını yakmak için başka çarelere başvurmaktan geri kalmadılar. Şöyle ki, mallar şehre nakledildikten sonra, Kalikut hükümdarı, Vasco da Gama'nın Hintli memurlara yönelik şikâyetlerinden dolayı, Portekizli malların satılması için yedi veya sekiz Güceratlı tüccar göndermişti. Ancak Müslümanlar bu

³³⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 72 ve A. Velho, *age*, ss. 54-55. Barros ise böyle bir ayrıntı vermez.

³³⁸ Barros tarih vermez. Bu tarih *Roteironun* müellifi ve Castanheda tarafından verilir.

³³⁹ Barros bu iki Portekizli'yle birlikte tercüman Fernão Martins'in de gönderildiğini kaydeder. J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 156.

³⁴⁰ Castanheda ve Góis, Vasco da Gama'nın gemilere dönüşünden sonra, Pandarane'de yaşadıklarını Kalikut hükümdarına protesta ederek, bir daha karaya ayak basmayacağını söylediğini ve bu sözlere öfkelenen Kalikut hükümdarının mesul olanları cezalandıracağını ifade ettiğini belirtirler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 74 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 92.

tüccarlara rüşvet vermiş olduklarından, Portekizlilerin malları satılamaz olmuştu. Üstelik satılmadıkları gibi, şehirdekilere malların adı olduklarını bile söylenmişti. Çünkü Müslümanlar şehirdeki Portekizlileri öldürmeye cesaret edemediklerinden, mallarını itibarsızlaştırmakla yetiniyorlardı³⁴¹. Portekizlilerin karşılaştığı bu durum Müslümanları memnun ederken, Baş-kaptan Vasco çareyi Pandarane'den ayrılmakta buldu ve hükümdara, malları Kalikut şehrine götürmek istediğine dair haber gönderdi. Kalikut hükümdarı, şehrine uzun yıllardır gelir getiren Müslümanları doğrudan cezalandırma yoluna gitmektense, Vasco'nun bu kararına uymak zorunda kaldı. Böylece, 24 Haziran (1498) günü³⁴² şehirdeki Portekizliler ve mallar kara yoluyla Kalikut'a gönderildi³⁴³.

Portekizlilerin bu tarihten itibaren Kalikut'tan hareket edecekleri Ağustos ayının sonlarına kadar bu şehirdeki faaliyetleri hakkında kronikler ayrıntılı bilgi vermezler. *Roteironun* müellifinin ve Castanheda'nın ifadelerine göre, Vasco da Gama, mal alım-satımı yapılabilmesi için şehre her gün birer adam gönderiyordu. Hintliler bu gönderilenlere samimi ve dostane muamele gösteriyorlar ve iki taraf arasında küçük çaplı alış-verişler de yapılıyordu. Hatta bu Hintlilerin Portekizli gemilere hiç çekinmeden geldikleri ve onlara iyi muamele edildiği bile ifade ediliyordu. Castanheda, Portekizlilerin 10 Ağustos'a kadar şehirde bu şekilde vakit geçirdiklerini kaydeder³⁴⁴. Baş-kaptan, Hintlilerin Portekizlilere yönelik iyi niyetlerini ve Portekizlilerin de Müslümanların tahrikleri olmaksızın şehirde rahatça dolaşabildiklerini gördükten sonra, orada bir ticaret temsilcisi ve ona yardımcı olacak memurlar bırakmaya karar verdi. Bu kararını çok da lüks olmayan birkaç parça hediyeyle hükümdara iletti. Gönderdiği haberde, Kalikut hükümdarı dostluk tesis etmek istiyorsa, bunun için bir elçi hazırlaması, çünkü artık hareket vaktinin geldiği³⁴⁵, karşılığında şehirde bir temsilcilik bırakmak istediği ve keşfin nişânesi olarak Portekiz'e götürülmek üzere kendisine bazı baharat numunelerinin verilmesi ifade ediliyordu³⁴⁶.

³⁴¹ *Roteironun* müellifi, Vasco da Gama'nın 7 Haziran (1498) günü bu durumu Kalikut hükümdarına ilettiğini söyler. A. Velho, *age*, s. 56.

³⁴² Bu tarih sadece *Roteironun* müellifi tarafından verilmektedir: *A um domingo que foi dia de São João Baptista, que foi 24 do mês de Junho*. *Age*, s. 57. Demek oluyor ki Portekizliler bu şehirde 20 günden biraz fazla kalmış oluyorlardı.

³⁴³ Góis ve Barros ise Müslümanların Portekizli mallara yönelik itibarsızlaştırma tavrını doğrudan söylemezler. Barros o yerde ticaret için çok fazla mal olmadığından, Kalikut'a hareket edildiğini dile getirir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 157. Dolayısıyla yukarıdaki versiyon *Roteironun* müellifi ve Castanheda'ya göre olmaktadır.

³⁴⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 76. Góis de hemen hemen aynı bilgiyi verir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 93.

³⁴⁵ Baş-kaptanın hareket etmek istemesi Hindistan'a gemilerin gelme mevsiminin yaklaşmasıyla bağlantılı olmaktadır. Diğer bir deyişle, Arabistan diyarlarından Portekiz filosuna zarar verebilecek büyük gemilerin gelme mevsimi de yaklaşıyordu.

³⁴⁶ A. Velho, *age*, s. 59 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 77. Ne Anonim Egerton nüshası ne de Barros böyle bir ayrıntı verir.

İster şehirdeki Müslümanların telkinlerinden isterse başka herhangi bir nedenden olsun, işin başından beri Portekizlilere yönelik değişken tavırlar sergilemiş olan Kalikut hükümdarı Portekizli Baş-kaptanın bu haberine kayıtsız kaldı. Hatta haberi getirmiş olan Diogo Dias'ı birkaç gün bekletip, getirdiği hediyeleri de kabul etmeye yanaşmadı. Eğer Portekiz filosu ayrılmak istiyorsa, ayrılabilceğini, ancak Portekizlilerin öncelikle gümrük memurlarına vergi olarak belirli bir miktar para ödemelerini de söyledi³⁴⁷. Kalikut hükümdarının bu nahoş sözlerine, Müslümanların telkinleriyle, şehirdekilere Portekizlilerle münasebetlerini kesmelerine dair duyurular da eklendi. Hükümdarın bu tavırlarını anlamak mümkün olmadığı gibi, Diogo Dias şehirde mahpus kalmıştı. Yine de, Vasco da Gama bazı yerli Hintlilerden olan bitenleri öğrendi³⁴⁸. Dolayısıyla Portekizli Baş-kaptanın, şehirde esir tutulan adamlarının başına bir şey gelmemesi için ihtiyatlı ve sakın hareket etmekten başka bir çaresi yoktu. Öyle ki, bir teknenin filonun yanına gelmiş olduğunu gördüğünde, içindekilere iyi muamele etti. Böyle muamele etmesinin nedeni, elbetteki, içindekilerin rehine olarak alıkoyulamayacak kadar önemsiz kimseler olması idi. Birkaç gün sonra, 19 Ağustos günü³⁴⁹, içinde önemli insanların olduğu bir tekne Portekiz filosunu ziyarete geldi. Vasco da Gama, esir haldeki adamlarını kurtarma ümidiyle, bu gelenlerden bazılarını alıkoydu ve kalanlarını da Kalikut hükümdarına bir mektupla gönderdi. Eğer adamlarını iade edecek olursa, alıkoyduğu Hintlileri salimen göndereceğini bildirdi. Böyle bir tavır, esir alınanların yakınlarının ricasının da etkisiyle, Kalikut hükümdarını yumuşattı. O da Portekizli esirlerin derhal gönderilmesini emretti.

Aradan geçen birkaç gün sonra, yani 23 Ağustos³⁵⁰ Perşembe günü, Vasco da Gama şehirden adamlarının henüz gönderilmediğini gördüğünden, gemilerin demir alıp, yelken açmasını emretti. Bundan maksat esirlerin bir an önce gönderilmesini teşvik etmektir. Birkaç gün bu şekilde oyalandıktan sonra, 26 Ağustos Pazar günü filoya bir gemi gelerek, Portekizli esirlerin gönderileceğini söyledi. Ertesi günü, Vasco da Gama'nın önceki gün gelenlere söylediği tehditvari sözlerden sonra, sahilden bir tekne ulaştı. Bu teknede şehirde esir muamelesi gören Diogo Dias, Álvaro de Braga ve diğer Portekizliler vardı. Diogo Dias yanında Kalikut hükümdarının Portekiz kralına verilmek üzere palmiye yaprağına yazılmış bir mektubunu da getirmişti. Mektupta sadece Vasco da Gama'nın Kalikut'a gelmiş olduğu değil,

³⁴⁷ Kroniklere göre, bu miktar 600 eşrefî idi.

³⁴⁸ *Roteironun* müellifi, 13 Ağustos günü Diogo Dias'ın bir kölesinin para karşılığı tuttuğu bir tekneyle gizlice Vasco da Gama'nın bulunduğu gemiye geldiğini ifade eder. Getirdiği habere göre, bir evde esir olarak kalması Kalikut hükümdarının emriyle olmuş olduğudur. A. Velho, *age*, s. 60.

³⁴⁹ Bu tarih *Roteironun* müellifine göre, *Age*, s. 61.

³⁵⁰ *Age*, s. 61 ve aynı tarih için F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 80.

aynı zaman da ileride Hindistan'a gelecek filolarda ne tür malların³⁵¹ getirilmesi gerektiği de yazılıydı:

Sizin hanehalkınızın bir fidalgosu olan Vasco da Gama benim ülkeme geldi ve ben de bundan memnun kaldım. Benim ülkem, tarçın, karanfil, zencefil, biber ve kıymetli taşlarla zengindir. Ben de bunun karşılığında sizden altın, gümüş, mercan ve kırmızı skarlet kumaş istiyorum.

Bu mektuptan başka, Kalikut hükümdarı şehirde bir *padrão*nun dikilmesine razı olmasına rağmen, Vasco da Gama aynı samimiyeti göstermekten yana olmadı. Bütün bunların ardından, başka dikkat çekici gelişmelerin yaşandığı söylenemez. Portekiz filosu, şehirdeki adamların ve aynı zamanda onlarla birlikte *Bontaibo* dedikleri Tunuslu Müslümanın salimen gelmesi üzerine, hareket etmeye hazırdı. Bu sırada, sahilden birkaç tekne ulaştı. Teknelerdeki Hintliler bir kısmı şehirde kalmış olan Portekizli malları getirdiler ve karşılığında filoda hâlâ rehin tutulan bazı Hintlilerin iadesini istediler. Baş-kaptan, onlara itimat etmediğinden, taleplerini yerine getirmediği gibi, malların orada kalmış olmasını da umursamadığını söyledi³⁵² ve hareket edilmesi emrini verdi. Filo 29 Ağustos 1498³⁵³ günü Kalikut'tan Portekiz'e doğru yelken açtı.

Portekiz filosunun Lizbon'a dönüş yolculuğunun ilk başta kolay geçebileceği öngörülebilirdi. Hareket gününden bir gün sonra, Kalikut hükümdarı, tam olarak bilinmeyen neden dolayı, filonun peşinden yetmiş parça gemi gönderdi. İçinde savaşçıların olduğu bu gemilere, ele geçirilmekten endişelenen Vasco da Gama'nın emriyle top atışları yapıldı. Toplar kadar, o sırada çıkan fırtına bu Kalikutlu gemileri filoyu takipten vazgeçirdi³⁵⁴. Yola koyulan filo rüzgârsızlıktan bir kez daha durduğunda, Vasco da Gama, silahlı gemiler göndermesine anlam veremediği Kalikut hükümdarına, rehin olarak tuttuğu Hintlilerden biriyle 10 Eylül günü mektup gönderdi³⁵⁵. Mektupta, filoda götürdüğü rehinelere kötü

³⁵¹ O dönemde dünyanın bazı bölgelerinde henüz paraya dayalı bir ekonomik sistem çok fazla cari değildi. Aynı mal üzerinden ticaretin işlediği bölgelerde malın değerine göre mal talep edilebiliyordu. Ancak aynı zamanda, baharat ve kıymetli taşlar gibi malların altın ve gümüşle ödenmesi de en çok tercih edilen usuldü. K. S. Mathew (1980). *Commodity Composition of the Indo-Portuguese Trade of Early Sixteenth Century, Proceedings of the Indian History Congress*, C. 41, ss. 297-298.

³⁵² Barros, malların geri kalanı iade edilmediğinden Vasco da Gama'nın bu rehin Hintlileri vermeye yanaşmadığını söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 158. Her ne olursa olsun, bu rehinelere Portekiz'e ulaştıklarında Portekizlilerin Hindistan'da yaşadıklarını anlatacak doğrudan tanıklar olacaktı. Gerçi hikâyenin tam bu kısmında *Roteironun* müellifi ile Castanheda arasında ufak bir fark bulunmaktadır. Castanheda'ya göre, Vasco da Gama gelenlere sözlerini söyledikten, onları uzaklaştırmak için topları ateşlemiş ve onlar da kaçırılmıştı. Bu yüzden de Kalikut hükümdarının incindiğini eklemektedir. Ancak *Roteironun* müellifi ise topların ateşlenmesinden bahsetmez.

³⁵³ Hareket tarihini Barros ve *Roteironun* müellifi vermektedir.

³⁵⁴ *Roteironun* müellifi, Castanheda, Barros ve Góis bu hadisede uyumlu olmaktadır.

³⁵⁵ Castanheda, Portekizli Baş-kaptanın bu mektubu yazmasının nedenini o sırada oluşabilecek olumsuz duruma karşı Kalikut şehrine yeniden dönme mecburiyetine bağlamaktadır. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 83. A. Velho, *age*, s. 69 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 159.

muamele yapılmayacağını, Müslümanlardan dolayı şehri terk etmek zorunda kaldığını ve dostluk tesis edilmesiyle, oraya gelecek filolarla şehrin gelirlerinin artacağını ifade ediyordu.

Vasco da Gama, bu Hindistan yolculuğu sırasında bazı yerlere *padrões* dikmiş olduğundan, Hindistan'da da aynı şeyi yapmak istedi. Diogo Dias'la Kalikut hükümdarına göndermiş olduğu *padrão*nun³⁵⁶ akibeti bilinmediğinden, Hindistan sahili boyunca uzanan adacıklarda 15 Eylül (1498) günü bir *padrão*nun dikilmesini emretti. Dikilen *padrão*ya ve o adacıklara *Santa Maria* ismi³⁵⁷ verildi. Portekiz filosu aynı gün bu adacıklardan demir aldıktan sonra, sahil boyunca kuzey yönünde yola devam ederken, aynı ayın 20'sinde çok hoş ve havası da güzel olan tepelik bir yere geldi. Burada su ve kereste ikmalinin yapıldığı sırada, açıktan sahile gelen birkaç Kalikut gemisiyle yaşadıkları tatsız olaydan iki gün sonra, Anjediva denilen bir adaya geçtiler. Günümüz Goa şehrinin biraz güneyinde yer alan bu adada gemilerin tamirat ve su ikmal işleri yapıldığı sırada, Portekiz filosu hakkında bilgi almak için görünüş itibarıyla Hintlilere benzemeyen bir adam³⁵⁸ belirdi. Asıl maksadı filoyu ele geçirmek olan bu adam, dostane niyetle olmadığı öğrenilince, işkenceye maruz kalmamak için gerçekleri anlatmak zorunda kaldı. Maksadı, Portekizli gemileri ele geçirip, tabisi olduğu beyin hizmetine sokmaktı. Vasco da Gama bu adamın derdest edilmesini ve 5 Ekim (1498) günü onunla derhal yelken açılmasını emretti³⁵⁹.

Filonun Hint Okyanusu'nu geçmesi o kadar kolay olmadı. *Roteironun* müellifine göre, okyanus üzerinde sıklıkla karşılaşılan ters rüzgârlar ve durgun hava filonun hareketini engellemişti. Denizciler, vücutlarındaki şişkinliklerden dolayı rahatsızlanmaya başlamışlardı. Ölümmler o kadar artmış ki, neredeyse gemileri yüzdürecek adam kalmayacaktı. Hatta, kılavuzlar ve denizciler Baş-kaptana ısrarla Hindistan'a dönülmesini söylemiş olsalar da, Baş-kaptan buna yanaşmadı. Yine *Roteiroya* göre, üç aylık sıkıntılı bir yolculuktan sonra, Ocak ayının ilk günlerinde Afrika anakarası filonun görüş menziline girdi. 7 Ocak (1499) günü

³⁵⁶ *Roteironun* müellifi, Kalikut'ta dikilmesi planan ve o şehre gönderilen *padrão*nun isminin *São Gabriel* olduğunu söyler. A. Velho, *age*, s. 70. Aynı bilgiyi Barros da vermektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 159.

³⁵⁷ Bu adacıklar günümüzde de aynı ismi taşımakta ve Hindistan'ın Karnataka bölgesindeki Udupi şehri açıklarında yer almaktadır.

³⁵⁸ Bu adamın geçmişi hakkında kronikler nispeten birbiriyle çelişir bilgiler vermektedir. Barros, bu adamın ailesinin aslen Yahudi olmasından dolayı vaktiyle Polonya'dan kovulduğunu, bu yüzden de İskenderiye'ye geldiklerini ve bu adamın da orada doğduğunu ve zamanında Goa'ya gelip, bu şehrin beyinin hizmetine girdiğini söyler. Beyinin emriyle Portekiz filosuna gelmiş idi ve yaptığı itirafla Portekizlilerin dostu olmuş. Böylece, Hristiyan olup, Gaspar da Gama ismini almış idi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 161-162. Castanheda da bu adamın aynı beyin adamı olduğunu söylese de, Doğu Akdenizli bir Hristiyan olduğunu belirtir. Aynı şekilde, vaftiz edilip, Gaspar da Gama ismini aldığını ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 88-89 ve A. Velho, *age*, s. 74. Bu adam üstelik çok iyi Venedikçe konuştuğunu dile getirir.

³⁵⁹ Diğer kroniklere nazaran, Portekizlilerin Hindistan'daki maceralarıyla ilgili farklı versiyonlar sunan Gaspar Correia, filonun Hindistan'dan ayrılmadan önce, 1498 Kasım'ında Kalikut'un kuzeyindeki başka bir şehir olan Kannur'a da uğradığını söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 114-121. Ne *Roteironun* müellifi ne de diğer kronikler böyle bir şeyden bahseder.

filonun Malindi şehrine gelmesiyle, erzak ikmali yapıldı ve hastalar tedavi edildi. 13 Ocak günü Malindi'den hareket eden filo 20 Mart günü Ümit Burnu'nu geçti³⁶⁰ ve yaklaşık bir aylık yolculuktan sonra Yeşil Burun Takımadaları'ndan Santiago Adası civarına geldi³⁶¹. Vasco da Gama, ağabeyi Paulo'nun hastalığıyla meşgul olduğundan, keşif haberini iletmek üzere kaptan Nicolau Coelho'yu *Berrio* gemisiyle önden gönderdi³⁶². Coelho Lizbon'a Temmuz ayının ilk haftası içinde³⁶³ ulaştı. Vasco da Gama ise tedavi amacıyla Azor Adaları'na götürdüğü ağabeyinin defin işlerinin ardından, Lizbon'a yaklaşık iki ay³⁶⁴ sonra varabildi.

Bu yolculuk Portekizlilerin “gerçek” Hindistan'la “resmî” ve “birebir” olarak ilk temaslar kurmalarına vesile oldu. Portekiz kralı, belki de Batı Hint Adaları'yla karıştırılan “gerçek” Hindistan'ı bulma önceliğini duyurma heyecanıyla, Katolik alemindeki itibarını sağlamlaştıracak böyle bir haberin önce Katolik İspanyol Hükümdarlara³⁶⁵ ve sonra da Vatikan'a iletilmesi için kolları sıvadı. İç siyasetteki figürleri etkilemiş olabilecek böyle bir keşif haberi Portekiz kralını çok sevindirdiği kadar, kraliyet içindeki bir grup hizbin muhalefetini de büyük ölçüde susturabildi. Bundan başka, filoda görev yapmış olan herkes, statüsüne göre, ödüllendirildi³⁶⁶. Daha da önemlisi, Portekiz krallarının o zamana kadar kullandıkları unvanlara tumturaklı yeni bir unvanlar silsilesi de ekleniyordu: *Habeşistan, Arabistan, Acemistan ve Hindistan'daki Ticaretin, Fethin ve Seyrüseferin Efendisi (Senhor do*

³⁶⁰ Ümit Burnu geçilmeden önce, Paulo da Gama'nın kaptanı olduğu *São Rafael* gemisi, içinde yeterince adam kalmadığından, aynı isimli sığırlarda ateşe verildi ve yolculuğa iki gemi ile devam edildi. Bu sırada São Jorge adacıklarında bir padrao dikildi. Vasco da Gama'nın yolculuk boyunca diktiği padrao sayısı altı olmaktadır. Bkz. A. Velho, *age*, ss. 158-159.

³⁶¹ *Roteiron*un müellifi filonun yolculuğunu buraya kadar anlatır ve anlatısı bir anda sona erer. Dolayısıyla Lizbon'a varış için diğer kroniklere müracaat edilmelidir.

³⁶² Keşif haberinin önden gönderilmesi meselesi Gaspar Correia'da anlatılmaz.

³⁶³ Barros, Góis ve Castanheda, *Berrio* gemisinin Lizbon'a varış tarihini 10 Temmuz 1499 olarak vermektedirler. Portekiz kralının Hindistan'ın keşif haberini Katolik İspanyol Hükümdarlara bildiren mektubu 12 Temmuz 1499 tarihli olduğuna göre, Nicolau Coelho, kroniklerin verdiği tarihle uyumluk olacak şekilde, Temmuz ayının ilk haftası içinde gelmiş olmalıdır. 12 Temmuz 1499 tarihli mektup için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 673-674. Ayrıca, o sırada Lizbon'da mukim Floransalı tüccar Girolamo Sernigi de Nicolau Coelho'nun gemisinin 10 Temmuz 1499 günü geldiğini ifade eder. Mektubu için bkz. A. Velho, *age*, s. 204.

³⁶⁴ Castanheda Vasco da Gama'nın Lizbon'a varışını 1499 Eylül'ü olarak verirken, Góis ve Barros ise bu tarihi 29 Ağustos 1499 olarak vermektedir. António Galvão da 1499 Eylül'ünün başı demektir. A. Galvão (1989). *Tratado dos Descobrimentos*, s. 43. Kroniklerle uyumlu olacak şekilde, Portekiz kralının Vatikan'daki Portekizli Protektör Kardinale gönderdiği 22 Ağustos 1499 tarihli mektupta Vasco da Gama'nın henüz Lizbon'a ulaştığına dair bir bilgi bulunmadığına göre, Portekizli Baş-kaptan Ağustos'un sonunda veya Eylül'ün başında Lizbon'a varmış olmalıdır.

³⁶⁵ 12 Temmuz 1499 tarihli mektup. Bkz. işbu çalışmanın 363 numaralı dipnotu. Gerçi bu mektup, muhteviyatına bakıldığında, Portekiz kralının Protektör Kardinale gönderdiği sözü edilen mektubuna nazaran daha az ayrıntılı olmaktadır.

³⁶⁶ Baş-kaptanın dışında ödüllendirilen bazı kişiler için bkz. A. Velho, *age*, ss. 188-191. Gerçi ödüllendirilenler arasında meşhur kılavuz Pero de Alenquer olmadığına göre, yolculuğun bir aşamasında veya özellikle de Hindistan'dan Lizbon'a dönüş sırasında yaşanan sıkıntılı aşamada hayatını kaybetmiş olmalıdır. Çünkü onun adından bir daha kaynaklar bahsetmeyecektir.

Comércio, da Conquista e da Navegação da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia). Elbetteki, böylesine devasa bir bölgenin “fethinin” efendisi olduğunu beyan ederken, Manuel, o bölgenin “fiilî” hükümdarı olduğunu kastetmiyordu. Kastettiği şey, herhangi bir Avrupalı devletin muhtemel tecavüzlerine karşı o bölge üzerindeki “hakların” efendisi olduğu idi³⁶⁷.

2.3. Pedro Álvares Cabral’ın Yolculuğu: İlk Ticaret Filosu Yola Çıkıyor

Portekiz kralı Manuel, keşif işinin başarıyla sonuçlanmasının hemen ardından, yeni bir filonun hazırlatılmasını emretti. Dahası, bu filo, ilk keşif filosundan haliyle daha büyük olacaktı, çünkü Hindistan diyarlarındaki hükümdarlarda Portekizlilerin niyetlerinin dostluk ve ticaret tesis etmek olduğu izlenimini uyandırmak gerekiyordu. Aynı zamanda, eğer yolculuk sırasında şansları yaver gider ise filodaki gemilerden bazılarını baharat yüklemekten başka görevlerin de verilmiş olabileceği düşünülebilir. Pedro Álvares Cabral’a yolculuk için teslim edilmiş olup, ancak günümüze eksik olarak ulaşmış olan seyrüsefer yönetmeliğindeki (*regimento*) ifadeler bakılacak olursa, Kızıldeniz’den işleyen Müslüman ticaretine engel olunmasına dair hedefler de açıkça belirtilmektedir³⁶⁸. Aynı yönetmelikte başka bir vazifenin de yerine getirilmesi gerektiğini ima eden ifadeler bulunmaktadır. Zira kroniklerde, Bartolomeu Dias ile biraderi Diogo Dias’a, altın madeninin bulunduğu Mozambik Sofala’sının araştırılması ve orada bir ticaret temsilciliğinin tesis edilmesi gibi vazifelerin verildiği açıkça belirtilmektedir³⁶⁹. İşte bu amaçla 1499 senesinin son aylarında³⁷⁰

³⁶⁷ A. R. Disney (2009). *A History of Portugal*, C. 1, s. 127.

³⁶⁸ Burada şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki, “Mekkeli” Müslümanlar tabiri Doğu Akdeniz ile Kızıldeniz civarındaki topraklardan ve Arabistan’dan gelecek olanları içerir. Böyle bir ayrımı belirtmek için Müslüman gemilerde bulunan dost Hintlilere ve mallarına, Müslüman olsalar bile, zarar verilmemesi ısrarla vurgulanmaktadır: *zira bizim düşmanlarımız olarak sadece ve sadece sözü edilen [Mekkeli] Müslümanlarla harp edilecektir (por que soamente aos ditos mouros [de meca] sera feita a guerra como a jmygos que sam nossos)*. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 579-580.

³⁶⁹ Başta *Anonim Kılavuz Anlatısı* olmak üzere, Castanheda da Dias biraderlere böyle bir görevin verilmiş olduğunu teyit etmektedir. Bu sözü edilen anlatı Cabral’ın yolculuğuna dair bir anlatıdır. *Anonim Kılavuz Anlatısı* olarak bilinen bu anlatı sözü edilen filoda gitmiş olup, ancak ismi bilinmeyen Portekizli bir denizcinin Portekizce kaleme almış olabileceği bir anlatı olmalıdır. Anlatı için bkz. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brazil*, Lizbon. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 96. Ayrıca muasır bir kaynak da böyle bir görevden bahsetmektedir. Bu kaynak, Venedikli sözcü Pietro Pasqualigo ile Lizbon’a gitmiş olan kâtip Giovanni Mateo il Cretico’nun 27 Haziran 1501 tarihli mektubudur. Mektupta, yaşanan fırtınadan sonra, iki geminin Mozambik Sofala’sına gönderilmiş olduğu söylene de böyle bir bilgi doğru değildir. Çünkü bu görevi yerine getirmesi gereken kaptanlardan Bartolomeu Dias, aşağıda değinileceği gibi, çıkan fırtınada öldüğünden ve biraderi Diogo Dias da ana filodan koptuğundan, görev hedefine ulaşamamıştır. Mektup için bkz. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii: I Portoghesi nell’India e i Veneziani in Egitto, *Archivio Veneto*, C. 22, 1881, s. 157. Yine de, bu mektup, filonun görevleri arasında böyle bir görevin olduğunu ima etmesi bakımından önemlidir. Barros, Dias kardeşlerin Sofala’da tesis edilecek olan ticaret temsilciliğinin inşasında görevli olarak oraya gidecekleri ayrıntısını vermese de, Afonso Furtado’nun, o şehirde kurulması planan ticaret temsilciliğinde temsilci olarak vazifelendirilmiş olduğundan bahseder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 177. Bu arada Afonso Furtado ise şans eseri iki kardeşin gemilerinde yolculuk yapmadığından hayatta kalabilmişti.

³⁷⁰ Gama’nın filosunun dönüşünden hemen sonra, 1499 Eylül-Kasım arasına tarihlendirilmiş olan bir belgede Cabral’ın filosu için gerekli unsurlar listesi yer almaktadır. Belge için bkz. *Os Primeiros 14 Documentos*

hazırlanmaya başlanan filo on üç³⁷¹ gemiden oluşacaktı. Filonun Baş-kaptanı³⁷² olarak görevlendirilen Cabral'ın atalarının kraliyet içinde belirli makamlar işgal etmiş oldukları görülmektedir³⁷³. Dolayısıyla, alelade seçilmemiş olan Cabral'ın adının geçtiği 12 Nisan 1497 tarihli bir belgede³⁷⁴ ondan kraliyet hanehalkının *fidalgos*u olarak bahsedilmektedir. Onun dışında, filoda kaptan olarak gidecek olan isimler hakkında kronikler neredeyse uyumludurlar³⁷⁵. Hint Okyanusu'na sınırları olan hükümdarlara Portekiz'in azametini göstermek için bu kaptanların bazıları soylu ailelerin üyelerinden seçilmişti. Tabiatıyla,

Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral (1999). yay. haz. Joaquim Romero Magalhães ve Susana Munch Miranda, ss. 31-32. Bu çalışmayı benimle paylaşma nezaketini gösteren Sayın Miranda'ya müteşekkirim.

³⁷¹ Barros ve Góis, filoyu oluşturan gemi türlerinin miktarını belirtmeden, yekûn olarak 13 sayısını vermektedirler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 171 ve D. Góis (1926), *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 113. Castanheda ise on karak (*nau*) türü gemi ile üç kare yelkenli gemi (karavela) olmak üzere 13 sayısına işaret eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 96. Correia da on büyük karak *türü* gemi ile üç küçük gemi demektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 146. Portekiz kralının Katolik İspanyol Hükümdarlara göndermiş olduğu 29 Temmuz 1501 tarihli mektubunda filodaki gemilerin sayısı 13 olarak verilmektedir. C. Malheiro Dias (1923). *A Semana de Vera Cruz, História da Colonização Portuguesa do Brasil*, C. 2, Porto, s. 165. *Anonim Egerton Nüshası* ise 14 gemi ve bir de küçük gemi bilgisini verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 15. *Anonim Kılavuz Anlatısı* Cabral'ın filosundaki gemilerin sayısını 12 olarak vermektedir. Bu sayının verilmesi anlatının yolculuktan sonra yazıldığını göstermektedir. Çünkü filodaki gemilerden biri Brezilya sahillerinin keşif haberini götürmek üzere Lizbon'a gönderilmiş idi. Ayrıca, bizim burada kullandığımız anlatının versiyonu Cortesão'nun yayınladığı versiyondur. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares Cabral*, s. 260. Bu anlatının İngilizce tercümesi için bkz. W. B. Greenlee (1938). *The Voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and India*, Londra, ss. 56-94. Portekizce kaynakların dışında, bu filo hakkında ilk bilgi veren yabancı kaynaklardan biri, 1499-1502 Osmanlı-Venedik savaşında Portekiz'den yardım talep etmek için Venedik Doğu tarafından Lizbon'a gönderilen sözcü Domenico Pisani olmaktadır. Bu sözcü, Cabral'ın komutasında Hindistan'a gitmiş olan filonun 13 gemiden oluştuğunu belirtmektedir. Pisani'nin 23 Şubat 1501 tarihli mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, s. 1597. Meşhur Amerigo Vespucci'nin, hamisi Lorenzo di Piero Francesco de' Medici'ye yazdığı 4 Haziran 1501 tarihli mektubunda da gemilerin sayısı 13 olarak verilmektedir. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares Cabral*, s. 299. Vespucci, Cabral'ın yolculuğu sırasında keşfedilecek olan Brezilya sahillerinin araştırılması için Portekiz kralı tarafından görevlendirildikten sonra, bir sonraki sene, yani 1501 Mayıs'ının ortasında keşif filosuyla Lizbon'dan yola çıkmış ve Cabral'ın Hindistan'dan dönmekte olan gemilerinden ikisiyle Yeşil Burun'da karşılaşmış idi.

³⁷² Cabral filonun baş-kaptanı olarak tayin edilmekle birlikte, onun, ayrıca, Şark diyarlarındaki hükümdarlarla dostluk, barış ve ticaret vb. konularda Portekiz kralı adına "vekil-i mutlak" olarak tam salâhiyetle donatıldığı görülmektedir. *Os Primeiros 14 Documentos Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral* (1999). yay. haz. Joaquim Romero Magalhães ve Susana Munch Miranda ss. 35-36. Aynı şekilde onun, filonun baş-kaptanı olarak tayin edildiğine dair 15 Şubat 1500 tarihli belge için bkz. *Os Primeiros 14 Documentos Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral* (1999). yay. haz. Joaquim Romero Magalhães ve Susana Munch Miranda, ss. 37-38.

³⁷³ Cabral isminin tarihi XIII. asrın ilk yarısına kadar gitmektedir. XV. asrın sonlarına ait belgelerde ataları kraliyet işleriyle meşgul olmuşa benziyorlar. J. R. McClymont (1914). *Pedralvarez Cabral (Pedro Alharez de Gouvea): His progenitors, His Life and His Voyage to America and India*, Londra, ss. 3-5.

³⁷⁴ Cabral'a ve biraderine yıllık 13 bin *real* tahsisat bahşeden belge için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimientos Portugueses*, C. 3, s. 666. Bu belgede Pedro Álvares'in soyadı Gouveia olarak geçmektedir: *Pedro Alvarez de Gouvea, fidallgo de nosa casa...*

³⁷⁵ Barros ve Góis göre filoda giden diğer kaptanlar: Sancho de Tovar, Simão de Miranda, Aires Gomes da Silva, Vasco da Ataíde, Pero de Ataíde, Nicolau Coelho, Bartolomeu Dias ve biraderi Pero Dias, Nuno Leitão, Gaspar de Lemos, Luís Pires ve Simão de Pina. Castanheda da aynı kaptanları verir, ancak Pero Dias yerine Diogo Dias ismini zikreder. *Anonim Egerton Nüshası* da aynı kaptanları vermekle birlikte, Pero Dias yerine Alvaro Dias ismini kaydeder. Gaspar Correia da diğer kroniklerle neredeyse aynı kaptanları vermesine rağmen, Pero de Ataíde ismini zikretmez, ancak bunun yerine, diğer kroniklerde zikredilmeyen Bras Matoso, Pedro de Figueiro ve André Gonçalves isimlerini kaydeder. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 148. André Gonçalves için bkz. işbu tezin 263 numaralı dipnotu. Gerçi *Anonim Kılavuz Anlatısı* kaptanların isimlerini sırayla vermez.

filodaki kaptanların dışında, türlü işler için görevlendirilmiş olan kişiler de gitmektedir. Doğu Afrika’da ve Hindistan’da kurulması planan ticaret temsilciliklerinde görev yapacak isimler arasında temsilci olarak Aires Correia ve onun kâtipleri olan Gonçalo Gil Barbosa³⁷⁶ ve Pero Vaz de Caminha³⁷⁷ Kalikut’ta kalacaklardı. Bir başka ticaret temsilcisi Afonso Furtado³⁷⁸ ise Sofala’daki temsilcilik için orada kalacaktı. Filoda kılavuzların gideceği bilinse de, kimler olduğu belirtilmemektedir. Sadece bildiğimiz isim meşhur kılavuz Pero Escolar’ındır³⁷⁹. Son olarak, gerek filodakilerin ibadetlerini yönetecek gerekse “heretik Hristiyanlar”³⁸⁰ olarak gördükleri Hintlilere dinî tedrisat verecek olan keşişler de gidiyordu. Vasco da Gama’nın Portekiz’e dönüşte Hindistan’da ele geçirdiği Yahudi Gaspar da Gama da bu filoda bulunuyordu.

2.3.1. Lizbon’dan Kalikut’a

Hareket için gerekli hazırlıklar tamamlandıktan sonra, Cabral’ın, içinde 1500 adamın bulunduğu filosu 9 Mart 1500³⁸¹ günü Lizbon’dan yelken açtı. Yolculuk Yeşil Burun Takımadaları’na kadar sıkıntısız sürmüş olmalıdır. Ancak bu aşamada bilinmeyen bir nedenden ötürü bir gemi, filo seyir halindeyken, konvoydan koptu. Kaptanı Vasco da Ataíde

³⁷⁶ Castanheda, Góis ve Correia bu isim konusunda mutabıktırlar.

³⁷⁷ Barros ve Correia’da böyle bir isim kayıtlı değildir. Hatta Correia bu ismin yerine kâtip olarak Diogo de Azevedo diye birinin ismini verir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 148. Pero Vaz de Caminha ismi Góis ve Castanheda’da kayıtlıdır. Gerçi biz burada Góis ve Castanheda’ya itimat etmeliyiz. Çünkü Pero Vaz de Caminha filoda kâtip olarak gitmektedir. Onun, Brezilya’nın keşfine dair 1 Mayıs 1500 tarihli mektubu Portekiz denizcilik tarihi açısından oldukça önemlidir. Mektubunda Portekizlilerin, Brezilya sahillerine “resmî” olarak ulaştıklarında, orada geçirdikleri on gün ayrıntısıyla anlatılmaktadır. Mektubu için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 592-607.

³⁷⁸ İşbu tez çalışmasının 369 numaralı dipnotu.

³⁷⁹ Hem sözü edilen Pero Vaz de Caminha’nın hem de yıldız ilmiyle meşgul olan Hekim Juan’ın Brezilya sahillerinden yazdıkları mektuplarda bu yolculuk için kılavuz olarak Pero Escolar’ın ismi geçer. Hekim Juan’ın mektubu için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 607. Ancak Pero Vaz de Caminha’nın sözü edilen mektubunda filodaki küçük gemilerden birinin kılavuzu olarak Afonso Lopes diye birinin ismi de geçer. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 596.

³⁸⁰ Böyle bir tabir Portekiz kralının Roma’daki Protektör Kardinal’e gönderdiği mektupta yer alır. İlginç bir biçimde Kalikut hükümdarı ve ahalisinden bahsedilirken, onların, “heretik” olsalar da, kendilerini Hristiyan olarak telakki ettikleri belirtilir. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 549.

³⁸¹ Bu tarih Castanheda, Barros, Góis ve *Anonim Kılavuz Anlatısı*’nda kayıtlıdır. Ayrıca 9 Mart tarihi için Portekiz kralının Katolik İspanyol Hükümdarlara yazdığı 29 Temmuz 1501 tarihli mektup için bkz. C. Malheiro Dias, *agm*, s. 165. Onları teyit eden filonun kâtiplerinden Pero Vaz de Caminha da aynı tarihi verir. António Galvão da sadece Mart ayının başı der. *Anonim Egerton Nüshası* 20 Mart tarihini verirken, Gaspar Correia da 25 Mart tarihini kaydeder. Vasco da Gama’nın Hindistan’ı keşif yolculuğu, bundan sonra gönderilecek filoların Lizbon’dan ne zaman yola çıkmaları gerektiği durumunda belirleyici olmuştur. Çünkü Hindistan’da yaşanan muson yağışlarına denk gelmemek için Lizbon’dan en makbul hareket zamanı genel olarak Mart ayı olacaktır. V. M. Godinho (1991). *Os Descobrimentos e a Economia*, C. 3, s. 43. Magalhães Godinho’nun hazırladığı tabloya göre 1500’den 1635’e kadar olmak üzere filoların Hindistan’a en fazla gönderildikleri aylar Mart ve Nisan ayları olmaktadır. Venedikli Leonardo da raporunda filoların Lizbon’dan düzenli olarak Mart ve Nisan aylarında yola çıktıklarını ifade etmektedir. L. da Ca’ Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha’ Masser*, s. 25.

olan bu geminin bulunması için gösterilen çabalar bir sonuç vermedi³⁸². Bu yüzden filo yoluna devam etmek zorunda kaldı ve Ümit Burnu’nu daha çabuk dönebilmek için, bu takımadalardan sonra, rotasını, Vasco da Gama’nın tavsiyesiyle³⁸³, orta Atlantik’te kasıtlı olarak güneybatıya doğru kırdı, ancak 22 Nisan günü Brezilya ülkesinin doğu sahilleri “tesadüfen” filonun görüş menziline girdi. Burada on gün geçiren Portekizliler bölgedeki yerlilerle sulh içinde ilk iletişimi kurmaya çalıştılar. İlk dönemlerde *Papağanlar Ülkesi* veya *Vera* (veya *Santa*) *Cruz* dedikleri bu ülkeden 2 veya 3 Mayıs günü hareket eden filo Ümit Burnu’nu geçmek için yola koyuldu. Ancak hemen öncesinde keşif haberini götürmesi için bir gemi Lizbon’a gönderildi³⁸⁴. 11 gemiyle yolculuğuna devam eden filo güney Atlantik’te geçilmemesi gereken hattı³⁸⁵ geçti ve kısa bir süre sonra, 27 Mayıs günü çok feci bir fırtınaya yakalandı. O gün, meşhur denizci Bartolomeu Dias da olmak üzere, filodaki 4 gemi³⁸⁶ içindekilerle birlikte batarken, kurtulan olmadı. 7 gemi dağınık halde güç bela Ümit Burnu’nu geçtiği sırada, bu kez de Diogo Dias’ın gemisi ana filodan koptu. Onun başına gelenler ancak dönüş yolculuğu sırasında öğrenilecekti³⁸⁷. Henüz Hint Okyanusu’na girilmeden yolculuğun hemen başlarında yaşanan bu tür gemi kayıpları, Baş-kaptanın seyrüsefer yönetmeliğine (*regimento*) sıkıca bağlı kalmasını engelleyecek en önemli nedenlerden biridir. Kalan gemilerle Kızıldeniz’den Hindistan’a işleyen Müslüman ticareti abluka altına alınabilecek mi

³⁸² Barros, Castanheda ve Góis bu geminin o sırada fırtınadan dolayı kaybolduğunu ve geminin kaptanı olarak Luis Pires ismini verdikleri gibi, onun daha sonra Lizbon’a döndüğünü kaydederler. Correia da fırtınadan dolayı yaşanan bu gemi kaybından söz etmekle birlikte, geminin kaptanının ismini Pedro de Figueiro olarak verir. *Anonim Kılavuz anlatısı* ile *Anonim Egerton Nüshası*, kaptanın ismini vermeksizin, gemi kaybını kaydederler. Ancak Pero Vaz de Caminha ise bu geminin 23 Mart 1500 gecesi “kötü hava şartları ve ters rüzgârların olmadığı bir anda” kayboluverdiğini ve kaptanının isminin Vasco da Ataíde olduğunu belirtir. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 595.

³⁸³ Hatırlamak için işbu tez çalışmasının 87. sayfası.

³⁸⁴ Konumuzun dışında kaldığından, Portekizlilerin burada geçirdikleri zamanı ele almayı tercih etmedik. Üstelik Baş-kaptan Pedro Álvares’in Brezilya’nın “resmî” keşif haberini götürmek üzere Portekiz’e hangi kaptanı göndermiş olabileceği meselesi de başka bir çalışmada ele alınacaktır.

³⁸⁵ Bu hat güney Atlantik’teki Tristão da Cunha Takımadalarının bulunduğu hat olmaktadır. Bernardo Fernandes’in XVI. asra ait seyrüsefer rehberinde, büyük fırtınaların olabileceğinden, yılın o mevsiminde bu takımadaların bulunduğu enlemde daha güneye geçilmemesi ısrarla vurgulanmaktadır. B. Fernandes (1940). *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes (Cerca de 1548)*, yay. haz. Abel Fontoura da Costa, Agencia Geral das Colonias, s. 57.

³⁸⁶ Kronikler, hatalı olmakla birlikte, batan gemilerin kaptanlarından sadece üçü hakkında mutabık olmaktadır: Bartolomeu Dias, Simão de Pina ve Vasco da Ataíde. Ancak Barros, Castanheda ve Góis dördüncü kaptanın ismini Aires Gomes da Silva, Correia ise Gaspar de Lemos olarak vermektedir. Ne var ki, yolculuğun bütün olarak hikâyesine bakıldığında bu fırtınada batan kaptanlar Bartolomeu Dias, Simão de Pina, Aires Gomes da Silva ve Luis Pires olmaktadır. M. S. Pereira, *agm*, s. 74. *Anonim Kılavuz Anlatısı* ile *Anonim Egerton Nüshası* ölen kaptanların isimlerini kaydetmezler. Lizbon’daki Cremonalı tüccar Giovanni Francesco di Affaitati’nin 26 Haziran 1501 tarihli mektubunda batan gemilerden üçünün Portekiz kralına ve dördüncüsünün de özel müteşebbis Portalegra Kontu’na ait olduğu zikredilir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 67.

³⁸⁷ Bu gemi yaklaşık bir sene boyunca Afrika’nın doğu sahillerinden Kızıldeniz girişine kadar ümitsizce dolaşmak zorunda kalmış ve hiçbir zaman Hindistan’a ulaşamamıştı. Ancak 14 ay sonra Lizbon’a varabilmişti. Dolayısıyla bu gemiyi, Pedro Álvares’in filosunun Hindistan’da yaşadığı maceralara dâhil etmemek gerekir.

yoksa sermayenin tehlikeye atılmaması için sadece baharat yükleme işiyle mi meşgul olunacaktı? Bu tür istisnaî durumlar Portekizlileri her zaman bir tercih yapmaya itecektir.

Anonim Kılavuz Anlatısının ifadelerine göre, kalan 6 gemi arasında temas kesildiğinden, Baş-kaptan Cabral beraberindeki iki gemiyle bir grup halinde ve kaptan Sancho de Tovar'ın *El-Rei* adlı gemisi³⁸⁸ ise yanındaki iki gemiyle diğer grup halinde yollarına devam ettiler³⁸⁹. Yirmi gün boyunca devam etmiş olan kötü hava şartları sona erdikten sonra, filodaki gemiler Afrika'nın güneydoğu sahillerine ulaşabildiler. Bütün filo, ancak ve ancak 16 Temmuz 1500³⁹⁰ günü Sofala sığılıklarında bir araya gelebildi. Baş-kaptan, bulundukları bölgenin ilerisindeki adacıklarda³⁹¹ iki Müslüman gemisinden birini ele geçirdi. Gemi, Portekiz kralının dostu olan Müslüman Malindi hükümdarının akrabasına ait olması hasebiyle, içindeki altınlar da dâhil olmak üzere, her şeyiyle sahibine iade edildi. Böyle bir tavır geminin sahibini şaşırtmıştı, çünkü etrafta Portekizlilere dair dolaşan dedikodular menfi idi. Filo çok fazla vakit kaybetmeden 20 Temmuz³⁹² günü Mozambik'e ulaştı. Burada ihtiyatla su ikmal ile gemilerin tamirat işleri yapıldı³⁹³. Buradan hareket eden filo 26 Temmuz günü Kilwa'ya vardı. Burası, Vasco da Gama'nın filosunun vaktiyle giremediği yerd. Cabral derhal Kilwa hükümdarına görüşmek için haber gönderdi. Ertesi günü, iki taraf denizde bir araya geldi ve dostane sözlerden sonra, Baş-kaptan Cabral Kilwa hükümdarına Portekiz kralının dostluğunu ve ticaret için Portekizli malların şehre gönderilmesini teklif etti. Hükümdarın bu teklife yönelik tavrı ise Portekizlilerden korktuğundan ilk başta müspet oldu. Ancak şehirdeki Müslümanların telkinlerinden dolayı Kilwa hükümdarı bir müddet sonra

³⁸⁸ Bu gemi, Baş-kaptanın gemisi gibi, o dönemde tonaj olarak en ağır gemilerdendi ve ağırlığı 200 ila 300 ton arasında değişiyordu. M. S. Pereira, *agm*, s. 65. Geminin gidiş yolculuğunda kaptanı Sancho de Tovar idi. Onun böyle bir geminin kaptanı yapılması, eğer Pedro Álvares yolculuk sırasında ölecek olursa, baş-kaptan olacak olmasıyla ilişkilendirilebilir. Örneğin bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 582. Gemilerin dönüş yolunda iki gruba ayrılması gerekirse, ikinci grubun baş-kaptanının Sancho de Tovar olması kararlaştırılmıştır.

³⁸⁹ Castanheda'ya göre iki grup şöyledir: Baş-kaptan Pedro Álvares, Simão de Miranda, Pero de Ataíde ve Nicolau Coelho; diğer grup ise Sancho de Tovar ve Nuno Leitão idi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 96. Grupların içeriği ne olursa olsun, filoda en azından hayatta kalan kaptanlar bunlardır.

³⁹⁰ Bu tarih Barros ve Góis tarafından verilmektedir. Hatta Barros, Baş-kaptan Cabral'ın, gemiler kötü durumda bulunduklarından yolculuğa devam etmek istemeyen denizcileri cesaretlendirmek için konuşma yapmış olduğunu beyan eder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 176. *Anonim Kılavuz Anlatısı*, herhalde sehven olsa gerek, 16 Haziran tarihini vermektedir.

³⁹¹ Burası, Sofala sahilinin kuzeyinde uzanan *ilhas Primeiras* adacıkları idi. Filonun, Sofala'dan sonra bu adacıklara geldiğini Barros, Castanheda ve Góis teyit etmektedir.

³⁹² Bu tarih Barros, Castanheda, Góis ve *Anonim Kılavuz anlatısı* tarafından verilmektedir. Corriea bütün filonun Mozambik'te bir araya geldiğini söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 158.

³⁹³ Diğer kroniklerden sadece Correia, Portekizli Baş-kaptanın Mozambik Şeyhi'yle görüştüğünü ve iki taraf arasında dostane münasebetin gerçekleştiğini ifade eder. *Age*, ss. 159-161.

görüşünü değiştirdi ve Portekizlilerin mallarına ihtiyacı olmadığını söyledi³⁹⁴. Baş-kaptan, hükümdarın bu değişken tavrını cezalandırmak yerine, filosundaki az sayıda gemisini³⁹⁵ riske atmadı ve oradan hareket etti.

Portekiz filosu, Afrika'nın doğu sahilleri boyunca kuzeye doğru ilerledikten sonra, 2 Ağustos günü Malindi limanında demir attı. Baş-kaptan Cabral bu sırada Kambaylı üç Müslüman gemisinin limanda bulunduğunu gördü. Ancak Malindi hükümdarının hatrına, bu gemileri ele geçirmekten imtina etti³⁹⁶. İki seneden sonra Portekiz filosunun bir kez daha limanına gelmiş olduğunu öğrenen hükümdar, gelen kaptanın Vasco da Gama olabileceğini düşündüğünden, çok sevinmişti. Gelen başka bir kaptan olsa da, hükümdar aynı hürmeti ve misafirperverliği göstermekten geri kalmadı³⁹⁷. Zira rakibi Müslüman Mombasa hükümdarına karşı Portekizliler iyi bir emniyet sübabı oluyordu. Karşılığında, yeni Portekizli Baş-kaptanla görüşme isteği geri çevrilmedi. Portekizliler burada kaldıkları sırada, filonun ikmal işleri tamamlandı. Cabral, tıpkı Vasco da Gama gibi, Malindi hükümdarından iki kılavuz göndermesini rica etti ve ayrıca, civar ülkeler ve Babü'l-Mendeb Boğazı hakkında bilgi toplamaları için orada iki hükümlü³⁹⁸ bıraktı. Gerekli hazırlıklar tamamlandıktan sonra, Portekiz filosu 7 Ağustos günü³⁹⁹ Kalikut'a gitmek üzere Malindi'den hareket etti.

³⁹⁴ Barros, Kilwa hükümdarının o sırada ülkesinin iç kesimlerindeki siyahilerle savaş halinde olmasını bahane ederek, Cabral'a göndereceği cevabı sürekli ertelediğini söylemektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 179.

³⁹⁵ Castanheda, ilginç bir biçimde, Ümit Burnu civarındaki fırtınada dağılan diğer gruptaki Portekizli gemilerin Kilwa'da ana filoyla mülaki olduğunu kaydetmektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 100.

³⁹⁶ Böyle bir bilgi sadece *Anonim Kılavuz Anlatısı*'nda ve Castanheda'da yer almaktadır. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares Cabral*, ss. 268-269 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 101.

³⁹⁷ Barros, bu sırada filonun gelişini haber vermek için şehre gönderilen João de Sá'nın, orada Vasco da Gama tarafından dikilmiş olan padröyü göremediğinden, hükümdara bunun nedenini sormuş olduğunu ve hükümdarın da Mombasa hükümdarından dolayı, zarar gelmesin diye padröyü saklamış olduğunu söylediğini belirtir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 180.

³⁹⁸ Castanheda bu hükümlülerden sadece birinin ismini verirken, Barros ve Góis ikisinin isimlerini verir: João Machado ve Luis de Moura. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 181. Correia'ya göre bu João Machado vaktiyle Vasco da Gama'nın ilk yolculuğunda Mozambik'te bırakılan hükümlü idi.

³⁹⁹ Correia filonun hareket tarihini, diğer kroniklerden farklı olarak, 17 Ağustos olarak verir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 167.

2.3.2. Kalikut: Acı Bir Başlangıç

Cabral'ın aldığı talimata göre, filo, on beş günlük okyanus yolculuğundan sonra 22 Ağustos 1500 günü⁴⁰⁰ ilk olarak Anjediva Adası'na ulaştı. Bu ada aynı zamanda Arabistan diyarlarından Hindistan'a gelen Müslüman gemilerin birtakım ihtiyaçlarını gidermek için uğradıkları ada olmasına rağmen, Baş-kaptan, daha ziyade, filosundaki gemilerin, okyanus yolculuğundan sonra, bakım işleri için orada beklemeyi uygun gördü⁴⁰¹. Adada ikmal işleri ve dinî ibadetlerle geçirdikleri on beş günlük bir oyalanmadan sonra, Portekizliler oradan yelken açtı⁴⁰². Lizbon'dan hareketten yaklaşık altı ay sonra, filonun 13 Eylül günü Kalikut'a gelmesiyle, sahilden pek çok tekne erzak satmak için gemilere yanaştı. Bu tarih yoğun muson yağmurlarının Hindistan'ı giderek terk etmeye başladığı bir dönemdi ve dolayısıyla ticaret için makul bir varış oluyordu. Dahası, *Anonim Egerton Nüshası*'ndaki dikkat çekici bir ifadeye göre, Kalikut hükümdarı değişmişti ve vaktiyle Vasco da Gama'yla görüşmüş olan sabık hükümdar artık tahtta bulunmuyordu⁴⁰³. Yeni hükümdar, Portekiz filusunun gelişini haber aldığı anda, önde gelen Güceratlı bir tüccarı derhal Baş-kaptanı ziyaret etmesi için gönderdi. Çünkü iki taraf arasındaki ticaret vesilesiyle limanının gelişmesini arzuluyordu. Bu yüzden de Pedro Álvares'in bir an önce sahile ayak basmasını istedi. Baş-kaptan sahile gitmeden bu görüşmenin yapılamayacağını gördüğünden, *regimentosuna* göre, öncelikli olarak rehine teatisinin⁴⁰⁴ yapılmasını talep etti ve bu maksatla Afonso Furtado'yu şehre

⁴⁰⁰ Bu tarih *Anonim Kılavuz Anlatısı*, Castanheda ve Góis tarafından verilmektedir. Barros ise filonun bu adaya varış tarihini San Bartolomeu günü arifesi, yani 23 Ağustos olarak vermektedir. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 182.

⁴⁰¹ *Anonim Kılavuz Anlatısı*, Castanheda ve Barros, Cabral'ın Kızıldeniz civarından gelen Müslüman gemileri ele geçirmek için adada zaman geçirdiğini kaydederler. Ne var ki, yukarıda da söylendiği üzere, Cabral'a verilen seyrüsefer yönetmeliğinde Hindistan'a uğrayacak olan gemiler "Mekkeli" gemiler olsa bile, onlara şimdilik zarar verilmemesi ısrarla vurgulanıyordu. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 572-573. Böyle bir ısrar, daha işin başında Hintli hükümdarlar nezdinde Portekizlilerin korsan ve hırsız olduklarına dair bir intibam önüne geçmekle ilişkilendirilebilir. Üstelik, Kızıldeniz ticaretinden epey gelir elde eden Kalikut hükümdarının kulağına olumsuz haberlerin gitmemesi gerekiyordu.

⁴⁰² Correia, diğer kroniklerden ayrılarak, filonun, okyanus yolculuğundan sonra, "Monte Deli" (Li Tepesi, Ezhimala Tepesi) civarına geldiğini, yakınlardaki Kannur hükümdarının, bu haber üzerine, Portekizli Baş-kaptanla temas kurmak istediğini, ancak Portekizli Baş-kaptanın böyle bir talebi yerine getirmeye yanaşmadığını, çünkü vazifesinin Kalikut'a gitmek olduğunu söylediğini, yine de Kannur hükümdarının ısrarıyla Portekizli Baş-kaptanın 21 Eylül günü onunla görüştüğünü ve yeni filonun Kannur'a gelmiş olmasına yönelik, vaktiyle Vasco da Gama'ya yeterli samimiyeti göstermemiş olan Kalikut hükümdarının, nasıl bir yol izlemesi gerektiğine dair hamlelerde bulunduğunu ve bu hamleler neticesinde onun, Portekizli Baş-kaptanı Kalikut'a gelmesi için ikna ettiğini belirtir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 167-182. Correia bu versiyonda yanlışmış olsa gerek. Çünkü Giovvani Francesco di Affaitati'nin 26 Haziran 1501 tarihli mektubunda Portekizlilerin Hindistan'a ulaştıklarında ilk olarak Kannur'da temaslar kurduklarına dair bir bilgi yoktur. Bu mektupta, diğer kroniklerde olduğu gibi, Portekizlilerin önce Kalikut'a geldikleri belirtilmektedir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 67 ve aynı şekilde Venedik'in İspanya'daki sözcüsü Domenico Pisani de bu meselede Giovanni F. di Affaitati'yle hem fikirdir.

⁴⁰³ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 20. Böyle bir hükümdar değişikliği diğer kroniklerde belirtilmez. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press, s. 179.

⁴⁰⁴ Cabral'a verilen *regimentoda*, vaktiyle Vasco da Gama'nın durumunda karşılaşılan talihsiz durumun bir daha yaşanmaması için rehine teatisinin yapılması gerektiği ve bu teatinin, Kalikut hükümdarına yönelik

gönderdi⁴⁰⁵. Müslümanların telkinlerinden dolayı, Kalikut hükümdarı bu rehineleri göndermekte tereddüt yaşamış olsa da, bir şartla razı oldu. Bu şarta göre, rehinelere, ancak ve ancak Pedro Álvares gemileri terk edip, sahile ayak basmaya geldiği sırada verilecekti. Portekizli Baş-kaptan hükümdarın bu şartını kabul etti. Barros'a göre, bu rehinelere dinî bir sınıf olan Brahman sınıfından yaşlı adamlar idi. Adetleri gereği, bu sınıftan insanlar yemek yemek ve istirahat etmek gibi ana ihtiyaçlarını, denizde bulundukları sırada, gideremiyorlardı⁴⁰⁶. Bunların karşılığında, *regimentoda* işaret edildiği üzere, Vasco da Gama'nın vaktiyle Portekiz'e getirmiş olduğu Hintliler de iade edilecekti⁴⁰⁷.

Görüşmenin, mutad olduğu üzere, denizde yapılması teklifi Kalikut hükümdarı tarafından kabul edilmediğinden, kıyı şeridinde bir yer ayarlandı. Bu yer, hükümdar bizatihi bulunacağından, gösterişli bir şekilde süslenmişti. Filonun komutasını, rehinelere gemisinde tutulduğu Sancho de Tovar'a emanet eden Pedro Álvares, 18 Eylül günü, yanında bazı kaptanlar olmak üzere, kalabalık bir maiyetle sahile çıkıp, Kalikut hükümdarının huzuruna geldi. Karşılıklı selamlaşmanın ardından, Portekizli Baş-kaptan hükümdara Portekiz kralı adına yazılmış olan bir mektup verdi⁴⁰⁸. Aynı zamanda, Vasco da Gama'nın tecrübesizliğinden ders alınmış olsa gerektir ki, hükümdarın takdirini kazanacak hediyeleri teslim etmekten de geri kalmadı. Görüşmede, Kalikut hükümdarına, Portekiz kralının dostluğunu ve ticaretini kabul edecek olursa, her yönden kârlı çıkacağı ve ticarî işlerin hangi usullerde⁴⁰⁹ yapılacağı ifade ediliyordu. Bu görüşmenin sonunda, her şeyin iyi gideceğini ümit eden Pedro Álvares'in canını sıkan bir an yaşandı. Portekiz filosuna gönderilmiş olan Hintlilerin sadece görüşme sırasında rehin olarak bulunacaklarını düşünen Kalikut hükümdarı onların sahile gönderilmesini talep etti. Baş-kaptan ise gemilerdeki Portekizlilerin onları iade etmeyeceğini, çünkü böyle bir emrin doğruluğuna inanmayacaklarını söyledi. Yine de

güvensizlikten değil de, memurlarından kaynaklanacak istenmeyen tavırlardan dolayı olduğu belirtilir. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 574.

⁴⁰⁵ Barros ve Góis, Cabral'ın Kalikut hükümdarıyla görüşme ayarlaması için João de Sá'yı gönderdiğini ve hükümdardan müspet cevap geldikten sonra, ona, önden bilgi vermek amacıyla, ilk başta, karşılığında rehine almaksızın, Aires Correa, Afonso Furtado, João de Sá'yı ve tercüman olarak Yahudi Gaspar da Gama'yı gönderdiğini belirtirler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 182.

⁴⁰⁶ *Anonim Kılavuz Anlatısı*, Kalikut hükümdarının, Cabral tarafından huzura gönderilmiş olan Afonso Furtado'nun bu Brahmanların rehine olarak verilmesine yönelik talebine şiddetle karşı çıkmış olsa da, birkaç gün sonra razı olduğunu söyler. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 275. Castanheda da Kalikut hükümdarının bu birkaç günlük tereddütünden bahseder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 102. Üstelik Castanheda bu rehinelere Brahman olduğunu söylemez.

⁴⁰⁷ Aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 129 ve *Anonim Kılavuz Anlatısı* da aynı bilgiyi verir. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 274.

⁴⁰⁸ Mektup için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, ss. 568-570. Bu mektubun nüshası Castanheda tarafından da eserine dercedilmiştir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 104-108.

⁴⁰⁹ Bu usuller mal alış-verişi, makul fiyatlar ve ticaret temsilciliğiyle ilgili usullerdi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 186.

hükümdar, rehinelerin denizde yemek yeme adetleri olmadığından, onların bir an önce gönderilmelerini tekrarladı⁴¹⁰.

Pedro Álvares, Kalikut hükümdarının bu anlamsız ısrarında kurnazlık olabileceğini düşündüğünden, rehineleri göndereceğini söylese de, böyle bir şeye yanaşmadı. Gerçi, Baş-kaptan, henüz gemilere dönmediğinden, iade işini geciktirmiş olsa gerektir ki rehinelerin yakınları onları gemilerden kurtarmak için derhal harekete geçtiler⁴¹¹. Denizdeyken rahat hareket edemeyen ve esir gibi bulunmaktan sıkılan Hintliler, sahilten gelen teknedekileri tanıdılar ve durumdan istifade ederek, derhal suya atladılar. O sırada şehirde mi yoksa geminin güvertesinde mi olduğu tartışmalı olan baş-ticaret temsilcisi Aires Correa aceleyle tekneyle müdahale edip, denize atlayanlardan bir kısmını ele geçirdi⁴¹². Hintlilerin, iki taraf arasındaki anlaşmanın bozulmasına neden olacak şekilde hareket etmeleri Baş-kaptanı epey öfkeliendirdi. Aynı hadisenin tekrar yaşanmaması için kalan Hintlilerin çok sıkı gözetim altında tutulmalarını emretti ve Kalikut hükümdarına, bir memurunun neden olduğu bu hadiseyi şikâyet etti. Üstelik şehirde bulunan Portekizlilerin ve malların güvencesi karşılığında, bu rehineleri iade etmekten yana olmayacağını da söyledi. Şehirdeki yabancı Müslümanların ekmeğine yağ sürebilecek böyle bir olayın ardından, Kalikut hükümdarından herhangi bir açıklama veya özür gelmedi⁴¹³.

Bu tatsız olaydan sonra gemilere ulaşmış olan Pedro Álvares o gece diğer kaptanlarla istişare yapılmasını uygun gördü. Buna göre, Kalikut hükümdarından bir cevap gelmedikçe hamle yapılmaması, ancak ticaretin tesis edilmesi için rehine krizinin bir şekilde çözülmesi gerektiği sonucuna vardılar⁴¹⁴. Ertesi gün Kalikut hükümdarı krizin aşılması için beklenmedik bir tavır sergiledi ve şehirde bulunan Portekizlilerle gemilerde bulunan Hintlilerin takası için tekneler gönderdi. Ancak iki tarafın karşılıklı güvensizliğinden böyle bir takas

⁴¹⁰ Rehine talebi kroniklerde benzer şekilde işlenir. Ancak Correia ise böyle bir rehine talebinden bahsetmez ve hatta Cabral'ın, görüşmeden sonra, işlerin nasıl işleyeceğini gözlemlemek için bir müddet şehirde kaldığını söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 185-186.

⁴¹¹ Castanheda bu kurtarılma işini tertipleyenin Kalikut hükümdarının bir kâtibi olduğunu söylerken, Barros ise bu işin rehineler gönderilmeden önce zaten tertiplendiğini kaydeder. Correia ise bu işin mimarının, kendisine hediyeler verilmemesine gücümüş olan Kalikutlu Kotwal'ın olduğunu söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 186.

⁴¹² Bu hadisede denize atlayanların statüleri ve ele geçirilenlerin sayısı kroniklerde farklı olmaktadır. Yine de, kronikler, hadisenin yaşandığı sırada Baş-kaptanın henüz gemilere gelmediği konusunda hem fikir olmaktadır. İşin ilginç tarafı, Góis ilk görüşmeden sonra böyle bir rehine krizinin yaşandığını belirtmez.

⁴¹³ Correia, bu krizin ardından Kalikut hükümdarının Portekizli Baş-kaptana, mesul olan Kotwali cezalandıracağını söylemiş olduğunu, ancak Baş-kaptanın buna razı olmadığını ve işlerin tatlıya bağlandığını kaydeder. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 187-188. Ancak diğer kroniklerde böyle bir ilişki yoktur.

⁴¹⁴ Barros, Portekizlilerin, şehri yok etmek için karaya ayak basılmasını düşündüklerini bile ifade etmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 187.

gerçekleşmedi⁴¹⁵. Bir sonraki gün, Kalikut hükümdarı, Pedro Álvares'e, şehirdeki Portekizlileri ve malları tamamen silahsız teknelerle göndereceğini ve aynı şekilde onun da gemilerdeki rehin Hintlileri göndermesini bildirdi. Ancak istenmeyen hadiseler bu takas işini de baltaladı. Şehirdeki Portekizliler teslim alınamadığı gibi, bu sırada kaçmayı başaramamış olan itibarlı bir Hintli rehine Portekizli gemilerde kaldı. *Anonim Kılavuz Anlatısının* ifadelerine göre, olan bitene canı sıkılan Baş-kaptan rehin olarak kalmış olan bu tek kişiyi de serbest bırakmaktan başka bir çare göremedi. Çünkü bu adam açlıktan epey bitkin düşmüş idi. Rehine şehre ulaştığında, Kalikut hükümdarı da sözü edilen Portekizlileri gönderdi⁴¹⁶.

Pedro Álvares Malabarlıların ve daha ziyade Kalikut hükümdarının güven aşılamayan tavırlarına oldukça şaşırılmış olmakla birlikte, olumsuzlukların şehirdeki Müslümanlardan kaynaklandığını sezebiliyordu. Öyle ki, Müslümanlar, rehine talep etmenin güvensizlik işareti olduğunu Kalikut hükümdarına her fırsatta telkin ediyorlardı. Her şeye rağmen, filodaki gemilerin Portekiz'e elleri boş dönmesine razı olmayan Baş-kaptan yapılması gereken hakkında bir kez daha diğer kaptanlarla istişare yaptı. Meselenin düğümünü çözecek fikir, *Anonim Kılavuz Anlatısı*'na göre, baş-ticaret temsilcisi Aires Correa'dan geldi. Buna göre, eğer Kalikut hükümdarı gemilere rehine göndermeyi kabul edecek olursa, kendisi de karaya ayak basmayı taahhüt ediyordu⁴¹⁷. Onun bu görüşü filodakiler de destekledi. Ardından şehirden gönderilecek olan rehine seçildi. Bu rehine Güceratlı çok zengin bir tüccarın iki torunu idi. Kalikut hükümdarının bu seçimden memnun kalması üzerine, Aires Correa da şehirde bir ticaret temsilciliği tesis etmek için adamlarıyla karaya çıktı⁴¹⁸. İlk ticarî anlaşma yapıldı ve Portekizlilerin mallarıyla kalacağı evler de ayarlandı. Bu evler Güceratlı Müslümana ait olan evlerden olacaktı. Kalikut hükümdarının emriyle sözü edilen Güceratlı tüccar da mal alım-satımında suiistimallere maruz kalmasınlar diye Portekizlilere rehberlik

⁴¹⁵ *Anonim Kılavuz Anlatısı*, sözü edilen takas gerçekleştirilemeyince, şehre geri götürülen Portekizlilerin o geceyi korku içinde geçirdiklerini, çünkü Hintlilerin onlara nezaketsizce davrandıklarını, hatta öldürmek istediklerini bile söylediklerini aktarmaktadır. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 279. F. L. Castanheda da bu takas işinin, karşılıklı güvensizlikten dolayı gerçekleştirilemediğini söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 109.

⁴¹⁶ J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 279-280. Aynı hadiseyi ayrıntılı anlatmasa da bazı hususları belirtmesi bakımından bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 110.

⁴¹⁷ Bu sıkıntılı aranın aşılmasında Portekizlilerin nasıl bir yol izlemiş olduğu kroniklerde ayrıntısıyla anlatılmamaktadır. Barros kötü hadiselerden pişmanlık duymuş olan Kalikut hükümdarının iki tarafın yeniden bir araya gelmesini teklif ettiğini kaydeder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 187. Castanheda ise Portekizli Baş-kaptanın, her şeyi göze alarak, şehre gittiğini ve bir anlaşma tesis etmiş olduğunu kaydeder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 110.

⁴¹⁸ Castanheda da *Anonim Kılavuz Anlatısını* teyit etmektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 110.

edecekti⁴¹⁹. Dahası Kalikut hükümdarı, Castanheda'ya göre, gemilerin yirmi gün içinde yüklenmesini ve bu yükleme işinin yabancı Müslümanlardan önce olmasını da vaat ediyordu. Kriz aşıldıktan sonra, Portekizliler mallarını pazarlamaya ve satmaya, karşılığında gemilerini yükleyecek mallar satın almaya başlamışlardı.

Portekizlilerin şehre yerleşip, ticaretlerini rahatlıkla sürdürmeleri yabancı Müslümanları haliyle öfkeliendirmişti. Hatta sözü edilen Güceratlı Müslüman Portekizlilere yardım etmesi gerekirken, bu Müslümanların tahrikleriyle vazifesini yerine getirmekte ihmalkârlık gösteriyordu. Fiyatlar konusunda haksızlık yaşadığını gören Aires Correa'nın Kalikut hükümdarına yaptığı şikâyetler de bir işe yaramadı. Tuhaf bir biçimde, bu aşamada Portekizlilerin imdadına yerli Müslümanlar yetişti. Aires Correa'nın ticaret işlerinde yaşadığı sıkıntıları gören ve Portekizce kroniklere göre ismi *Cojebequim* veya *Coje Bequii*⁴²⁰ olan kişi yerli Müslümanlardan biri idi. Bu adam Aires Correa'yla dost olduktan sonra, ona, işleri yokuşa sürenlerin yabancı Müslümanlar olduğunu, hatta sözü edilen Güceratlı Müslümanın onların teşvikleriyle hareket ettiğini söylemekten geri kalmadı. Özellikle de yabancı Müslümanların lideri olan *Coje Çamecerim* veya *Coje Cacemo*⁴²¹ adında biri Portekizlilerin ticarî faaliyetlerini baltalamak için her yola başvuruyor ve gemilere malların gitmesine engel çıkarıyordu. Aires Correa vasıtasıyla durumu öğrenen Pedro Álvares, yaşananları protesto etmek için gemileri açık denize doğru uzaklaştırdı. Böyle bir hamle hem Kalikut hükümdarını hem de torunları gemilerde rehine olarak bulunan Güceratlı Müslümanı endişelendirdi. Başkaptanın bu tavrı işe yaradı ve Kalikut hükümdarı sözü edilen Müslümanı Portekizlilerin yanından uzaklaştırdığı gibi, bu vazifeyi *Koya Pakki*'ye verdi. Portekiz ticaret temsilciliği de bu adamın evlerinin yakınına taşındı⁴²².

⁴¹⁹ Castanheda ve Anonim Kılavuz Anlatısı bu konuda hem fikir olmaktadır. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 281.

⁴²⁰ *Koya Pakki* veya *Hoca Pakki*. Bundan sonra *Koya Pakki*. Bu şahıs Hintli Müslüman gruplardan *Mapillalar* mensup bir Müslümandı. Bu kişinin mensup olduğu *Mapilla* Müslümanları, Hint Okyanusu ticaretinde uzun asırlardan beri arslan payını almakta olan yabancı Müslümanlar ile yerli *Marakkar* Müslüman tüccarları arasında nispeten düşük bir tabakada yer alıyorlardı. P. Malekandathil, *agm*, ss. 467-468 ve G. Bouchon (1975). *Mamale de Cananor: un adversaire de l'Inde portugaise, 1507-1528*, Hautes Études Islamiques et Orientales d'Histoire Comparée, s. 54. Correia'ya göre, bu şahıs Kalikut hükümdarının gönderdiği rehinelerden birinin biraderi ve aynı zamanda yerli Hintli Müslümanların lideri oluyordu. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 189.

⁴²¹ *Hoca Kasım*. Bundan sonra *Hoca Kasım*. Barros'a göre bu adam Kalikut'ta deniz işlerinden mesul nüfuzlu bir Müslümandı ve *Koya Pakki*'nin, Portekizlilerle dostluğu sayesinde itibar ve kazanç elde edebilecek olmasından rahatsızlık duyuyordu. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 189. Bu adam, Kalikut hükümdarının hâkimiyetini pekiştirdiği Malabar limanlarında güçlü ticarî üsler tesis etmiş olan yabancı *Paradesi* Müslümanlarındandı. P. Malekandathil, *agm*, ss. 468-469.

⁴²² *Anonim Kılavuz Anlatısı*, Kalikut hükümdarının anlaşma için iki mektup verdiğini kaydeder. Bu *Anlatının* ifadelerine paralel olarak bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 111-112.

Kalikut hükümdarının ticaret için gösterdiği kolaylıklar sayesinde, Portekizliler yaklaşık üç ay boyunca ticarî işlerini gerçekleştirme imkânı bulabilmişlerdi. Onların özellikle de yerli Müslümanlarla iyi ilişkiler kurmuş olmaları yabancı Müslümanları giderek kızdırmıştı. Hükümdarın Portekizlilere mal yükleme önceliği tanımış olması bardağı taşıran son damla oldu. Bu yüzden de, Müslümanların aralıklı müdahalelerinden dolayı baharat alımında Portekizlilerin başından sıkıntılar eksik olmuyordu. Öyle ki, üç ay boyunca sadece iki Portekiz gemisi yüklenebilmişti. Her halükârda, yabancı Müslümanların Portekizlileri bütünüyle Kalikut'tan kovmak için daha tesirli tedbirlere başvurmaları gerekti. Bu sırada, Baş-kaptanın, gemilerin yüklenmesinde yaşanan aksaklıklara yönelik protestoları Kalikut hükümdarının kulağına gitmişti. Portekizlilerin sırf bu nedenden dolayı başka limanlara gideceğinden çekinen hükümdar, Baş-kaptana, Müslümanların yüklemiş oldukları mallardan alabilmesini teklif etti. Böyle bir teklif Müslümanların Portekizlilere karşı ayaklanmaları için müthiş bir bahane oldu. O anda biber yüklü olan bir gemi limanda bulunuyordu ve yabancı Müslümanların lideri olan *Hoca Kasım*'a aitti. Müslümanlar, Portekizlileri tuzağa düşürecek şekilde bu geminin ele geçirilmesi için onları teşvik ettiler. Çünkü o gemi Portekizlilerden önce biber yüklemişti ve Kalikut hükümdarının teklifine göre, o gemideki yükün hakkı yine Portekizlilere aitti⁴²³. Castanheda'ya göre, o sırada gemide hasta yatağındaki Baş-kaptanın⁴²⁴ rızası alınmaksızın Portekizlilerin o gemiden mal almaları bütün Müslümanların isyânıyla sonuçlandı. Ayaklanan Müslümanlar öfkeyle derhal Portekiz ticaret temsilciliğinin yolunu tuttular. Hiçbir şeyden haberi olmayan Portekizliler kolay av oldu. Aralarında Aires Correa'nın da bulunduğu çok sayıda Portekizli öldürüldü ve temsilcilikteki mallar yağmalandı. Kaçabilen çok az sayıda Portekizli güç bela denize ulaşabildi. Portekizlilerin yaşananlar karşısında intikamı ağır oldu ve asla merhamet gösterilmedi. Haberi öğrenen Pedro Álvares, bir özür gelmeyince, gemileri olabildiğince sahile yaklaştırdı ve şehri aralıksız topa tuttu. Üstelik limandaki on Müslüman gemisi tamamen yakıldı ve çok sayıda Müslüman katledildi⁴²⁵.

⁴²³ Castanheda, bütün plandan haberi olan bu Müslüman liderin Aires Correa'yı bu gemiyi ele geçirmesi için ikna ettiğini söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 116. Barros da Kalikut hükümdarının, yükleme önceliği hakkını ihlal eden Müslüman gemilerindeki malların Portekizlilerce alınmasını Aires Correa'ya söylemiş olduğunu kaydeder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 193. Kroniklerin versiyonuyla uyuşan Domenico Pisani'nin mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 100. Pisani de Barros'u teyit etmekle birlikte, bu olayın Kalikut hükümdarı ile Müslümanlar arasında gizlice planlanmış olabileceği bilgisini verir.

⁴²⁴ *Anonim Kılavuz Anlatısı* Baş-kaptanın o gemiyi alıkoyduğunu söyler, ancak biraz sonra ise Baş-kaptanın hasta olduğunu kaydeder. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, ss. 289-290.

⁴²⁵ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 67. Barros bu hadisenin 16 Kasım 1500 günü olduğunu kaydetse de, *Anonim Kılavuz Anlatısı* 16 Aralık tarihini verir. J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 289. Castanheda'ya göre 17 Aralık iken, Correa'ya göre Kasım ayının sonu idi. Bu olayın yakınları, birkaç ay sonra

2.3.3. Koçin: Yeni Bir Umut ve Portekiz'e Dönüş

Gerek Portekiz kralının 1 Mart 1500 tarihli mektubu ve gerekse Pedro Álvares'e verilen *regimento* Kalikut hükümdarında ümit edilen coşkuyu uyandırmamış olsa gerek. Hatta, yukarıdaki hadiseden asıl olarak Kalikut hükümdarı mesul tutuluyor ve onun, yabancı Müslümanlarla gizliden işbirliği yapmış olabileceğinden şüpheleniliyordu. Portekizli Baş-kaptan, büyük bir hayal kırıklığıyla, komutasındaki gemilerle birkaç gün sonra Kalikut şehrinden Koçin'e doğru hareket etti. Koçin şehri Kalikut'un yaklaşık 150 km. güneyinde yer almakla birlikte, Duarte Barbosa'nın deyiimiyle, çok fazla biberin yetiştiği bir ülkedir⁴²⁶. Dolayısıyla, Yahudi Gaspar'ın tavsiyesi üzerine⁴²⁷, ambarları henüz boş olan diğer gemilerin yüklenmesi için bu şehre gidilmesi uygun görüldü. Portekizliler sözü edilen şehre 24 Aralık 1500 günü ulaşabildi⁴²⁸. Kalikut hükümdarının, Portekizlilerin Koçin'e gelmiş olduklarını duyar duymaz, peşlerinden silahlandırılmış filo gönderme ihtimali üzerine, Baş-kaptan bir an önce Koçin hükümdarına mal alım-satımı için haber gönderdi. Aynı zamanda Kalikut hükümdarının tabisi olan bu şehrin hükümdarı⁴²⁹, Portekizlileri büyük bir güvence olarak gördüğünden, derhal Baş-kaptanla temasa geçti. Pedro Álvares gemilerin yüklenmesi işiyle meşgul olacak olan ticaret temsilcisi Gonçalo Gil Barbosa'yı görevlendirdi. Kalan gemiler böylece baharatlarla doldurulabildi. Yükleme işi tamamlandığı sırada, Portekiz filosuna saldırmak üzere Kalikutlu gemilerin gelmekte olduğu haberi ulaştı. Baş-kaptan, bir sonraki sene gelecek olan filo için Koçin'de ticaret temsilcisi bıraktı ve oradan 10 Ocak 1501 günü hareket etti. Hem gemilerin yüklü olması hem de havanın müsait olmaması bir çatışmayı engelledi⁴³⁰. Filo, 15 Ocak günü, Kalikut'un kuzeyindeki bir başka şehir olan Kannur'a ulaştı. Gemiler yeterince dolu olduğundan, parası karşılığında sadece bir miktar tarçın alındı.

olsa da, Mısır'da da duyuldu. İskenderiye'den Venedik'e gelen 1501 Haziran tarihli mektuplar için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 98 ve aynı şekilde Filippo Contari'nin 4 Eylül 1501 tarihli mektubu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 169 ve R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 164. Hadiseyle muasır bu mektuplar, Portekizce kroniklerdeki bilgileri teyit etmektedir. Gerçi, eğer gemiler Kızıldenizli ise, memluk tarihçisi İbn İyas'ın böyle bir hadiseden bahsetmemesi ilginç olmaktadır.

⁴²⁶ Bu şehrin sahip olduğu nehir ağlarıyla iç kesimlerde yetişen biber tüccar gemileriyle sahile getiriliyordu. Üstelik biberden başka baharatlar da şehirde yetişiyordu. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 2, ss. 92-93.

⁴²⁷ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 196 ve ayrıca Gaspar'ın tavsiyesi için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 67. Affaitati mektupta "Baş-kaptan, sözü edilen Yahudi [Gaspar da Gama'nın] tavsiyesini dinledikten sonra..." der.

⁴²⁸ J. Cortesão (1922). *A Expedição de Pedro Álvares*, s. 292. Castanheda ve Góis de aynı tarihi verir.

⁴²⁹ Bunun tipik bir örneği olarak, Koçin hükümdarının para bastırma yetkisinin olmaması gösterilebilir. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 2, s. 95. J. Kieniewicz (1969). *The Portuguese Factory and Trade in Pepper in Malabar during the 16th Century*, *Indian Economic and Social History Review*, C. 6, No.1, s. 66.

⁴³⁰ Affaitati'nin sözü edilen mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 68. Dahası, Cabral'a verilen *regimentoya* göre, gemiler dönüşte biber ve diğer mallarla yüklü olduğu takdirde, ona, denizde bir savaşa girmemesi de tembihlenmektedir. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 582.

Sözü edilen Hintli hükümdarların dostluklarından memnun kalmış olan Pedro Álvares'in filosu 16 Ocak günü Hint Okyanusu'nu geçmeye koyuldu ve Malindi'ye uğramadan Mozambik'e kadar gitti. Bu sırada Sancho de Tovar'ın gemisi karaya oturdu ve içindekiler kurtarılmasına rağmen, gemi zayi oldu. Yine de, Sofala'yı araştırması için Sancho de Tovar'ı oraya gönderen Pedro Álvares 4 gemilik filosuyla 22 Mayıs günü Ümit Burnu'nu geçti. Bundan önce, aynı Baş-kaptan, Nicolau Coelho'nun komutasındaki *Nunciada* (veya *Anunciada*) gemisini önden gönderdi. Bu gemi Lizbon'a 24 Haziran 1501 günü ulaşan ilk gemi oldu⁴³¹. Hindistan'a gidiş yolculuğunda kaybolan Diogo Dias'ın gemisi ve diğer gemiler aynı şehre Temmuz ayının sonlarında Lizbon'a ulaştı⁴³². Portekiz kralının hedeflerinden biri olarak, Kızıldeniz'den Hindistan'a işleyen Müslüman ticaretine karşı somut başarılar gerçekleştirilememiş olsa da, işin ticarî kısmı nispeten başarılabilmişti⁴³³. Domenico Pisani'nin ifadelerine göre, kral, artık, türlü Hristiyan hükümdarların tüccarlarını, Kahire ve İskenderiye'den sonra, baharatların yeni merkezi olan Lizbon'a gönül rahatlığıyla davet edebilirdi.

2.4. João da Nova'nın Yolculuğu: Bilinmezlikler Yumağı

Pedro Álvares'in filosu Lizbon'a dönmeden birkaç ay önce, yeni bir filo bu şehirden hareket etmek üzereydi. Gerçi sözü edilen Baş-kaptanın Hindistan'da başına gelenlere dair bilgiler ulaşmadan, yeni bir filonun yola çıkacak olması şaşırtıcı olsa gerek. Zira bu yeni filo

⁴³¹ Başta Lizbon'daki İtalyan tüccarlar olmak üzere, Venedik'in bu şehirdeki temsilcilerinin de filonun bütün yolculuğu hakkında bilgi aldıkları gemi işte bu gemi olmaktadır. Örneğin, Giovanni F. di Affaitati, Venedikli Domenico Pisani ve Giovanni Mateo il Cretico'nun mektuplarının bilgi kaynakları bu gemideki denizcilerdir.

⁴³² Marino Sanuto, Venedik'in İspanya'daki sözcüsü olan Domenico Pisani'den 27 Temmuz 1501 tarihli mektuplar geldiğini ve bu mektuplarda filodaki diğer gemilerin de Lizbon'a ulaştıklarını yazıldığını belirtir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 99.

⁴³³ İlk gelen *Nunciada* gemisinin getirdiği baharat miktarı kralı ve tüccarları ümitlendirdi. Bu konudaki boşluğu, kroniklerden ziyade, İtalyan mektup yazarları doldurmaktadır. Affaitati'nin "diğer gemilere göre daha az miktarda baharatla gelen" bu gemide 300 *kantar* (13,5 ton) biber, 200 *kantar* (9 ton) tarçın ve diğer türden baharatlar vardı. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 69. Aynı şekilde Bartolomeu Marchionni'nin 27 Haziran 1501 tarihli mektubu için bkz. T. O. Marcondes de Sousa (1946). *O Descobrimento do Brasil: estudo critico de acordo com a documentação historico-cartografia e a nautica*, Companhia Editora Nacional, s. 144. Bartolomeu Marchionni, 1501 Temmuz'unun sonları tarihli ikinci mektubunda, kalan gemilerin de Lizbon'a ulaşmalarından sonra, getirdikleri toplam baharat miktarıyla miktarıyla ilgili olarak 3 bin *kantar* (135 ton) biber ve 1000 *kantar* (45 ton) tarçın ve diğer baharatlardan bahseder. T. O. Marcondes de Sousa, *age*, s. 144. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 163. *Kantar*, *kintar* veya *kintal* tabirleri baharat yükü için kullanılan ağırlık ölçü birimlerinden biridir. Bu ölçü birimi o dönemde yöreden yöreye değişiklik gösteriyordu. Biz burada İskenderiye baharat kantarını temel olarak aldık. Böylece 1 İskenderiye baharat *kantarı* XV. asrın sonuna doğru ortalama 45 kg. ye denk geliyordu. Bkz. E. Ashtor (1975). *The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Ages, 1370-1498*, *Journal of European Economic History*, C. 4, S. 3, s. 577. Ancak burada şunu belirtmek gereklidir ki Cabral'ın Lizbon'a getirdiği baharat miktarı memluk pazarlarını endişelendirecek miktarlarda değildi. W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 519'da Cabral'ın baharat alışverişinden dolayı, Mısır ve Suriye pazarlarında baharat kıtlığı yaşandığını söylerken, bızce, yanılmaktadır. Çünkü Cabral'ın filosuyla gelen toplam baharat miktarı, aşağıda da görüleceği üzere, Vasco da Gama'nın ikinci yolculuğu ile Lopo Soares'in 1504-1505 yolculuğu sırasında Lizbon'a getirilen baharat miktarlarına yaklaşmayacak kadar azdı. Bu kıtlığın asıl sebebini çalışmamızın üçüncü bölümünde izah etmeye çalışacağız.

ister istemez Kalikut'a uğrayabilir ve korkunç bir manzarayla karşı karşıya kalabilirdi. Ancak Portekiz'den, Correia'nın dediği gibi, zamanında hareket etmeyecek olursa, bu kez de Hindistan'a ticaret için uygun olan mevsimde ulaşamayacak ve bu yüzden de Portekiz'den hareket için bir sonraki seneyi beklemek zorunda kalacaktı. Her halükârda, Portekiz kralı, Kalikut hükümdarına yazmış olduğu 1 Mart 1500 tarihli mektubunda, olabilecek tersliklere rağmen, *bizim kararlı gayemiz insanların rızasından ziyade Rabbimizin rızasına sarılmaktır ve ne pürüzlükler olursa olsun, bu gayede ilerlemekten ve Rabbimizin, gemilerimizle O'na yeniden hizmet edilmesini nasip ettiği o topraklarda seyrüseferimize, ticaretimize ve muhabbetimize devam etmekten vazgeçmeyeceğiz* diyerek⁴³⁴, politikasından geri adım atmama kararlılığı gösteriyordu⁴³⁵. Dahası, Hindistan'dan dönüş yoluna geçecek olan bir filonun Afrika'nın doğu sahillerindeki şehirlerde bırakacağı bilgilendirici mektuplar yeni filonun Hindistan'daki hareket tarzını belirleyecekti. Öyle veya böyle, tehlikeler ne olursa olsun, Vasco da Gama'nın ilk filosunun getirdiği haberler ve "gerçek" Hindistan'ın cazibesi gerek kralı gerekse filolar için gemiler donatma imtiyazına sahip sermayedârları cezbediyordu⁴³⁶. Bütün bunlardan en önemlisi de, ne yazık ki, bu yolculuğun tutarlı bir kronolojisinin olmaması idi.

1501 senesinin ilkbaharı, yine de, sadece dört gemiden⁴³⁷ oluşan oldukça mütevazı bir filonun Hindistan'a gönderilmesine şahit oldu. Castanheda ve Barros'un ifadelerine göre, gemilerin büyük bölümü armatörlere aitti. Zira Portekiz kralı, gemilerin masraflarının karşılanmasına iştirak ettikleri takdirde, Lizbon'da mukim yabancı tüccarların Hindistan'da ticaret yapmalarına izin veriyordu. Bu yabancı tüccarlardan biri de yukarıda bilgilendirici mektuplarından iktibas ettiğimiz Floransalı Bartolomeu Marchionni idi. Marchionni XV. asrın son çeyreğinden itibaren Portekiz'in Afrika'daki köle ticaretiyle meşgul olmuş ve bu yüzden

⁴³⁴ Mektup için bkz. J. M. Silva Marques (1988). *Descobrimentos Portugueses*, C. 3, s. 570.

⁴³⁵ J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 297.

⁴³⁶ Aynı zamanda bkz. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, ss. 240-241. Girolamo Sernigi'nin Floransalı bir beyzâdeye yazdığı mektupta, Pedro Álvares'in yola çıkacağı 1500 senesinin Ocak ayında Şark'a gönderilmek üzere 6 geminin hazırlandığı, eğer Kalikut hükümdarı Portekizlilerle ticareti kabul etmediği takdirde, bu gemilerin olabildiğince yerli gemiler ele geçirme ve aynı zamanda tarçın ve kıymetli taşların merkezi olan Seylan'a kadar gitme talimatı almış oldukları belirtilmektedir. Diğer bir deyişle, İtalyan mektup yazarlarının Hindistan'ın zenginliklerine dair tasvirlerine bakılacak olursa, Portekizlilerin büyülenmemeleri için bir neden görünmüyordu. Gerçi, şimdilik böyle bir projeden vazgeçilmişse benziyor. Çünkü Pedro Álvares'e verilen mektuplar ve seyrüsefer yönetmeliği dostane ilişkiler ve barışçıl ticareti hedeflemekteydi.

⁴³⁷ Castanheda bu dört geminin *karak* türü gemiler olduğunu söylerken, Góis ise üç *karak* türü gemi ile bir adet büyük karavela türü gemiden bahsetmektedir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 141.

de kraliyet içinde giderek önemli bir konuma ulaşmıştı⁴³⁸. Gerçi böyle bir şey ilk olmuyordu ve Cabral'ın filosundaki gemilerden bazılarında, Marchionni de olmak üzere, İtalyan müteşebbislerin payı olmuştu. Donatılan bu dört geminin Baş-kaptanlığına kraliyet içinde küçük bir memuriyette bulunmuş olan İspanyol kökenli João (veya Juan) da Nova getirildi⁴³⁹. Diğer kaptanlar ise sırasıyla Diogo Barbosa, Francisco de Novais ve Fernando Vinetti idi⁴⁴⁰. Filodaki kaptanlara, Correia'ya göre, yolculuk boyunca ve yükleme sırasında yapmaları gerekenle ilgili talimatlar ve Malindi ve Kannur ve eğer Cabral işleri hal yoluna koymuşsa, Kalikut hükümdarına sunulacak mektuplar da verildi. Burada şunu söylemek gereklidir ki, Nova'nın bu yolculuğuna dair elimizde ne kraliyet belgeleri ne de sözü edilen mektuplar bulunmaktadır.

⁴³⁸ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 234. Marchionni'nin köle ticaretiyle ilgili faaliyetleri için bkz. F. G. Bruscoli (2016). Un Marchand Italien d'esclaves à Lisbonne à la fin du XVe Siècle: Bartolomeo Marchionni, *Rives Méditerranéennes*, No. 53, ss. 69-71. Aynı şekilde bkz. V. Rau (1974). Notes sur la Traite Portugaise à la fin du XV Siècle et le Florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni, *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, No. 44, ss. 536-537 ve Floransalıların Hindistan ticaretine katılımları için bkz. C. Radulet (1998). Os Italianos nas Rotas do Comércio Oriental, *A Carreira da Índia e As Rotas dos Estreitos*, *Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, ss. 269-272 ve W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 513.

⁴³⁹ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 206. Onu teyit eden D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 141 ve G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 235. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, s. 250 ve J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 299.

⁴⁴⁰ Bu Diogo Barbosa, Barros ve Góis'e göre, Cabral'ın filosundaki gemilerden birinde payı olan Dom Álvaro de Bragança'nın hizmetkârı idi. Fernando Vinette (veya Fernão Vinet) ise sözü edilen Marchionni'nin adamıydı. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 206 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 141.

2

Fernão Vinet
Florentino?

130

Nova'nın filosu, bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, 1501'in muhtemelen Mart ayında⁴⁴¹ Lizbon'dan hareket etti ve Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu keşif yolculuğu sırasında keşfedilen ve aynı zamanda Vasco da Gama'nın ilk yolculuğunda uğranılan *Aguada de São Bras*'a ulaştı⁴⁴². Burada Baş-kaptan, filonun Hindistan'daki hareket tarzını belirleyecek birtakım bilgileri Cabral'ın kaptanlarından biri tarafından ağaca asılmış mektuplardan edindi. Mektuplarda, Cabral'ın Hindistan'da başına gelenler ayrıntısıyla anlatılıyordu. Bu yüzden Baş-kaptan Nova kendisine verilmiş olan talimatlarda değişikliğe gitmek zorunda kaldı ve Sofala'da ticaret tesis etmek üzere orada kalması gereken kaptan Diogo Barbosa'yı yanında götürmeye karar verdi. *São Bras*'taki su ikmal işlerinden sonra, filo Afrika'nın güneydoğu sahili boyunca yola koyuldu ve önce Mozambik'e, sonra da Kilwa'ya gitti. Kilwa'ya varış sebebi, Barros'a göre, sözü edilen mektuplarda orada bir hükümlünün elinden başka mektuplar alacağını belirtilmesiydi⁴⁴³. Filonun Kilwa'dan sonraki durağı Malindi oldu. Malindi hükümdarı, Correia'ya göre, Portekizlileri çok iyi karşıladı ve Baş-kaptana, Pedro Álvares'in Hindistan'da başına gelenleri anlattı ve filo için

⁴⁴¹ Barros ve Góis hareket tarihini 5 Mart 1501 günü olarak verirken, Correia sadece Mart ayının başı der. Filoyle ilgili ilk bilgiyi veren bir kez daha Lizbon'daki Venedikli sözcü Domenico Pisani olmaktadır. Pisani Lizbon'dayken kaleme aldığı 23 Şubat 1501 tarihli mektubunda filonun üç dört güne kadar hareket edeceğini söylerken, hareketin kısa zamanda olacağını kast etmektedir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, s. 1597. Filonun Hindistan'dan Lizbon'a 12 Eylül 1502 günü dönüşü sırasında bilgi veren Leonardo Nardi, yolculuğun 18 ay 3 gün sürmüş olduğunu belirtiyordu. Dolayısıyla filo Lizbon'dan 9 Mart 1501 günü hareket etmiş olmalıdır. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 545.

⁴⁴² Sadece Barros'a göre, filo buraya 7 Temmuz 1501 günü gelmiş idi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 207. O zaman filo aradaki 4 ayı nasıl geçirdi? Çünkü bu zaman dilimi Lizbon'dan Ümit Burnu'na kadar kestirme Brezilya rotasıyla yapılacak yolculuk için epey uzun olmalıdır. Dolayısıyla, yolculuğun bütün kronolojisinin belirsiz olma durumuna filonun Lizbon ile Ümit Burnu arasında geçirdiği aşama da eklenmektedir. Góis ve Barros filonun orta Atlantik üzerinde "Conceição" diye isimlendirdikleri bir adayı keşfetmiş olduğunu söylerler. Günümüzdeki ismi *Ascension* olan bu adanın Hindistan'a gidiş yolunda keşfedilmesi pek de mantıklı gelmemektedir. Çünkü bölgedeki baskın rüzgârlar filonun adanın bulunduğu yere gidebilmesine müsaade etmemektedir. Eğer adanın keşfi olmuşsa bile, olsa olsa dönüş yolculuğunda olurdu. Öyle ki filo, Gaspar Correia'nın dediği gibi, Hindistan'a gidişte rotasını Brezilya'nın doğu sahillerine doğru kırmışsa, bu adaya rastlanma ihtimali bulunmamaktadır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 235. Correia'nın bu ifadelerini, yolculuktan dört sene sonra yazılmış bir mektup da teyit etmektedir. Bu mektup, Portekiz kralının Katolik İspanyol Hükümdarlara 1500'den 1505'e kadar Hindistan'a yapılan yolculuklar hakkında yazmış olduğu 23 Ekim 1505 tarihli mektuptur. Mektupta, João da Nova'nın filusunun Hindistan'a gidişte Brezilya sahillerine uğradığı belirtilir. P. Peragallo (1892). *Carta de El-Rei d. Manuel ao Rei Catholico narrando-lhe as viagens portuguesas à Índia desde 1500 até 1505*, Typographia da Academia Real das Ciencias, Lizbon, s. 21. Gerçi *Ascension* isimli ada 1502 tarihli Anonim Cantino Haritası'nda yer alıyorsa, o zaman bu ada ya Cabral'ın filusunda Lizbon'a önden gönderilen *Nunciada* adlı karavela tarafından veya da gerçekten de Nova'nın dönüş yolculuğunda keşfedilmiş olabilir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 211. Ona göre bu ada başka bir ada olan *Santa Helena* Adası idi. Ne var ki, Lizbon'daki bilgi verici İtalyanca mektuplarda Nova'nın yolculuğuyla ilgili böyle bir keşiften bahis yoktur.

⁴⁴³ Filonun Mozambik'e 1501 senesinin Ağustos ayının başında ulaştığını aktaran Barros Kilwa'daki hükümlünün ismini António Fernandes olarak verir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 207. Barros, ayrıca, sözü edilen hükümlünün Kilwa'daki macerasından kısa bir kesit de verir. Yukarıdaki aynı gerekçe için bkz. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 236. Góis de filonun 1501'in Ağustos ayının başında Mozambik'e ulaştığını söyler.

gerekli her türlü şeyi gönderdi. İkmal işleri tamamlandıktan sonra, filo bu şehirden hareket etti⁴⁴⁴ ve Hint Okyanusu'nu geçmeye koyuldu.

Kroniklerin uyumlu olmadıkları bir tarihte filo Hindistan sahillerine ulaştı⁴⁴⁵. João da Nova'nın, Cabral'ın başına gelenleri bildiğinden, Kalikut'a uğramaması ve bu yüzden de onun dostluk ve ticaret tesis etmiş olduğu yerlere gitmesi gerekiyordu. Bartolomeu Marchionni ve Leonardo Nardi'nin ifadelerine göre, Baş-kaptan Kannur'a gitti. Cabral'la iş yapmış olan şehrin hükümdarı, gemileri yüklemek için Koçin'e gideceğinden endişelendiği Baş-kaptana yük teklifinde bulunmuş olsa da, bu teklif nazikçe geri çevrildi. Birkaç gün Kannur'da kalmış olan Nova, selefinin ticaret için bir temsilci ile Portekizli memurlar bıraktığı Koçin'e hareket etti⁴⁴⁶. Cabral'ın orada bırakmış olduğu adamlara çok iyi muamele etmiş olan Koçin hükümdarı ve şehirdeki Portekizliler bu yeni filonun gelişiyile rahat bir nefes aldılar. Gerçi, Castanheda'ya göre, Portekiz filosu her halde Koçin'de umduğu ticareti gerçekleştirememiş olmalıdır. Ticaret temsilciliğinde yeterli miktarda veya Hintli tüccarları cezbedecek kadar mal olmamış olsa gerektir ki, baharat alımı yapılamamıştı⁴⁴⁷. Koçin hükümdarının, orada bırakılacak olan Portekizli mallar karşılığında mütevazı yük verebileceğine dair teklifine João da Nova yanaşmak istemedi ve filo elleri boş Portekiz'e dönmektense, Kannur hükümdarının teklifini değerlendirmek üzere yeniden Kannur'un yolunu tuttu. Kannur hükümdarı, Koçin'de paraları olmadığından yükleme yapamayan Portekizlileri gelecek için bir fırsat olarak gördü ve bir şart sunarak onlara, ellerindeki mal karşılığında baharat verdi. Castanheda, bin *kintal* biber, beş yüz *kintal* zencefil ve dört yüz elli

⁴⁴⁴ Sadece Correia Portekizlilerin Malindi'de geçirdikleri süreci kısa da olsa anlatmakla birlikte, filonun oradan 28 Temmuz 1501 günü hareket ettiğini belirtir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 238.

⁴⁴⁵ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 141. Góis filonun Hindistan'a 1501 senesinin Kasım ayında ulaştığını kaydederken, Correia ise o senenin Ağustos ayının ortası tarihini vermektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 256.

⁴⁴⁶ Correia ise filonun, Koçin'e ulaşmadan önce, Kalikut'a uğradığını ve limandaki gemileri topa tuttuğunu aktarır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 249-251. Nova'nın filosunun Kalikut'a gelmesinin nedeni hükümdarın daveti olsa da, hükümdarın bundan maksadı filoyu ele geçirmektir. Diğer kroniklerde böyle bir ayrıntı yoktur.

⁴⁴⁷ Üstelik ülkedeki Müslümanların Portekizli malların satılmasına köstek oldukları da göz ardı edilmemelidir. Bunun yanında Portekiz filosu baharat satın alacak kadar nakit para, yani altın getirmemişti. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 127. Çünkü Leonardo Nardi'ye göre, baharat satın almanın en iyi yolu altın idi. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 546. Giovanni F. di Affaitati'nin 26 Eylül 1502 tarihli mektubu Castanheda'nın versiyonuyla uyumlu olmaktadır. Affaitati'ye göre, João da Nova önce Kannur'a ulaşmış, ancak orada bir iş yapmadan Koçin'e gitmiş. Gerçi Koçin hükümdarı fakir olduğundan, vereceği baharatın karşılığında para istemiş. Nova'nın filosunda hem para hem de Koçinli tüccarları cezbedecek (*al proposito de la terra*) mallar olmadığından, Koçin'de ticaret yapılamamış ve bu yüzden de bir kez daha Kannur'a dönmüş idi. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 664. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, s. 252.

kintal tarçının Portekiz filosuna yüklendiğini söyler⁴⁴⁸. Şartın yerine getirilmesine sıra gelince, Portekizli Baş-kaptan Kannur'da bir ticaret temsilcisi ve ona yardımcı olarak memurlar bıraktı⁴⁴⁹. Hareket zamanı geldiğinde, savaşçılarla donatılmış kalabalık bir Kalikut filosunun gelmekte olduğu haberi ulaştı. Portekizce kroniklerdeki anlatıma göre, az sayıda adamı olsa da, João da Nova Portekizlilerin cesaretini göstermek için çatışmayı göze aldı ve Kannur'da yapılan muharebeyi, en azından savunmada kalarak, kazanabildi. Düşman filosu mağlup olarak Kalikut'a çekilmek zorunda kaldı⁴⁵⁰.

Hindistan sahillerindeki maceralarına dair müspet bir kronoloji oluşturmanın mümkün olmadığı ve hikâyesinin çok kısa geçildiği Portekiz filosu, ya Kalikut hükümdarının yeni bir savaş filosu gönderecek ihtimalinden veyahut da başka baharatlar alamayacak kadar mal olmadığından dolayı, Hint Okyanusu'nu geçmeye başladığı sırada, Monte Deli civarında Kalikut'a ait bir gemiyi ele geçirip, yaktı⁴⁵¹. Başka önemli bir hadise yaşanmaksızın, Malindi'ye ulaşan filo oradan hareket etti ve Ümit Burnu'nu geçtikten sonra, 12 Eylül 1502 günü⁴⁵² Lizbon'a varabildi. Getirilen yük miktarı Kızıldeniz'deki baharat ticaretine fiske

⁴⁴⁸ Castanheda'yı teyit eden Leonardo Nardi'nin mektubunda 950 *kantar* biber, 550 *kantar* tarçın ve çok az miktarda zencefil kaydedilmektedir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 547. Aynı şekilde baharat miktarları için bkz. Cesare Barzi'nin 17 Ekim 1502 tarihli mektubu M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 662'de ve Giovanni F. di Affaitati'nin 26 Eylül 1502 tarihli mektubu M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 664'de. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 16. Masser toplam baharat miktarını 1550 *kantar* olarak vermektedir.

⁴⁴⁹ Barros'a göre, João da Nova o şehirde kaptan Diogo Barbosa'nın Paio Rodrigues adında bir adamı ile diğer kaptan Fernando Vinetti'nin bir adamını temsilci olarak bırakıyordu. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 210. Barros'u teyit için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 664 ve M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 662. Correia'ya göre, bu kişi Rui de Memdanha diye biriydi. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 257.

⁴⁵⁰ Barros ve Anonim Egerton Nüshası, kronolojik bir problem olarak, çatışmanın, Portekiz filosunun ilk uğradığı Kannur'dan yola çıktığı sırada, ancak Koçin'e henüz ulaşmadan önce yaşandığını aktarırlar. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 27-28. Üstelik Anonim Egerton Nüshası bu çatışmayı 1502 Ocak ayına yerleştirir. Góis ve Castanheda ise bu çatışmayı 1501'in Aralık'ının ortasına yerleştirirler ve çatışmanın Kannur'dan Portekiz'e hareket edileceği sırada gerçekleştiğini söylerler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 127-128 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 142. Góis ve Castanheda'yı teyit eden bkz. P. Peragallo (1892). *Carta de El-Rei d. Manuel ao Rei Catholico*, s. 23. Correia da bu çatışmayı, Portekiz filosunun Kannur'dan Portekiz'e hareket edeceği 12 Aralık 1501 tarihinden hemen öncesine yerleştirir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 256-258. Diğer bir deyişle, Correia göre, Portekiz filosu Kalikutlulara iki defa zarar veriyordu. Bkz. bu tez çalışmasının 446 numaralı dipnotu. Bartolomeu Marchionni ise mektubunda Portekiz filosunun "40 büyük gemi ve 160 küçük gemiyle dövüştüğünü" söylemektedir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 544. Leonardo Nardi ise Kalikut hükümdarının bir filo tertip ettiğini söylese de, iki taraf arasında sıcak bir çatışmanın olup olmadığını açıkça belirtmez. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 546. Giovanni F. di Affaitati ise Kalikut hükümdarının Kannur'da bulunan Portekiz filosunu avlamak üzere büyük bir filo gönderdiğini, ancak Portekiz filosunun çatışmayı göze alamadan, yelken açıp, Portekiz'e doğru hareket ettiğini belirtir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 665. Leonardo da Ca' Masser, João da Nova'nın emrindeki 4 gemiyle "40 büyük ve 100 kadar küçük gemiyi" püskürttüğünü ifade eder. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 16. 1502 başlarında Hindistan'a gidecek filoda bulunmuş olan Tomé Lopes Malindi'de bulunduğu sırada, João da Nova'nın mektuplarını almıştı. Mektuplarda Nova'nın Kalikut hükümdarının filosunu bozmuş olduğu yazılıydı. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, CNHGNU, C. 2, s. 168.

⁴⁵¹ Böyle bir versiyon sadece Barros, Góis ve Anonim Egerton Nüshası'nda bulunmaktadır.

⁴⁵² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 211 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 143. Barros ve Góis, João da Nova'nın filosunun 11 Eylül 1502'de ulaştığını söylerlerken, Correia ise varış tarihini

vuramayacak kadar cüzî olsa da⁴⁵³, kaderin bir sonucu olarak yolları Hindistan'da kesişmiş olan Avrupalılar da Portekiz'e gelmiş idi. Gelen insanlardan biri, Bartolomeu Marchionni'nin ifadelerine göre, Şark diyarlarında uzunca bir süre kalmış olup, Hürmüz'den Malakka'ya kadar yolculuk yapmış idi. Bu insanlar, Hindistan ticaretiyle meşgul olan Portekizliler ve Lizbon'daki yabancı tüccarlar için önemli bilgi kaynakları olmaktadır⁴⁵⁴.

Her yönüyle tutarsızlıklarla dolu olan bu filonun yolculuğunda Lizbon'daki bazı İtalyan mektup yazarları ortak bir hususa işaret ederler. Onlara göre, filo olması gerekenden çok geç bir tarihte Portekiz'e ulaşmıştı. Diğer bir deyişle Lizbon'a varışta 2 aylık bir gecikme dikkat çekiyordu. Böyle bir durum Portekizli kronik yazarı Damião de Góis'in yolculukla ilgili anlatısında da ima edilmektedir. Góis, Nova'nın filusunun Mozambik'e 1501 senesinin Ağustos ayının başında ulaştığını, muhtemelen aynı ay içinde Kilwa ve Malindi'ye uğradığını, ancak Hindistan sahiline o senenin Kasım ayında varabildiğini aktarır. Malindi'den Hindistan'a yapılacak okyanus yolculuğu, bundan önceki filoların yolculuklarıyla kıyaslandığında, oldukça uzun sürmüştü benziyor. Bu süre, Portekiz filusunun, kroniklerde belirtildiği üzere, Hint sahillerindeki bir iki yerde birkaç yerli gemisinin ele geçirilmesiyle oluşan oyalanmayla doldurulamayacak kadar uzun bir süre olmaktadır. Góis'i ve diğer İtalyan mektup yazarlarını teyit eden Girolamo Priuli de 4 geminin Lizbon'a mutad olan tarihten çok daha geç bir tarihte ulaşmasından dolayı, yolda kaybolmuş olduklarının düşünüldüğünü ekler⁴⁵⁵. Peki sözü edilen filo yaklaşık 3 ayı nasıl geçirmiş olabilir? Üstelik filonun, uğradığı limanlarda kısa süreler halinde kalması, kroniklerin belirtmediği ve bizim bilmediğimiz başka yerlere gitmiş olabilme ihtimalini doğurabilir mi?⁴⁵⁶

1502 senesinin Ağustos'u olarak verir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 260. Leonardo Nardi'nin 20 Eylül 1502 tarihli mektubu ile Cesare Barzi'nin 17 Ekim 1502 tarihli mektubunda filonun varış tarihi 12 Eylül 1502 olarak verilmektedir. Cesare Barzi'nin mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 662 ve Leonardo Nardi'nin mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 547. Ca' Masser da varış tarihi olarak 1502'nin Eylül ayını işaret eder. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 16. Memluk sultanına gönderilecek olan Venedikli sözcülere hitap eden 14 Aralık 1502 tarihli metinde João da Nova'nın filosu kast edilmek suretiyle, 4 geminin Lizbon'a döndüğünü bildiren 15 Eylül 1502 tarihli mektupların alındığı belirtilmektedir. A. Gubernatis (1875). *Storia dei Viaggiatori Italiani nelle Indie Orientali*, s. 394. En azından şunu söyleyebiliriz ki, Pietro Pasqualigo 12 Ekim 1502 tarihli mektubunda Giovanni F. di Affaitati'den 10 Eylül 1502 tarihli mektuplar aldığını söylüyordu. Bu mektuplarda João da Nova'nın filusunun Lizbon'a henüz ulaşmadığı yazılıydı. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 485.

⁴⁵³ Yine de, Bartolomeu Marchionni kendi payına düşen miktara epey sevinmiş benziyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, ss. 544.

⁴⁵⁴ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, ss. 544-545. Bartolomeu Marchionni'yi teyit için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 665.

⁴⁵⁵ Priuli'nin ifadeleri için bkz. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 166. Hatta Priuli, bundan dolayı Venedik'teki baharat fiyatlarında birtakım değişikliklerin olduğunu ve fiyatların da yükseldiğini aktarır.

⁴⁵⁶ Bu görüş için bkz. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, ss. 257.

Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğundan dönüşünden sonra, o diyarlardan gelen bilgi vericilerin sözleri İtalyan müteşebbisleri cezbetmiştir. Yukarıda atıflarda bulunduğumuz Portekiz kralının dışarıya gönderdiği mektuplardaki ifadeler kadar, Girolamo Sernigi, Bartolomeu Marchionni gibi tüccarlar da Portekiz filolarının henüz gitmedikleri diyârlar hakkında çok canlı tasvirler sunarlar. Kaliteli tarçını ve kıymetli taşlarıyla Seylan veya Sri Lanka bu diyârlar arasından sıvrılır. Marchionni'nin 20 Eylül 1502 tarihli mektubu filonun gelişiyile Lizbon'da emsalsiz bir sevincin yaşandığını, çünkü bir "sis perdesinin" ortadan kaldırıldığını ve böyle bir şeyin Portekizlilerin başarısı olduğunu söylemektedir⁴⁵⁷. Filonun getirdiği yük miktarı olağanüstü bir sevince vesile olmaktan oldukça uzaktı. Dolayısıyla Marchionni'nin ayrıntısını bütünüyle sessiz geçtiği bu sevincin kaynağı ve ortadan kaldırılan sis perdesi neyin nesiydi?⁴⁵⁸ Acaba bu filo sözü edilen üç ayın içinde bu adayı araştırmakla mı meşgul olmuştur? Mesele, Gama'nın ilk yolculuğundan sonra Portekiz'deki tüccar çevrelerde sıklıkla vurgulanan Seylan'ın zenginliklerine ulaşma arzusu muydu? Gerek Portekizce kroniklerde ve gerekse İtalyanca mektuplarda göze çarptığı üzere, filonun Hindistan baharatlarını satın almak için gerekli miktardaki parayı yanında götürmemesiyle bağlantılı olarak, yolculuğun gayelerinden biri de keşif miydi? Öyle ki Giovanni F. di Affaitati *bizim gemilerimiz yarı yarıya yüklenmiş olarak geldiler, çünkü nakit para götürmemişlerdi* diyordu. Bu ifade, gerçi, Portekizlilerin Hindistan diyarlarındaki ticarî sistemin nasıl işlediğini henüz kestiremedikleri şeklinde de yorumlanabilir. Leonardo da Ca' Masser'in birkaç sene sonra bu yolculuk için söylediği üzere, Hint sularındaki yaklaşık üç ay Babü'l-Mendeb Boğazı civarında korsanlık yapılarak mı geçirildi? Portekizce metinlere bağımlı kaldığımız sürece ve yeni anlatılar veya belgeler ortaya çıkmadığı takdirde, bu sorulara şimdilik cevap veremeyeceğiz. Bu mesele, orta Atlantik civarındaki *Ascencion* veya *Santa Helena* adalarının bu yolculukta keşfedilip keşfedilmediği meselesi kadar muğlak olmaktadır. Belki de varsayımlarla zaman harcamaktansa, en azından bu tür sorular sormak, Bouchon'un dikkat çektiği gibi, Nova'nın yolculuğundaki bu gizemli aşamanın vurgulanması için daha makuldür. Yine de, Priuli'nin, Nova'nın karavelalarını kast ederek, onların Hindistan'dayken başka bir yerde bulunduklarına dair muğlak sözleri ile Leonardo Nardi'nin

⁴⁵⁷ Onun bu mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 544.

⁴⁵⁸ Araştırmacı Bouchon haklı olarak bu soruları soruyordu. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, s. 258.

bu gemilerin, kıymetli taşların ve çok değerleri malların bulunduğu kaynağın ta kendisine gitmek istediklerine yönelik ifadeleri oldukça düşündürücü olmaktadır⁴⁵⁹.

2.5. Vasco da Gama İkinci Kez Hindistan'da: Otoriteyi Pekiştirme Teşebbüsü

Pedro Álvares Cabral'ın filosu 1501'in yaz ortasında Lizbon'a ulaştığında, ticarî ilişkiler kadar siyasî ittifakın da tesis edilmesi hasretle arzulanan Kalikut hükümdarının tavırları büyük bir hayal kırıklığı olarak karşılandı. Dahası, Cabral herhangi bir askerî başarıyla da dönmemişti. Kalikut'ta yaptığı sadece bir cezalandırma idi ve itaat altına alınamayan bu şehir kısa bir süre sonra kendini toparlayabilmişti. İşte bu hayal kırıklığı, Kuzey Afrika'daki yayılmaya taraftar olduklarından, Hindistan'a yapılacak uzun menzilli yolculuklara sürekli olarak muhalefet eden Portekiz sarayındaki hizip için önemli bir koz olabilirdi. Zira, Venedikli günlükçi Girolamo Priuli, bu tür yolculuklardan en çok kendi ülkesinin zarar göreceği endişesini bir nebze olsun dindirmesi için Lizbon'daki muhalif kanada güveniyor ve Portekizlilerin böylesine külfetli ve kayıpları çok olan yolculukları sonlandıracaklarını ümit ediyordu⁴⁶⁰. Yine de, önceki baş-kaptanların dönüşlerinden sonra, keşfettikleri zenginlikleri dış dünyaya duyurmakta şimdiye kadar hiç vakit kaybetmemiş olan Portekiz kralının Kızıldeniz ve Memluk sultanlığını abluka altına alma ve oradan Kuzey Afrika'ya sarkma hedefleri belki de bu muhalefetin direncini yumuşatabilirdi⁴⁶¹. Bu hedefler, içinde aynı zamanda "haçlı seferi" mefkûresini de barındırabilecek kapsamlı bir filo ile gerçekleştirilebilirdi.

Ne var ki, 1502'nin başlarında yola çıkacak olan bu filonun baş-kaptanlık meselesi, önceki yolculuklarınkilere nazaran, biraz netameli olmuşa benziyor. Kalikut'ta maruz kaldığı rencide ve hayal kırıklığının hesabını sorması için filonun baş-kaptanlığına Pedro Álvares Cabral'ın getirilmesi beklenebilirdi, ki ilk başta Cabral getirilmiş görünüyordu. Castanheda dışında, diğer Portekizce kronikler, kısa da olsa, Cabral'ın baş-kaptanlıktan çekilmesine veya

⁴⁵⁹ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 166 ve M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 546. Bouchon, Sri Lanka'da Portekiz kraliyet arması ile 1501 tarihini çağrıştıran ibarelerin kayıtlı olduğu bir taş parçasını bu yolculuğun gizemli aşaması içinde değerlendirmek suretiyle, çok kıymetli bir çalışma ortaya koymuş ve dönemin İtalyan bilgi vericilerinin bu yolculuğa dair ifadelerini titizlikle değerlendirme yoluna gitmiştir. G. Bouchon (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, ss. 258-268. Üstelik Anonim Alberto Cantino haritasında Seylan Adası'nın konumunun günümüzdeki konumuna yaklaşık olarak gösterilmesi de meseleyi daha da ilginç kılar. Yine de, bu konumu Hindistan'daki bilgi vericilerin ifadelerine göre harita üzerine yerleştirmek de ihtimal dâhilindedir.

⁴⁶⁰ Priuli, Cabral'ın yolculuğunun sonuçlarına işaret etmek suretiyle, Portekiz kralının, gemilerinden yarısının yitirilmiş olmasından dolayı, bu yolculuktan memnun kalmadığını ifade eder. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 163 ve S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco of Gama*, ss. 188-189.

⁴⁶¹ L. F. F. Reis Thomaz (2009). D. Manuel, a Índia e o Brasil, *Revista de História*, no. 161, s. 22. Manuel'in işin başından beri bu tür gayelerinin olduğu İtalyanların mektuplarında bile canlı bir şekilde yansıtılır. Özellikle de Pietro Pasqualigo'nun 18 Ekim 1501 tarihli mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 201.

azledilmesine dair birtakım bilgiler verirler⁴⁶². Özellikle de, João de Barros ve Damião de Góis bu filonun bölüştürülmesi meselesine dikkat çekerler. Onlara göre, filo içinde gönderilecek gemilerden beşinin Babü'l-Mendeb Boğazı ile civarını gözetlemek görevi olacaktı⁴⁶³. Üstelik bu beş geminin baş-kaptanlığına da Vasco da Gama'nın dayısı Vicente Sodré getiriliyordu. Filo bütünlüğünün bozulması ve Vicente Sodré'nin müstakil bir baş-kaptan olması, pek tabi, Pedro Álvares'i gücendirmişti. Bu yüzden Portekiz kralı, Pedro Álvares'e verilmiş olan gemilerin komutasını Vasco da Gama'ya emanet ediyordu⁴⁶⁴.

Sebepler ne olursa olsun, aile bağlarının⁴⁶⁵ baskın olduğu bu yeni filonun baş-kaptanı artık Hindistan'daki engelleri aşabilecek sert ve zorlu bir mizaca sahip Vasco da Gama idi. Kerala sahillerindeki şehirlerle siyasî ve ticarî ilişkilerin düzenlenmesi için onun komutasına 10 büyük gemi verildi. Portekizce kronikler Vasco da Gama'nın komutasında gidecek olan kaptanların isimleri konusunda büyük ölçüde hem fıkirdiler⁴⁶⁶. Vicente Sodré de komutasındaki 5 gemiyle Vasco da Gama'nın konvoyunda Hindistan'a gidecekti, ancak büyük filo Hindistan'daki görevini tamamlandıktan sonra, kendisi de sözü edilen 5 gemiyle Arabistan'ın güney sahillerine doğru kat edecekti. Bu 15 gemilik filonun haricinde, birkaç hafta sonra 5 gemilik bir filo daha Hindistan'a hareket edecekti. Bu filonun komutası da Vasco da Gama'nın kuzeni Estêvão da Gama'ya veriliyordu. Böylece 1502 senesi için toplamda 20 gemi Hindistan'a gidiyordu⁴⁶⁷. Filonun Lizbon'dan hareketinden kısa bir süre

⁴⁶² Castanheda her halde ketum kalmayı tercih etmek suretiyle, bazı "haklı" gerekçelerden dolayı filonun baş-kaptanlığının Pedro Álvares'den alınıp Vasco da Gama'ya devredildiğini söylemekle yetinir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 130.

⁴⁶³ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 201. Pietro Pasqualigo'dan 1502'nin Ocak ayında Venedik'e gelen mektuplar da Portekiz kralının bu niyetini teyit eder. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 206. Gerçi, Pasqualigo o sene için gönderilecek filodaki gemilerin muhtemel sayısını 25 ila 30 olarak verir. Her halde kalabalık bir filonun gönderileceğini kast etmiş olsa gerek.

⁴⁶⁴ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 222 ve aynı şekilde D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 148. Correia ise Portekiz kralının, Hindistan işleri için Pedro Álvares'ten ziyade orayı keşfetmiş ve oradaki işlerden anlayan Vasco da Gama'ya itimat ettiğini ifade etse de, Vasco da Gama'nın Portekiz kralına filonun baş-kaptanı olarak gitme ısrarından dolayı Pedro Álvares'in azledildiğini belirtir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 267-268. Bu arada, eğer Cabral, Vicente Sodré'den ayrı olarak, sadece Hindistan'a gönderilecek olan filonun baş-kaptanı olsaydı, onun görevi Malabar sahilindeki işleri hal yoluna koymaktı. Ancak Vicente Sodré de Hint denizlerinde ele geçireceği ganimetlerin tek sahibi olacaktı. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 190. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, ss. 298-299.

⁴⁶⁵ Vicente Sodré Vasco da Gama'nın dayısı olduğu gibi, onun biraderi Bras Sodré de bu filoda gidiyordu. Filodaki bir diğer kaptan da Vasco da Gama'nın kayınbiraderi Álvaro de Ataíde idi. Başka bir kaptan Lopo Mendes de Vasconcelos ise Vasco da Gama'nın kızkardeşinin kocası olacaktı. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni Press, s. 191.

⁴⁶⁶ Correia, ayrıca, filodaki gemilerin isimlerini de vermektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 269. *São Jerónimo, Lionarda, Esmeralda, Leitoa*, [São Pantaleão de] *Batecabelo, São Paulo, São Miguel, Bretoa, São Rafael, Vera Cruz, Santa Helena, Santa Marta, Fradeza, Santa na Palha, Estrella, Garrida*. Ayrıca bkz. S. Subrahmanyam (1997), *The Career and Legend*, s. 192. *Flor de la Mar, São Pedro ve São Pantaleão* (do Porto).

⁴⁶⁷ João da Nova'nın filosunun dönüş haberini verdiği mektubunda Bartolomeu Marchionni 20 gemiden oluşan bu filonun o sırada Hindistan'da bulunduğunu söylüyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 544 ve L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 17.

önce, Barros ve Góis, Baş-kaptan Vasco da Gama'nın Portekiz kralı tarafından herkesin huzurunda ödüllendirildiğini belirtirler. Ödüllendirme onun Hindistan'da yapacağı hizmetleri için bir motivasyon kaynağı olarak görülebilecek olsa da, burada sıradışı bir ayrıntı dikkat çeker. Vasco da Gama *Arabistan, Acemistan, Hindistan ve bütün Şark denizlerinin Amirali* olarak ilân ediliyordu⁴⁶⁸. Böylesine tumturaklı bir unvan, Cristoforo Colombo örneğinde olduğu gibi, Vasco'nun "gerçek" Hindistan'ın ilk kâşifi olmasıyla ilgiliydi.

⁴⁶⁸ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 222. Tarihi konusunda ihtilafın olduğu 10 Ocak 1502 tarihli kraliyet belgesi, 1497-99 tarihli yolculuğu sayesinde Portekiz denizcilik tarihinde yeni bir dönemin açılmasına öncülük eden Vasco da Gama'yı "Hindistan Amirali" yapmakla birlikte, farklı gelirlerden olmak üzere, toplamda 300 bin *real*lik gelir de bahşediyor ve Vasco da Gama'ya "Dom" unvanını kullanma hakkı da veriyordu. *ADANTT* (1892). ss. 127-131. Herhalde, bu kraliyet belgesi Vasco da Gama adına o tarihten önce verilmiş olan ihsanların bir araya getirilip, yeniden teyit edildiği bir belge olmalıdır. Burada şunu belirtmek gereklidir ki, "Dom" unvanını kullanma imtiyazı, aynı şekilde, bu belgeyle ilk kez bahşedilmiş olarak düşünülmemeli, çünkü 1502'den hemen önce Vasco da Gama'nın adının geçtiği bazı kraliyet belgelerinde "Dom" unvanı yer alır. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni Press, s. 169.

2.5.1. Lizbon'dan Hindistan'a

Yolculuk için mutat merasimler düzenlenip, hazırlıklar⁴⁶⁹ tamamlandıktan sonra, Vasco da Gama, dönüşte mektuplarından istifade edeceğimiz üzere, içinde Lizbon'daki İtalyan tüccarlara ait gemilerin de olduğu 15 gemilik filosuyla muhtemelen 1502'nin Şubat ayının ortalarına⁴⁷⁰ doğru yelken açtı. Bilinen güzergâhı izleyen filo Yeşil Burun'a ulaştığında, Barros'a göre, saraydaki birtakım dedikodulardan dolayı karalandığı düşünülen Portekiz'in itibarını kurtaracak bir kesit yaşıyordu. Filo Lizbon'dan hareket etmeden bir süre önce, orada bulunan Venedikli elçinin, Cabral'ın filosuyla Portekiz'e getirilmiş olan Hintli elçilerle görüşme fırsatı olmuştu. Sözü edilen elçi bu Hintli temsilcilere Portekiz kralının aslında fakir olduğunu, Hindistan'daki ticareti gerçekleştirecek gemileri donatırken, epey zorlandığını ve hazinesinde yeterli para olmadığından, gemileri yabancı tüccarlara donattırmak zorunda kaldığını söylemişti. Bundan maksadı, Hintli temsilcilerden, ülkelerine döndüklerinde, hükümdarlarına Portekiz'le ticareti kesmeleri için bu tür söylentileri iletmelerini sağlamaktı. İşte, Venedikli elçinin bu sözlerinin karşılığının olmadığını göstermek için Yeşil Burun'da bulundukları sırada, Vasco da Gama güvertesindeki Hintlilere o anda Gana-Elmina'dan Lizbon'a gelmekte olan altın yüklü bir karavelayı işaret ederek, Portekiz kralının Elmina'daki altın ticaretiyle gemiler donatabildiğini ve onları rahatlıkla Hindistan'a gönderebildiğini dile getirmiştir⁴⁷¹. Her ne olur olsun, bu Hintlilerden birkaçının henüz yolculuk sırasında ölmeleriyle Venedik tarafının entrikaları sonuçsuz kaldı.

⁴⁶⁹ Yolculuğa dair bazı kraliyet belgeleri arasında filodaki birkaç gemiye verilmiş olan peksimet alındı-verildi makbuzları göze çarpmaktadır. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 192.

⁴⁷⁰ Barros, Castanheda ve Góis filonun Lizbon'dan hareketini 10 Şubat 1502 günü olarak verirler. Onlarla uyumlu olan bir başka kaynak da filoda yolculuk yapmış olan Felemenkli bir kişi idi. *Calcoen: A Dutch Narrative of the Second Voyage of Vasco da Gama to Calicut* (1874). tercüme eden ve yay. haz. Jean Philibert Berjeau, Londra, s. 2. Correia ise hareket için 25 Mart gününü vermektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 270. Bu filoyla Kalikut'a gitmiş olan Coruña yöresinden bir Galiçyalı'ya ait raporda hareket tarihi 7 Mart 1502 olarak kaydedilmektedir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 1064. *Anonim Egerton Nüshası* ise muhtemelen müstensih hatasından olsa gerektir ki, hareket tarihini 25 Şubat 1503 olarak verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 29.

⁴⁷¹ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 223-224 ve aynı şekilde onun eserinden istifade etmiş benzeyen *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 29-30. Bu iki Portekizce kaynaktaki bilgiler 17 Ocak 1503 günü Venedik'e ulaşmış olan Flandra kadırgaları kaptanı Alvise di Prioli'nin ifadeleriyle de doğrulanabilir. Prioli, Flandra'dan gelirken, Lizbon'a uğramış olduğunu, o sırada sarayda bulunan bazı Venediklilerin sözü edilen Hintli elçilerle görüşme imkânı bulduklarını, Hintli elçilerin Venedikli tüccarlara güler yüz gösterdiklerini ve hatta Portekizlilerin Hindistan'daki baharatlarını gasp ettiklerini söylediklerini belirtiyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 621. Gerçi, 1502 Mart ayında Venedikli elçi Pietro Pasqualigo hâlâ Portekiz'de bulunuyor olsa bile, Portekizce kroniklerdeki olayın kahramanı olarak gösterilen Venedikli "elçi" ibaresine temkinli yaklaşmak gerekiyor. Belli ki, Venedikli tüccarların bu tür entrikalarda payı olmuşa benziyor. Bütün bunlar bir yana, Gaspar Correia, Vasco da Gama'nın filosu Yeşil Burun'da mola verdiği sırada, pek çok insanın hastalandığını ve *Leitoa* gemisinin kaptanı Fernão de Atouguia'nın öldüğünü söyler. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 271.



Resim 2.7. Dom Vasco da Gama komutasındaki 1502 tarihli 4. Hint filosu (2).

Kaynak: *Memória das armadas que de Portugal passaram à Índia...*

Açıklama: Resmin üst kısmında Kannur ve Koçin'deki Portekizli ticaret temsilciliklerini korumak için kalacak olan gemiler yazmaktadır.

Yeşil Burun'dan 7 Mart⁴⁷² günü hareket eden filo bilindik kestirme Brezilya rotasını izlediği sırada, muhtemelen Nisan ayının sonlarında, Cabral'ın vaktiyle maruz kaldığı bir fırtınaya denk geldi. Bu yüzden de bütün gemiler birbirlerinden koptu. Yaklaşık bir hafta sürmüş olan bu fırtınada Baş-kaptanın gemisine sadece beş gemi ayak uydurabildi. Birkaç gemiyle daha görüş teması kurulduğunda, yollarına devam edebildiler. Diğer gemiler, zaten aldıkları talimata göre, bu tür durumlarda Mozambik'te bir araya geleceklerdi⁴⁷³. Anonim Portekizlinin ifadelerine göre, 3 Haziran'a kadar artık Afrika'nın güneydoğu sahillerinde bulunurken, Vasco da Gama diğer kaptanlarla istişare etti. Buna göre, Portekizli Baş-kaptan birkaç gemiyle o zamana kadar tatmin edici bir ticaretin tesis edilemediği Sofala'ya giderken, filonun büyük bölümü de dayısı Vicente Sodré'nin komutasında Mozambik'te bekleyecekti⁴⁷⁴. Vasco da Gama Sofala'da 13 Haziran günü yörenin hükümdarıyla anlaşma sağlayabildi ve 15 Haziran günü gemileri mal alış-verişi yapmaya başladı. Dahası, orada kaldıkları 12 gün boyunca, getirdikleri mallar karşılığında, Hindistan'daki baharat ticareti için son derece gerekli olan altını⁴⁷⁵ yüklediler.

Altın ticaretinin ardından Amiral Gama, 26 Haziran günü, filonun geri kalanıyla bir araya gelmek üzere Mozambik'e doğru hareket etti. Bu arada, şimdiye kadar Portekizli filolara daima mesafeli yaklaşmış olan Mozambik Şeyhi'nin yerine, Barros ve Góis'e göre, başka bir Şeyh geçmişti. Bu şeyh, Amiral'le dostane ilişkiler tesis etti ve ona, João da Nova'nın mektuplarını verdi⁴⁷⁶. Da Gama, çok fazla vakit kaybetmeden, derhal Kilwa'ya

⁴⁷² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 224. Bu arada, filoda yolculuk yapmış olan anonim bir Portekizlinin kaydettiği üzere, Lizbon'dan hareket eden filo 28 Şubat günü Yeşil Burun'a varmış ve oradan 6 Mart günü yelken açmıştı. Bu anonim Portekizlinin verdiği bilgiyi naklen S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni Press, s. 198'den aldık.

⁴⁷³ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 271. Correia'yı doğrulaması bakımından, anonim Felemenkli de Ümit Burnu geçilmeden önce, 20 Nisan günü filoyu rotasından saptıracak ters rüzgârlarla karşılaştığını ve bu sıkıntılı havanın beş hafta sürdüğünü dile getirir. *Calcoen: A Dutch Narrative of the Second Voyage of Vasco da Gama to Calicut* (1874). tercüme eden ve yay. haz. Jean Philibert Berjeau, Londra, s. 3. *Anonim Egerton Nüshası* (1974), s. 30.

⁴⁷⁴ Anonim Portekizlinin verdiği 3 Haziran tarihi için bkz. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni Press, s. 200. Barros, Góis, *Anonim Egerton Nüshası* ve anonim Portekizli bu iş bölümünde uyumlu olmaktadır. Correia ise Vasco da Gama'nın yanındaki gemilerle, Ümit Burnu geçildikten sonra, doğrudan Mozambik'e gittiğini söyler.

⁴⁷⁵ Yüklenen altının miktarı 2500 *miskal* idi. S. Subrahmanyam (1997), *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 200. Estêvão da Gama'nın filosuyla 1502'nin Nisan veya Mayıs'ta Lizbon'dan hareket ettikten sonra, 22 Temmuz günü Mozambik'e ulaşmış olan Tomé Lopes, Portekizlilerin Sofala'da 2 bin *miskal* altın temin ettiğini söylemektedir. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 164 ve M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 132. Cesare Barzi'nin İspanya'daki Venedikli sözcü Pietro Pasqualigo'ya yazdığı 5 Eylül 1503 tarihli mektubunda Portekizlilerin "Hindistan'daki ticaret için" Sofala'dan 2 bin duka altın temin ettiklerini ifade etmektedir. Portekizce kronikler Vasco da Gama'nın Sofala'da bulunduğunu söylerlerken, Gaspar Correia ise aynı Vasco da Gama'nın o sırada Mozambik'te olduğunu, Sofala'da ticaret yapmaları için kaptan Pedro Afonso de Aguiar'ı iki karavela gönderdiğini belirtir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 272-274.

⁴⁷⁶ Barros ve Góis'in ifadelerini teyit eden Tomé Lopes de 22 Temmuz'da Mozambik'e ulaştığında, Vasco da Gama'nın Mozambik Şeyhi'yle dostluk tesis etmiş olduğunu, bu yüzden de Portekizli gemilerin orada barışı

doğru hareket etti ve oraya 12 Temmuz 1502⁴⁷⁷ günü ulaştı. Correia'ya göre, Portekizli Baş-kaptan, Kilwa hükümdarına, onunla görüşmek ve Portekiz kralının dostluğunu sunmak için haber gönderdi ve eğer görüşmek istemeyecek olursa da, aba altında sopa göstermeyi ihmal etmedi. Gama'nın bu tavrı Kilwa hükümdarının vaktiyle onu ele geçirmek için plan yapmış olmasıyla da ilgiliydi. Ne var ki, hükümdar Baş-kaptanın teklifini ağırdan almayı tercih etti⁴⁷⁸. Böyle bir tercih, sabırsızlığı ve aceleciliği ile bilinen Vasco da Gama'nın canını sıktı. Bu yüzden de, gözdağı vermek için toparlarla dolu tekneler sahile yaklaştırıldı. Tabiatıyla, Kilwa hükümdarı Portekizlilerle bir anlaşmaya yapmaya mecbur kaldı ve Portekiz kralının vassalı olmayı kabul etmekle birlikte, her sene 1500 *miskal* altını haraç olarak vermeye de razı oldu. Baş-kaptan Gama buradan hareket etmeden önce, Kilwa'nın konumuyla ilgili olarak, oraya uğrayacak olan ardındaki kaptanlara 20 Temmuz 1502 tarihli bir mektup da bıraktı. Bu mektupta, dostluk çağrılarına kulak asmayan Kilwa hükümdarının tehditle haraçgüzâr yapıldığı ve Baş-kaptanın, oradan hareket ettikten sonra, peşinden gelecekleri bilgilendirmek için Afrika'nın doğusunda ve Hindistan'da uğrayacağı muhtemel duraklar yazılıydı⁴⁷⁹.

Kilwa'nın Portekiz kraliyeti nezdindeki yeni konumu belirlendikten sonra, Vasco da Gama'nın filosu sahil boyunca kuzeye doğru ilerlemeye koyuldu. İlk Hindistan yolculuğu sırasında samimi bir şekilde karşılandığı Malindi'ye girmek istediye de, tabî şartlar buna izin vermedi. Yine de, Portekizli Baş-kaptan ile Malindi hükümdarı arasında birtakım mektuplaşmalar olmuş olmalıdır. Estêvão da Gama'nın filosunda hareket etmiş olmasına rağmen, konvoyun epey gerisinden gelen Tomé Lopes'in bulunduğu gemi 2 Ağustos günü Malindi önlerinde demir attı. Şehrin hükümdarı vaktiyle orada bırakılmış olan bir Portekizli aracılığıyla Tomé Lopes'e karaya ayak basması için haber gönderdi. Lopes hükümdarın huzuruna çıktığında, ona, Vasco da Gama'ya mektup yazılması söylendi ve böyle de yapıldı.

bozacak tavırlardan uzak durmalarını söylediğini dile getiriyordu. Aynı Lopes, burada şeyhin elinden Vasco da Gama'nın mektuplarını almış olduğunu ve bu mektuplarda orada fazla zaman kaybedilmemesinin ve gidilmesi gereken menzillerin yazıldığını ve Gama'nın oradan on bir gün önce hareket ettiğini söyler. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 163-164.

⁴⁷⁷ 12 Temmuz tarihi için anonim Portekizli denizci: S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 200. Anonim Felemenkli yazar Mozambik'ten hareket tarihi olarak 18 Temmuz'u verse de, Barros filonun Kilwa'ya ulaştığı tarihi 12 Temmuz günü olarak kaydeder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 225.

⁴⁷⁸ Correia, Kilwa hükümdarının, maiyetindeki itibarlı bir adamın sözlerine güvenerek, Vasco da Gama'yla görüşüğünü ve Vasco da Gama'nın da ona, Portekiz kralının dostluğunu kabul edecek olursa, her yönden kârlı çıkacağını söylediğini belirtir. Gerçi, görüşmede Kilwa hükümdarı, Portekiz kralına haraç ödemesi gerektiğine dair teklife üzülmüştü. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 277-281. Tomé Lopes de silahlandırılmış teknelerin sahile yaklaştırılmasından dolayı, hükümdarın anlaşmaya mecbur kaldığını söyler. Haracın miktarı için bkz. Giovanni Francesco di Affaitati'nin 20 Ağustos 1503 tarihli mektubu. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 131.

⁴⁷⁹ Mektubun metni için bkz. L. Cordeiro (1892). *De como e quando foi feito conde Vasco da Gama*, Imprensa Nacional, Lizbon, ss. 35-36 ve ayrıca S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 202. Bu arada, mektupta Vasco da Gama Kilwa'ya 12 Temmuz 1502 günü ulaşmış olduğunu zikreder.

Lopes orada bulunduğu sırada, Vasco da Gama'nın, arkadan gelecek olan gemilerin Malindi'de fazla beklememeleri gerektiğine dair mektubunu da aldı. Böylece Lopes 3 Ağustos günü Malindi'den hareket etti⁴⁸⁰.

2.5.2. Hindistan'a Varış: Sıradışı Bir Gözdağı

Afrika'nın doğu sahillerindeki bazı şehirlerde nizamı tesis eden Vasco da Gama'nın ana filosu Hint Okyanusu'nu geçmeye koyuldu. Bu kez, Lizbon'dan birkaç hafta sonra hareket etmiş olup, komutasındaki üç gemiyle ana filoya hangi menzilde⁴⁸¹ mülaki olduğunu tam olarak kestiremediğimiz Estêvão da Gama da kuzenine refakat etmeye başlıyordu. Okyanus yolculuğunun sonunda Portekiz filosu alışılmış uğrak yer olan Anjediva Adası'na ulaşabildi. Vasco da Gama'ya tevdi edilmiş kraliyet talimatları (*regimento*) elimizde olmasa da, burada, Cabral ve Nova'nın maruz kalmış oldukları tatsız hadiseler için bir gözdağı verilmesi planlanmış olmalıdır. Zira, Kızıldeniz'den gelen gemilerin uğrak noktası olarak bu ada böyle bir plana pek iyi hizmet edebilirdi. Filonun burada beklediği sırada, tam da Portekizli Amiral'e, hem Kızıldenizli baharat tüccarlarına hem de Kalikut hükümdarına korkunç bir ders vermesine fırsat verecek bir hadise yaşanacaktı. Öyle ki, Barros'a göre, Başkaptan bu adada bulunduğu sırada, oradan geçmekte olan Müslümanlara ait gemileri sorgulamaya koyulmuştu⁴⁸². Bir müddet sonra, 29 Eylül 1502 günü, Portekizliler yolda Arabistan'dan Kalikut'a gelmekte olan bir gemiyle karşılaştılar. Bu gemi, vaktiyle Kalikut'tan

⁴⁸⁰ T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 166-170. Castanheda, Vasco da Gama'nın Malindi'ye uğrayıp, şehrin hükümdarıyla görüştüğünü söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 131. Correia da Castanheda'yı tekrarlamakla birlikte, Malindi'de birkaç gün kalmış olan Vasco da Gama'nın filosunun oradan 18 Ağustos günü hareket ettiğini belirtir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 284-287. Aynı şekilde bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 31. Góis ve Barros ise Vasco da Gama'nın Malindi hükümdarını görmeyi çok istemesine rağmen, akıntılardan dolayı limanın uzağında demir attığını, bunu öğrenen hükümdarın da Vasco da Gama'ya Luis de Moura'nın eliyle mektup yazdığını ve Gama'nın da buna cevap verdiğini, ancak oraya girmeden okyanusu geçmeye koyulduğunu kaydeder. J. Barros (1932). *Asia*, C. 1, s. 226. Anonim Felemenkli açıkça Malindi'nin es geçildiğini ifade eder. *Calcoen: A Dutch Narrative of the Second Voyage of Vasco da Gama to Calicut* (1874). tercüme eden ve yay. haz. Jean Philibert Berjeau, Londra, s. 5.

⁴⁸¹ Castanheda, Estêvão da Gama'nın filosu ile Vasco da Gama'nın filosunun Kilwa'da bir araya geldiğini söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 131. Góis de Castanheda'yla hem fikir olmaktadır. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 149. Anonim Portekizli de Castanheda'yla uyumlu olmaktadır. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend*, s. 203. Ancak Barros, Estêvão da Gama'nın yanındaki üç gemiyle Hint Okyanusu'nu geçmeye koyulduktan sonra, ana filoyla birleştiğini belirtir. J. Barros (1932). *Asia*, C. 1, s. 226. Barros'u teyit için bkz. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 287.

⁴⁸² Bu arada şunu söylemek gerekli olmaktadır ki, 3 Ağustos günü Malindi'den hareket etmiş olan Tomé Lopes, bulunduğu geminin Anjediva Adası'na 21 Ağustos günü ulaşmış olduğunu ve kısa bir süre önce bu adaya gelmiş olan Vasco da Gama tarafından karşılandığını belirtmektedir. Eğer Tomé Lopes'in gemisi ile Vasco da Gama'nın filosunun Anjediva Adası'na varışları arasında uzun bir zaman dilimi yoksa, Gama'nın ana filosu okyanus geçilirken gecikme yaşamış olmalıdır. Çünkü, Tomé Lopes'e göre, ana filo yolculuk sırasında Arabistan istikametine doğru rotadan sapmış ve sonra yeniden Hindistan istikametine yönelmişti. Dolayısıyla, filo Anjediva Adası'na, Malindi'den daha geç hareket etmiş olan Tomé Lopes'in gemisiyle neredeyse eş zamanlı gelmiş idi. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 170-171.

Mekke'ye hac için gitmiş olan iki yüzden fazla Müslümanla ve servet miktarında para ve mallarla dönüyordu. Üstelik, Portekizce kroniklerin *Meri* diye adlandırdıkları bu gemi⁴⁸³ Memluk sultanına aitti. Eğer bu doğruysa, gemidekilerin maruz kalacağı şiddet de tarifsiz olabilirdi. Zaten sayıca fazla Portekizli gemilere direnemeyen gemidekiler derhal teslim oldu. İçlerinden itibarlı bir Müslüman tüccar, Baş-kaptan Vasco da Gama'ya geminin serbest bırakılması için maddî olarak büyük bir teklifte bulundu ve Kalikut hükümdarıyla barış teşebbüsleri için arabulucu olabileceğini de ekledi. Baş-kaptan bu teklifleri dikkate almadığı gibi, o gemideki bütün malların Portekiz filosundaki gemilere bölüştürülmesini emretti. Bir veya iki gün süren neticesiz müzakerelerden sonra, intikam hırsıyla dolmuş olan Vasco da Gama geminin yakılmasına karar verdi. Öldürüleceklerini anladıklarından, aralarında merhamet dileyen çok sayıda kadının da olduğu gemidekiler Portekizlilere güçlükler çıkaracak kadar cesurca savaştılar. Ne var ki, 3 Ekim günü, Tomé Lopes'in *hayatım boyunca unutamayacağım* diyerek tasvir ettiği bu olayın sonunda, iki düzine kadar çocuk dışında, gemideki kılıç artığı Müslümanlar vahşice katledildi⁴⁸⁴.

Vasco da Gama'nın bu son derece acımasız misillemesi, uygulanan şiddetin usulleri ve derecesi bakımından, Cabral'ın yolculuğu sırasında Portekizlilerin Kalikut'ta katledilmesi karşısında verilen tepkiyle mukayese edilemeyecek boyuttaydı. Çünkü ticaret temsilciliğindeki Portekizlilerin öldürülmesine karşılık şehri topa tutmuş olan Cabral'ın tepkisi tasarlanmış değildi, aksine yaşananlara anlık olarak verilmiş bir tepkiydi. Bu yüzden de onun uyguladığı şiddet, usulleri⁴⁸⁵ yolculuk boyunca kaptanlarını bile dehşete düşürmüş olan Gama'nın kadar uç seviyede olmamıştı. Gerçi, Gama'nın kendi inisiyatifine kalmış olan bu şiddeti, Kalikut'ta işleri yokuşa sürmekten ve hükümdarı için başından beri

⁴⁸³ Veya *Miri*. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 227. Tomé Lopes'e göre, bu gemi "Mekke" sultanınındı ve içinde on veya on iki çok zengin tüccar vardı. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 175.

⁴⁸⁴ Müslümanların cesaretle savaşmalarına hayran kalmış olan Tomé Lopes bile gemidekilerin, cinsiyet ayırt edilmeksizin, diri diri yakılarak infaz edilmelerini şaşkınlıkla nakleder. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 177-179. Canları bağışlanan çocuklar ise Hristiyan yapılmak üzere Lizbon'a gönderileceklerdi. Bu arada, yok edilen bu gemi Memluk sultanına ait olmuşa, İbn İyas'ın böyle bir hadiseden bahsetmesi gerekirdi. Gerçi, bir başka Müslüman kaynak olan Ebu Mahreme de o sene için Portekizlileri kast ederek, "Frenklerin" Hindistan ve Hürmüz civarındaki sularda yedi gemi ele geçirdikleri ve içindeki mürettebatı öldürüp, bazı insanları esir aldıklarını söyler. Onun bu ifadelerinin özelde hangi hadiselerle işaret ettiği belirsiz olsa da, Hicrî 908 yılının başlangıcı 7 Temmuz 1502 gününe denk geliyorsa, Vasco da Gama'nın Hindistan'a ulaştığında sözü edilen gemiye yönelik gerçekleştirdiği bu acımasız muamele aynı hicrî yılın ortalarına doğru denk gelmektedir. İhtiyatlı olmak kaydıyla, Ebu Mahreme yukarıdaki olayı da kast etmiş olabilir. Ebu Mahreme (1960). *Political History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century: Abu Makhrama's Account of the Years 906-927 H. (1500-1521 A.D.) with annotations*, yay. haz. Lein Oebele Schuman, Groningen, s. 5. K. Narayan Chaudhuri (1992). *The Portuguese Maritime Empire, Trade, and Society in the Indian Ocean During the Sixteenth Century, Portuguese Studies*, C. 8, s. 58. Priuli, bilgilendirici kaynaklarından dolayı yanlış olmuş olsa gerektir ki, bu gemidekilerin kurtulmak için fidyeyi ödediklerini söylemekle yetinir. R. Fulin (1881), *Girolamo Priuli e i suoi Diarii*, s. 170.

⁴⁸⁵ A. R. Disney (2009). *Vasco da Gama's Reputation for Violence: The Alleged Atrocities at Calicut in 1502, The Portuguese in India and Other Studies, 1500-1700*, ss. 23-25.

Portekizlilere karşı kıskırtmaktan hiçbir zaman geri kalmamış olan Müslümanların gözünü korkutmak için kendi içinde tutarlı görülebilirdi. Çünkü yaptıklarının sürekli olarak yanlarına kâr kaldığı düşünülen Kalikutlu Müslümanlar, onları caydıracak bu tür misillemeyle şimdiye kadar yüzleşmemişlerdi. Doğrusunu söylemek gerekirse, ancak sıra gelebilmişti. Üstelik, Vasco da Gama, Barros'un deyiimiyle, Kızıldenizli Müslümanlara karşı *Portekiz kralının bu meselede emrettiği şeyleri*⁴⁸⁶ yerine getirmek mecburiyetindeydi.

2.5.3. Kannur'da Başarısız Müzakere ve Kalikut'un Topa Tutulması

Cezalandırmanın şiddetiyle şimdilik tatmin olmuşa benzeyen Portekizli Baş-kaptan, şansı yaver giderse, gemilerin yüklenmesi işiyle meşgul olabilirdi. Olay mahallinden hareket eden Portekiz filosu 18 Ekim günü Kannur'a ulaştı. Şehrin hükümdarı Vasco da Gama'yla görüşmek için haber gönderdi. Görüşme günü geldiğinde, iki taraf deniz kenarında ayarlanmış bir yerde buluştu. Baş-kaptan Kannur hükümdarına Portekizlilere yaptığı iyi muamelelerin karşılığında kralı adına teşekkürlerini iletmekle birlikte, baharat ticareti için bir anlaşmanın yapılmasını da dile getirdi. Yapılması istenen bu anlaşmaya göre, fiyatların, her iki tarafı da memnun edecek şekilde belirlenmesi gerekiyordu. Ülkesindeki baharat azlığından dolayı, böyle bir anlaşmaya şimdilik yanaşmayan hükümdar bu iş için tüccarlarını göndereceğini söyledi. Bir sonraki günü, bu tüccarlarla fiyatlara dair yapılan müzakerelerden bir sonuç çıkmadı. Müslüman tüccarlar, tam olarak kestirilemeyen nedenlerden ötürü, sanki Portekizlilerle böyle bir anlaşmanın yapılmasını istemiyor gibiydiler. Her halde *Meri* adlı geminin maruz kaldığı cezalandırmanın bunda payı olabilirdi. Duruma tahammül edemeyen Vasco da Gama orada kalmayarak, 22 Ekim'de Kannur'dan hareket etti⁴⁸⁷. Orada umduğunu bulamayan Amiral, gemilerini baharatlarla yüklemeyi ümit ettiği Koçin'e gitmeyi tercih etti. Zira o sırada yaşanan bir gelişme böyle bir tercihi belirlemiş olmalıdır. Tomé Lopes'e göre, filo henüz Kannur'da bulunduğu sırada, Amiral da Gama, Cabral'ın yolculuğu sırasında Koçin'de ticaret temsilcisi olarak görevlendirilmiş olan Gonçalo Gil Barbosa'dan mektuplar almıştı. Mektuplarda, Kalikut hükümdarının Portekizlilere karşı Koçin hükümdarından siyasi

⁴⁸⁶ *Té nam aver emêda disto, elle nã compria o que elrey dom Mânuel seu senhor lhe mandava fazer sobristo.* J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 227. Floransalı Marchionni tâ 1502 Eylül'ünde Vasco da Gama'nın filosu için *le XX nave sono là, subjugerano tutta la India* diyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 544.

⁴⁸⁷ Correia, Kannur hükümdar ile Portekizliler arasında bir anlaşmanın yapıldığını ve karşılıklı taahhütlerin kaydedildiği imzalı kâğıtların teati edildiğini söylemektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 297-298. Barros, Portekizli Amiralın, "Mekkeli" Müslümanlara baharatların verildiği fiyat üzerinden bir anlaşma yapılmasına yönelik teklifine cevap almadığından, oradan ayrılmaya karar verdiğini belirtir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 231. Barros'u teyit eden bkz. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 181-182'de Vasco da Gama'nın, Nova'nın yolculuğu sırasında orada ticaret temsilcisi olarak kalmış olan Paio Rodrigues'e şehre dönmemesini söylediğini, ancak Paio'nun şehirdeki malların selameti için bunu kabul etmediğini ekler. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 32. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend*, s. 211.

destek istediği, bunun da onlara baharatlar verilmemesinden geçtiği ve böylece onların ülkelerine elleri boş dönebilecekleri, ancak Koçin hükümdarının bunlara itibar etmediği yazılıydı. Bu yüzden de, Amiral'in derhal Koçin'e gelmesi vurgulanıyordu⁴⁸⁸. Mektupların muhteviyatı, aynı zamanda, Amiral'de Koçin'e gitmeden önce Kalikut'a bir ders verilmesi gerektiği izlenimini de uyandırmış olabilirdi. Her halükârda, 25 Ekim günü, Vasco da Gama'nın gerçekten de Kalikut'a uğramasını gerektirecek bir kesit yaşandı. Yol üzerinde filonun karşısına çıkan büyük bir gemiden gelen habere göre, Kalikut hükümdarı barış ve dostluk tesis etmek için Portekizli Baş-kaptanı ülkesine davet ediyordu⁴⁸⁹.

Niyeti ne olursa olsun, bu çağrıya icabet etmeyi kabul eden Baş-kaptanın filosu 29 Ekim günü Kalikut önlerine ulaştığında, hükümdarın bir adamı onu selamlamaya geldi. Baş-kaptan, fazla vakit kaybetmeden, yapılacak dostluk anlaşmasının ilk şartı olarak Kalikut hükümdarından şehrindeki "Mekkeli" Müslümanları ivedilikle ihraç etmesini talep ediyordu. Ya bu emrivaki talepten veyahut da sırf Portekizlilere zarar vermek için onları sinsilikle kendi limanına çekme niyetinden dolayı, Kalikut hükümdarının cevabı oldukça tuhaf ve kibir dolu oldu. Hükümdar, vaktiyle yaşanan olayların her iki tarafa zarar verdiğini, eğer Portekizlilerin Kalikut'ta maruz kaldıkları maddî kayıpların tazminatı isteniyorsa, bu tazminatın kısa bir süre önce *Meri* adlı gemiden ele geçirilen mallara sayılmasını ve en önemlisi de Kalikut şehrinin "Mekkeli" Müslümanlara her zaman açık ve serbest olacağını söyledi⁴⁹⁰. Değişken tavırlar sergileyen hükümdarın bu cevabı tabiatıyla Amiral'i öfkelenbildi. O da Kalikut'a geldikleri sırada derdest edilen teknelerdeki balıkçıları⁴⁹¹ derhal astırdı ve şehri topa tutmak için karevalaları sahile yaklaştırdı. Gündüz başlayan top atışları akşamın geç vakitlerine kadar sürdü. Bu top atışlarından sonra, öfkesinin şiddetini şehirdekilere göstermek için, az önce asılan Hintli balıkçıların kestirdiği uzuvlarını tekneye doldurup, bir mektupla⁴⁹² birlikte Kalikut hükümdarına gönderdi. 2 Kasım günü bütün gemilerden bir kez daha yapılan top atışları şehrin sahile yakın kesimlerini, hiç olmadığı kadar, tarumar etmeye yetti. Gama'nın, her zamanki gibi ülkesindeki Müslümanların telkinlerine itibar ederek, kibir ve özgüvenle

⁴⁸⁸ T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 184-185. Diğer kroniklerde böyle bir bilgiye rastlanmaz.

⁴⁸⁹ T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 184. Barros da Kalikut hükümdarının, Portekizlilerin dostluğunu kazanmak için bir mektup gönderdiğini ve mektupta, Cabral'ın tesis ettiği ticaret temsilciliğinin maruz kaldığı zararların tazmin ve suçluların da iade edileceği ve Portekiz kralının kardeşi olmayı çok istediği yazılmaktaydı. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 232.

⁴⁹⁰ Tomé Lopes, Kalikut hükümdarının bu cevabını Portekizlilerin o limanda bazı balıkçı tekneleri derdest etmeleriyle ilişkilendirmektedir. T. Lopes (1812). "Navegação às Índias Orientais", s. 187 ve aynı şekilde bkz. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 233 ve *Anonim Egerton Nüshası* (1974), s. 33.

⁴⁹¹ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 33'te asılanların sayısı 35 olarak verilmektedir. Barros'a göre, 32'dir.

⁴⁹² Vasco da Gama'nın kibir ve tehdit dolu bu mektubun içeriği için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 33-34 ve T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 190.

hareket etmiş olan Kalikut hükümdarını ve şehrini cezalandırmasına yönelik karşı taraftan anlık bir tepki gelemedi⁴⁹³.

2.5.4. Baharat Yükleme Çabaları ve Kalikut Hükümdarının Entrikaları

Meri adlı geminin yakılması ve Kalikut şehrinin topa tutulması Kızıldeniz baharat ticaretini baltalayacak bir hamleden uzak olsa da, Portekiz kralının itibarına ve şerefine sürülen leke temizlenebilmişti. Yine de, Dom Vasco da Gama her ihtimale karşı tedbiri elden bırakmamak için denizde teyakkuz halinde bulunacak olan altı gemiyi Vicente Sodré'nin komutasında bıraktı⁴⁹⁴ ve 3 Kasım günü Kalikut'tan Koçin'e doğru hareket etti. Portekiz filosu 8 Kasım günü Koçin'e ulaştığında, Baş-kaptan, işleri hal yoluna koyamadığı Kannur hükümdarının isteksizliğini Koçin hükümdarında da görmekten endişeleniyordu. Çünkü Kalikut hükümdarı, yukarıda da ima edildiği üzere, Koçin ve Kannur hükümdarlarına, silah zoruyla def edilemeyen Portekizlilere baharat vermemelerini tavsiye etmişti. Barros'a göre, Baş-kaptan, Kannur hükümdarındaki gönülsüzlüğü Kalikut hükümdarının telkinleriyle ilişkilendirmişti. Bu yüzden de Koçin hükümdarına yönelik ilk şüphelerinde pek de haksız sayılmayabilirdi. Bir sonraki günü iki taraf arasında ayarlanan görüşmede, Dom Vasco da Gama gemilerin bir an önce yüklenmesi için ticaret anlaşmasının yapılmasını vurguladı. Onun bu sabırsız ısrarı, önceki yolculuklarda Portekizlilere samimiyetle yaklaşmış olan Koçin hükümdarında bir coşku uyandıramamış⁴⁹⁵ olmalıdır. Öyle ki, nedenleri ne olursa olsun, hükümdar, tam da Baş-kaptanın endişesini haklı çıkarıyormuşçasına, makul fiyatlar üzerinden anlaşmaya yanaşmadı ve görüşme dağıldı. Ancak, Barros'a göre, Portekizli tarafı memnun edecek bir an yaşandı ve Koçin hükümdarı Baş-kaptanla yüz yüze görüştüğü sırada, birden fikrini değiştirdi⁴⁹⁶. Mutabakat sağlandıktan sonra, gemilerin yüklenmesine artık geçilebilirdi. Tomé Lopes, satın alınacak olan biberin dörtte üçünün "nakit" parayla (altınla) ve kalan

⁴⁹³ Gerçi, Barros'a göre, Portekizli Amiral, şehrin hükümdarının pişman olup, her şeye rağmen bir anlaşmaya yanaşacağını bile düşünmüştü. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 235.

⁴⁹⁴ Sadece Barros'a göre, Vasco da Gama Vicente Sodré'yi vaktiyle anlaşma sağlayamadığı Kannur'da bırakmış idi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 232. Diğer kronikler ise Vicent Sodré'nin, ancak Kalikut şehrinin topa tutulmasından sonra, civar sahilleri gözetlemesi için ayrı bir filo ile görevlendirildiğini söyler. Onları teyit için bkz. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 192.

⁴⁹⁵ *O Almirante... tábem achou elrey do bórdo do de Cananor* diye yazıyor J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 238'de.

⁴⁹⁶ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 34'de, tıpkı Barros'un dediği gibi, ilk başta anlaşmanın olmadığını, ancak hemen sonra taraflar arasında uzlaşmanın sağlandığını dile getirmektedir. Correia ise böyle bir anlaşmazlıktan bahsetmez ve doğrudan anlaşmanın yapıldığını, hatta ticaret temsilciliğinde o sırada bol miktarda biberin bulunduğunu ve yükleme işinin yapılması gerektiğini söylemektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 310-311. Castanheda da Correia ile hem fikir olmaktadır.

kısının da bakırla ödeceğini belirtir⁴⁹⁷. Diğer bir deyişle, Portekizliler Hindistan'daki ticarî usulleri giderek öğrenmeye ve bu konudaki hareket tarzını benimsemeye başlıyorlardı.

Koçin'de gemilerin yüklenmesine vesile olabilecek bir anlaşma gerçekleştirilirken, Vasco da Gama'nın Kalikut'ta yaptığı tahribatlar kadar onun feci muamelelerine maruz kalmış olan balıkçıların yakınlarının serzenişleri de şehrin hükümdarında büyük bir intikam hissi uyandırmıştı. Dahası, eğer bir intikam alınacaksa, ülkesindeki Müslümanların da taşın altına ellerini koymaları ve maddî desteği vermeleri gerekiyordu. Müslümanlar da kendileri için Portekizlileri her zaman karşısına almış olan hükümdara arka çıkacaklarını beyan ediyorlardı. Portekizli Baş-kaptan, gemilerin yükleme işinin yapıldığı sırada Koçin'de bulunurken, 3 Ocak 1503 günü Brahman sınıfından bir adam onu görmeye geldi⁴⁹⁸. Bu adam Vasco da Gama'ya Kalikut hükümdarının barış istediğini ve baharat üzerinde bir anlaşma vaat ettiğini beyân etti. Yanında oğlunu rehin olarak getirmiş olan bu adamın gerek niyetine gerekse ikna edici sözlerine, ihtiyatla da olsa, güvenen Portekizli Baş-kaptan yanına sadece bir karavela alarak yola koyuldu. Çünkü Barros'a göre, Baş-kaptan, Vicente Sodré'nin Kalikut mıntıkasında bulunduğunu düşünüyordu. Kalikut önlerinde demir atıldığında, Brahman işleri hızlandırmak için hükümdarın huzuruna gitti, ancak müspet bir sonuçla dönmedi. Hatta, rehin olarak bırakılan oğlunu bir süre sonra istemiş olması da Vasco da Gama'yı şüphelendirdi. Şüphelerinde haklı çıkan Gama'nın karşısında bir anda kalabalık bir Kalikut filosu belirdi. Tek başına mücadele edemeyeceğini anlayan Baş-kaptan derhal Vicente Sodré'ye haber gönderdi. Ele geçirilme tehlikesiyle karşı karşıya kalmış olan Baş-kaptanın imdadına Vicente Sodré yetişebildi ve düşman filosu topların yardımıyla kısa sürede püskürtüldü⁴⁹⁹. Brahmanın işgüzarlığının bedelini ise infaz edilen oğlu ve bir kısım Hintliler ödemiş oldu.

⁴⁹⁷ Lopes'in ifadelerine göre, bu baharatların büyük bölümü Müslümanların elindeydi ve eğer bir anlaşma yapılacaksa onlarla da bir anlaşma yapılması gerekiyordu. Gerçi Müslümanlar ilk başta Portekizlilere baharat vermekten yana olmamalarına rağmen, en sonunda onlarla ticaret yapmaya razı oluyorlardı. Muhtemelen bu Müslümanların bazıları, ileride de görüleceği üzere, Kalikut'taki Müslümanların akrabaları olmalıdır. Dahası, aynı Lopes, Koçin'de biberin *kantar* başına 12 altın duka olduğunu da söylüyordu. T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 199-200. Bir önceki filonun gelişinden sonra Leonarda Nardi'nin yazdığı mektupta biberin *kantar*ı benzer bir biçimde 14 duka idi. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 547.

⁴⁹⁸ Bu demek oluyor ki, Kalikut'un topa tutulmasından sonra, Portekiz filosunun Hindistan'daki ana hareket üssü, 8 Kasım 1502'den 6 Ocak 1503'e kadar olmak üzere, yaklaşık iki ay kadar kaldığı Koçin idi. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, s. 217. Üstelik Tomé Lopes ile Barros ve Góis, Vasco da Gama'nın filoyla Koçin'de bulunduğu sırada civar Hintli krallıklardan da başka elçilerin geldiğini ve hükümdarları adına Portekiz kralının dostu ve vassalı olmayı teklif ettiklerini belirtirler.

⁴⁹⁹ Góis düşman filosundaki gemi sayısını 34 verirken, Castanheda 33 olarak belirtmektedir. Barros ise 100 sayısını verir. Correia ise o sırada böyle bir çatışmadan bahsetmez. Vasco da Gama'nın Koçin'den hareketinden sonra, hiçbir şeyden habersiz olarak 13 Ocak 1503 günü Kalikut'a gelmiş olup, bu hadiseye doğrudan şahit olmuş olan Tomé Lopes düşman gemilerinin sayısını yetmiş ila seksen olarak vermektedir. T. Lopes (1812).

2.5.5. Portekiz'e Dönüş

Kalikut hükümdarının planları bir kez daha suya düşerken⁵⁰⁰, Vasco da Gama da haklı gururla yanındaki gemilerle Koçin'e hareket etti. Limandaki Portekizli gemilerin yükleme işi tamamlandıktan sonra, Baş-kaptan şehrin hükümdarıyla vedalaştı ve orada ticaret temsilcisi olarak Diogo Fernandes Corrêa'yı bir grup Portekizli'yle bıraktı. 10 Şubat 1503 günü Koçin'den ayrılan Portekiz filosu son olarak Kannur'a gitmeye koyuldu. Çünkü ilk anlaşmada gönülsüzlüğünü gösteren Kannur hükümdarı, Baş-kaptan vaktiyle Koçin'e geldiği sırada, ona adamlarını göndermiş ve Koçin'de yapılan ticaret anlaşmasına benzer bir anlaşma vaat ettiğini bildirmişti⁵⁰¹. İşte bu maksatla Kannur'a doğru gitmekte olan Portekiz filosunun karşısına bir kez daha Kalikut hükümdarının donattığı kalabalık bir filo çıktı⁵⁰². Gemiler malla yüklü olduğundan ve manevra kabiliyetleri kısıtlı olabileceğinden, Amiral de düşman filosunun toplarla savuşturulmasını emretti. Onun bu tavsiyesi etkisini derhal gösterdi ve yoğun top ateşi karşısında Kalikutlu gemiler yaklaşma fırsatı bulamadılar. Onları bütünüyle yok etmek için peşlerinden gitmek istenmişse de, Portekiz filosu rüzgârsızlıktan bunda başarılı olamadı⁵⁰³. Gerçi, 15 Şubat 1503 günü⁵⁰⁴ Kannur şehrine ulaşan Portekizliler, Kalikut filosunun maruz kaldığı fevkalade zararın bilançosunu öğrenebilmişlerdi. Hatta Tomé Lopes'in ifadelerine göre, Kalikut'ta yaşayan Müslümanların büyük bölümü şehri terk etmek mecburiyetinde kalıyorlardı. Vasco da Gama, tıpkı Koçin'de yapmış olduğu gibi, Kannur'da da Gonçalo Gil Barbosa'yı ticaret temsilcisi olarak bıraktı. Böyle bir tayin Portekizliler ile Kannur hükümdarı arasındaki bir anlaşmanın sonucu idi. Portekizli Baş-kaptan, ayrılmadan

Navegação às Índias Orientais, s. 203. Üstelik Lopes, bu çatışmada Vicente Sodré'nin yardımı geldiğini de vurgular.

⁵⁰⁰ Castanheda'ya göre, Kalikut hükümdarı bu son hadiseden sonra, Koçin hükümdarına Portekizlileri ülkesinden kovmasını ve onlara baharat vermemesini bir kez daha tavsiye etmekten geri kalmıyordu. Bu meseleyle ilgili iki hükümdar arasında mektuplaşmalar yapıldı. Mektupların metni için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 135-137.

⁵⁰¹ Kannur hükümdarının fikrinin değişmesinde muhtemelen Paio Rodrigues'in payı olmalıdır. Paio, bir önceki yolculukta hamisi Dom Álvaro'nun temsilcisi olarak Kannur'da kalmıştı ve Vasco da Gama'nın sabırsızlığının ceremesini hamisinin çekmesini istemezdi. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend*, s. 213.

⁵⁰² T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, s. 205. Correia, bu filoyu idare edecek olan kaptanlardan birinin ismini, vaktiyle Cabral'ın yolculuğu sırasında Kalikut'taki Portekiz ticaret temsilciliğine karşı planlanmış olan ayaklanmanın mimarı olan *Hoca Kasım* olarak vermektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 321.

⁵⁰³ T. Lopes (1812), *Navegação às Índias Orientais*, s. 206. Castanheda da bu çatışmadan bahsetmektedir. Üstelik Correia, kendine özgü tarzda olmak üzere, bu çatışmayı ayrıntısıyla anlatmaktadır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 329-334. *Anonim Egerton Nüshası* da bu çatışmanın, filo Koçin'den Kannur'a giderken, yaşandığını aktarır. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 39. Barros ise filonun Koçin'den Kannur'a gittiği sırada böyle bir çatışmadan bahsetmez. Bu deniz muharebesinin resimli tasviri ve hikâyesi için ayrıca bkz. J. F. Guilmartin, Jr. (2010). *Kalyonlar ve Kadırgalar*, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, ss. 86-87.

⁵⁰⁴ Burada şunu söylemek gereklidir ki, bu filonun Hindistan'da yaşadığı olayların tarihleri Tomé Lopes'e göre verilmiştir. Çünkü Castanheda, Góis ve Barros'un verdikleri tarihler çelişkili olmaktadır. Hatta Portekiz kralının Katolik İspanyol hükümdarlara yazmış olduğu 23.10.1505 tarihli mektuptaki tarihler de hatalı olabiliyordu.

önce, dayısı Vicente Sodré'yi Kannur'da üç gemi ve iki karavela ile bıraktı. Sodré'nin görevi, ancak sıra gelebildiği üzere, Arabistan sahillerini ve Babü'l-Mendeb Boğazı'nı abluka altına almaya çalışmaktı. Eğer şansı yaver giderse!

Bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, Vasco da Gama'nın ana filosu Kannur'dan 20 Şubat 1503 günü Arap Körfezi'ni geçmek üzere Hindistan'dan hareket etti. Mart ayı Hint Okyanusunda henüz karşılaşmamış olan adaların tanınmasına şahit oldu. Lopes'e göre, filo 11 Nisan günü Mozambik önlerine ulaştı ve burada gemiler tamir edilip, ikmaller yapıldı. Aynı Lopes, Baş-kaptanın, Portekiz kralına dönüş haberini vermeleri için 19 Nisan günü iki gemiyi önden gönderdiğini aktarır⁵⁰⁵. Amiral'in filosu, yaşanan bazı sıkıntılardan dolayı Mozambik'ten Portekiz'e doğru ancak 17 Haziran günü parça parça hareket edebildi. Temmuz ayının ortalarına doğru ana filodaki bazı gemiler, 1503 baharında Lizbon'dan Hindistan'a hareket etmiş olan Afonso de Albuquerque'nin gemisiyle karşılaştılar. 18 Temmuz günü Ümit Burnu geçildikten sonra, 30 Temmuz'da bir adaya denk geldiler. Tomé Lopes'in verdiği bilgilere göre, bu ada Atlantik üzerindeki *Santa Helena* adası olmalıdır. Filodaki gemilerin sonuncuları ise Lizbon'a 11 Ekim 1503 günü ulaştılar⁵⁰⁶. Böylece Dom Vasco da Gama'nın 1502-1503 tarihli ikinci Hindistan yolculuğu sona erdi.

Filodaki 17 geminin getirdiği toplam baharat miktarı Lizbon'daki her kesimi hem şaşırtacak hem de sevindirecek boyuttaydı. 35 bin *kantara* ulaşan devasa bir yük miktarından bahsedilmekteydi⁵⁰⁷. Önceki filoların getirdikleri baharat miktarlarıyla mukayese edilemezdi. Bakıldığında, eğer bu gelişmeler, memluk pazarlarında duyulacak olursa, büyük bir endişe uyandırabilirdi. Gerçi, Lizbon'a gelen baharat miktarı ne kadar olursa olsun, Kızıldeniz güzergâhı abluka altına alınmadıkça, memluk pazarları her halükârda baharat temin etmekten hiçbir zaman geri kalmayacaklardı. Bütün bunlardan başka, sözü edilen tüccarların dikkatini çeken en önemli hususlardan biri de bu kadar fazla baharatın Sofala'da temin edilen altın ve *Meri* adlı gemiden gasp edilen mallar karşılığında satın alınmış olmasıydı⁵⁰⁸. Ne kadar “nakit” para, o kadar baharat! Dolayısıyla, gemilerin ambarlarını tıka basa doldurmak Portekizliler için çok kolay olmuştu. Dahası, filonun bütün maddî değeri, Affaitati'ye göre, 200 bin

⁵⁰⁵ T. Lopes (1812). *Navegação às Índias Orientais*, ss. 209-210. Lopes'in ifadelerini teyit eden Giovanni F. di Affaitati'nin 19 Ağustos 1503 tarihli mektubunda Lizbon'a o ayın ortasında ulaşan bir geminin Mozambik'ten 19 Nisan günü hareket ettiği belirtilir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 129.

⁵⁰⁶ Giovanni F. di Affaitati'nin 17 Ekim 1503 tarihli mektubu: M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 841-842.

⁵⁰⁷ Sözü edilen Affaitati'nin 14 Eylül 1503 tarihli bir başka mektubunda 32 bin ila 33 bin *kintal* baharattan 26 bin *kintal*ın biber olduğu yazılıydı. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 133.

⁵⁰⁸ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 130-131 ve ayrıca Cesare Barzi'nin mektubu M. Sanuto (1881), *Diarii*, C. 5, s. 132 ve Vasco da Gama'nın filosundan ilk gemilerin Lizbon'a ulaşmasından hemen sonra Cazano dil Nigro'nun 1503 Ağustos'unun sonunda kaleme aldığı mektubu için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 318 ve Coruñalı'nın sözü edilen mektubu: M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 1064.

dukalık masraflar çıkarıldığında bile, 1 milyon altın duka idi. Aynı Affaitati, Lizbon'da biberin *kantar* başına fiyatının 40 dukadan 20 dukaya inmiş olduğunu söyler. Ancak Hindistan'da biber o sırada 2,5 ila 3 dukaya mâl oluyorsa, bu radikal düşüşün pek de önemi olmuyordu⁵⁰⁹.

2.6. Sodr  Biraderlerin Ganimet Hırsı: Ava Giderken, Avlanmak

Dom Vasco da Gama'nın filosuyla Şark diyarlarına yelken açan Vicente Sodr 'ye kraliyet tarafından verilmiş olan talimat, yukarıda da söylendiği üzere, Hindistan ile Kızıldeniz arasında işleyen güzergâhı kontrol altında tutmaktı. Bunu yaparken, ele geçireceği düşman gemilerindeki malları gasp etmek de görevinin bir parçasını oluşturuyordu. Gerçi, maruz kaldığı zararların intikamını almayı her defasında düşünen Kalikut hükümdarının Koçin ve Kannur'a yönelik muhtemel saldırılarını engellemek de böyle bir müstakil filonun görevleri arasında olmuş olmalıdır. Koçin'de ticaret temsilcisi olarak kalmış olan Diogo Fernandes Corr a, Sodr  biraderlerin, aynı zamanda, denizden ve karadan gelebilecek her türlü tehlikeye karşı şehri korumak için de Dom Vasco da Gama tarafından bırakıldığını kaydeder⁵¹⁰. Castanheda ve Correia'ya göre, Sodr 'ler, Vasco da Gama'nın filosuna refakat etmeyi bıraktıktan sonra, Malabar sahilinde karşılaştıkları düşman gemileri yağmalaya koyuldular ve birkaç gemiyi de ele geçirip, ganimetleri bölüřturdüler⁵¹¹. Tam bu sırada Diogo Fernandes'i haklı çıkarırcasına, Kalikutluların işgal planları ve hazırlıkları Koçin'de öğrenildi. Bu yüzden Vicente Sodr 'ye derhal Koçin'e gelmesi için haber gönderildi. Haber üzerine, Sodr 'nin filosu Koçin'e ulařtı⁵¹². Epey endişeli Portekizli ticaret temsilcisinin Vasco da Gama'nın emirlerini hatırlatması Vicente Sodr 'yi ikna edememiş olsa gerek. Çünkü Sodr , kendisinin deniz kaptanı olarak görevlendirildiğini, Kalikutlu kara unsurlarına karşı bir şey yapamayacağını söylemişti. Dahası, Koçin hükümdarı da huysuz ve geçimsiz bir adam olan Vicente Sodr 'nin kalması için ısrarcı olmadı. Aslına bakılırsa, ısrar etse bile, bunun faydalı olmayacağını çok iyi biliyordu⁵¹³.

⁵⁰⁹ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 133-134 ve W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 526.

⁵¹⁰ Sözü edilen ticaret temsilcisinin 25 Aralık 1503 tarihli mektubu için bkz. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 211. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 38.

⁵¹¹ F. L. Castanheda (1833). *Hist ria do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 140 ve G. Correia (1858). *Lendas da  ndia*, C. 1, ss. 340-341. Correia, Sodr 'lerin yağma faaliyetlerini haliyle daha ayrıntılı anlatmaktadır.

⁵¹² Barros ve Correia, Vicente Sodr 'nin, Koçin'e ulaşmadan önce, yol üzerinde ele geçirmiş olduğu gemilerdeki malların büyük bölümünü Kannur'daki Portekizli ticaret temsilciliğine göndermiş olduğunu aktarırlar. G. Correia (1858). *Lendas da  ndia*, C. 1, s. 342 ve J. Barros (1932). * sia*, C. 1, s. 249.

⁵¹³ Barros ve Castanheda, Koçin hükümdarının, Vicente Sodr 'ye, mevsimin geçmiş olmasından dolayı, Kalikut hükümdarının savaşmaya cesaret edemeyeceğini söylemiş olduğunu belirtiyorlardı. Aynı şekilde bkz. G. Correia (1858). *Lendas da  ndia*, C. 1, s. 345. Aslında Koçin hükümdarının bu tavrı bir an önce oradan ayrılmak isteyen Vicente'yle sürtüşme yaşamak istememiş olmasıyla ilgiliydi.

Kalikut hükümdarının Koçin'e saldırmayı planladığı sırada, 1503 Şubat sonu veya Mart başında Vicente Sodré de emrindeki filoyla Kızıldeniz istikametine doğru hareket etti. Filodaki kaptanlardan biri olan Pero de Ataíde'nin daha sonra kaleme alacağı mektubunda yaşanan hadiseler canlı bir şekilde tasvir edilmektedir⁵¹⁴. Ataíde, Sodré biraderlerin komutasındaki filonun günümüz Somali-Guardafui Burnu'na ulaştığı sırada, birkaç gün içinde dört gemi ele geçirdiğini ve bu gemilerin kumaş, pirinç ve başka mallarla dolu olduğunu aktarır. Bras Sodré, Ataíde'ye göre, bu malları kendi uhdesine aldıktan sonra, o sırada Şaul'dan gelmekte olan bir başka gemiyi de ele geçirdi. Bu gemideki malları da kendi hesabına geçirmiş olması muhtemelen filodaki diğer kaptanları öfkelenlendirmiş olmalıdır. Gerçi, onun bu tavrına diğer kaptanlar tek bir söz bile söylemeye cesaret edemediler. Elbetteki, gasp edilen malları uhdesine almasına izin vermiş olan ağabeyi Vicente Sodré'nin bunda payı oluyordu⁵¹⁵.

Pero de Ataíde'nin ifadelerine göre, Baş-kaptan Vicente Sodré o bölgeden hareket etmeye ve Arabistan sahillerine gitmeye karar verdi. Çünkü Berbera ve Zeyla'da kışlamayı makbul görmedi. Bu yüzden de filodaki bir karavelanın tamir edilmesi gerektiğini öne sürerek, 20 Nisan 1503⁵¹⁶ günü günümüz Umman'ın güney sahilleri açıklarındaki Huriya-Muriya adalarına gittiler. Herhalde bu adalara yanlış bir zamanda gelmiş olsalar gerektir ki, adanın oldukça fakir Müslüman sakinleri Portekizli Baş-kaptanı uyardılar ve ona, o mevsimde sert ve ters rüzgârların estiğini, bu rüzgârların bütün filoyu kısa sürede yok edebileceğini ve bu yüzden de adanın o bölgesinde durmanın sakıncalı olduğunu ve yer değiştirmesi gerektiğini söylediler. Vicente Sodré ise filosunun donanımına güvenerek, onların ikazlarına kulak asmadı. Belki de Portekizlileri tuzağa çekmek için bu tür ikazları kullandıklarını düşünmüştü. Ancak çok geçmeden denizi büsbütün kabartacak kadar şiddetli rüzgârlar esmeye başladı. Vicente Sodré'nin gemisi ile biraderi Bras'ın gemisi fırtınanın şiddetine dayanamayarak savruldu. Vicente Sodré olay mahallinde öldü. Gemisi zayi olmasına rağmen, Bras Sodré güçlüklerle kurtulabildi⁵¹⁷. Kalan insanları ve malları kurtaran Pero de Ataíde'nin gemisinin direği de kırıldı. Fırtına sona erdikten sonra, Ataíde sağ kalan bütün insanları bir araya getirip, malları ve erzakları sağlam kalan gemilere taksim etti. Diğer

⁵¹⁴ Ataíde'nin bu mektubu 20 Şubat 1504 tarihli olup, gemisinin daha sonra Francisco de Albuquerque tarafından Portekiz'e gönderildiği sırada 27 Ocak 1504 günü zayi olmasından dolayı adamlarıyla birlikte güç bela sığındığı Mozambik'te kaleme alınmıştır. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 262.

⁵¹⁵ S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni, s. 230. Ataíde aynı mektubunda, kısa bir süre sonra yakalanacakları fırtınada Bras Sodré'nin zayi olan gemisinden bu mallardan bir kısmını kurtarmış olduğunu söylemektedir. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898), C. 2, ss. 262-263.

⁵¹⁶ Tarih için bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 162.

⁵¹⁷ Castanheda ve Góis iki biraderin de öldüklerini söylemektedirler. Bu olayın kısa anlatısı için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 57.

kaptanlar, geçimsiz ve zorlu bir insan olan Bras Sodr  n n yerine Pero de Ata  de'yi başkaptan olarak seçtiler. Öyle görünüyor ki gasp edilen malları vaktiyle kendi hissesine almış olan Bras'ın böyle bir kararda payı olsa gerektir.

Portekizliler iki ay kaldıkları bu adada Müslümanlarla iyi ilişkiler tesis etmişler ve aralarında erzak ve mal alışverişı gerçekleşmiş idi. Dürüst olmak gerekirse, buna mecbur kalmışlardı. Bu sürenin sonunda, hareket için hazırlıklar yapıldı ve muhtemelen kalan    gemi Pero de Ata  de'nin komutasında 1503' n Ağustos ortalarında Malabar sahiline doğru yola  ıktı. Hindistan'a ulaşılabildiklerinde, Pero de Ata  de o senenin baharında Portekiz'den hareket etmiş olan kaptan Francisco de Albuquerque ile Kannur'da karşılaştı. Mektubunun geri kalanında Ata  de, aynı Francisco'nun izniyle bir müddet sonra ayrı bir geminin kaptanı olan Ant nio do Campo'nun eşliğinde Hindistan'dan Portekiz'e hareket ettiğini ve yol üzerinde başlarına neler geldiğini anlatmaktadır⁵¹⁸. Elbetteki kendisi Portekiz'e hiçbir zaman ulaşamayacak ve gemisindeki adamlarıyla sığınmak zorunda kaldığı Mozambik'te muhtemelen 1504' n baharında hastalıktan hayatını kaybedecektir. Her Şeyden önemlisi, bir fırtına Kızıldeniz baharat ticaretinin itibarını kurtarıırken, diğer yandan da Portekiz kralının bu g zerg h ı abluka altına alma tasarısını başka bir bahara bırakıyordu⁵¹⁹.

2.7. Afonso de Albuquerque: İlk Hindistan Tecrübesi

Jo o da Nova'nın filosunun 1502 Eylül' nde Lizbon'a ulaşmasından sonra, Vasco da Gama'nın filosu kadar kalabalık olmasa da, yeni bir filo, baharat yüklemek ve Ko in'deki işleri hâl yoluna koymak amacıyla, ertesini bahar için hareket etmek üzere hazırlanıyordu. Şimdiye kadar gerçekleştirilmiş olan yolculukların durumlarında olduğu gibi, bu yeni filoyu oluşturacak gemiler ve armat rler hakkındaki ön bilgiler de Lizbon'daki İtalyan tüccarların mektuplarında yer alır. Örneğin, Bartolomeu Marchionni gemilerin ortalama tonajlarını

⁵¹⁸ Pero de Ata  de Hindistan'a ulaştığında, Ko in ve Kannur'daki ticaret temsilciliklerinin başlarına neler geldikleri hakkında bilgi vermez. Belki de Portekiz kralına yaşananları anlatmayı başkalarına bırakmış olsa gerek. Aynı Ata  de, fırtınadan sa  kurtulmuş olan Bras Sodr  n n sonraki akibeti hakkında da bir Şey söylemez. Gerçi Correia, Ata  de'nin Hindistan'a ulaştığı sırada Ko in'in kaybından haberdar olduğunu söylemekle birlikte, onun diğer kaptanlarla Kalikut sahili boyunca dolaştığı ve Arabistan'dan gelen bir gemiyi ele geçirdiğini bile anlatmaktadır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 372-373. Ancak Ata  de'nin mektubundaki bilgilere bakıldığında, Correia'nın ifadelerine ihtiyatla yaklaşmak gereklidir.

⁵¹⁹ Burada Şunu söylemek gerekli olmaktadır ki Portekizlilerin Arabistan'ın güney sahillerindeki varlıkları hakkında bir Müslüman kaynağı bilgi vermekte ve Sodr   biraderlerin seferine işaret ederek, 908 Receb'inde/1503 Ocak'ında "Frenk" gemilerinin Arabistan açıklarında bazı gemileri ele geçirip, içindekileri esir aldıklarını nakletmektedir. R. B. Serjeant (1963). *The Portuguese Off the South Arabian Coast: Hadrami Chronicles, with Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates Off Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford, s. 43. Gerçi 1503 Ocak ayı muhtemelen yanlış olsa gerek, zira Sodr   biraderlerin Arabistan denizlerine doğru hareket etmeleri en erken o senenin Şubat sonları olmalıdır.

vermekle yetinirken⁵²⁰, Leonardo Nardi ise gemilerin tonajlarıyla birlikte bazı armatörlerin isimlerini de sıralar⁵²¹. Aynı Nardi, yolculukların finanse edilmesinde bu armatörler ile Portekiz kralı arasında iyi bir anlaşma olduğunu da belirtir. Buna göre, kral masrafları kendisine ait olmak üzere, gemiler donatacak ve tüccarlar da gemilere koyacakları sermayelerle mallar satın alacaklardı. Üstelik Hindistan'dan getirilecek malların yarısını da Portekiz kralına vereceklerdi. Affaitati de taraflar arasındaki bu anlaşmaya atıfta bulunur. Kral, erzak ve denizcilerin maaşları da olmak üzere, masrafları üstlenecek ve tüccarlar da hissedar oldukları gemilere baharat yüklemek için gerekli olan nakit parayı koyacaklardı. Dönüşte ise bu tüccarlara ait baharatlardan ve diğer mallardan yarısı kralın ve öteki yarısı da tüccarların olacaktı⁵²². Hindistan'da baharatların oldukça ucuza mâl olduğu düşünülürse, tüccarlar için mükemmel bir anlaşma oluyordu. Aynı zamanda, baharat ticareti için Hint diyarlarında nakit para, yani altının önemi bir kez daha vurgulanıyordu.

⁵²⁰ Marchionni 20 Eylül 1502 tarihli mektubunda o ana kadar 6 geminin donatıldığını ve bu gemilerin tonajlarının 600 ila 200 ton arasında değiştiğini ve ayrıca kendi hissesine 300 tonluk bir geminin düştüğünü ifade etmektedir. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 545. Aynı şekilde Affaitati'nin 26 Eylül 1502 tarihli mektubu da 700 ila 170 ton arasında değişmek üzere, o ana kadar 7 geminin inşasının tamamlanmış olduğunu söylüyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 664.

⁵²¹ Armatörlerden birinin ismi 1501 tarihli filonun baş-kaptanı olan João da Nova idi. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 547. W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 527.

⁵²² 26 Eylül 1502 tarihli mektup için bkz. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 666. Cazano dil Nigro'nun yukarıda iktibas ettiğimiz mektubunda ilginç bir ayrıntı dikkat çekmekteydi. Lizbon'daki İtalyan tüccarlardan başka, Alman menşeli *Compagnia Granda* adlı şirketten bazı Almanlar da Portekiz kralıyla aynı şartlarda anlaşmanın tesis edilmesini ısrar ediyorlardı. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 319.

Vasco da Gama'nın ikinci Hint filosunda olduğu gibi, bu yeni filo da gruplar halinde birden fazla baş-kaptanın komutası altında olacaktı. İlk gruptaki üç geminin baş-kaptanlığına geleceğin Hindistan genel valisi olacak olan Afonso de Albuquerque tayin edildi. Tıpkı Vasco da Gama gibi, Afonso da alelade seçilmiş biri olmasa gerek. Castanheda'nın onu *fidalgo* olarak tanımladığı üzere, 1453'te Lizbon yakınlarında dünyaya gelmiş olan Albuquerque'nin böyle bir statüde olması, aynı zamanda, aile bağlarının hem Portekiz hem de Kastilya kraliyet hanedanlarıyla ilişkili olmasından kaynaklanır⁵²³. Dahası, Afonso de Albuquerque, kral V. Dom Afonso'nun sarayında yetişmiş olmakla birlikte, Portekizlilere Hint deniz yolunu açmış olan II. Dom João ile çocukluktan itibaren yakın arkadaşlık kurmuş ve onunla aynı tahsili almıştı. Kraliyete olan hizmetleri henüz yetişkin bir delikanlı olduğu dönemlere kadar gider. Portekizlilerin önemli Fas sahil şehirlerini ele geçirdiği 1470'lerin başında Afrika seferlerine katıldı ve bu seferlerde askerî tecrübe kazanmasına vesile olacak olan Asilah garnizonunda birkaç sene geçirdi⁵²⁴. Onun askerî hizmetleri bu kadarla da sınırlı kalmadı. Türklerin 1480'de Otranto'ya ayak basmalarından dolayı, Napoli kralı Fernando'yu savunmak üzere gönderilen filoda görev aldı. Hint kaptanlığı vazifesine getirilmeden önce, Albuquerque bir kez daha Fas diyarlarında boy gösteriyordu. Dom Manuel 1495'te Portekiz tahtına geçerken, Albuquerque de Asilah müstahkemine dönüyordu. Sekiz sene kaldığı bu müstahkemde büyük bir nefret beslediği Müslümanlarla çatışmaktan hiç de geri kalmayacaktı⁵²⁵.

İkinci gruptaki üç geminin kaptanlığına ise Afonso de Albuquerque'nin kuzeni Francisco de Albuquerque getirildi. Francisco'ya eşlik edecek olan diğer iki kaptanın isimleri ise meşhur tecrübeli kaptan Nicolau Coelho ve Pero Vaz da Veiga idi. Afonso de Albuquerque'nin beraberinde gidecek olan iki kaptanın isimleri Fernão Martins de Almeida ve Duarte Pacheco Pereira idi⁵²⁶. Duarte Pacheco, ileride de görüleceği üzere, bu filonun Hindistan'dan Portekiz'e hareketi sırasında Koçin'in muhafazası için görevlendirilecekti. Filoda aynı zamanda Lizbon'daki Marchionni'lerin namı hesabına Giovanni da Empoli⁵²⁷

⁵²³ Aile bağlarının geçmişi için bkz. H. M. Stephens (1897). *Rulers of India: Albuquerque*, Clarendon Press, ss. 41-44 ve *Albuquerque, Caesar of the East: Selected Texts by Afonso de Albuquerque and His Son* (1990). yay. haz. Thomas Foster Earle ve John Villiers, Aris & Phillips – Warminster – England, s. 2.

⁵²⁴ Kendilerini ispat etmek isteyen Portekizli askerler ve komutanlar bu tür garnizonlarda birtakım talimlerden geçiyorlardı. H. M. Stephens, *age*, s. 44.

⁵²⁵ H. M. Stephens, *age*, s. 46 ve ayrıca *Albuquerque, Caesar of the East: Selected Texts by Afonso de Albuquerque and His Son* (1990). yay. haz. Thomas Foster Earle ve John Villiers, Aris & Phillips – Warminster – England, s. 2.

⁵²⁶ Kaptanların isimleri Barros, Castanheda ve Góis'te uyumlu olmaktadır. Ancak Correia ise biraz farklıdır. Ona göre, Afonso de Albuquerque'yle Hindistan'a gidecek olan kaptanların isimleri Vicente de Albuquerque ile Duarte Pacheco Pereira iken, Francisco de Albuquerque'ye refakat edecek olan kaptanların isimleri Nicolau Coelho ile Fernão Martins de Almeida idi. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 374.

⁵²⁷ Bu genç İtalyan 1483'te Floransa'da dünya gelmiş olmakla birlikte, erken yaşlarda Brüz gibi Avrupa'nın önemli ticaret merkezlerine yerleşmiş olan nüfuzlu İtalyan ailelerle ilişkiler kurmuş idi. J. G. di Hemsö (1846).

adında genç bir İtalyan da gidiyordu. Empoli filonun gidiş-dönüş yolculuğunu ve Albuquerque'lerin Hindistan'daki faaliyetlerini anlatan kıymetli bir kısa anlatı da bırakmıştır⁵²⁸. Portekizliler, yukarıda söylendiği üzere, önceki yolculuklarda Hindistan'dan Lizbon'a Hintli temsilciler gibi Avrupalılar da getirmişlerdi. Nova'nın yolculuğu sırasında Şark diyarlarından gelmiş olan Valensiyalı⁵²⁹ bunlardan biriydi. Bu Valensiyalı 15 yıl kalmış olduğu Hindistan'a bir kez daha dönüyordu. Dahası, bu 6 geminin⁵³⁰ dışında, 3 gemilik ayrı bir filo daha birkaç hafta sonra Lizbon'dan yola çıkacaktı. Bu sonuncu filonun kaptanlığına Kastilyalı bir soylu olan António de Saldanha getirilirken, onunla gidecek olan iki kaptanın isimleri de Diogo Fernandes Peteira ve Rui Lourenço Ravasco idi⁵³¹. Bu sonuncuların görevi "Mekkeli" Müslümanlara ait gemileri beklemek üzere Arabistan sahillerini ve Babü'l-Mendeb civarını kollamaktı⁵³². Dolayısıyla 1503 senesi için toplamda 9 gemi gönderiliyordu.

Afonso de Albuquerque'nin üç gemilik filosu Lizbon'dan mutat olandan biraz daha geç bir tarihte, yani 6 Nisan 1503 günü hareket etti. Ondan yaklaşık bir hafta sonra da Francisco de Albuquerque'nin filosu 14 Nisan günü Hindistan'a doğru yola çıktı. Portekizce kronikler bu iki filonun Lizbon ile Afrika'nın doğu sahilleri arasında kat ettiği güzergâh hakkında ayrıntı vermeyi tercih etmezler⁵³³. Gerçi yukarıda ismini zikrettiğimiz Giovanni di Empoli sayesinde kroniklerin atladığı aşamalar ikmal edilebilmektedir. Albuquerque'lerin filosundaki gemilerden birine⁵³⁴ binmiş olan Empoli, Yeşil Burun'a gelindiğinde, yapılan istişarelerden sonra, yolculuğun selameti için rotanın Brezilya sahillerine doğru çevrilmesine

Vita di Giovanni da Empoli, *Archivio Storico Italiano*, Ek III, ss. 10-11. Empoli, bu ailelerden Gualterotti'ler ile Frescobaldi'lerin özel temsilcisi olarak Albuquerque kuzenlerin filosuna binebilmişti. W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 527.

⁵²⁸ Onun anlatısı için bkz. G. da Empoli (1846). Viaggio fatto nell'India per Giovanni da Empoli, *Relazioni di Viaggiatori*, C. 2, Venezia, ss. 39-52.

⁵²⁹ Marchionni'nin 20 Eylül 1502 tarihli mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 545 ve M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 665. Damião de Góis bu Valensiyalı'nın isminin António Lopez olduğunu belirtmektedir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 165. Leonardo da Ca' Masser, raporunda, Nova'nın yolculuğu sırasında gelmiş olan Venedikli Bonavito d'Alban'ın bir kez daha Hindistan'a götürüldüğünü söyler. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 18.

⁵³⁰ Bu arada sözü edilen altı gemiden biri meşhur Bartolomeu Marchionni'nin oluyordu. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 666.

⁵³¹ İlginç bir biçimde bütün kronikler bu iki kaptanın isimleri konusunda mutabık olmaktadır.

⁵³² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 248-249 ve aynı şekilde D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 173. Burada şunu söylemek gerekli olmaktadır ki, Lizbon'daki tüccarların mektuplarında António de Saldanha'nın filosuna dair özel olarak bir şey söylenmezken, o sene için sadece 9 geminin gönderileceği belirtilmektedir.

⁵³³ Lizbon'dan İtalya'ya gelen bir mektupta da sözü edilen iki filonun Nisan ayı içinde hareket etmiş olduğunu ve Vasco da Gama'nın gemilerinin Hindistan'dan dönüşte en azından Afonso de Albuquerque'nin filosuyla karşılaşmış olduklarını yukarıda da söylemiş idik. Üstelik mektupta hem Afonso'nun hem de Francisco'nun filolarının, bu karşılaşma sırasında, Ümit Burnu'nu çoktan geçmiş oldukları da belirtilmektedir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 842. Mektupta, ticaret için son derece önemli olduğu üzere, bu iki filonun nakit para yerine de geçen büyük miktarlarda bakırı götürmekte olduğu da kaydedilir.

⁵³⁴ Bu arada Empoli filonun Lizbon'dan 16 Nisan 1503 günü hareket etmiş olduğunu söyler. G. da Empoli (1846). Viaggio fatto nell'India, s. 39. Muhtemelen bindiği geminin ait olduğu filoyu kast etmiş olsa gerek.

karar verildiğini ve böyle de yapıldığını ifade eder. Empoli, aynı zamanda, Brezilya topraklarına dair kısa bir tasvir de sunar. Ardından, Ümit Burnu'nu geçmek için yola koyulan filo feci bir fırtınadan dolayı rotasından sapmış olduğundan, Empoli'nin bulunduğu gemi sözü edilen burnu ancak 6 Temmuz 1503 günü görebilmişti. Gemisinin bu zahmetli aşamadan sonraki durağı ise Afrika'nın güneyindeki *Aguada de São Bras* ikmal yeri idi. Bölge halkına dair bilgiler de veren Empoli, gemisinin, bu limandan hareketten sonra, bir kez daha fırtınaya denk geldiğini ve yolculuğun Sofala'ya kadar oldukça zor geçtiğini ve baş-kaptanın gemisiyle irtibatın kopmuş olduğunu dile getirir⁵³⁵. Alınan talimatlar gereğince, onun bulunduğu gemi baş-kaptanı beklemek üzere Malindi'ye hareket etti. Ancak meydana gelen başka bir fırtınadan dolayı, baş-kaptanla mülaki olma fırsatı bulamamış olan Empoli'nin gemisi Malindi'nin biraz kuzeyindeki Pate adası civarına geldi. Gemisindeki kılavuzlar, baş-kaptanı bekleme riskine girmemek için (*non possendo compire il reggimento del re*) doğrudan Arap Denizi'ni geçmeye koyuldu. Geçiş yolculuğu devam ettiği sırada, Empoli'nin gemisi, batmış olan bir gemi⁵³⁶ dışında, kaptan Afonso'nun üç gemisiyle nihayet temas kurabildi. Böylece, Hindistan anakarası açıklarındaki etrafı sıklıkla dolu adacıkların arasından yapılan yolculuk meşhur Monte Deli önlerinde sona erdi⁵³⁷.

2.7.1. Koçin'in Vaziyetine Dair

Dom Vasco da Gama, gemilerinin baharatlarla yüklendikleri Kannur ve Koçin şehirlerinde düzeni sağladıktan sonra, 1503'ün başlarında Lizbon'a hareket ettiğini yukarıda söylemiştik. Onun ayrılmasıyla kendi kaderlerine bırakılmış olan bu şehirler ve ticaret temsilcilikleri Kalikut hükümdarının intikam planlarının açık hedefi olabiliyorlardı. Her fırsatta Portekizlilere zarar vermekten imtina etmemiş olan Kalikut hükümdarı vasalları karşısında defalarca zedenlenmiş itibarını kurtarma kararlılığı göstermekteydi. Üstelik, Kannur ve Koçin hükümdarlarının Portekizlilerle olan ticarî alışverişleri sayesinde gelirlerinin artması durumu de meselenin başka bir yönünü oluşturmaktaydı. Öte yandan, ülkesindeki Müslümanlar da onun böyle bir politika izlemesinde öncülük etmekteydiler⁵³⁸. Kalikut

⁵³⁵ Genç İtalyan ilginç bir anekdot vermek suretiyle, altın madeni olan Sofala'da Portekiz kralının bir müstahkem diktirdiğini de eklemektedir. G. da Empoli (1846). *Viaggio fatto nell'India*, s. 42. Ancak böyle bir bilginin doğruluğu şüphe götürmektedir. Çünkü Sofala'daki ilk müstahkem Dom Francisco de Almeida'nın genel valiliğinin ilk senesinde, yani 1505'te dikilecekti.

⁵³⁶ Castanheda ve Góis, Pero Vaz da Veiga'nın kaptanı olduğu geminin yolda kaybolduğunu belirtirler. Giovanni F. di Affaitati, aşağıda da belirteceğimiz üzere, 16 Temmuz 1504 tarihli mektubundan sonra kaleme aldığı 11 Eylül 1504 tarihli bir başka mektubunda kaybolan bu geminin 150 ton olduğu bilgisini de verir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 87.

⁵³⁷ Yeşil Burun'dan bu aşamaya kadar yaşananlar için bkz. G. da Empoli (1846). *Viaggio fatto nell'India*, ss. 40-44.

⁵³⁸ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 349-350 ve aynı şekilde J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 245.

hükümdarının bu meselede yaptığı ilk iş Koçin hükümdarını ikaz etmek oldu. Ona gönderdiği mektupta⁵³⁹ Koçin hükümdarından Portekizlilerle olan dostane münasebetleri kesmesini istemekle birlikte, ona, aksi takdirde başına gelecek felaketlerden yine onun mesul olacağını da söylüyordu. Mektuptaki sert ifadeler Koçin hükümdarını şaşırtmış olmasına rağmen, onun Portekizlilere yönelik kararından vazgeçmesinde etkili olmadı. Kalikut hükümdarına gönderdiği mektubunda⁵⁴⁰, ülkesine dostluk ve ticaret tesis etmeye gelmiş olanları yüz üstü bırakamayacağını, çünkü Portekizlilerle dostane münasebetler kurmuş olduğunu söylüyordu. Onun bu sözleri uzun yıllardır tabisi olduğu Kalikut hükümdarını tabiatıyla kızdırmaya yetmişti. Koçin ahalisinin, hükümdarlarını inadından vazgeçirmek ve Kalikut hükümdarının taleplerini yerine getirmesi için yaptığı baskılar bir işe yaramadı. Bu yüzden de endişeli ve öfkeli Koçinliler şehirdeki Portekizlilerin canlarına kast edecek tavırlar sergilemesinler diye, hükümdar da önemli tedbirler almayı zorunlu gördü⁵⁴¹.

İki taraf arasında gerçekleşen mektuplaşmalar eli kulağındaki işgali engelleyemedi. Kalikut hükümdarı Koçin'e karşı yapacağı savaşın meşruiyetini dile getirmek ve vasallarının da bu savaşa iştirak etmesini sağlamak için onlara bir nutuk çekti ve iktisadî gelişmelerini borçlu oldukları Müslümanların uğruna Hristiyan Portekizlilerin Hindistan'dan def edilmesi gerektiğini, kendince haklı gerekçeler sunarak, savundu⁵⁴². Onun sözleri bütün vasalları tarafından tasdik edilmiş olsa da, tahta varis Kalikutlu prens yeğen ise bu savaştan vazgeçmesi için hükümdarını ikna etmeye çalıştı⁵⁴³. Ne var ki, gerek ülkesindeki Müslümanların teşvikleriyle gerekse incinmiş itibarını kurtarma gayesiyle, Kalikut hükümdarı oldukça fazla kara unsurlarıyla 1503 ilkbaharının başlarında Koçin ülkesine karşı harekete geçti. Onun bu ilerleyişi, yanındakilerden pek çoğunun Kalikut hükümdarının tarafına geçmesinden ve etrafında az sayıda adam kalmış olduğundan⁵⁴⁴ Koçin hükümdarını olduğu kadar, şehrindeki Portekizlileri de endişelendirmişti. Bu yüzden de Portekizli ticaret temsilcisi emrindeki adamları Kannur'a götürmeyi teklif ettiğinde, Koçin hükümdarı, ülkesini

⁵³⁹ Mektubun metni için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 37.

⁵⁴⁰ Koçin hükümdarının mektubu için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 37.

⁵⁴¹ Koçin sarayındaki müşavirler bile hükümdarlarına, Kalikut hükümdarına karşı bir politikadan vazgeçmesi için son ana kadar baskı yapmaya devam etmişlerdi. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 350.

⁵⁴² Kalikut hükümdarının adamlarına yaptığı bu uzun konuşma için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 142-143.

⁵⁴³ Prensın konuşması için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 143-144.

⁵⁴⁴ Barros, Kalikut hükümdarına sığınan Koçinli beylerin isimlerini de vermektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 247 ve aynı şekilde D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 159.

kaybetmek pahasına Portekizlileri koruyacağına dair söz verdi. Dahası, Kalikutlu unsurların sızabilecekleri geçide adamlarını da mevzilendirmekten geri kalmadı⁵⁴⁵.

Koçin şehri anakara civarındaki bir ada üzerinde yer aldığından, sular çekildiğinde kara yoluyla girilebilecek tek bir geçitten sızma harekâtı yapılabilirdi. Kalikutlu unsurlar suların çekildiği sırada bu geçitten girmeye teşebbüs ettiler⁵⁴⁶. Ancak bu geçidi tutan Koçin hükümdarının veliaht prensi yanındaki Portekizlilerle düşman unsurlarına birkaç gün içinde çok sayıda kayıp verdirdi. Bu mağlubiyetler karşısında şaşkına uğrayan kudretli Kalikut hükümdarı bir an önce zafere ulaşmak için bazı Koçinli unsurları içerinden satın aldı. Onun bu hilesi gerçekten de işe yaradı. İlk çatışmalarda düşman birliklerinin sızmalarını engellemiş olan Koçinli veliaht prens, bu nedenle, adamsız kalmış oldu. Kalikutlular, aldıkları emir gereğince, sözü edilen geçitten süratle geçmeye başladılar. Koçinli veliaht prens, emrinde yeterince kuvvet bulunmadığından, düşman unsurlarına karşı koyamadığı gibi, canından da oldu. Ülkesinin hızla işgal edildiğini gören Koçin hükümdarının geri çekilmekten başka bir çaresi kalmadı. Sonuçta, etrafındaki az sayıda insanla ve özellikle de ihtimam gösterdiği Portekizlilerle muhkem bir adaya⁵⁴⁷ geçerek, o sene için Portekiz'den hareket etmiş olan filonun Hindistan'a varışını beklemeye koyuldu.

2.7.2. Francisco de Albuquerque'nin Filosu İmdada Yetişiyor

Koçin hükümdarı Portekizlilere kucak açmış olmasının bedelini ilk defa ağır bir biçimde ödemiş olmakla birlikte, şehri Kalikutlu unsurlar tarafından işgal edilmiş ve orada bir garnizon bile kurulmuştu. Kalikut hükümdarı ise şehirde fazla kalmayarak, başka bir yere çekilmişti. Birkaç aylık sıkıntılı dönemden sonra, Francisco de Albuquerque'nin filosunun Hindistan'a ulaşması Koçinlilerin ümidi oldu. 1503'ün Ağustos ayının son haftasında Kannur'a ulaşmış olan Francisco, yukarıda bahsedildiği üzere, Vicente Sodré'nin filosundan sağ kalmış olan Pero de Ataíde ve diğer kaptanlarla karşılaşıyordu⁵⁴⁸. Kaptan Francisco'nun

⁵⁴⁵ Castanheda Kalikut hükümdarının saldırıya geçmeden önce Koçin hükümdarına son ikaz mektubunu gönderdiğini, ancak Koçin hükümdarının bu ikazı dikkate almadığına dair bir mektup gönderdiğini aktarır. Mektupların metinleri için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 149-150.

⁵⁴⁶ Anonim Egerton Nüshası Kalikut hükümdarının, işi şans bırakmamak için 100 adet gemi donattığını ve bunları Koçin'i aynı zamanda denizden abluka altına almak için kullandığını ifade etmektedir. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 43.

⁵⁴⁷ Portekizce kroniklerde adanın *Vaipim*, *Vaypi* veya *Baypil* isimleriyle zikredildiği görülmektedir. Bu ada, muhkem olmasının yanında, Hintli geleneklere göre kutsal telakki edildiğinden, Kalikutluların saldırılarından esirgenmiştir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 248 ve G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 363. Correia bu adanın kutsal sayılmasına dair kısa bir geçmiş de sunar.

⁵⁴⁸ Bkz. işbu tez çalışmanın 514 numaralı dipnotu. Giovanni F. di Affaitati'nin 16 Temmuz 1504 tarihli bir başka mektubunda da Francisco'nun Kannur'a 20 Ağustos 1503 günü ulaştığı ifade edilmektedir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 55-56. Affaitati'nin mektubundaki bilgiler, Francisco de Albuquerque'nin, yolda hayatını

Kannur'a ulaşması Portekizli ticaret temsilci Gonçalo Gil Barbosa ve maiyetindekileri oldukça sevindirdi. Ancak Francisco burada fazla kalamadı, çünkü Koçin'in işgal edilmiş olduğunu öğrenir öğrenmez⁵⁴⁹, derhal hareket etti.

Francisco, Koçin'e ulaşır ulaşmaz⁵⁵⁰, sığındıkları adada Koçin hükümdarını ziyaret edip, ona, ülkesini kaybetmek uğruna Portekizlileri düşman unsurlara teslim etmediği için teşekkürlerini ilettiler. Böyle bir fedakârlığın altında kalmak istemeyen⁵⁵¹ Portekizli kaptan şehrin bir an önce Kalikut işgalinden kurtarılması için harekete geçti. Öncelikli olarak, savaş sırasında Koçin hükümdarını terk edip, Kalikut hükümdarının safına geçen mahallî beyler şiddetle cezalandırıldı. Onların hükümlerliği altındaki adalara ve topraklara giren Portekizliler önlerine çıkan bütün unsurları kısa sürede yok ettiler. Sözü edilen topraklar ardından Koçin hükümdarının hâkimiyetine girdi. Koçin şehrini geri almak nispeten daha kolay oldu. Çünkü Portekiz filosunun geldiğini duyan Kalikutlu birlikler garnizonu terk etmeye başlamışlardı bile. Bu yüzden çok fazla direniş olmadan şehir hükümdarına iade edildi⁵⁵². Portekizliler Koçin ve civar toprakların ele geçirilmesi ve yağmalanmasıyla yetinmemiş olsalar gerektir ki, Castanheda ve Barros'a göre, Kalikut hükümdarına ait Repelim denilen bir adayı da tarumar edip, çok sayıda insanı öldürdüler. Affaitati, bütün bu olan bitenlerden sonra, kimsenin denize açılmaya cesaret edemediğini söyler.

Bir kez daha kibrinin kurbanı olan Kalikut hükümdarının "layıkıyla" cezalandırılmasından sonra, Francisco de Albuquerque Koçin'deki ticaret temsilciliğinin selameti için bir müstahkemin inşa edilmesi meselesini gündeme getirdi. Böyle bir şey, eğer makbul görülecek olursa, Portekizlilerin Hindistan anakarasında dikecekleri ilk müstahkem olacaktır. Şehrin hükümdarı Portekizlilerle olan dostluk ve ticaret sayesinde hem gelirlerinin

kaybedecek olan Pero de Ataíde ile birlikte Lizbon'a ayrı bir gemiyle gönderdiği António do Campo'nun gemisinden alınmıştı. Mektuptaki bilgilere bakılacak olursa, António do Campo Albuquerque'lerin Hindistan'daki maceralarına uzun bir süre şahit olmuş olsa gerek. Bununla birlikte, bu gemi, Barros'un dediği gibi, 1504 Temmuz ayının ortasında Portekiz'e ulaşmıştı. Barros'u teyit için bkz. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 176. Castanheda Francisco'nun Hindistan'a varış tarihini 1503 Ağustos ayına yerleştirir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 157.

⁵⁴⁹ Portekizce kronikleri teyit eden Affaitati'nin 16 Temmuz 1504 tarihli mektubu için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 56.

⁵⁵⁰ Portekizce kroniklerden sadece Gaspar Correia, Francisco de Albuquerque'nin Kannur'dan hareketinden sonra Kalikut'a uğrayıp, şehri topa tuttuğunu ve epey zarar verdiğini ve hiç zaman kaybetmeden Koçin'e yol aldığını nakletmektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 376.

⁵⁵¹ Castanheda ve Góis, Portekizli kaptanın Koçin hükümdarına yaptığı hizmetin karşılığında 10 bin cruzado para bahsettiğini de eklemektedirler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 159.

⁵⁵² Daha fazla ayrıntı için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 54-56. Góis ve Castanheda, Pero de Ataíde, Nicolau Coelho ve António do Campo gibi kaptanları bu çatışmalarda ön plana çıkarmaktadırlar. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 167. Kroniklerin belirttiği gibi, Pero de Ataíde'nin, bunca şeye şahit olmuş ise, 20 Şubat 1504 tarihli mektubunda yaşadıklarından bahsetmemesi şaşırtıcı olsa gerek.

hem de güvenliğini artacağını düşündüğünden, nehre sınır müsait bir yerde müstahkemin yapılmasına rıza gösterdi. Ahşaptan müstahkemin inşa işlerine başlanmasından birkaç gün geçtikten sonra, Lizbon'dan daha önce hareket etmiş olmasına rağmen, yolculuktaki sıkıntılardan dolayı⁵⁵³ Francisco'nun filosundan yirmi gün daha geç gelmiş olan Afonso de Albuquerque ve onun adamları da inşa çalışmalarına iştirak ettiler. Bu hadiseye şahit olmuş olan Giovanni da Empoli o sırada orada bulunan her Portekizli geminin çalışmalara yardımcı olduğunu aktarır⁵⁵⁴. Kısa sürede tamamlanan bu müstahkeme, ilk olması bakımından ve Portekiz kralına atfen, *Manuel* ismini⁵⁵⁵ verdiler.

2.7.3. Albuquerque Kuzenlerin Kalikutlulara Karşı Ortak Saldırıları

Koçin'de işler düzene girdikten sonra, gemilerin yükleme işine geçilebilirdi. Ancak, Kalikutlu unsurlar Koçin civarından bütünüyle savuşturulmamış olsalar gerektir ki, kaptanlar, Portekizlilerin güvenliği için işi sağlama almayı tercih ettiler. Dahası, hayatının bir bölümünü Müslümanlara karşı savaşıp geçirmiş olan Afonso de Albuquerque, Hindistan'a geç ulaşmış olmasından dolayı, bir müddet önce şehrin kurtarılması için kuzeninin gerçekleştirdiği çatışmalarda bulunamamıştı. Bu yüzden de kariyerinde şark diyarlarında "imansızlara" karşı savaşmış bir komutan olarak da isminden söz edilmesini isteyebilirdi. Bütün bunlardan sonra, Albuquerque kuzenler bu meseleyi Koçin hükümdarıyla müzakere ettiklerinde, müspet cevap aldılar⁵⁵⁶. Gerekli hazırlıklar tamamlandıktan sonra, hedef bir kez daha vaktiyle Koçin'in kaybında payı olmuş olan Repelim oldu. O yerin beyi Portekizlilerin yeni bir saldırısından şüphelendiğinden, çok sayıda adamını mevzilendirmişti. Emrindeki adamlarla yola çıkan iki

⁵⁵³ *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque* (1875). yay. haz. Walter de Gray Birch, Hakluyt Society Yay. C. 1, s. 2. Portekizce kronikler de Afonso de Albuquerque'nin Hindistan'a geç gelişini tabii şartlara bağlarlar.

⁵⁵⁴ Empoli, yolda karşılaştığı Afonso'nun filosunun Hindistan sahillerine ulaşmasına dair bir kronoloji vermektedir. Ona göre, kendi gemisinin de bulunduğu Afonso'nun filosu önce Monte Deli'ye varmış ve oradan Kannur limanına gelmiş idi. Bu limana varış tarihi 11 Eylül 1503 olarak veriliyordu. Erzak ikmal için orada kısa bir süre kalan filo, Kalikut'un görüş mesafesinden geçerek, Koçin'e ulaşabildi. Empoli burada önemli bir bilgi vererek, Francisco'nun üç gemisiyle Koçin'e daha önce gelmiş olduğunu söylüyordu. G. da Empoli (1846). *Viaggio fatto nell'India*, s. 44. Góis ve Castanheda müstahkem inşasını 1503'ün Eylül ayının sonlarına yerleştirirler.

⁵⁵⁵ Correia, Castanheda ve Góis bu isimlendirme konusunda mutabık olmalarına rağmen, Barros ise müstahkeme *Santiago* isminin verildiğini kaydeder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 252. Ayrıca bkz. Giovanni F. di Affaitati'nin 16 Temmuz 1504 tarihli mektubu. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 56. Koçin'deki ticaret temsilcisi Diogo Fernandes Corrêa'nın sözü edilen 25 Aralık 1503 tarihli mektubunda bu müstahkemin ticarî işler için önemine işaret edilir. *Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam* (1903). C. 3, yay. haz. Bulhão Pato, Raymundo Antonio de ve Lopes de Mendonça, Henrique, Academia Real das Ciências de Lisboa s. 211.

⁵⁵⁶ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 388-389. Correia'ya göre, Koçin hükümdarı da ikinci bir saldırının yapılmasını içinden geçirmiş olmasına rağmen, Afonso de Albuquerque'nin varışına kadar bu niyetini açmamıştı.

Portekizli kaptan⁵⁵⁷ çok geçmeden düşman unsurlarıyla karşılaştı. Kalikutlu birliklerin sayısı çok fazla olduğundan Portekizlilerin işi ilk başta kolay olmadı ve sert bir direniş zaferin önüne geçebilirdi. Düğümü açacak hamle Afonso de Albuquerque'nin toptarından geldi ve ateşli silahlar düşman direncini çok geçmeden kırdı. Önleri açılan Portekizliler merhamet göstermeksizin bulundukları yerleşim yerini yağmalayıp, yaktılar⁵⁵⁸.

Portekizliler, bu tür harekâtlarda savaşıma kabiliyetlerini Hint ülkelerindeki düşmanlarına karşı cesurca ispat etme fırsatı bulabildiklerinden, tatmin olma hissini bir kenarak bırakarak, yorulmayı akıllarından bile geçirmiyorlardı. Birkaç günlük aradan sonra, Repelim'e ait başka bir yer daha Portekizlilerin hedefi oldu. Afonso de Albuquerque, askerî meziyetlerini gösterme gayretiyle, herkesten önce o yere gitti. Düşman unsurlarına büyük kayıplar verdimiş olsa da, neredeyse hayatına mâl olabilecek takviye kuvvetlerle karşılaştı. Maiyetindeki adamlarla düşman kuvvetleriyle güç bela dövüşen Afonso'nun yardımına Francisco'nun toptarı yetişti. Düşmanların büyük bölümü yoğun top atışıyla katledildi. Sırada, Koçin hükümdarına zamanında ihanet etmiş olan *Kumbalam*⁵⁵⁹ isminde başka bir yere saldırma kararı alındı. O bölgedeki yerleşim yerlerinden de merhametlerini esirgeyen Portekizli kaptanlar haklı zaferle Koçin'e dönmeye karar verdiler⁵⁶⁰. Öyle görünüyor ki, Koçin Hükümdarı da düşmanlarından intikam alındığını düşündüğünden, Portekizlilerden savaşı son vermelerini rica etti.

2.7.4. Yeni Bir Ticaret Pazarı: Kollam

Şimdiye kadar her sene Lizbon'dan gönderilen Portekizli filoların, ticaret temsilciliklerinin menfaatleri uğruna, Hintli hükümdarlardan birini diğerine karşı korumak için türlü imkânlarını seferber ettikleri göze çarpmaktadır. Böyle bir zorunluluk, tabiatıyla, Kızıldeniz ile Hindistan arasındaki Müslüman ticaretinin engellenmesini ikinci plana atabiliyordu. Arabistan sahillerinden gelen münferit birkaç geminin ele geçirilmesi sadece ganimet kazanımından başka bir şey ifade etmiyordu. Üstelik, bu filolardaki bazı gemilerin müteşebbis tüccarlara ait olması meselenin bir başka yönünü teşkil etmektedir. Öyle ki,

⁵⁵⁷ Correia, diğer kroniklerden ayrılarak, ikinci saldırı için Francisco de Albuquerque'nin Koçin'deki müstahkemin müdafaasında kaldığını, sadece Afonso de Albuquerque'nin Duarte Pacheco'yla gitmesine müsaade edildiğini söylemektedir. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 389.

⁵⁵⁸ Portekizce kronikler bu çatışmalarda yardıma gelmiş olan bazı düşman gemilerini de imha ettiklerini kaydetmektedirler. Correia ise başka bir ayrıntı daha vererek, Duarte Pacheco Pereira'nın savaş meydanında yiğitçe dövüşen oğlunu ön plana çıkarmaktadır. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, ss. 389-391.

⁵⁵⁹ Koçin'in hemen yanındaki bir ada olan bu yer ismi kroniklerde *Cambalam*, *Canbalam* veya *Cambalão* olarak geçmektedir.

⁵⁶⁰ Albuquerque kuzenlerin yanında, Duarte Pacheco da Portekizce kroniklerinin anlatımlarında kahraman bir figür olarak sıyrılıyordu. Özellikle de bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 167-170 ve aynı şekilde *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 59-60.

gemilere yükledikleri sermayelerinin “haçlı seferi” gayelerine feda edilmesini tercih etmeyebiliyorlardı. Öncelikli hedef şark limanlarında barış ve dostluğa dayalı bir sistemin tesisiydi. Kalikut dışında, Kannur ve Koçin gibi önemli şehirler, siyasi ve iktisadi kaygılardan dolayı, halihazırda böyle bir sistem içinde Portekizli gemilerin taleplerini karşılayabiliyorlardı. Bu şehirlerin kaygılarını paylaşan başka bir liman şehri daha işbirliği yapmaya hazırlanıyordu: Kollam⁵⁶¹. Vasco da Gama’nın ikinci Hindistan yolculuğu sırasında bazı Hristiyanlar Portekizlilerle dostluk kurmak için gelmiş olmalarına⁵⁶² rağmen, karşılıklı vaatlerin ötesinde bir şey olmamıştı. Yağma ve cezalandırma faaliyetlerinden sonra, Baş-kaptanlar Koçin’de biber yükleme işiyle meşgul olmuş olsalar da, kroniklere göre, Kalikutlu unsurlar şehre biberin taşınmasında engel çıkarmaya devam ediyorlardı. Bu yüzden gemileri dolduracak kadar biber bulunmuyordu. Hâl böyle iken, sözü edilen Kollam şehrinden gelen bir davet Portekizlilerin ümitlerini yeşertti. Koçin hükümdarıyla yapılan istişareyle ve onun rızasıyla⁵⁶³ Kollam’a gidilmesine karar verildi.

Afonso de Albuquerque, kroniklere göre, António do Campo’nun gemisini de yanında götürerek, Kollam’a⁵⁶⁴ doğru yola çıktı. Bu yolculuğa iştirak etmiş olan Giovanni da Empoli, filo limana ulaştığı esnada, ters rüzgârların ortaya çıkıp, beş gün sürdüğünü ve bundan dolayı bulunduğu geminin halat takımlarının zarar gördüğünü dile getirir. Fırtına dindikten sonra, Empoli, gemilerin geldiğini haber vermesi için Portekizli Baş-kaptanın onu şehre gönderdiğini ve hazırlıklar tamamlandıktan sonra, hep birlikte karaya ayak bastıklarını ve çok

⁵⁶¹ Ludovico di Varthema, hükümdarı putperest olan bu şehrin iyi bir limanı olduğunu ve hububat bakımından fakir olsa da, bol miktarda meyve ve biber yetiştirdiğini aktarır. L. di Vartema, *age*, ss. 183-184. Diogo Barbosa, şehirle ilgili yaptığı tasvirlerin arasında demografik özelliklerine de dikkat çekmekte ve ülkede putperest Hintlilerin yanında, Müslüman ve Hristiyanların da yaşadıklarını ve bölgedeki insanların Havarî San Tomas’ın vaazlarıyla sayesinde Hristiyan olduklarını belirtir. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 2, ss. 96-98 ve G. Da Empoli (1846). *Viaggio fatto nell'India*, s. 46.

⁵⁶² Bkz. işbu tez çalışmasının 498 numaralı dipnotu. S. Subrahmanyam (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press, s. 218.

⁵⁶³ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 395 ve aynı şekilde bkz. J. Barros (1932), *Ásia*, C. 1, s. 254. Giovanni da Empoli, ilginç bir anekdot vererek, Afonso’nun Kollam limanına gitmesini başka bir nedene bağlamaktadır. Koçin’de işler yoluna koyulduktan sonra, sıra gemilere baharat yükleme işine gelmişti. Şehirde bulunan 12 bin kantar biber ilk önce ulaşmış olan Francisco de Albuquerque tarafından satın alınmıştı. Diğer kaptan Afonso ise bu biberin bölüştürülmesini tavsiye etmiş olsa da, iki kaptan arasında münakaşa yaşanmıştı. Bu yüzden bu biber yükü ilk gelenin hakkı olduğu prensibinden, Afonso Portekiz’e elleri boş dönmek için biber bulmak amacıyla Kollam’a gitmeye karar vermişti. G. da Empoli (1846). *Viaggio fatto nell'India*, s. 45.

⁵⁶⁴ Portekizlilerin şark diyarlarında uğradıkları mekânların isimleri metinlere farklı ve hatalı telaffuzlarla kaydedilebiliyordu. Örneğin, Affaitati, 16 Temmuz 1504 tarihli mektubunda Afonso’nun Kollam’a uğradığını işaret ederek, *l’altro fu a Celum, più avanti 25 lige* ifadesini kullanır. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 56. Mektubun yer aldığı sözü edilen eserin ilgili cildinin yer indeksinde bu *Celum* ibaresi günümüz Sri Lanka (Seylan) ile ilişkilendirilmektedir. Eğer böyleyse, Sri Lanka resmi keşif tarihinden önce keşfedilmiş oluyordu. Ancak burada ihtiyatlı olmak gerekmektedir, çünkü Portekizce kaynaklar, görüleceği üzere, kaptan Afonso’nun Kollam adında bir şehre gidip, orada ticaret yaptığını belirtiyor. Üstelik *25 lig* ifadesine bakılacak olursa, Kollam şehri Koçin’in yaklaşık 120 km. güneyinde yer alır. Dolayısıyla *Celum* ibaresini “Seylan” diye değil de “Kollam” diye okumak icap eder. Kollam isminin farklı imlasi için bkz. R. Fulin (1881). *Girolamo Priuli e i suoi Diarii*, s. 179.

iyi karşılandıklarını da ekler. İşin ticarî kısmıyla ilgili olarak ise, üç geminin yirmi gün içinde her türden baharatla yüklenebileceği haberi Portekizlileri sevindirmişti. Belirlenen sürede gemilerin ambarları baharatlarla tıka basa dolduruldu⁵⁶⁵. Hareket günü geldiğinde, Afonso de Albuquerque ve Kollam hükümdarı görüşmek üzere bir araya geldiler. Burada, şehrin hükümdarı, ücretinin ödenmesi karşılığında, Portekizlilere her sene baharat vermeyi taahhüt etti. Dahası, Empoli, Vasco da Gama'yı bir önceki sene ziyarete gelmiş olan Hristiyanların unutulmadığını da ifade eder: onların dinî tedrisatları için Portekiz'den getirilmiş olan rahipler şehirdeki bir kilisede ayin gerçekleştirdiler. Herkes bu ayine katıldığı gibi, yeniden vaftiz edildi⁵⁶⁶. Portekiz filosu Kollam'da sulh içinde baharat yükledikten sonra, Francisco'nun filosunun durumunu öğrenmek için 15 Ocak 1504 günü Koçin'e doğru hareket etti⁵⁶⁷. Bundan önce, Kollam'da ticaret temsilcisi olarak António de Sá bırakıldı.

2.7.5. Kalikut Hükümdarının Göstermelik Barış Talebi ve Portekiz'e Dönüş

Kollam pazarı Portekizliler için yeni bir ticaret kapısı olarak açılırken, Kalikut hükümdarı, şimdiye kadar mütecaviz tavırlarının bir işe yaramadığını ve etrafındaki vasallarının Portekizlilerle tesis ettikleri ticaret sayesinde ekonomik yönden gelişme göstermeye başladıklarını gördüğünden, politikasını değiştirmeyi tercih ediyordu. Diğer taraftan bakıldığında, Kalikut'un asıl gelir kapısı Müslümanlar idi, ancak Portekizlilerden

⁵⁶⁵ Kollam'da mukim Matias isminde bir Hristiyan, Portekiz kralına yazmış olduğu 18 Aralık 1504 tarihli mektubunda, kendisinin, Afonso'nun kaptanlarından biri olan Fernão Martins'in gemisine sadece yeteri kadar biber yükü vermiş olduğunu söylüyordu. *Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam* (1898). C. 2, yay. haz. Bulhão Pato, Raymundo Antonio de ve Lopes de Mendonça, Henrique, Academia Real das Ciências de Lisboa, s. 268.

⁵⁶⁶ Burada şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki, Afonso de Albuquerque'nin Kollam'da başına gelen bir hadiseden Portekizce kroniklerde hiç bahsedilmemektedir. Buna göre, kaptan Afonso Kollam'da mal yüklemeye başladığı sırada, Kalikut'a ait otuz dokuz gemi şehrin açıklarında belirmişti. Durumu öğrenen Afonso da Portekiz kralının baş düşmanı olmaları hasebiyle bu gemilere zarar vermek istemişti. Ancak şehrin idarecileri duruma müdahale ederek, Portekizli kaptandan o gemilere, limana sığındıklarından, zarar vermemesini ve Kollam hükümdarının bunun için tedbir alacağını söylediler. Alınan tedbir gereğince, o gemiler mallarını limana boşaltacaklar ve Afonso limandan hareket edinceye kadar, bir yere gitmeyeceklerdi. Afonso da bu karara uyarak, o gemilere zarar vermediği gibi, dost veya düşman olsun, limana giren bütün gemiler getirdikleri malları boşaltıp, ticaret temsilciliğine gönderdiler. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 11-13.

⁵⁶⁷ Kollam'daki faaliyetler ve oradan Koçin'e hareket tarihi için bkz. G. da Empoli (1841). *Viaggio fatto nell'India*, ss. 46-49. Farklı bir tarih olarak 12 Ocak 1504 tarihi için bkz. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 16. Barros burada önemli bir ayrıntı vermekte ve Afonso de Albuquerque'nin, Kollam'a varmadan önce, Sodré biraderlerin kaybını ve Kalikut hükümdarına karşı kazanılan zaferle Koçin'in geri alındığı haberlerini Portekiz kralına bildirmek üzere António do Campo'yu Lizbon'a göndermeye karar verdiğini bildirmektedir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 253-254. Çünkü Castanheda ve Góis, Pero de Ataíde ve António do Campo'nun Afonso de Albuquerque'yle Kollam'a gittiklerini belirtirler. Bu bilgilere dayanarak, Pero de Ataíde, yolculuğu sırasında gemisinin zayı olmasından dolayı sığındığı Mozambik'te 20 Şubat 1504 günü yazdığı mektubunda Albuquerque kuzenlerin Hindistan'daki faaliyetlerini ayrıntısıyla anlatmak yerine, sadece, kendisinin António do Campo ile Portekiz'e gönderildiğini ve bu yolculuk sırasında sözü edilen Campo'nun tavırlarından rahatsız olduğunu dile getirmekle yetiniyordu. O zaman, Giovanni F. di Affaitati'nin 16 Temmuz 1504 tarihli mektubundaki bilgiler 1504 yaz ortasında Lizbon'a ulaşmış olan António do Campo'nun gemisinden alınmışsa, aynı olaylara şahit olması beklenen Pero de Ataíde yolculuk sırasında geçimsiz bir kişilik olarak tasvir ettiği Campo'nun tavırlarını Portekiz kralına şikâyet etmeyi tercih etmiş olmalıdır.

dolayı Müslümanlar eskisi gibi Kalikut'a gelmekten çekiniyorlardı. Eğer bir barış yapılacak olursa, Müslümanların şehre dönebileceği de ümit edilebilirdi. İşte Kalikut hükümdarının yukarıdaki tercihi, niyetinde gerçekten de samimi olduğunu göstermek için miydi yoksa sulh kisvesiyle Portekizlilere ve onlarla birlikte Koçin'e bir kez daha zarar vermek için miydi? Niyeti tam olarak kestirilemese de, kısa bir süre sonra ifşa olacağı üzere, Portekizlilere köstek olma gayesine dönüşecek olan barış hilesi yeniden Kalikut hükümdarının stratejisi olmuşa benziyordu⁵⁶⁸. Gerçekten barış yanlısı olan biraderinin telkinleriyle, bir Kalikutlu elçi Koçin'e gönderildi. Efendisinin barış talebi, gururu okşanmış olan Koçin hükümdarına cazip gelmiş olsa da, Francisco de Albuquerque bir cevap vermekte tereddüt etmekteydi. Onun tereddütleri, Kalikut hükümdarının muhtemel kandırmacısından ziyade, artık barış tesis edilmiş olacağından, bir süre önce dikilmiş olan müstahkemin Koçin hükümdarının kararıyla sökülme ihtimaliyle, Portekizlilerin kazanımlarının sona erebileceği yönündeydi⁵⁶⁹. Her şeye rağmen, bu sulh sayesinde Kalikut hükümdarına sunması gereken itaattan muaf olabileceği ümidine kapılan Koçin hükümdarını vazgerçirmek mümkün olmadı. Mademki elden bir şey gelmiyor, o zaman Portekiz tarafı bu krizi fırsata çevirmeyi uygun gördü ve barışın imzalanması için birtakım şartlar öne sürdü. Bunlara göre, Kalikut hükümdarı Koçin'e asla saldırmayacak⁵⁷⁰, Pedro Álvares'in zamanında Kalikut'ta yağmalanan ticaret temsilciliğinin tazminatı olarak bin beş yüz *bahar* biber⁵⁷¹ verecek ve Müslümanları Kalikut'tan sürecekti.

Anlaşmada vaat edilen biberi alması için Portekizlilerin tayin ettiği bir adam Kranganor (günümüz Kodungallur) denilen yere gönderilecekti⁵⁷². Çünkü bu pazarlık Kalikut'ta yapılacak olursa, şehirdeki Müslümanların protestolarıyla karşılaşılabilirdi. Francisco de Albuquerque sözü edilen biber miktarını alması için Duarte Pacheco'yu

⁵⁶⁸ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 396. Correia biberin Koçin'e gelmesini engellemek için Kalikut hükümdarının donattığı gemilerinin bir işe yaramadığını ve bu yüzden de barış yapmaktan başka bir çaresinin kalmadığını söyler. Aynı şekilde bkz. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 254.

⁵⁶⁹ G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 400. Correia Kalikut hükümdarının barış teklifiyle Afonso de Albuquerque'nin muhatap olduğunu söyler. Halbuki Portekizce kronikler ise Kalikutlu elçilik heyetinin o sırada Koçin'de bulunan Francisco de Albuquerque'yle muhatap olduğunu belirtirler. Çünkü kuzeni Afonso o sırada Kollam'da yükleme işiyle meşgul idi. Koçin'deki ticaret temsilcisi Diogo Fernandes Corrêa ile Lourenço Moreno'nun, yapılan barışın bozulmasıyla ilgili olarak Portekiz kralına yazdıkları 9 Ocak 1504 tarihli mektubunda bu barışın Francisco de Albuquerque'nin eliyle imzalandığı belirtilmektedir. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 259. Üstelik, aynı mektubun sonlarındaki ifadelerle göre, bu anlaşma 1503 Aralık'ının ortasında gündeme gelmiş idi.

⁵⁷⁰ Sözü edilen 9 Ocak 1504 tarihli mektupta gerçekten de saldırmazlık prensibiyle ilgili olarak Kalikutlu unsurların Koçin civarından çekilmelerini şart koşan ifadeler bulunmaktadır. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 259. Bundan maksat tüccarların ve gemilerin sulh içinde Koçin'e gelmelerini sağlamaktır.

⁵⁷¹ Tazminat olarak verilmesi istenen biber miktarı konusunda Portekizce kronikler uyum içinde oldukları gibi, İtalyanca mektuplar da bunu teyit eder. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 56 ve M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 86. Priuli de bu miktarın *kantar* türünden 4500 *kantar* olduğunu ifade eder. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 177.

⁵⁷² Giovanni F. di Affaitati'nin 16 Temmuz 1504 tarihli mektubu. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 56.

gönderdi. Kalikutlu temsilcisi de bu biberden bir miktarı⁵⁷³ belirlenen yerde Duarte Pacheco'ya teslim etti. Kalan miktarın alınması için ayarlamaların yapıldığı sırada, barışın bozulmasına neden olacak hamle bu kez Portekizlilerden gelmiş benziyor. Kalikut hükümdarına ait olduğu iddia edilen biber yüklü bir başka geminin, hem kaptan Francisco'nun hem de şehrin hükümdarının haberi olmaksızın, ele geçirilip, içindekilerden bir kısmının öldürülmesi bütün işleri bozdu. Kalikutlu temsilci durumu Francisco'ya protesto edip, ondan bir özür beklemesine rağmen, Portekizli kaptan buna yanaşmadı. İtibarının zedelenmiş olduğunu düşünen Kalikut hükümdarı derhal silahlı tekneler donatıp, Portekizlilere karşı gönderdi. Bu gemilere karşı koymakta zorlanan Portekizliler Francisco'nun müdahalesiyle ölümden kurtuldular. Kalikutlu tekneler geri çekildiğinden, çatışma o anda sona erdi⁵⁷⁴.

Kalikut hükümdarıyla barışın bozulması Koçin hükümdarı kadar oradaki ticaret temsilcisi ile onun yanında kalacak olan Portekizlileri de endişelendirdi. Yukarıdaki durumun Koçin için bir kez daha tahammül edilemez sonuçları olabilirdi. Öyle ki, Portekiz filosu Hindistan'dan hareket eder etmez, Kalikut hükümdarının bir kez daha saldırıya geçebileceği söylentileri dolaşıyordu⁵⁷⁵. Bu yüzden kaptan Francisco de Albuquerque Koçin'in muhafazası için Duarte Pacheco Pereira'yı bir gemi ve iki karavela ile bıraktı ve komutasına bir miktar adam verdi. İşleri hâl yoluna koyan Francisco, yeterince baharat yükleyemediğinden, Kannur'a gitti. Bir müddet sonra oraya, vaktiyle Kollam'da baharat yüklemiş olan Afonso de Albuquerque'nin filosu ulaştı⁵⁷⁶. Bu filo, Giovanni da Empoli'ye göre, Koçin'deki Portekiz

⁵⁷³ Castanheda ve Góis bu miktarı 800 *bahar* olarak verirler. Giovanni F. di Affaitati'nin 11 Eylül 1504 tarihli mektubunda bu miktarın 200 *bahar* olduğu ifade edilir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 87. Affaitati'yi teyit eden 9 Ocak 1504 tarihli mektupta o güne kadar ancak 200 *bahar* biber alınabildiği belirtilir. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 260.

⁵⁷⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 176-177 ve biraz farklı versiyon olarak D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, ss. 171-172. 9 Ocak 1504 tarihli mektupta Koçin hükümdarının bir hazinedarının Kranganor'a biber götürmekte olan dört gemiyi alıkoyduğu, ancak Kalikut hükümdarının biraderinin durumu şikâyet etmek için Diogo Fernandes ile kaptan Francisco de Albuquerque'ye mektup yazdığı ve bu sayede sözü edilen gemilerin serbest bırakıldığı yazıyordu. Ne var ki, yine bu mektuba göre, Portekizlilerle Kalikutlular arasında barışın bozulmasına neden olacak olan çatışmanın asıl sebebi ise bu hadiseden birkaç gün sonra kaptan Francisco'nun daha fazla biber almak için nehirden gönderdiği adamlarının savaşçılarla donatılmış Kalikutlu teknelerin saldırısına uğramalarıydı. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 260.

⁵⁷⁵ Castanheda, Portekizlilere sürekli yardımları dokunmuş olan *Koya Pakki*'nin Kalikut hükümdarının savaş hazırlıklarına giriştiğini Koçin'dekilere haber verdiğini söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 178.

⁵⁷⁶ Giovanni da Empoli, Kollam'daki yükleme işleri tamamlandıktan sonra, Koçin'de kalmış olan kaptan Francisco'nun filusunun akıbetini öğrenmek için oraya hareket ettiklerini, gerçi Koçin'e ulaştıklarında Francisco'nun filosunu orada bulamadıklarını, çünkü filonun Kalikut hükümdarının barış taleplerine binaen Kalikut'a gittiğini, ancak vaat edilen biber miktarının verilmediğini ve işin akamete uğradığını yazar. G. Empoli (1841). *Viaggio fatto nell'India*, s. 50. Aynı şekilde bkz. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 16. Burada, Afonso de Albuquerque Koçin'e geldiğinde, kuzeni Francisco'nun çoktan oradan hareket ettiği ve Koçin'in muhafazası için bol miktarda mühimmat, iki karavela ve bir gemi bırakmış olduğu ifade edilir.

ticaret temsilcisinin vermiş olduğu baharatları Francisco de Albuquerque'nin filosuna nakletti⁵⁷⁷. Lizbon'a dönüş zamanı geldiğinde, kaptan Afonso, Francisco'nun gemilerini yüklemekte aceleci davranmadığını gördüğünden, Müslüman bir kılavuz olarak 25 Ocak 1504 günü⁵⁷⁸ Kannur'dan hareket etti ve doğrudan Mozambik'e yol aldı. 1 Mayıs günü Ümit Burnu'nu geçen filo 24 Haziran günü Yeşil Burun'un kuzey sahillerine ulaştı. Burada yaşanan sıkıntıların⁵⁷⁹ giderilmesinden sonra, Temmuz ayının sonunda⁵⁸⁰ Lizbon'a varmış oldu. Kuzeni Francisco de Albuquerque'nin akibeti ise o kadar talihli olmamış olsa gerek, çünkü yükleme işini tamamladıktan sonra 5 Şubat 1504 günü Kannur'dan hareket etmiş ve yolda komutasındaki iki gemiyle kaybolmuş ve onlardan bir daha haber alınamamıştı.

2.8. Lopo Soares de Albergaria'nın Yolculuğu: İlk Hindistan Seferi

Albuquerque kuzenlerin vaziyetini bildirmek üzere önden gönderilmiş olan António do Campo'nun gemisinin Portekiz'e varışından üç ay önce, Cremonalı tüccar Giovanni Francesco di Affaitati'ye Venedik'in İspanya'daki sözcüsü Pietro Pasqualigo'nun mektupları ulaşmıştı. Bu mektuplarda Lizbon'da yeni bir Hindistan yolculuğu için hareketliliğin olup olmadığı öğrenilmek istenmiş olmalıdır ki Giovanni Francesco da, her zamanki gibi, olan biteni anlatmak üzere derhal kalemine sarılmıştı. 7 Nisan 1504 tarihli mektubunda kısa bir süre sonra yola çıkacak olan Hint filosuna dair hazırlıklar hakkında bilgi verirken, bu filonun 11 gemiden oluştuğunu ve gemi tonajlarının 100 ila 300 ton arasında değiştiğini aktarır. Dönüşte getirebileceği ümit edilen baharat miktarının ise 16 bin ila 18 bin *kantar* olabileceğini de eklemektedir. Bunun karşılığında, Hindistan'daki ticaretin ana kaidesi olarak bu gemilere nakit para ve o diyarlarda rağbet gören mallar da yükleniyordu⁵⁸¹. Gemilerin

⁵⁷⁷ G. da Empoli (1841). *Viaggio fatto nell'India*, s. 50. Empoli'yi teyit için bkz. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 17.

⁵⁷⁸ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 17. Empoli 27 Ocak gününü verir.

⁵⁷⁹ Empoli de erzak ve su ikmalinde yaşanan bu sıkıntılı dönemi çok iyi tasvir eder ve filoda çok sayıda insanın hastalıktan öldüğünü kaydeder. G. da Empoli (1841). *Viaggio fatto nell'India*, ss. 50-51.

⁵⁸⁰ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 19. Aynı filodaki Empoli'nin gemisi 16 Eylül 1504 günü Lizbon'a ulaşmış olabilirdi. G. da Empoli (1841), *Viaggio fatto nell'India*, s. 51. Bu arada Leonardo da Ca' Masser, raporunda, kaptanın ismini Francisco de Albuquerque vermek suretiyle yanlış olmuş olsa da, 16 Eylül 1504 günü gelmiş olduğunu söylediği filonun 12 bin *kantar* baharat getirdiğini ve 10 bin *kantar*ının biber, kalan miktarın ise diğer baharatlar olduğunu söylüyordu. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 19. Yaklaşık yük miktarı için ayrıca bkz. R. Fulin (1881). *Girolamo Priuli e i suoi Diarii*, ss. 179-181. Masser her halde Afonso de Albuquerque'nin filosunun Lizbon'a varış tarihini Giovanni da Empoli'nin gemisinin Lizbon'a ulaştığı 16 Eylül tarihiyle karıştırmış olmalıdır. Çünkü Giovanni F. di Affaitati'nin 11 Eylül 1504 tarihli mektubunda gelen geminin diğer üç geminin konvoyunda Hindistan'dan hareket ettiğini, ancak Atlantik'teki sıkıntılardan dolayı diğer gemilerden koptuğunu söyler. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 86-87. Dolayısıyla Empoli'nin gemisi, Affaitati'nin mektubunun tarihine göre, ya 11 Eylül günü ya da hemen öncesinde Lizbon'a gelmiş olmalıdır.

⁵⁸¹ Sözü edilen mektup için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 26-28. Giovanni Francesco başka bir ayrıntı daha vererek, gönderilecek olan bu gemilerin 10 tanesinin Portekiz kralına, 1 tanesinin de Catelin Dies adında

sayısıyla ilgili Affaitati'yi teyit eden Venedikli Leonardo da baharat satın alınmasında kullanılacak olan malları ayrıntısıyla sıralayarak, madenler ve nakit para olmak üzere 30 bin duka değerinde sermayenin tahsis edildiğini bildirmektedir. Öyle görünüyor ki, Portekizliler Hintli tüccarlarla gerçekleştirilecek olan ticaretin ana prensiplerini artık benimsemiş olmakla birlikte, bu prensipleri titizlikle uygulamaya çalışıyorlardı⁵⁸².

Portekiz kralının böyle bir filo hazırlaması Amiral Dom Vasco da Gama'nın 1503 sonbaharında ikinci yolculuğundan Lizbon'a dönüşüyle edinilen güvenilir bilgiler sayesinde olmuştu. Onun, Kannur ve Koçin gibi, Hintli hükümdarlarla yapmış olduğu anlaşmalar yola çıkacak olan filonun ticaretini güvenle ve rahatça yapmasını sağlayabilirdi. Pek tabi, bu limanların arasına, Afonso de Albuquerque'nin dostluk ve ticaret tesis ettiği Kollam da girecekti. Geriye filonun baş-kaptanlığına kimin getirileceği meselesi kalıyordu. Hem Portekiz'in haşmetini gösterecek hem de kralın vekil-i mutlakı olacak olan baş-kaptanlık makamına *fidalgo* sınıfından Lopo Soares de Albergaria getirildi. Barros, onun babası Rui Gomes'in V. Dom Afonso'nun saltanatında baş-kançılar görevinde bulunmuş olduğunu söylerken, Castanheda da, tıpkı Afonso de Albuquerque gibi, yıllar sonra Hindistan genel valisi olacak olan Lopo Soares'in sabık kral II. Dom João'nun zamanında Gana'daki São Jorge da Mina müstahkeminin komutanlığını yürütmüş olduğunu belirtir⁵⁸³. Onunla birlikte gidecek olan kaptanların isimleri konusunda Portekizce kronikler, bazı istisnalar olmak üzere, neredeyse uyum içinde olmaktadır⁵⁸⁴. Filoda Portekiz kralının hizmetkârları ve soyluları ve savaşçılar da olmak üzere, bin kadar adam gidiyordu. Dahası, Katolik İspanyol hükümdarlara gönderilen 23 Ekim 1505 tarihli mektup Portekiz'in dostu olan Malindi hükümdarına sunulması istenen mektupları ve hediyeleri de sıralar.

bir adama ait olduğunu söyler. Bu yüzden de ilginç olmaktadır ki, bu kez kral bu adam dışında filo için başka herhangi bir özel müteşebbisin sermaye koymasına müsaade etmemişti.

⁵⁸² L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 18. Girolamo Priuli de 11 gemilik bu filoya 27 bin ducalık sermayenin koyulduğunu söylemektedir. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 176. Lopo Soares'in 1504 tarihli yolculuğuna dair Geneviève Bouchon'un kıymetli çalışması için bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 57-84.

⁵⁸³ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 275 ve aynı şekilde bkz. F. L. Castanheda (1833), *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 263. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 60.

⁵⁸⁴ Barros ve Góis filodaki kaptanların sayısını 12 olarak verirken, Castanheda 11 ve *Anonim Egerton Nüshası* 10 sayısını vermektedir. Correia ise hangi kaptanların büyük ve küçük gemilerde gidecekleri bilgisini vermekle birlikte, filodaki gemilerin sayısını 14 olarak kaydetmektedir. Üstelik aynı Correia, sözü edilen kroniklerde yer almayan bazı kaptanların isimlerini de sıralamaktadır: Cristóvão de Tavora, Simão de Alcaçova. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 494. Portekiz kralının 23 Ekim 1505 tarihli mektubunda gemilerin sayısı 12 olarak belirtilmektedir. P. Peregallo, *age*, s. 34. Gemilerin isimleri ve kaptanları için ayrıca bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 62-63.

Giovanni Francesco'nun sözü edilen mektubu filodaki gemilerin Tejo Nehri'nden yelken açmak üzere hâlâ beklediklerini, çünkü bunun müsait rüzgârların esmesine bağlı olduğunu belirtir. Aynı mektupta, hareketi geciktirecek bir başka hadisenin de yaşanmış olduğuna değinilir. O zamana kadar filonun en ağır gemisi olan *Nunciada* adlı gemideki bir kazandan, denizcilerin ihmalkârlığından dolayı, sıçrayan ateş büyük bir yangına neden olmuş ve güvertesindeki erzaklar da dâhil pek çok şeyi küle çevirmişti. Kurtarılanlar ise nakit para yerine geçen 700 ila 800 *kantar* bakır idi⁵⁸⁵. Portekiz kralı, yanan geminin yerine iki gemi ısmarlamış olmasına rağmen, kraliyet divânıyla yaptığı istişarelerden sonra, hazır olan gemilerin mevsim geçmeden gönderilmesine karar verdi. Çünkü, Affaitati'ye göre, ısmarlanan gemiler vaktinde Lizbon'da olmayacaklardı⁵⁸⁶. Hazırlıkların ardından, 11 gemilik filo Lopo Soares'in komutasında 22 Nisan 1504 günü⁵⁸⁷ Lizbon'dan yelken açtı ve 2 Mayıs günü Yeşil Burun menziline gelindiğinde, kat edilecek güzergâhın selameti için kaptanlarla istişare yapıldı. Burada, Baş-kaptan yaşanabilecek herhangi bir duruma karşı kaptanların amiral gemisinden yapılacak top atışlarına göre hareket etmelerini bildirdi⁵⁸⁸. Bu menzilden hareket eden filo Haziran ayında Atlantik'in güneyindeki soğuk fırtınalardan birine yakalandı. Sıkıntılı aşamayı biraz ayrıntılı anlatan Castanheda, iki gün süren fırtınada Lopo Soares'in tedbirleri uygulamasına rağmen, bir geminin filodan koptuğunu aktarır. Bu da yetmezmiş gibi, iki geminin birbiriyle tokuşmasından dolayı, birinde gedik oluşmuş ve deniz üzerinde güçbela tamir edilmişti⁵⁸⁹.

Her şeye rağmen, tek kayıp dışında, filosunu bir arada tutmayı başarmış olan Baş-Kaptan Ümit Burnu'nu geçebilmiş ve *regimentosunda* belirtildiği üzere, gemilerin, olabilecek tersliklerden sonra, mülaki olmaları söylendiği Mozambik'e 25 Temmuz (*Dia de Santiago Apóstolo*) günü ulaşabilmişti. Şehrin Şeyhi filoya erzaklar ve bir süre önce hayatını kaybetmiş olan Pero de Ataíde'nin yukarıda bahsettiğimiz mektubunu Lopo Soares'e gönderdi. *Anonim*

⁵⁸⁵ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6. 27. Ca' Masser de aynı hadiseye işaret eder. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 18. İlginç bir biçimde Portekizce kroniklerde bu hadiseye dair bahis yoktur.

⁵⁸⁶ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6. 27 ve aynı şekilde bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 60.

⁵⁸⁷ Correia dışında, Portekizce kronikler bu tarih konusunda mutabık olmaktadır. Barros ve Castanheda filonun bu kadar geç hareket etmesinin nedenini hazırlık sırasında gösterilen ihtimama bağlamaktadırlar.

⁵⁸⁸ Yolculuk için Lopo Soares'e verilmiş olan tarihsiz bir kraliyet *regimentosu* günümüze kadar ulaşabilmiştir. *Regimentoda* gemilerin birbirlerinden kopmamaları ve koordineli bir şekilde yolculuğu gerçekleştirmeleri için bazı talimatlar sıralanıyordu. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, ss. 186-187. Aynı şekilde bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 264 ve *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 116.

⁵⁸⁹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 264-265 ve aynı şekilde bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 116-117. *Anonim Egerton Nüshası*'na göre, kaybolan geminin kaptanı Lopo Mendes de Vasconcelos idi. Gedik açılan gemi ise Pedro Afonso de Aguiar'ınki idi.

Egerton Nüshası'nın müellifine göre, Lopo Soares bu mektup sayesinde Sodré biraderlerin başlarından geçenleri ve belki de Kalikut ile Koçin hükümdarları arasında yaşanan savaşları ve Albuquerque kuzenlerin Hindistan'daki faaliyetlerini öğrenebilmişti⁵⁹⁰. Ardından, Portekizliler burada Pedro Afonso de Aguiar ile Afonso Lopes da Costa'nın gemileri de olmak üzere, bazı gemilerin bakımıyla uğraştılar. Altı günün sonunda, Lopo Soares, *regimentosunda* belirtildiği üzere, muhtemelen Ümit Burnu geçilirken filodan kopan gemi için bilgilendirici bir mektup bırakmış olduktan sonra, 1 Ağustos 1504 günü Malindi'ye doğru hareket etti. Malindi'ye uğramasının nedeni, aynı *regimentoda* Portekizlilere her seferinde misafirperverlik ve kolaylıklar göstermiş olan şehrin hükümdarının uzun zamandır ziyaret edilmemiş olmasıyla ilgiliydi⁵⁹¹. Malindi hükümdarı, filonun geliş haberini alır almaz, büyük bir sevinçle derhal itibarlı bir Müslümanı ziyaret etmesi için gönderdi. Baş-kaptan da bu adama, *regimentoda* işaret edildiği üzere, birtakım hediyeler ve Portekiz kralının mektubunu sunmuş olmalıdır. Dahası, Portekizlilerin burada kaldığı iki gün boyunca, kroniklerdeki ifadelerle göre, Pero de Ataíde'nin gemisinden kurtulmuş olan bazı Portekizliler de gelmişlerdi⁵⁹². Lopo Soares, bunlardan da aldığı bilgilerden sonra, vakit kaybetmeden Hint Okyanusu'nu geçmeye koyuldu⁵⁹³.

2.8.1. Kannur Hükümdarıyla Görüşme ve Kalikut'un Bir Kez Daha Vurulması

Okyanus yolculuğu sıkıntısız gerçekleştirilmiş olmalıdır ki, Portekiz filosunun o senenin muhteleme Ağustos ayının hemen sonlarına doğru Hindistan anakarasında ulaştığı ilk yer meşhur Anjediva Adası oldu. *Regimentosunda* da denildiği üzere, bu ada, aynı şekilde,

⁵⁹⁰ Anonim *Egerton Nüshası* (1974), s. 117. Anonim *Egerton Nüshası* mektupta sadece Sodré biraderlerin akıbetleri hakkında bilgi alındığını söylerken, haklı olmaktadır. Yukarıdaki diğer bilgiler için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 265 ve aynı şekilde bkz. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 210. Gerçi, şunu tekrarlamak gerekli olmaktadır ki, Mozambik'te alınan Pero de Ataíde'nin bu mektubunda sadece Sodré biraderlerin yaşadıkları anlatılmaktadır. Dolayısıyla, yukarıdaki bilgiler kroniklerin ifadeleri olmaktadır.

⁵⁹¹ Bu *regimentoda* Lopo Soares'e, şayet Malindi yolculuğu sırasında Kalikut'a giden "Mekkeli" gemilerle karşılaşacak olursa, onları ele geçirmesi de beyân ediliyordu. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 190. Pek tabi, Hindistan'daki dost hükümdarların limanlarına giden Müslüman gemilere ise asla dokunulmayacaktı.

⁵⁹² Eğer kronikler yanılmıyorsa, o zaman Pero de Ataíde'nin yanındaki Portekizliler, onun ölümüyle, Mozambik'ten Malindi'ye gitmiş oluyorlardı. Barros ise hatalı olarak Pero de Ataíde'nin mektubunun Malindi'de alındığını ifade eder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 276. Ancak aynı Barros, Malindi'deki sözü edilen denizcilerden Albuquerque kuzenlerin Hindistan'daki faaliyetlerine dair bilgiler alındığını söylerken, haklı olabilmektedir.

⁵⁹³ Burada şunu belirtmek gereklidir ki, Lopo Soares Malindi'ye uğramış olsa da, şehrin hükümdarıyla yüz yüze görüşme fırsatı bulamamışa benziyordu. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 65. Sadece Barros'a göre, Portekizli Baş-kaptan bizatili Malindi hükümdarı tarafından karşılanmış ve orada kaldığı sırada sözü edilen hükümdardan samimi bir muamele görmüş idi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 276. Castanheda, Góis ve Anonim *Egerton Nüshası* ise Malindi hükümdarının Lopo Soares'i ziyaret etmesi için itibarlı bir adamını göndermiş olduğunu kaydederler. Dolayısıyla yüz yüze bir görüşmeden bahsetmezler.

yolculuk sırasında yaşanabilecek sıkıntılardan sonra kopan gemi veya gemilerin uğramaları gereken ada idi⁵⁹⁴. Gerçekten de, Ümit Burnu geçildiği sırada Haziran ayındaki fırtınada ana konvoydan kopmuş olan Lopo Mendes de Vasconcelos'un⁵⁹⁵ gemisi filonun ardından bu adaya sağ salim gelebilmişti. Ancak bundan hemen önce Baş-kaptan Soares Anjediva'ya ulaştığında, Albuquerque kuzenlerden birkaç hafta sonra Lizbon'dan hareket etmiş olan kaptan António de Saldanha ve Rui Lourenço Ravasco ile karşılaşmıştı. Bu iki kaptan yolculukları sırasında başlarından geçen talihsizliklerden dolayı, son çare olarak bu adaya uğramak zorunda kalmışlardı⁵⁹⁶. Lopo Soares, *regimentosuna* göre, ilk uğraması gereken Kannur'a gitmek üzere bu kaptanlarla hareket etti ve oraya Eylül'ün ilk günlerinde⁵⁹⁷ ulaştı. Şehirdeki Portekizli ticaret temsilcisi Gonçalo Gil Barbosa derhal Baş-kaptanı ziyarete geldi ve ona, Kalikut hükümdarının Koçin hükümdarıyla bir süre önce yapmış olduğu savaşlar silsilesinden bahsetti⁵⁹⁸. Kannur hükümdarıyla görüşmelerin ayarlanması için yapılan

⁵⁹⁴ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 189. Gerçi Portekizce kronikler filonun bu adaya ne zaman uğramış olduğuna dair kesin bir tarih vermemektedirler.

⁵⁹⁵ Lopo Mendes de Vasconcelos için bkz. işbu tez çalışmasının 465 numaralı dipnotu.

⁵⁹⁶ 1503 Mayıs'ında Portekiz'den yelken açmış olan António de Saldanha'nın filosunun görevi, yukarıda da söylendiği üzere, Arabistan'ın güney sahillerini gözetlemek idi. Saldanha'nın gemisi kılavuzunun hatasından dolayı rotasından sapmış ve Gine Körfezi'ne gitmişti. Oradan, Ümit Burnu'nu geçmek yeniden yola koyulan gemisi sözü edilen burnun hemen kuzeyindeki küçük bir koya geldi. Daha önce hiçbir Portekizlinin uğramadığı bu koya *Saldanha Koyu* denildi. Buradan hareket eden António Afrika'nın doğu sahillerini takip ederek, Malindi'ye gitmiş ve orada diğer kaptan Rui Lourenço Ravasco'yu bulmuştu. Kaptan Ravasco ise Ümit Burnu geçilmeden önce diğer iki gemiden kopmuş ve Mozambik'e gitmiş idi. Saldanha'yı bulma çabaları nafile olunca, oradan da Zanzibar adasına hareket etmişti. İki ay kaldığı bu ada civarında erzak yüklü çok sayıda gemi ele geçirmişti. Bundan dolayı adanın hükümdarı ele geçirilenlerin iade edilmesini isteyince, Ravasco da parasıyla satın alacak muhatap bulamadığından, gemileri ele geçirmek zorunda kaldığını ve bütün bunlardan sonra Portekiz kralının dostluğunu kabul etmesini söyledi. Bu sözlere itibar etmeyen hükümdar, Ravasco'yu ele geçirmek için silahlarla donatılmış tekneler göndermiş olsa da, bir netice alamadı ve bu yüzden de barış talep etti. Talebi kabul edilse de, tıpkı Kilwa hükümdarı gibi, Portekiz kralının haraçgüzârı oluverdi. Oradan Malindi'ye geçen Ravasco, henüz gelmiş olan António de Saldanha ile Aden Körfezi'ne geçti. İkisi, Hindistan'dan gelmekte olan birkaç gemiyi gasp etmesine rağmen, sahillerdeki Müslümanlarla yaşadıkları çatışmalardan sonra, 1504'ün yaz ortasında Hindistan'a doğru hareket etmek zorunda kaldılar. Son olarak diğer kaptan Diogo Fernandes Peteira da yolculuğun başında diğer gemilerden kopmuş ve bir başına Malindi'ye kadar gitmişti. Civarda birkaç yağma faaliyeti gerçekleştirdikten sonra, Sokotra Adası'na geçmiş ve bu adaya geçen ilk Portekizli olmuştu. Sokotra bahsi için bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 173. Elbetteki bu iki kaptanın yaptıkları Kızıldeniz güzergâhını abluka almaktan çok uzaktı ve yağma faaliyetlerinden başka bir şey değildi.

⁵⁹⁷ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 209'da ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 206'da 1 Eylül tarihi verirler. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, Ekler Kısmı s. 128'de Lopo Soares tarafından orada imzalanmış 5 Eylül tarihli kâğıtlar yer alır.

⁵⁹⁸ Bu savaşlar dizisi, Portekizce kroniklerde ayrıntısıyla anlatıldığı üzere, Albuquerque kuzenlerin Hindistan'dan ayrılmalarından sonra, Kalikut hükümdarının 1504'ün 25 Mart'ından Haziran'nına kadar Koçin'e karşı fasılalarla sürdürdüğü savaşlardı. Biz burada bu savaşlar dizisinin ayrıntısına girmeyi tercih etmesek de, şunu söyleyebiliriz ki, Koçin'in muhafazası için bırakılmış olan Duarte Pacheco Pereira ile yanındaki az sayıda Portekizlinin canhıraş direnişleri sayesinde Kalikutlular çatışmalarda büyük zaiyatlar vermiş ve böylece Koçin işgal edilmekten kurtulmuş idi. Özellikle de bkz. Álvaro Vaz'ın Portekiz kralı Dom Manuel'e 24 Aralık 1504 tarihli mektubu. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, ss. 259-267. Diğer bir deyişle, menfaatleri gereği olsa da, Portekizliler, bir kez daha, dost oldukları hükümdarlar için bütün imkânlarını seferber edebiliyorlardı.

hazırlıklardan sonra, iki taraf, Castanheda ve Correia'nın nispeten ayrıntılı anlatılarına göre, ertesi günü şatafatlı merasimlerle bir araya geldi. Baş-kaptan, *regimentosunda* ısrarla vurgulandığı üzere, Vasco da Gama'nın vaktiyle gösterdiği sabırsızlık ve acemilikten son derece imtina etmesi gerektiğinden, şehrin hükümdarıyla sağduyunun hâkim olduğu bir görüşme gerçekleştirdi. Kronikler görüşmeyi ayrıntılı olarak vermese de, Lopo Soares'in aldığı talimatlar bakımından, gemilerin yüklenme ve mal alım-satım usulleri, olması gerektiği gibi, müzakere edilmiş olmalıdır. Dahası, Lopo Soares'e işin ticarî kısmında "ferasetli ve tecrübeli bir adam" olarak ticaret temsilcisi Gonçalo Gil Barbosa'nın görüş ve tavsiyelerine sıkıca uyması da tembihleniyordu⁵⁹⁹.

Kannur'daki işlerin hâl yoluna koyulması Lopo Soares'in ilk vazifesi olduğu gibi, aynı vazifeyi Koçin'de de yürütmesi ondan bekleniyordu. *Anonim Egerton Nüshası*'nda belirtildiği üzere, gemilerdeki mallardan bir kısmı Kannur'daki ticaret temsilciliğine boşaltıldıktan sonra, ayrılık zamanı gelmişti ki, Kalikut'tan ulaşan bir haberci Baş-kaptanın hareket tarzını değiştirdi. Bu haberci, kroniklerin ifadelerine göre, Pedro Álvares'in yolculuğu sırasında Kalikut'ta esir düşmüş olan bazı Portekizlilerden bir mektup getirmişti. Mektubun gönderilmesine vesile olan şey ise Duarte Pacheco ile sürdürdüğü savaşıardan epey yıpranmış olan Kalikutlu idarecilerin barış talebiydi. Üstelik, savaşlar döneminde ülkelerindeki Müslümanların başka diyarlara gitmeye başlamaları ve yeni Portekiz filosunun gelmesi de bu talepte belirleyici unsurlardandı⁶⁰⁰. Lopo Soares ise barış için tatmin edici bir cevap vermeyi tercih etmedi, çünkü *regimentodaki* talimat böyleydi. Eğer, Kannur'da bulunurken, Kalikut'tan barış talebi gelecek olursa, sadece dinlemekle iktifa etmesi gerektiğini, ancak herhangi bir müzakere gerçekleştirme yetkisinin olmadığını söylemesi gerekiyordu. Hatta, Kalikut hükümdarına olabildiğince zarar vermesi de emrediliyordu⁶⁰¹. Portekizli Baş-kaptan, bu talimatlardan dolayı olsa gerektir ki, haberi getirmiş olan Müslümanın yanındaki Portekizli delikanlıya, esir olarak tutulanlara, filo oraya yaklaştığında, geceleyin kaçmak için ellerinden geleni yapmalarını söylemesini tembihlemekten de geri kalmadı⁶⁰². Bütün bunların sonunda Lopo Soares haberciye, ona Kalikut'a geleceğini söyleyerek, Portekizli delikanlıyla gönderdi.

⁵⁹⁹ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 191. Aynı *regimentoda* Kannur'da yüklenecek olan gemilerin başında kaptan Pedro Afonso de Aguiar'ın bulunması tavsiye edilmektedir.

⁶⁰⁰ Barros, bu Müslüman haberci ve onun yanındaki Portekizli delikanlının Kannur'a gelmesinde Portekizlilerin dostu olan *Koya Pakki*'nin payı olduğunu söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 276.

⁶⁰¹ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 192 ve aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 211. Góis de bu konuda Baş-kaptanın bir cevap vermeden haberciye gönderdiğini söyler: *ho deixou tornar sem responder*.

⁶⁰² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 268 ve aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 211 ve G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 498.

Görüşmelerde Kannur hükümdarında müspet bir intiba bırakmış olan Lopo Soares, yaşanan bu hadisenin ardından ayrılmak için ondan izin aldı ve Kalikut'a gitmek üzere muhtemelen en erken 7 Eylül 1504 günü⁶⁰³ yelken olmalıdır. Portekiz filosu, Kalikut önlerinde demir attıktan sonra, şehrin idarecilerinin ziyaret etmesi için gönderdiği meşhur *Koya Pakki* tarafından karşılandı. Baş-kaptanın, Portekizlilere her zaman yardımcı olmuş olan bu Müslümana karşı tavrı nispeten soğuk oldu ve getirdiği hediyeleri kabul etmek istemedi. Yine de, onu gücendirmemek için gönlünü alacak sözler söyledi ve ona, henüz barış tesis edilmediğinden, düşman toprağındaiken gönderilen hediyeleri alamayacağını mazur görmesini ifade etti. Dolayısıyla o gün iki taraf arasında dişe dokunur bir gelişme yaşanmadı. Bir sonraki gün, Baş-kaptanın bu tavrını barış görüşmelerinin yapılamayacağına yoran Kalikutlu idareciler sözü edilen *Koya Pakki*'yi esir tutulan Portekizlilerden ikisiyle bir kez daha gönderdiler ve o sırada şehrin dışında bulunan Kalikut hükümdarına⁶⁰⁴ da bu konuda haber göndereceklerini söylediler. Barış müzakelerine dair yetkisi olmayan Lopo Soares, belki sözü edilen Portekizli esirleri kurtarabilme ümidiyle Kalikut tarafının çağrılarına kulak verdi ve eğer bir barış tesis edilecekse, bazı şartlar öne sürdü. Örneğin, hem esir Portekizlilerin⁶⁰⁵ hem de Koçin'le olan savaş sırasında Kalikut tarafına sığınmış olan iki İtalyan ustanın⁶⁰⁶ iadesini istedi. Kalikutlu idareciler ise Portekizli esirlerin iadesi için müspet

⁶⁰³ Barros, Castanheda ve Góis 7 Eylül tarihini filonun Kalikut önlerine varış günü olarak verirler. Ancak Anonim Egerton Nüshası ise bu tarihi filonun Kannur'dan hareket tarihi olarak aktarır. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 119. Bouchon, çalışmasının 59. dipnotunda Lopo Soares'ın Kannur'da en son 7 Eylül günü bazı vesikalar imzalamış olmasından dolayı, filonun Kalikut önlerine o tarihte gelmemiş olabileceğini haklı olarak ifade etmektedir. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 69 ve sözü edilen 7 Eylül günlü vesikalar için aynı eserde Ekler Kısımında s. 129'daki 5 ve 6 numaralı vesikalar.

⁶⁰⁴ İşbu tez çalışmasının 598 numaralı dipnotunda belirtilen savaşlar silsilesinden sonra mağlup olan Kalikut hükümdarı, Portekizce kroniklere göre, gururuna yediremediğinden, kendisini inzivaya çekmeye karar vermiş ve tahtı bırakmayı bile düşünmüştü. Aynı şekilde bkz. Álvaro Vaz, *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 267'deki 24 Aralık 1504 tarihli mektubunda *partio elrrej de Calecut, e se foy asemtar em rrepely (Repelim)... desfauoreçido de todos* der.

⁶⁰⁵ Portekiz kralının 23 Ekim 1505 tarihli mektubunda bu esirlerle birlikte Rodrigo Reinel adında bir şövalyenin de iade edilmesine yönelik talepten bahsedilmektedir. Mektupta, Kalikut hükümdarının Francisco de Albuquerque ile yapılan anlaşmanın bozulmasından dolayı Rodrigo Reinel'i alıkoyduğu ifade edilmektedir. P. Peragallo, *age*, s. 34. Bu mektupla birlikte, Castanheda ve Góis de Rodrigo Reinel'in, Kalikut hükümdarı ile kaptan Francisco arasındaki anlaşmaya göre vaat edilen biberin alınması sırasında yaşanan çatışmalardan dolayı Kalikut'a esir olarak götürülmesinden bahsederler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 176-177 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 172. Bu üç kaynaktaki bigileri teyit eden Diogo Fernandes Corrêa ile Lourenço Moreno'nun 9 Ocak 1504 tarihli mektubunda Rodrigo Reinel'in, Francisco de Albuquerque'nin yaptığı barıştan sonra biberin tesliminde yanındaki adamlarla rehin olarak karşı tarafa verildiği söylenir. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 260. Son olarak, bu Rodrigo Reinel'in, vaktiyle Sodrê biraderlerin Arabistan'ın güney sahillerine giden filusunda da bulunmuş olduğu ve 1503 sonbaharı başında Hindistan'a geldiği Pero de Ataíde'nin sözü edilen 20 Şubat 1504 tarihli mektubunda dile getirilmektedir. Bkz. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1898). C. 2, s. 263.

⁶⁰⁶ Gaspar Correia'ya göre Floransalı olan bu iki taş ustasının isimleri Giovanni Tudom ve Pietro Antonio idi. G. Correia (1858). *Lendas da Índia*, C. 1, s. 361. Castanheda'ya göre, Milanolu olan bu iki kişinin isimleri Giovanni Maria ve Pietro Antonio idi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, ss. 153-154. Bu iki usta, Koçin'in işgalinde payı olmuş olmakla birlikte, Kalikut tarafına kaçmış ve Koçin'le yaşanan

cevap göndermiş olsalar da, hükümdarlarından haber almadıkça bu iki İtalyan'ı teslim etmeye razı olmadılar. Onların oyalayıcı sözleri, zaten şansını denemiş olan Lopo Soares'i oldukça öfkeliendirdiğinden⁶⁰⁷, o da gemileri sahile iyice yaklaştırdı ve şehrin iki gün boyunca topa tutulmasını emretti. Tabiatıyla, Kalikut bir kez daha sağlam bir tokat yemiş oldu. Gerçi, öyle veya böyle, Lopo Soares'e, *regimentosunda*, Kalikut hükümdarının bu zamana kadar yaptıklarının bedelini ödemekten bunalacağından, er geç Portekizlilerin dostluğunu kabul etmek zorunda kalacağını ve bu yüzden de şimdilik ona ziyadesiyle zarar verilmesi söyleniyordu⁶⁰⁸.

2.8.2. Koçin ve Yeni Bir Cezalandırma

Lopo Soares, görüldüğü üzere, Kalikut'la ilgili kendisine verilen kraliyet talimatlarını harfiyen uyguladıktan sonra, hiç vakit kaybetmeden Koçin'e doğru hareket etmeye karar verdi. Yine de, Kalikut'tan kurtaramadığı Portekizli esirleri de şimdilik kendi kaderlerine bırakıyordu. Komutasındaki filo, ilginç bir biçimde Portekizce kroniklerin uyumlu oldukları bir tarihte, yani 14 Eylül [1504] günü⁶⁰⁹ Koçin önlerine ulaştı. Filonun gelişi hem şehrin hükümdarını hem de ticaret temsilciliğindeki Portekizlileri, hiç olmadığı kadar, sevindirmişti. Çünkü bir süre önce yaşanan savaşlar dizisinde Kalikutlu unsurları perişan etmiş olmalarına rağmen, şehrin güvenliği her zaman pamuk ipliğine bağlı kalabiliyordu. Ertesi gün, Portekizli Baş-kaptan, Albuquerque kuzenlerin inşa etmiş olduğu ahşaptan müstahkeme geldi. Koçin hükümdarı da görüşmek için orada beklemekteydi⁶¹⁰. *Regimentosundaki* talimata göre, Lopo Soares, tıpkı Kannur hükümdarıyla olduğu gibi, Koçin hükümdarıyla da görüşürken, Vasco da Gama'nın vaktiyle gösterdiği sabırsızlıktan kesinlikle uzak durmakla kalmayacak, aynı

savaşlarda Kalikutlu birlikler için top dökmüşlerdi. *Anonim Egerton Nüshası* ise ustaların, isimlerini vermeksizin, Venedik'ten Hindistan'a gelmiş olduklarını belirtir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 51 ve 120. Bu iki usta için yapılan iade talebiyle ilgili olarak ayrıca bkz. P. Peragallo, *age*, s. 34.

⁶⁰⁷ Aynı şekilde bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 70.

⁶⁰⁸ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 192'de *antes estreytamente vos mandamos que a elle e a todas suas cousas fezeseis todo mal e dano que podeseys... antes vos parece que nam podera leixar de rreceber muy grande dano e seu trauto se perder de todo* ifade ediliyordu. Aynı zamanda bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 71.

⁶⁰⁹ Sadece Correia Baş-kaptanın Koçin'e varış tarihini vermez. Castanheda, Barros, Góis ve *Anonim Egerton Nüshası*'nı bu hususta teyit eden Álvaro Vaz'ın sözü edilen 24 Aralık 1504 tarihli mektubunda da Lopo Soares'in Koçin'e ulaştığı tarih 14 Eylül olarak kaydedilmektedir. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 256.

⁶¹⁰ *Anonim Egerton Nüshası*, diğer kroniklerin vermediği bir ayrıntıyı vermek suretiyle, Lopo Soares'i karşılamaya gelmiş olan Koçin hükümdarının yanında şehrin ticaretinde önemli payı olan Mapilla Müslümanlarından zengin ve itibarlı iki tüccarın da bulunduğunu kaydetmektedir: Mamale Mercar ve Chérique Mercar. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 121. Castanheda bu görüşmede Lopo Soares'in Koçin hükümdarına, fakir olmasından dolayı, Portekiz kralının gönderdiği bir miktar parayı da teslim ettiğini dile getirir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 270 ve aynı şekilde G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 501.

zamanda iki tarafın dostluğunu pekiştirecek sözler de söyleyecekti. Öyle de oldu. *Anonim Egerton Nüshası*'na göre, Lopo Soares, Portekiz kralının bir mektubunu da iletmişti Koçin hükümdarına, Portekiz kralı gibi güçlü bir hükümdarla dostluk ve ticaretini devam ettirecek olursa, hem şahsının hem de ülkesinin itibar ve gelirler kazanacağını ve bunun karşılığında Portekiz kralının da onu her yönden destekleyeceğini söylemişti⁶¹¹. Birkaç zamandan beri Kalikut hükümdarının ciddi işgal planlarının sürekli hedefinde olmuş olan Koçin hükümdarı ister istemez bu çağrıya kulak vermeyi taahhüt etti. Görüşme sona erer ermez, şehrin hükümdarı gemilere kısa süre içinde baharat yükü göndereceğini de ekledi⁶¹².

Anonim Egerton Nüshası, Lopo Soares'ın filosundaki gemilere üç gün geçmeden Koçin limanında bol miktarda baharat yüklendiğini söylemekle birlikte, Gaspar Correia da bu gemilerin biberle yüklenmesi için Koçin hükümdarının biber yüklü bazı küçük gemileri alıkoyduğu ve bu gemilerin sahiplerinin, karşılığında parasını almak suretiyle, ellerindeki biberi kendi rızalarıyla Portekizli gemilere verdiklerini ve iki tarafın da bu alışverişten oldukça memnun kaldığını belirtir⁶¹³. Yine de, bu iki kaynağın ifadelerine ihtiyatla yaklaşmak gereklidir, çünkü birkaç ay sürmüş olan savaşlar silsilesinden hemen sonra, baharat tedarik merkezleriyle kısa sürede temas kurulabilmiş ve böylesine kalabalık bir filonun ambarlarını doldurabilecek kadar yeterli biber depolanmışa benzemiyor olsa gerek⁶¹⁴. Castanheda, böyle bir ihtimale işaret etmek suretiyle, Lopo Soares'ın, Koçin hükümdarıyla görüşmesinin ardından, baharat yükleriyle denize açılacak olan Müslüman gemileri ele geçirmeleri için Pero de Mendoça ile Vasco de Carvalho'ya Kalikut sahillerine kadar devriye gezmelerini

⁶¹¹ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 121. Sözü edilen mektup için G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, Ekler Kısmı ss. 126-127. Gerçekten de bu mektupta da Koçin hükümdarından şimdiye kadar sergilediği dostluğu daha fazla devam ettirmesi isteniyordu: *vos rogamos muito que o bem que hatee quy esta feito por vos e em voso porto ho queiraes conservar e acreçemtar de bem em mylhor*. Mektup bahsi için J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 277 ve aynı şekilde F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 269.

⁶¹² Bu ifade *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 121'de ve G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 501'de geçmektedir. Aynı şekilde bkz. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 278.

⁶¹³ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 121'de yükleme işi için belirlenen zaman diliminde o kadar fazla meşguliyet ve çaba gösterilmiş ki, Lopo Soares'ın bu sırada dinlenme fırsatı bulmuş olduğu bile söyleniyordu. Correia, Koçin hükümdarının yüklemenin daha rahat yapılabilmesi için ticaret temsilcisine denize uzanan ahşaptan bir iskele yapmasını tavsiye ettiğini ve böyle de yapıldığını ve hatta ticaret temsilcisinin daha fazla yükün gemilere taşınması için Müslümanlardan, parası karşılığında, büyük gemiler ısmaladığını söylüyordu. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 501-502.

⁶¹⁴ Özellikle de bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 72-73. Álvaro Vaz'ın 24 Aralık 1504 tarihli mektubunda Lopo Soares'ın filosu Hindistan'a ulaşmadan önce, biber depolama işinin, tüccarlar arasında yaşanan bazı ihtilaflar çözüme kavuşturulduktan sonra, güvenilir ve adil ölçümlerle yapıldığını söylüyordu. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 257. Yine de, bu ifadeler depolanan biberin filodaki bütün gemiler için yeterli olduğu anlamına gelmeyebilir.

emrettiğini⁶¹⁵ ve onun görevlendirdiği bir başka kaptan olan Tristão da Silva'nın da biber yüklü Kalikutlu bir gemiyi gasp edip, Koçin'e döndüğünü aktarır⁶¹⁶. Baş-kaptan Soares filosundaki bazı gemilerin yüklenmesi işini de ihmal etmedi ve onları kısa bir süre önce limanlarını Portekizlilere açmış olan Kollam'a gönderdi⁶¹⁷.

Baharat temin etme kanalları bulmak Portekizliler için zor olmasa da, ticaret temsilciliklerinin emniyetini sağlamak her şeyden daha elzem idi. Bu yüzden de, olabilecek tehlikeleri Portekiz'e dönmeden önce savuşturmak gerekebilirdi. Filonun Hindistan'dan hareket edecek olmasından sonra, Kalikutluların yeni bir saldırı için birtakım hazırlıklara giriştikleri Koçin'de derhal duyuldu. Böyle bir haber, aynı zamanda, muhtemelen Duarte Pacheco'nun zaferlerinin iştihanı kabarttığı Lopo Soares için yerinde bir bahane oldu. Saldırının hedefi için Francisco de Albuquerque'nin biber temininde tatsız hadiseler yaşadığı Kranganor seçildi⁶¹⁸. Gerçi Kranganor'un sürekli Kalikut'un tarafında olması da yeterli bir gerekçe olabiliyordu. Gerçekten de, bu yerde Kalikut hükümdarının bir komutanının çok sayıda gemiyle⁶¹⁹ bulunduğu öğrenilmişti. Diğer taraftan da Kalikutlu prensin de oldukça kalabalık kara unsurlarıyla sürekli seyyar halde hareket ettiği de bildiriliyordu. Portekizli Baş-kaptan, Kalikut filosunun bulunduğu yer ağır gemilerin manevra yapmalarına müsait bir yer olmadığından, yanına mütevazı miktarda hafif tekneler ve bir adet karavela alarak yola çıktı. Elbetteki Koçinli prens de kara birlikleriyle Kranganor'a hareket ediyordu. Büyük bir gizlilikle ilerleyen Portekizlilerin Kalikutlu deniz kuvvetlerine hücum etmeleriyle, savaş başlamış oldu. Ateşli silahların kolay bir zafer vaat edebileceği düşünülmüş olsa da, Kalikutlu komutanın emrindeki gemileri ele geçirmek pek kolay olmadı ve büyük bir direnişle

⁶¹⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 270 ve aynı bilgi için bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 212.

⁶¹⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 270. Getirdiği baharat miktarı bile göze batıyordu. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 506

⁶¹⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 270. Gönderdiği kaptanlar, ona göre, Afonso Lopes da Costa, Pedro Afonso de Aguiar, Leonel Coutinho ve Rui de Abreu. Aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 212. Anonim Egerton Nüshası, biraz farklı bir versiyon sunmakla birlikte, Lopo Soares'in, kaptanlarından ikisi farklı olmak üzere, beraberinde sadec üç gemiyle Kollam'a gittiğini ve gemileri yükledikten sonra yeniden Koçin'e döndüğünü söyler. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 121. Lopo Soares'in Kollam'a gidip gitmediği muğlak olsa da, Álvaro Vaz'ın 24 Aralık 1504 tarihli mektubuna göre, *Rei Grande, Leitoa Nova, Batecabelo ve India* (yani *Julioa*) gemileri orada baharat ve tarçın yüklemişlerdi. *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1903). C. 3, s. 257. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 73. Duarte Pacheco'nun askerî başarıları da Kollam limanının Portekizlilere açılmasına vesile olmuştur.

⁶¹⁸ Anonim Egerton Nüshası Lopo Soares'in Kranganor'a saldırma niyeti karşısında Koçin hükümdarının oldukça şaşırıldığını, çünkü, ona göre, bu yerin her zaman çok iyi korunduğunu söylüyordu. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 122.

⁶¹⁹ Castanheda ve Góis Kalikut deniz kuvvetlerinin seksen adet *paraio* türü gemi ile beş ağır gemiden oluştuğunu dile getirirler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 271 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 212 ve ayrıca bkz. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 507.

karşılaşıldı. Ancak Lopo Soares'in yanındaki bazı kaptanların ısrarlı hamleleri başta Kalikutlu komutanın bulunduğu gemi ile diğer deniz unsurlarının kanlı bir şekilde yok edilmesini beraberinde getirdi⁶²⁰. Epey zahmetli olan bu aşama Portekizlilerin intikam duygularını kamçılamaktan başka bir şey yapmadı. Lopo Soares'in emrindeki kuvvetlerle karaya çıkması zaten maneviyatları düşmüş olan Kalikutlu birliklerin akibetinde belirleyici oldu. Umutsuzca çatışan düşman unsurları Koçinli takviyelerin yardımıyla derhal çözüldüğü gibi, Portekizliler de bölgedeki yerleşim yerini acımasızca tarumar edip, ateşe verdiler⁶²¹. Yağma ve ganimetin ardından, geriye zaferle dönmek kalıyordu Koçin'e.

2.8.3. Ticaret Filosunun Ateşe Verilmesi ve Lizbon'a Varış

Lopo Soares ilk Hindistan tecrübesinde askerî meziyetlerini ispat etmenin haklı gururuyla Koçin'e döner dönmez, ele geçirilen ganimetleri⁶²² şehrin hükümdarına teslim etme jesti gösterdi. Böyle bir jest, tabiatıyla, hükümdarın gururunun okşanmasına vesile olurken⁶²³, çatışmalarda becerilerini sergilemiş olan bazı Portekizliler de şövalye yapıldı. Her şeyden sonra, gerek Kalikutlu unsurların cezalandırılması ve gerekse gemilerden bazılarının yüklenmesi Koçin'den ayrılık vaktine işaret ediyordu, çünkü Kannur'daki ticaret temsilciliğinin de ziyaret edilmesi gerekiyordu. Ancak tam bu aşamada yeni bir ittifak teklifi gündeme gelecekti. Öyle ki, Portekizlilerin Hindistan'a vardıkları andan itibaren, ortak düşmanları Kalikut hükümdarına baş kaldıran vasalların yenisine mahallî bir hükümdar da ekleniyordu. Bu hükümdar, toprakları Kalikut ülkesinin sınırları içinde kalmasına rağmen, hükümdarına ara ara isyan eden Tanor hükümdarı idi⁶²⁴. Onun gönderdiği elçiler Baş-kaptan Soares tarafından samimi bir şekilde karşılanırken, talep ettiği ittifak ve destek de derhal veriliyordu, çünkü Kalikut hükümdarının tehdidini her an hissediyordu⁶²⁵. Kaptan Pero Rafael'in komutasında gönderilen kuvvetler en azından sözü edilen beyin ülkesinin toprak

⁶²⁰ Portekizce kronikler sözü edilen Kalikutlu komutanın yanındaki iki oğluyla öldürüldüğünü söylemekle birlikte, Anonim Egerton Nüshası onların beraberinde iki yüzden fazla kişinin öldüğünü belirtir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 123.

⁶²¹ Ateşe verilen yerleşim yerinde mukim Hristiyanların ricasına binaen Lopo Soares de onlara ait evlerin ve mabetlerinin bulunduğu mıntıkadaki yangınların söndürülmesini emretti. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 75.

⁶²² Barros ganimetin büyük bölümü olarak otuz beş düşman gemisini saymaktadır. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 279.

⁶²³ Yapılan jestin bir nedeni de yanan mallarından dolayı Kranganorlu unsurların Koçin hükümdarına ödeyecekleri haracın güme gitmemesi idi. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 75-76.

⁶²⁴ Tanor beyliği için bkz. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 2, ss. 87-88 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 280 ve *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 123.

⁶²⁵ Zira Portekizce kroniklerde, Kranganor'daki savaşta birliklerine yardıma giden Kalikut hükümdarına pusuya yatmış olan bu bey tarafından büyük bir zarar verildiği ve böylece Portekizlilerin başarılarında payı olduğu aktarılmaktadır.

bütünlüğünü pekiştirmiş oldu⁶²⁶. O senenin son günlerine yaklaşıldığı sırada, Lopo Soares, olması gerektiği gibi, Koçin'in muhafazası için filosundaki kaptanlardan Manuel Teles de Barreto'yu⁶²⁷ iki karak ve iki karavela türü gemiyle bıraktı ve 26 Aralık 1504 günü⁶²⁸ yola çıktı.

Duarte Pacheco ve Lopo Soares'ın o sene içinde Kalikut hükümdarına ve şehrine vermiş oldukları zararlar Kalikut'taki ticaretin güvenliğini de tehlikeye atmıştı. Son yaşanan çatışmalardan dolayı, Arabistan sahiline gitmeye hazırlanan Müslüman gemiler yükleme yapmak için, Kalikut dışında, daha emniyetli limanları tercih etmeye mecbur kalmışlardı. Gerçi, böyle bir tercih, Müslüman gemilere, herhangi bir tehlikeyle karşılaşmayacakları garantisini veremeyebilirdi. Gerçekten de, Portekizli Baş-kaptan Kalikut civarındaki sahilleri gözetlemesi için iki karavelayı önden gönderdiğinde, yükleme işini henüz tamamlamış olan on yedi ağır Müslüman gemisinin civardaki bir limanda⁶²⁹ bulunduğu haberi geldi. Barros'a göre, bu gemilere saldırımayı planlamış olan Lopo Soares, işin gizliliği açısından Koçin hükümdarına bu konu hakkında tek bir söz bile söylemedi. Bu sırada, *regimentosunun* gereği olarak, bu gemilere saldırıma karar vermiş olan Soares'ın filosunun selameti için aldığı tedbir gereğince, baharat ve emtia yüklü ağır Portekizli gemiler açıktan giderken, karavela türü gemiler ise her an savaşa hazır biçimde sahili yakından izleyeceklerdi. Soares, on yedi ağır Müslüman gemisinin bulunduğu limana kadar uzanan sahilin durumunu gözetmeleri için Pero Rafael ile Diogo Pires'i karavelalarla önden gönderdi⁶³⁰. İki taraf arasındaki ön çatışma,

⁶²⁶ Castanheda ve Góis yardım için gönderilen Pero Rafael ve adamlarının Kalikutlu unsurlarla çatışıp, onları sindirdiklerini söylerlerken, Barros ise Pero Rafael yardıma geldiğinde, tehlikenin geçmiş olmasından dolayı böyle bir çatışmaya gerek kalmadığını ifade etmektedir. Aynı şekilde *Anonim Egerton Nüshası* ise Pero Rafael'in kuvvetlerinin bir çatışmaya girmedikçe kaydeder.

⁶²⁷ Şunu söylemek gereklidir ki, Barros, Castanheda ve Góis Koçin'in muhafazasında bırakılan yardımcı kaptanların isimleri hakkında neredeyse uyumluyken, onların baş-kaptanının soyadı konusunda birbirinden ayrılırlar. Barros ve Góis bu kaptanın ismini Manuel Teles de Barreto olarak verirken, Castanheda ise Manuel Teles de Vasconcelos ismini verir. Ancak burada Barros ve Góis'in versiyonuna itimat edebiliriz, çünkü bu ikisine göre, Lopo Soares Lizbon'dan Hindistan'a hareket ederken, Manuel Teles de Barreto filodaki kaptanlardan biriydi. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 281 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 218. Castanheda ve *Anonim Egerton Nüshası* ise Lizbon'dan yola çıkan filodaki kaptanlar arasında Manuel Teles isminden hiç bahsetmezler. Ancak *Anonim Egerton Nüshası* Koçin'deki baş-kaptanlık tayini sırasında soyad vermeksizin sadece Manuel Teles der. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 125. Gaspar Correia ise Manuel Teles'in komutasında bambaşka isimler sıralar: Rui de Mendanha, Duarte Ferreira, Lopo Cabral, Álvaro Rafael, Cide de Sousa. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 509.

⁶²⁸ Bu tarih için bkz. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 282 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 218 ve *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 125.

⁶²⁹ Bu limanın ismi konusunda Portekizce kronikler mutabık olmamaktadırlar. Bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 77-78. Muhtemelen bu liman günümüz Kalikut'un hemen kuzeyindeki Kappad olmalıdır.

⁶³⁰ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 274 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 218. Barros ise Soares'ın Koçin'den hareket etmeden Kalikut'a ait limanlardan yabancı gemilerin çıkmalarına engel olması için Pero de Mendoça'yı üç gemiyle önden gönderdiğini aktarır. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 282.

bu iki kaptanın karşısına, on yedi ağır geminin muhafazasıyla görevli yirmi *parao* türü geminin çıkmasıyla başlamıştı. Lopo Soares, bunun üzerine kaptanlarıyla istişare yaptı ve güç orantısızlığına rağmen⁶³¹ çatışmayı kabul etti. Ne var ki, bu amaçla limanın içine önden sokulmaya çalışan Portekizli karavelalar için durum hiç de kolay olmadı. Çünkü limanın girişinde topla donatılmış istihkam vardı ve limanın dibi karavelaların manevra yapmasını kısıtlıyordu. Yoğun ok ve top yağmuruna tutulan bu iki karavela oldukça zor durumda kaldığından, Lopo Soares emrindeki teknelerle limana sokuldu. Her bir teknenin içindekiler, hiç de kolay olmasa da, on yedi gemiye tırmanabildiler. Meşakkatli dövüşmelerin ardından, Müslüman gemilerdekiler son çare olarak denize atladılar. Kendi kaderlerine bırakılan gemiler Portekizlilerin kontrolüne geçtiğinde, içindeki mallara bakılmaksızın, hepsi de ateşe verildi. Böyle bir şey, Portekizlilerin mala tamah etmediklerini göstermesi açısından önemli olduğu gibi⁶³², Kızıldeniz pazarlarını endişelendirebilirdi.

Müslüman ticaret filosu bütünüyle küle dönerken, Lopo Soares de bu çatışmada yaralanmış⁶³³ olan Portekizlilerin tedavisi için hemen Kannur'a hareket etti⁶³⁴. Çatışmada bulunmuş olan Manuel Teles de Barreto ve diğer kaptanlar da muhafazasıyla görevli oldukları Koçin'e döndüler. Kannur'a ulaşan Portekizli Baş-kaptan büyük bir sevinçle karşılandı, çünkü bu son zafer, şehirdeki Müslümanların tehditlerinden dolayı her gün ölüm korkusuyla yaşayan Portekizli unsurlara rahat bir nefes aldırılmıştı. Burada da bir miktar baharat⁶³⁵ yüklendikten sonra, Lizbon'a dönüş yolculuğu için hazırlıklar tamamlandı. Hemen öncesinde Soares orada kalacaklar için bir konuşma⁶³⁶ yaptı ve Hindistan'dan yelken açtı. Filoya, bir önceki filonun

⁶³¹ Anonim Egerton Nüshası 150 *parao* türü gemiden ve bunların içinde bulunan 4 bin adamdan bahseder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 126. Diğer kroniklerde ise böyle abartılı bir durum yoktur.

⁶³² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 284'de bütün bunları, Aires Correa'ya yapılanların intikamı için yapmış olduklarını dile getirir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 240 ve 249 ve R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, ss. 189-190 ve L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 20.

⁶³³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 277'ye göre, bu çatışmada Portekizlilerden 25'i ölmüş ve 127'si ise yaralanmıştır. Karşı taraftan ise 2 bin adam ölmüştür. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 284'te Portekizlilerden ölü sayısı 23 ve yaralıları ise 170 idi. Müslüman-Kalikut unsurlarından ölü sayısı 700 idi ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 219'da Portekizliler 15 ölü ve 127 yaralı vermişti. Diğer tarafın bilançosu ise 1700 ölü idi. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 127'de Portekizliler 25 ölü bırakmış ve 167 yaralı vermişti. Karşı tarafın kaybı 1400 ölü idi. Priuli de Portekizlilerin kaybı olarak, diğer kroniklere yaklaşık bir sayı vermektedir: 22 ölü. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 190 ve aynı şekilde bkz. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 21.

⁶³⁴ Portekizlilerin olay mahallinden Kannur'a 1 Ocak 1505 günü hareketi için bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 1, s. 277 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 1, s. 219 ve *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 128. Kroniklerin verdikleri bu tarih mantıklı görülebilir, çünkü Lopo Soares'in Kannur'da, en erken 5 Ocak 1505 tarihli olmak üzere, imzalamış olduğu kâğıtlar bulunmaktadır. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, Ekler Kısmı, s. 132.

⁶³⁵ Yük miktarı için bkz. G. Bouchon (1976). *Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)*, *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, s. 81.

⁶³⁶ Konuşma metni için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 128.

kaptanları olan António de Saldanha ile Diogo Fernandes de Peteira'nın gemileri de eşlik etmekteydi. Dolayısıyla 13 gemi Portekiz'e doğru yola çıkmış oluyordu.

Hint Okyanusu'nu geçen filo 1 Şubat 1505 günü Malindi'ye uğradıysa da, sadece erzak ikmali yapıldı ve hükümdarla yüz yüze bir görüşme olmadı. Oradan hareket eden filo önce Kilwa'ya ve sonra da Mozambik'e geldi. Burada da su ve kereste ikmal yapılırken, Soares, Portekiz kralına filonun durumuyla ilgili haberi götürmeleri için Pero de Mendoça ile Lopo de Abreu'yu önden gönderdi. Gerçi, Pero de Mendoça yolda kaybolurken, Lopo de Abreu, Soares'in filosundan önce Lizbon'a ulaştı ve kalan filo – yani dokuz gemi – 22 Temmuz 1505 günü ve son iki gemi ise Ağustos'un ortasında Tejo mansabına varabildiler⁶³⁷. Filodaki getirilen toplam baharat miktarı, Vasco da Gama'nın ikinci yolculuğundakine yaklaşımasa da, oldukça fazla miktardaydı. Girolamo Priuli ile Leonardo da Ca' Masser'in ifadelerine göre, 22 bin ile 24 bin *kantar* baharattan söz edilmekteydi⁶³⁸. Tabiatıyla büyük miktarı biberdi ve tarçın ve zencefil ikinci sırada geliyordu. Son olarak, gerek kazanılan zaferler gerek getirilen baharat miktarı Portekiz kralını ülkesindeki bütün şehirlerde bir şükür merasimleri organize etmeye sevk etti. Lopo de Abreu'nun gemisinin gelişinden hemen sonra, Dominiken Tarikatı (*Ordem de São Domingos*) piskopos vekiline gönderilen 10 Temmuz 1505 tarihli bir mektupta *Rabbimizin bize vermiş olduğu bu nimetleri vesilesiyle şükür ve hamd merasimleri düzenleyiniz*⁶³⁹ denilmektedir.

Toparlamak gerekirse, Pedro Álvares'in yolculuğundan Lopo Soares'inkine kadar Hindistan'a gönderilmiş olan filoların hikâyelerine bakıldığında, Portekizliler, şimdilik, Şark diyarlarındaki ticaret sisteminin işleyiş tarzını benimsemekten ve Hintli krallıklar arasında, ekonomik kaygılardan dolayı, siyasî dengeleri gözetmekten başka bir şey yapmamışlardı. Elleriindeki kısıtlı imkânlar ve özellikle de fırtınalar gibi, yolculuk sırasında karşılaşılan tabii zorluklar, Portekizlilerin şimdiye kadar Hint sularına tam manasıyla hükmetmelerine ve çok arzuladıkları Kızıldeniz ticaret güzergâhını abluka altına almalarına imkân vermemiştir. Diğer taraftan, eğer Portekizlilerin çabaları açık denizde Müslüman ticaret gemilerine saldırma usulüne dayalı olacaksa, o zaman, onların, ticaret gemilerindeki Müslümanların direnişinden ziyade seyrüsefer şartlarıyla baş etmeleri gerekiyordu. Burada da teknolojik üstünlüğe bile baskın çıkan tabii şartlardaki şans faktörü kendini göstermekteydi. İşte, Portekizliler

⁶³⁷ G. Bouchon (1976). Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505), *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 82-83.

⁶³⁸ Gelen baharat miktarı toplamda 20.895 kintal baharat idi ve filodaki gemilerden her birinin getirdiği yük miktarı için bkz. **agm**, s. 121.

⁶³⁹ *Pello quall muyto vos encomendamos que em todas as cassas de vossa ordem façaes fazer graças e louveres a Nosso Senhor por estas merçes e beens...* naklen ıktibas için bkz. **agm**, ss. 135-136.

amaçlarına ulaşmak istiyorlarsa, o zaman başka bir yapılanma gerekebilirdi. Üstelik senelik gönderilen filolar, şansları yaver giderse, var olan gemilerle sadece baharat nakletmeye yarıyorlardı. O diyarlarda kalan ticaret temsilcilikleri ise kendi kaderlerine bırakılıyor ve ekonomik çıkarlar tehdit altında kalabiliyordu. Dolayısıyla Soares'ın Lizbon'a döndüğü 1505 senesi Portekizlilerin Hindistan'daki tarihinde yeni bir dönemin milâdı olacaktı. Bu dönemden itibaren, birkaç yıllığına tayin edilecek olan genel valiler Portekiz'in Hint denizlerindeki gücünü ve istikrarını pekiştirmek için kralın yeni “vekil-i mutlakı” olarak hareket edeceklerdi. Diğer bir deyişle, gönderilen filoların baş-kaptanları sadece emrindeki gemilerin nizamından mesul olacaktı. Öyle ki, Giovanni Francesco'nun 11 Eylül 1504 tarihli mektubunda bir sonraki sene ilk Genel Vali Dom Francisco de Almeida'nın komutasında yola çıkacak olan filodaki gemilerden 12'sinin “o diyarlarda” üç seneliğine kalacağı ifade edilmekteydi⁶⁴⁰.

⁶⁴⁰ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 87'de *per restar de là tre anni continui, per cursizar tutti quelli mari* ifade edilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ VE PORTEKİZ MESELESİ (1501-1517)

3.1. Venedik ve Portekizliler

3.1.1. XVI. Asra Kadar Venedik'in Doğu Akdeniz'deki Durumuna Genel Bakış

Haçlı Seferleri'nin başlangıcından itibaren, aralarında papanın mukaddes mekânların “kâfir” Müslümanlardan kurtarılması uğruna yaptığı çağrılara icabet etmeyi bir borç bilen samimî dindârların⁶⁴¹ da olduğu kuzey Avrupalı milletlerin naklini üstlenmiş olan İtalyan denizci devletler, Doğu Roma'nın hükmettiği topraklardan başka, Doğu Akdeniz'de de, ancak bilhassa Suriye-Filistin sahillerinde, XII. asrın başından itibaren ticarî ilişkiler geliştirmeye ve üsler kurmaya ilgi göstermeye başlamışlardı. Akdeniz'in ayrı mekânlarında ticarî çıkarları olan Ceneviz, Venedik ve Pisa gibi üç İtalyan cumhuriyeti bünyelerindeki burjuva unsurlarıyla haçlı ordularını finanse ederek, müşterek bir yerde ilk kez bir araya gelmiş oldular: Suriye⁶⁴². Kudüs'ün 1099 Temmuz'unda Haçlıların eline geçmesiyle, Filistin topraklarının önemli liman şehirlerinin ardı ardına İslâm hâkimiyetinden kopması üzerinden çok zaman geçmedi. En başta, Kuzey Afrika'daki Müslüman üslere saldırarak, maddî kazanımlar edinmiş olan Ceneviz, aynı şekilde, 1100'lerin başlarında Akka'nın ele geçirilmesinde sergilediği katkılar sayesinde, şehrin gümrük gelirlerinin bir bölümünü Kudüs haçlı kralı I. Baudouin'den koparabilmişti. Orta Suriye'deki şehirlerin alınmasında yine Cenevizli askerî unsurlar baş rol oynadılar. Başka bir liman şehri olan Trablusşam Ceneviz'den gelen kalabalık filonun yardımıyla teslim oldu. Beyrut da Cenevizli filo sayesinde Kudüs kralının mülkü haline geldi⁶⁴³.

XII. asrın ilk yıllarında haçlı devletlerinin Mukaddes Topraklara yerleşmelerine katkı sağlayan Ceneviz ve Pisa gibi Cumhuriyetler, Akdeniz'in batısındaki adalara yönelik fetihlerden ve kendi aralarındaki çatışmalardan dolayı, yüzyılın sonraki yıllarında bir müddet Doğu Akdeniz'den uzak kaldılar⁶⁴⁴. Böyle bir vaziyet, diğer ikisine nazaran, Suriye sahillerinde kendini göstermekte şimdiye kadar geç kalmış olan Venedik için fırsat oldu. O zamana kadar Venedik, Filistin sahillerinde haçlılardan edinebileceği, ki işin başında edindiği ticarî fırsatların peşinden koşmak yerine, Doğu Roma İmparatorluğu'nun sunduğu imtiyazları

⁶⁴¹ F. C. Lane (1973). *Venice, A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press, s. 31.

⁶⁴² W. Heyd (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, C. 1, ss. 143-148. Haçlı seferlerini yürüten devletler İtalyan filolarıyla yapılan hizmetleri göz ardı etmediler ve denizci cumhuriyetlere minnettarlıklarını imtiyazlar vererek gösterdiler. Böylece İtalyan sermayedarlar Doğu ticaretinin önemli merkezlerinde koloniler oluşturma imkânı bulabildiler.

⁶⁴³ W. Heyd, *age*, ss. 149-154.

⁶⁴⁴ *Age*, s. 155.

ve Orta Avrupa'daki konunumu korumayı tercih etmişti⁶⁴⁵. Tam bu sırada, diğer İtalyan Cumhuriyetlerin kendi meseleleriyle meşgul oldukları bir anda, Kudüs'teki haçlı krallığının yardımına bu kez Venedik'ten cevap geldi. 1123'te, Yafa kuşatmasını kaldırmış olan Müslüman filosunun peşinden giden Doç'un komutasındaki kalabalık bir Venedik filosu Aşkelon açıklarında deniz zaferi kazandı. Bir yıl sonra, Venedikliler Sur kuşatmasında Kudüslü haçlılara eşlik ettiler ve şehir düşünce, Müslümanlar Aşkelon'un kuzeyinden itibaren deniz hâkimiyetini yitirdiler. Böylece Kudüs Haçlı krallığının limanları Batı'dan gelecek takviye kuvvetler ile ticaret merkezleri için güvenilir limanlar haline geliverdiler. Bu durum, ayrıca, Venedik için Doğu Akdeniz'de bir deniz hegemonyası kurma sürecine ön ayak oldu. Gerçi, böyle bir hegemonya, daha ziyade, Venedik için kâh bazı Bizanslı idarecilere karşı kâh diğer rakip İtalyan cumhuriyetlere karşı Ege ve Adriyatik'teki konumunu sağlamlaştırmaya yaradı⁶⁴⁶.

Mısır'da Eyyübîlerin yeni bir devlet olarak ortaya çıkmaları haçlıların ve buna bağlı olarak İtalyan denizci cumhuriyetlerinin Filistin topraklarındaki varlıklarını kökten değiştirdi. 1187'de Kudüs Haçlı krallığının yok oluşuyla, önce Eyyübîler, yarım asırdan fazla bir süre sonra da Memlukler Doğu Akdeniz'in yeni efendileri oldular. Selahaddin Eyyübî, 1171'de Mısır'da iktidarı ele geçirince, İtalyan devletlerle anlaşmalar yapma politikasını terk etmedi. Bunun sonucu olarak, birkaç yıl sonrasına bakıldığında, İskenderiye limanında bu İtalyanların gemileri rahatlıkla görülebildi⁶⁴⁷. XIII. asrın ilk çeyreğindeki haçlı seferleri Mısır'ı hedef aldığı anda, Venedikliler bu ülke ile olan ticaretini askıya almış olsa da⁶⁴⁸, sonraki Eyyübî hükümdarlarının saltanatları döneminde imtiyazlarını yeniden elde edebildiler⁶⁴⁹.

Mısır'a karşı XIII. yüzyılın ortalarında gerçekleştirilen yedinci haçlı seferinin başarıyla savuşturulması Eyyübîlerin yıkılmasına ve memluk idaresinin tesisine şahit oldu. Kahire'nin efendileri olan memluklerin ekonomik olarak en büyük şansı güney Avrupalı milletlerin şark mallarına yönelik ilgilerini arttırması idi⁶⁵⁰. Ancak bu ilgi aynı yüzyılın sonlarında Akka'nın haçlılardan kurtarılmasına misilleme olarak papalık yasaklarıyla karşı

⁶⁴⁵ F. C. Lane (1973). *Venice, A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press, s. 32.

⁶⁴⁶ F. C. Lane, *age*, ss. 33-35.

⁶⁴⁷ Burada şunu belirtmek gerekir, Eyyübîlerden önce, hatta Kudüs Haçlı krallığı varlığını sürdürdüğü XII. asrın ortalarında Mısır'daki Fatımîler ile Ceneviziler arasında yapılan anlaşmalar Cenevizli gemilerin İskenderiye'yi sıkça ziyaret ettiklerini gösteriyordu. Bu şehri o zamanlar ziyaret edenler arasında Venedikliler Pisalılar da vardı. W. Heyd (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, C. 1, ss. 435-436 ve aynı şekilde ss. 444-446. M. Chamberlain (2006). The Crusader era and the Ayyubid Dynasty, *The Cambridge History of Egypt*, C. 1, ss. 230-231.

⁶⁴⁸ W. Heyd (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, C. 1, ss. 454-455.

⁶⁴⁹ *Age*, ss. 460-461.

⁶⁵⁰ E. Ashtor (1983). *Levant Trade in the later Middle Ages*, Princeton Uni. Press, ss. 4-5.

karşıya kaldı. Yine de, Venedik ilerleyen yıllarda Mısır ve Suriye'yle olan ticaretine, bazı mallar dışında, devam etti⁶⁵¹.

XV. asrın ilk çeyreği Venedik için memluk diyârlarında büyük bir çıkışa sahne oldu. Zira bu çeyreğin başında orta Avrupa'da Venedik'e uygulanan ambargolar ve Karadeniz'in kuzeyinde yaşadığı talihsizlikler bu devleti memluklu idarecilerle çok da kolay olmayacak dostane ilişkiler geliştirmeye itti⁶⁵². Çünkü memluk topraklarındaki Venediklilerin mahallî memur ve unsurların suiistimallerine maruz kalmaları neredeyse sıradan bir şey idi. Dahası memluklu idareci sınıf arasında yaşanan iç savaşların ceremesini de sürekli olarak başta Venedikliler çekiyordu. Bu tür durumlar, Venedik'i, memluk hükümdarlarının umursamaz tavırlarından dolayı karşılığını bulamayacak olan diplomatik manevraları için bütün imkânlarını seferber etmeye sevk etmiştir⁶⁵³. Bu da Doğu Akdenizli emtiaların satın alımları için yapılan yatırımları olumsuz etkilemiştir.

Elbetteki bütün bir XIV. asır Venedik için talihsiz hadiselerin yaşandığı asır olmadı. Suriye limanları Batılı tüccarlar için baharat ve pamuk pazarları sunuyordu. Bu yüzden, Venedik'in Suriye'deki genişlemesinin Mısır'dakinden daha büyük olduğu söylenebilir. Sahip olduğu kadirga ve kog *türü* gemi hizmetleriyle, Venedik Suriye mallarını Orta ve Batı Avrupalı müşterilerine arz edebiliyordu⁶⁵⁴. Bu mallar arasında en fazla rabet gören pamuktan başka, baharatlar da Venedik ticaretinin en önemli payını oluşturuyordu. Çünkü Mısır ve Suriye'deki baharat ticaret hacmi XV. asrın ilk çeyreğinde o kadar büyüdü ki sevkiyatın yapıldığı kadirgalarda yer olmadığından, ilave gemiler gönderiliyordu. Bu durum, memluk topraklarında uzun iç savaşın on beşinci asrın ikinci on yılında sona ermesiyle ilgili olmaktadır⁶⁵⁵.

Baharat ve pamuk gibi, türlü lüks emtialarla Avrupa'nın yukarısını tedarik eden Venedikliler, aynı zamanda, yakın Şark diyarlarının demir ve bilhassa bakır ihtiyaçlarını da karşılıyorlardı. XV. asrın ikinci yarısı, bu malların iki dünya arasında karşılıklı olarak

⁶⁵¹ Age, ss. 25-28.

⁶⁵² Age, ss. 245-247.

⁶⁵³ Age, ss. 248-251. Örneğin 1410'da Suriye'de Venediklilere dayak atıldı ve onlardan zorla para koparıldı. Benzer muamele Mısır'da da eksik olmadı ve Müslümanlar gayrimüslimlerin Müslüman topraklarda yaşama hakkını mesele ettiler. 1415'te Suriye'de valiler arasında yaşanan gerilimler Venediklileri sahil şeridinde kaçmalarına neden oldu. Bu olayları Venedik'ten Memluk sultanına gönderilen bir elçilik heyeti izledi.

⁶⁵⁴ Age, ss. 253-255 ve 257.

⁶⁵⁵ Age, ss. 263-264. Aynı müellifin bir başka çalışmasında gösterildiği üzere, XV. asrın ilk çeyreğinde Suriye ve Mısır'daki biber fiyatlarında yaşanan iniş çıkışlara rağmen, baharat sevkiyatında bir aksamaya şahit olunmuyordu. E. Ashtor (1976). Spice Prices in the Near East in the 15th Century, *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 1, ss. 28-31. F. C. Lane (1968). Pepper Prices Before Da Gama, *The Journal of Economic History*, C. 28, No. 4, s. 590.

pazarlanmasına fırsat verecek şekilde, Avrupa'nın neredeyse tamamında ekonomik refahın görülmeye başlandığı bir dönemdi⁶⁵⁶. Bu iki dünya arasında emtia takasını gerçekleştiren tüccar milletler arasında Venedik'in, ekonomik kaygılardan dolayı dikkatini doğuya yönlendirmesi yine bu asrın ikinci yarısından itibaren daha fazla oldu. Çünkü Osmanlıların bu dönemden itibaren Ege ve Balkanlar'a doğru yayılmaları, Venedik için o bölgelerdeki mülkleri uğruna sonu gelmez masraflarların altına girmesi demekti. Bu yüzden de başta Venedik olmak üzere, diğer tüccar devletler iktisadî faaliyetlerini memluk topraklarına yoğunlaştırmaya gittiler⁶⁵⁷.

Böyle olsa da, Venedikliler memluklerle anlaşmazlıklar yaşamaya devam ettiler ve bu anlaşmazlıkları hal yoluna koyarken, iyi niyet ve soğukkanlılıktan olabildiğince sapmamaya çalıştılar. En başta, biber satın alımlarında belirlenen prensibe memluklu memurlar tarafından uyulmadığı zamanlar oluyordu. Bu nedenle de, Venedikliler olması gereken miktardan fazla biber satın almaya zorlanıyorlardı. Dahası, kötü muameleler ve üçüncü kişilerin borçlarının ara ara Venediklilere yüklenmesi de meselenin başka bir yönü idi⁶⁵⁸. Bu aksilikler Venediklilerin memluk topraklarında maruz kaldıkları yegâne aksilikler değildi. Doğu Akdeniz'de Rodos gibi Hristiyan güçlerin Müslüman unsurlara karşı işledikleri cürümlerin bedellerini büyük oranda Venedikliler ödüyordu. Memluk sultanı 1464'te bu olaydan dolayı Venediklileri ve ülkesindeki diğer Hristiyan tüccarları tevkif ve mallarını da müsadere ettirme yoluna başvurdu. Gerçi, iki taraf arasında elçi teatisinin yapıldığı bu süreç tatlıya bağlandı⁶⁵⁹. Birkaç yıllık sakin dönemden sonra, 1471'de Venedik'in Şam konsolosu memluklu memurlar tarafından alıkoyulup, dövüldükten sonra, Kahire'ye gönderildi. Bu hadiseyi 1472 ve 1473 yıllarında karmaşık bir diplomasi trafiği izledi. O sırada Venedikli elçi, kendi hükümetinin Uzun Hasan'la sürdürdüğü ilişkilerin memluk mülklerine halel getirmeyeceğini Memluk sultanına taahhüt edecek ve böyle bir teşrik-i mesainin ortak düşman olan Osmanlılara yönelik olduğunu bildirecekti⁶⁶⁰. Elçinin bu görevi amacına ulaşamamış olsa gerektir ki, Şam'da tevkif edilen konsolos ve tüccarlar henüz serbest bırakılmamıştı. Anlaşılan o ki bunca aksiliğin sebepleri ticarî işlerde yaşanan pürüzler ve Akkoyunlu hükümdarıyla olan münasebetler idi. Kadirga konvoyları da bütün bunlardan nasibini aldı ve sultana gönderilen başka bir elçinin işleri geçici olarak hal yoluna koyduğu

⁶⁵⁶ E. Ashtor (1983). *Levant Trade in the later Middle Ages*, s. 445.

⁶⁵⁷ Age, ss. 446-448. Frederic Chapin Lane (1973). *Venice, A Maritime Republic*, ss. 236-237.

⁶⁵⁸ E. Ashtor (1983). *Levant Trade in the later Middle Ages*, ss. 450-451.

⁶⁵⁹ W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 455. E. Ashtor (1983). *Levant Trade in the later Middle Ages*, ss. 453-454.

⁶⁶⁰ Age, s. 454.

1475'e kadar Venedik'ten Suriye'nin limanlarına ticaret seferleri düzenlenmedi⁶⁶¹. Bir yıl sonra, memluk sultanının Venedik'e yönelik tavrında yumuşama olması beklenirken, Doğu Akdeniz'deki Müslüman tüccarların esir edilip, Rodos'a gönderilmesi Suriye'deki Venediklilerin bir kez daha hapse atılmasına ve mallarına da el koyulmasına yol açtı. Memluk sultanının diplomatik hamleleri Venedik'i bu iş için taşın altına el koyması için ısrarcı olsa da, karşı taraftan müspet cevap gelmediğinden, meselenin maddî yükü Suriye'deki Venediklilere patladı ve zorla alınan paraları iade edilmedi⁶⁶².

Ticarî faaliyetlerin mutat seyri için yapılan bu bitmez çabalar XV. asrın sonuna kadar devam etti. Yine de, 1496'da Memluk sultanı Kayıtbay'ın ölümden dolayı Suriye ve Mısır'da yaşanan iç karışıklıklar, bedevilerin soygunları ve çarşı ve pazarların kapanması Venedik'te Kahire'ye baharatların gelmeyeceğine dair endişeleri doğurdu⁶⁶³. Dahası transit ticaret yollarının kapalı olması ve Kahire'de hastalığın başlaması da karamsar bir atmosfer yaratmıştı⁶⁶⁴. Ülke dışındaki olumsuzluklar kadar İtalyan anakarasındaki hareketlilikler de Venedik'te baharat pazarlarındaki işlerin aksamasına yol açmaktan geri kalmadı. Fransa kralı VIII. Charles'ın Napoli krallığındaki askerî faaliyetleri ve buna mukabil olarak, onun Yunanistan ve sonra da Türkiye'ye geçebileceği söylentilerinden dolayı, Osmanlı padişahı II. Bayezid'in filo hazırlıklarına girişmesi Venedik'te baharat fiyatlarını yükseltmiş ve ticarî işlerin ancak güçbela yapılmasına neden olmuştu⁶⁶⁵. Buraya kadar, Venedik'in XV. asırdaki bazı dilimlerinde Doğu Akdeniz'de karşılaştığı ticarî ve iktisadî zorlukları özetle izah etmeye çalıştık. Bu aşamadan itibaren, aynı bölgede yaşanacak olan bu zorlukların Portekizlilerin Hindistan'daki mevcudiyetleriyle alakalı olup olmadığı biraz aşağıda irdelenmeye çalışılacaktır.

3.1.2. Venedik'in Şaşkınlığı

Vasco da Gama'nın küçük keşif filosundaki bir geminin başarılı Hindistan yolculuğundan Lizbon'a salimen varışından bir ay sonra, Venedik'e, içeriğindeki bilgilerin grift olduğu, ancak, eğer doğruluk payı varsa, bir o kadar da şaşkınlık yaratması beklenen bir

⁶⁶¹ Age, ss. 455-456.

⁶⁶² Age, ss. 457-458.

⁶⁶³ Otorite boşluğundan dolayı ülkedeki batılı tüccarlar yağmaya maruz kalabiliyordu. M. Sanuto (1879), *Diarii*, C. 1, ss. 330-331, 637.

⁶⁶⁴ M. Sanuto (1879). *Diarii*, C. 1, ss. 645, 692, 726, 809, 810, 898 ve 909. Böyle olsa da, 1497 Kasım'ında Venedik'e ulaşan ümit verici haberlere göre, Suriye'den kadirgalar baharatlarla yüklü olarak geliyorlardı. M. Sanuto (1879). *Diarii*, C. 1, s. 817 ve daha fazla ayrıntı için bkz. ss. 912-913. Aynı şekilde bkz. G. Priuli (1912-1921). *I Diarii di Girolamo Priuli*, C. 1, yay. haz. Arturo Segre, s. 73. Buna göre, Şam'da yaşanan baharat pahalılığından dolayı, kadirgalar ancak Beyrut'ta baharat yükleyebilmişlerdi. Venedik'e ulaşmış olan İskenderiye kadirgaları da Beyrut kadirgalarından biraz daha fazla baharat getirebilmişlerdi.

⁶⁶⁵ Age, ss. 20, 30.

haber ulaşmıştı. *Diarii*'sinde 1499 Ağustos'unda kayıtlı olan böyle bir haberi, kendisinde derin izler bırakacağı Venedikli günlük yazarı Girolamo Priuli şöyle aktarır:

Hindistan'dan gelen adamların Kahire'den mektupları sayesinde, Portekiz kralının üç karavelasının Hindistan'ın başlıca şehirleri olan Kalikut ve Aden'e ulaşmış olduklarının öğrenildiğini yazan İskenderiye'den Haziran tarihli mektuplar geldi. Portekiz kralı bu karavelaları "Baharat Adalarını" bulmaları için göndermiş; kaptanları "Colombo" imiş. Bu karavelalardan ikisi denizdeki akıntıdan dolayı kazaya uğramış, çünkü bu ikisi peş peşe geliyormuş; üçüncüsü ise, çok feci su aldığından, [Portekiz'e] dönüş yolculuğuna devam edememiş: bundan dolayı Portekizli denizcilerin Kahire yoluyla geri dönmeleri gerekmiş. Bu haber ve yankısı, eğer doğru ise, bana göre çok önemliydi. Ancak, ben bu haberlere gerçekten de itimat etmiyorum⁶⁶⁶.

Bakıldığında, karşımızda ancak bir cımbızla ele gelebilecek kadar doğru bilginin olduğu bir metin yer almaktadır. Ne Portekizliler Aden'e ulaşmış idi ne de filodaki gemilerin hepsi kazaya uğramıştı. Elbetteki Hindistan'a gidiş yolculuğunda gemilerden biri, planlandığı üzere, Ümit Burnu geçildikten hemen sonra, ateşe verilmişti. Portekizlilerin Aden şehrine ulaşmış oldukları bilgisi kadar, filo kaptanının "Colombo" olduğu bilgisinin de gerçeğe ilgisi yoktu. Acaba Antil adalarının kâşifi olan Cristoforo Colombo, o sırada Avrupa'da bulunmadığı başka bir yolculuğunda, okyanus denizi üzerindeki keşiflerine başka yerler mi eklemişti? Karavelaların bulmaları gerektiği "Baharat Adaları" tabirinden tam olarak neresi kast ediliyordu? Metindeki tek doğru bilgi "Portekizli karavelaların" Kalikut'a ulaştıkları bilgisiydi. Girolamo'nun itimat etmekte zorlandığı böyle bir bilgi Venedik'te duyulduğuna göre, işin aslının öğrenilmesi için kaydadeğer bir çabanın sarf edilmesi gerekmiyor muydu?⁶⁶⁷ Belki de, iktisadî çıkarlarının döndüğü Akdeniz'in dışındaki başka bir dünyadan gelebilecek herhangi bir haber Venedik'in ilgisini çekmemiş olabilirdi. Çünkü Venedik Kızıldeniz limanları ile Kahire arasında deve kervânlarının mekik dokudukları güzergâhın daha ötesiyle ilgilenmeyi gerekli görmüyordu. Venedik için önemli olan İskenderiye ve Beyrut'ta kadirgalarını yüklemek, Memluk sultanından güvenilir ve kârlı ticarî anlaşmalar koparabilmektir. Baharat kaynaklarının araştırılması gibi, bu şeylerin ötesiyle ilgilenmek Memluk sultanında şüphe uyandırabilirdi⁶⁶⁸. Bundan başka, Portekizlilerin Afrika'nın batı sahillerinden güneye doğru yıllardır yaptığı ticaret kadar, "gerçek" Hindistan olduğuna o zamanlar hâlâ inanılan Yeni Dünya'nın keşfi bile Venedik'te şaşkınlık uyandırmamıştı.

⁶⁶⁶ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 155.

⁶⁶⁷ Girolamo Priuli'nin "Günlüklerinde" kaydettiği bu bilgiler, ilginç bir biçimde, neredeyse her ayrıntıyı kaydeden Marino Sanuto'nun "Günlüklerinde" yer almamaktadır.

⁶⁶⁸ R. Finlay (1994). Crisis and Crusade in the Mediterranean: Venice, Portugal and the Cape Route to India, (1498–1509), *Studi Veneziani*, C. 28, ss. 49-50.

Dolayısıyla, ne “idüğü” belirsiz bir haberin doğruluğu için, o zamana kadar elçilik tesis edilmesinin gerekli görülmediği Lizbon’a onca masrafa mâl olabilecek bir elçinin gönderilmesi ne ifade edebilirdi ki?

II. Mehmed’in saltanatının son yıllarına doğru yapılan ve II. Bayezid’in teyit ettiği anlaşma Venedik ile Osmanlılar arasında yirmi senelik sulh dönemini beraberinde getirmişti. Yirmi yılın sonunda, yani Vasco da Gama’nın Hindistan’dan Lizbon’a döndüğü 1499 yılının güzü İstanbul ve Gelibolu’da hazırlıkları tamamlanmış olan Osmanlı filosunun⁶⁶⁹ Venedik’in Akdeniz’deki mülklerinden herhangi birine karşı harekete geçtiği yıl oldu. Bu yüzden de Adriyatik ve Ege Denizi’nde sahip olduğu yerlerin savunması için çok fazla masrafın altına girmek zorunda kalacak olan Venedik, savaşın Mora yarımadasındaki üslerine yönelik olduğunu kavradığında iş işten çoktan geçmişti⁶⁷⁰. Savaşın ilk senesi, İnebahtı’nın kaybı gibi, Venedikliler için geri dönüşü olmayan kayıplarla geçti. Osmanlıların Balkanlar’dan Venedik’in İtalyan anakarasındaki sınırlarına eş zamanlı olarak akınlar gerçekleştirmeleri de daha fazla cephenin açılması demek oluyordu⁶⁷¹. Üstelik, diğer İtalyan devletçiklerin husumetleri tahammül edilemez sıkıntıların üzerine eklenmekteydi. Papa 1500 ilkbaharında Avrupa’nın önde gelen Hristiyan hükümdarlarını toplantıya çağırması olsa da, katılım az oldu. Yine de, o yılın yaz başında Türklere karşı “kutsal savaş” ilân etti. Bu çağrıya kulak veren meşhur İspanyol komutan Gonzalo Fernández de Córdoba’nın çabaları yeterli olmadı ve 1500’ün yaz sonunda Modon, Navarin ve Koron Türklere teslim oldu⁶⁷².

Osmanlıların denizden ve karadan ilerleyişlerinin devam ettiği sırada, 1500 Haziran’ında Venedik Senatosu İspanyol Hükümdarlara ve oradan da Lizbon’a gönderilecek olan sözcünün Domenico Pisani olmasını oy çokluğuyla kararlaştırdı⁶⁷³. Ona eşlik edecek olan kâtibin ismi de Rumca bir hatip olan Giovanni Mateo “il Cretico” idi⁶⁷⁴. Domenico’nun vazifesi Portekiz kralı Manuel’den Türklere karşı mücadelede yardım talep etmektir⁶⁷⁵. 11 Eylül 1500 günü⁶⁷⁶ Venedik’ten hareket eden Domenico ve maiyeti muhtemelen Kasım sonu

⁶⁶⁹ Burada şunu belirtmek gereklidir ki, hazırlıkları tamamlanan seferin yönünün neresi olacağı Venedik’in türlü istihbarî çabalarına rağmen kestirilemedi. Osmanlı sarayının hayranlık bırakacak şekilde kandırmacayla karışık ketumluğu o sırada Senato’ya akan mektuplarda kendini gösteriyordu.

⁶⁷⁰ Venediklilerin Türklere tarafından “gafilce” avlandığı bu savaşa takaddüm eden iki devlet arasındaki netameli ilişkiler için bkz. J. W. Zinkeisen (2011). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C. 2, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yay. ss. 375-378.

⁶⁷¹ K. M. Setton (1978). *The Papacy and the Levant, 1204-1571*, C. 2, ss. 518-519.

⁶⁷² *Age*, s. 522.

⁶⁷³ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, s. 327.

⁶⁷⁴ *Age*, ss. 655, 736.

⁶⁷⁵ D. Weinstein (1960). *Ambassador from Venice, Pietro Pasqualigo in Lisbon, 1501*, University of Minnesota Press, ss. 19-20.

⁶⁷⁶ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, s. 758.

veya Aralık başında Katolik hükümdarların bulunduğu Granada'ya ulaştı⁶⁷⁷. Vazifesinin içeriğini sözü edilen hükümdarlara dile getirmesine rağmen, bir netice alamadı⁶⁷⁸ ve bu yüzden de filo yardımı için⁶⁷⁹ 30 Ocak 1501 günü⁶⁸⁰ Portekiz'in yolunu tuttu. Onunla ilgili Venedik'e ulaşan ümit verici ilk haberlere bakılacak olursa, Senato'da olumlu bir hava esmişe benziyor⁶⁸¹.

Domenico Pisani, Osmanlı karşıtı ittifak tesis etmenin yollarını aramak üzere 1501 Şubat'ında geldiği Lizbon'da Portekiz kralı tarafından çok iyi karşılandı. O ay içinde farklı günlerde yazmış olduğu mektuplar Venedik'te okunduğunda, Domenico'nun, Floransalı ve Cenevizli yabancıların da bulunduğu kalabalık bir topluluğun huzurunda krala Venedik'in müşkül durumunu anlattığı, bu yüzden acilen filo yardımı yapması için onu ikna etmeye çalıştığı, fakat kralın, bütün imkânlarını o sırada hazırlığı yapılmakta olan Fas seferlerine tahsis etmiş olduğunu ve üstelik çok uzak mesafedeki Doğu Akdeniz'e destek filosu göndermenin pek de mümkün olmadığını söylemiş olmasına rağmen, talep edilen yardımı yapacağına dair söz vermiş olduğu kayıtlıdır⁶⁸². Bu iyi bir haberdir. Ancak mektuplardan 23 Şubat günlü olanında, Portekiz kralının Venedik için göndereceği yardım filosunun komuta kademesi ve sayısı ile ilgili bilgiler olmakla birlikte, aynı zamanda Venedik'in Avrupa'da kazanmış olduğu kadim baharat aracısı olma rolünü tehlikeye atacak sıradışı bilgiler de vardı. Bu bilgiler arasında kralın bir önceki sene baharat yüklemek için Hindistan'a 13 gemilik bir filo gönderdiği ve bu filonun dönüşünün beklendiği, dahası o yıl için 4 gemiden oluşan yeni bir filonun gönderileceği dikkat çeker⁶⁸³. Bakıldığında, bu bilgiler artık bir dedikodudan ibaret değildi, aksine Portekizlilerin o zamana kadar sarf etmiş oldukları çabaların zaferiydi. Bu yüzden de mesele, Türklerle olan savaştan tarifi mümkün olmayacak kadar çok daha önemliydi.

O sırada Doğu Akdeniz'deki menfaatlerini korumakla meşgul olan Venedik'in, kaynağından aldığı böylesi önemli haberler karşısında artık kayıtsız kalması beklenebilir miydi? Elbetteki hayır. Sonraki yıllarda da görüleceği üzere, Venedik Lizbon'daki baharat ticareti hakkında birinci elden bilgi toplamak için türlü kisvelerle adamlar gönderecekti.

⁶⁷⁷ Age, s. 1249.

⁶⁷⁸ Age, ss. 1279, 1425.

⁶⁷⁹ 30 Aralık 1500 günü Granada'da verilmiş olan mektubu için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, s. 1385.

⁶⁸⁰ Age, s. 1462.

⁶⁸¹ Age, s. 1592.

⁶⁸² Domenico'nun 13, 21 ve 23 Şubat 1501 tarihli mektupları için bkz. Age, ss. 1595-1597. Portekiz kralı Manuel'in Venedik Doçu Agostino Barbarigo'ya yazmış olduğu 22 Şubat 1501 tarihli resmi mektubu için bkz. *Documenting Global Leadership* (1988). yay. haz. George ve Sylvia Modelski, ss. 58-59. Aynı mektubun Latince metni için bkz. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 3, ss. 1593-1595.

⁶⁸³ Age, s. 1597.

Şimdiki halde ise gizliden değil de, iki devlet arasındaki ilişkilerin gözden geçirilmesi için fevkalade resmî bir elçinin gönderilmesine karar verildi: Pietro Pasqualigo⁶⁸⁴. Çünkü ne Priuli’de ne de Sanuto’da bu elçinin sırf Portekiz başkentindeki Hindistan’daki sıradışı gelişmeleri öğrenmesi için gönderilmiş olduğuna dair kayıtlar vardır. Öyle görünüyor ki, elçinin gönderilmesinin resmî gerekçesi Portekiz kralına yapacağı yardım için teşekkür etmek ve sözünde durması için onu teşvik etmektir⁶⁸⁵. 30 Mayıs günü⁶⁸⁶ Venedik’ten hareket eden Pietro Pasqualigo muhtemelen Haziran ayının son haftasına doğru artık Lizbon’a ulaşmış olmalıdır. Zira Pietro, 24 Temmuz 1501 günü Venedik’e ulaştığı bildirilen 27 Haziran tarihli mektubunda Pedro Álvares’in filosuna ait bir geminin 24 Haziran günü Lizbon’a ulaştığını ve o gün kendisinin, bu geminin Hindistan’dan baharatlarla yüklü olarak gelişine şahit olması için Portekiz kralı tarafından çağrıldığını söylüyordu⁶⁸⁷. Onun Portekiz kralı huzurunda hitap edeceği nutkundan⁶⁸⁸ yaklaşık iki ay öncesine ait bu mektup Portekiz filosofunun Hindistan’daki maceralarını bütün çıplaklığıyla gözler önüne sermektedir. Öyle ki, Marino Sanuto, tıpkı Girolamo Priuli gibi, bu çok önemli hadiseyi ayrıntısıyla kaleme alan Affaitati ve Pisani’nin mektuplarının Venedik’e ulaştıklarını söylerken, Venediklilerin artık endişelenmelerini gerektirecek haklı gerekçelerin olduğuna⁶⁸⁹ ve Doğu Akdeniz’den gelen baharatların kesileceğine ve bu baharatların Lizbon’dan dünyaya dağıtılacağına⁶⁹⁰ dikkat çekiyordu.

Şu halde, iktisadî çıkarları için alarm çanlarının çalmasına neden olan Türkiye ve Portekiz arasında hangisinin daha vahim veya ehven olduğuna dair bir tercih yapmak Venedik için oldukça düşündürücü olmalıdır. Aynı zamanda bir tüccar olan Priuli, Pasqualigo’nun sözü edilen mektupları ulaştığında, Hint deniz yolunun bulunmasının *Türklerle olan savaştan veya olabilecek başka herhangi bir savaştan çok daha fazla önemli olduğunu* dile getirmektedir⁶⁹¹. Aynı Priuli, zihninde büyük travmalara yol açacak olan böyle bir haber için haklı olarak kötümser olabiliyordu. İtibarı ve ekonomik gücünün baharat ticaretinden geçtiği Venedik’in bu yeni rotadan dolayı orta ve batı Avrupalı müşterilerini kaybedeceğini ve bu yüzden de *sütsüz ve gıdasız bir bebekten* farkı kalmayacağını, çünkü bu müşterilerin baharatları çok daha ucuza mâl edebilecekleri Lizbon’a koşarak gideceklerini ilân ediyordu.

⁶⁸⁴ Onunla ilgili kısa bir biyografi için bkz. D. Weinstein, *age*, ss. 24-27.

⁶⁸⁵ D. Weinstein, *age*, ss. 22-23.

⁶⁸⁶ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, ss. 44-45.

⁶⁸⁷ Hatırlamak gerekirse işbu tez çalışmasının 432 numaralı dipnotu.

⁶⁸⁸ Pietro’nun Portekiz kralını verdiği yardımlar için tebrik etmek üzere çektiği bu nutuk için bkz. D. Weinstein, *age*, ss. 43-50.

⁶⁸⁹ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 87.

⁶⁹⁰ *Age*, s. 99. P. Sardella (1948). *Nouvelles et Spéculations à Venise au début du XVIe Siècle*, Paris, ss. 32-33.

⁶⁹¹ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 155.

Son olarak Priuli *bu durumda Venedik şehrinin yıkımını açıkça görüyorum, zira ticaretten yoksun kaldıkça Venedik'in ihtişam ve şanını kazandığı para da o nispette azalacaktır* demekten⁶⁹² kendini alamıyordu.

3.1.3. Mudalar Peşi Sıra Sendeliyor. Portekizlilerin Suçu Ne?

Girolamo Priuli, Pedro Álvares'in filosundan sağlam kalmış olan birkaç geminin baharatlarla yüklü olarak Lizbon'a ulaşmasından itibaren yeni Ümit Burnu güzergâhının Venedik için korkutucu yönünü sürekli olarak tekrarlamaya devam etmekten geri kalmadı⁶⁹³. Bakıldığında, haklı olabileceği düşünülebilirdi. Öyle ya, neresi olduğu Avrupalılarca tam olarak bilinmeyen Asya'daki "baharat adaları" ile Hindistan'dan Müslüman-Arap diyarlara taşınan baharatlar Kızıldeniz'deki seyrüsefer şartlarına uygun gemilerle Sina Yarımadası'na ulaştırılıyor ve Şam ve İskenderiye'de Avrupalı alıcılarına sunuluyordu⁶⁹⁴. Bu alıcılardan biri olan Venedik'in "Beyrut kadirgaları" Şam'daki Venedikli tüccarların satın aldıkları baharatları Beyrut'tan Venedik'e taşıyorlardı. İskenderiye'deki aynı iş, bu kez, Venedik'in "İskenderiye kadirgaları" tarafından icra ediliyordu. Bu "ticaret kadirga" konvoylarının senenin belirli mevsimlerinde gerçekleştirdikleri yolculuklarda yabancı ülkelerdeki mal yükleme sürelerine *muda* denilmekteydi⁶⁹⁵. Dolayısıyla, "ticaret kadirgaları"nın en çok önem gösterdiği mesele bu sürenin aşılmaması veya uzatılmaması ve Venedik'e dönüş yolculuğuna tam vaktinde geçilmesi idi. Memluk topraklarında yapılan ticaret mevzu bahis olduğunda, *mudalar* geçmişteki bazı dönemlerde yerli memurların keyfi uygulamalarından dolayı zamanında yapılamayabiliyordu⁶⁹⁶. Sadece memluklu memurların suistimalleri değil, baharatların Babü'l-Mendeb'ten Sina Yarımadası'na ulaşana kadar kat ettikleri güzergâhlarda ara ara yaşanabilen sıkıntılar da baharat temin etmede Venedikli *muda* konvoyları için birer engel teşkil edebiliyordu. Bir başka can sıkıcı husus da Memluk sultanıyla yapılan baharat ticareti idi. Çünkü memluk sultanı biber ticaretini uhdesine almıştı ve onun depolarından

⁶⁹² Age, s. 160.

⁶⁹³ Vitorino Magalhães Godinho (1996). Le repli vénitien et égyptien et la route du Cap, 1496-1533, *Spices in the Indian Ocean World*, ed. M. N. Pearson, s. 93.

⁶⁹⁴ F. C. Lane (1973). *Venice, A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press, s. 286.

⁶⁹⁵ P. Brummett (2009). *Osmanlı Denizgücü. Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, çev. Nazlı Pişkin, Timaş Yay., s. 228. "Muda" tabirinin kökeniyle ilgili farklı görüşler ileri sürülmüştür. Örneğin, Wilhem Heyd bu tabiri Latince "mutare" (takas, değiş tokuş) kelimesinden muharref olarak telakki eder. W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 453. John Wansbrough ise "muda" tabirinin Arapça "müddet" kelimesinden tahrif olabileceğine dair görüşe daha yakındır. J. Wansbrough (1963). A Mamluk Ambassador to Venice in 913/1507, *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, University of London, C. 26, No. 3, s. 526.

⁶⁹⁶ W. Heyd (1886). *Histoire du Commerce du Levant*, C. 2, s. 430. Mesela, Avrupalı bir gemi İskenderiye'nin yeni limanına demir attığında, dümen ve yelken takımı sökülür ve gerek muameleler yerine getirilinceye kadar sahiplerine teslim edilmez. Ara ara memluklu memurlar geminin limandan hareket etmesini geciktirmek için çeşitli bahanelere başvururlardı.

başka bir yerden biber almak kesinlikle yasaktı. Bazı sabık memluk sultanlarının dönemlerinde biberin *sporta* başına biçilen fiyat üzerinde bir anlaşmazlık yaşandığı takdirde, *muda* konvoyları için pek de hâyırlı sonuçlar doğmuyordu⁶⁹⁷.

Günlükçü Priuli, Portekizlilerin yeni Hint deniz yolunu bulduğu sırada, Venedik'in içine düşmüş olduğu külfetli durumu ve 1500'lerin ilk yıllarından itibaren *muda* konvoylarının maruz kalacağı çıkmazların asıl sebeplerini görmezden gelmeyi tercih etmektedir. Gerçekten de, bu yıllarda sözü edilen konvoyların elleri yarı boş olarak Venedik'e dönmelerinin nedeni körü körüne Portekiz filoları mıydı? Bütün olarak bakıldığında, Portekiz filoları XVI. asrın başlarında Doğu Akdeniz'deki ekonomik bunalımların yegâne faktörleri miydi? Frederic C. Lane, Vitorino M. Godinho, Eliyahu Ashtor ve Jean Aubin gibi modern araştırmacılar Priuli'nin göz ardı ettiği asıl sebepleri ortaya koyarak, bütün mesuliyetin Portekizlilere yüklenmemesi görüşünde hem fikir olmaktadır⁶⁹⁸. Baharatların kat ettikleri güzergâhlarda olan bitenlerle ilgili olarak Venedik'e uçurulan haberler dikkatli okunduğunda, Girolamo Priuli'nin asıl pürüzlere karşı bakar kör kaldığı kolaylıkla anlaşılabacaktır.

1500 senesinin sonbaharında, uğraması gereken ilk durağı olarak Kalikut'a ulaşan Pedro Álvares, yukarıda da söylendiği üzere, burada sadece iki gemisini yükleyebilmişti. Portekizlilerin katledildiği bu şehirde demir atmış olan 10 Müslüman gemisi, misilleme olarak, top atışlarıyla ateşe verildi. Küle dönen gemilerde memluk pazarlarını tehdit edecek miktarlarda baharat yoktu⁶⁹⁹. Kalan üç gemisini Koçin ve Kannur'da yükleyen Pedro Álvares 1501 Temmuz'unda Lizbon'a dönebildi. Getirdiği baharat yükü ise memluk pazarlarındaki alıcıları endişelendiremeyecek kadar azdı. Aynı yılın yaz ve sonbaharında, Pedro Alvares'in filosuna dair haberler kadar, Doğu Akdeniz'deki baharat ticaretini ilgilendirecek başka haberler de Venedik'e ulaştı. 1501 Ekim'inde Beyrut'tan gelen haberlere göre, o yılın Temmuz ayında Şam'da hiç baharat yoktu ve Mekke'den kervanın gelmesi bekleniyordu⁷⁰⁰.

⁶⁹⁷ Age, ss. 475-476.

⁶⁹⁸ Mesela, Frederic Lane, Venedik'in beynelmilel ticaretinde farklı yelken donanımına sahip yuvarlak gemilerin, taşıyabilecekleri yük kapasitelerinden dolayı ticaret kadırgalarından daha çok tercih edilmeye başladığını ileri sürer. Sonuçta, tercih edilen yuvarlak gemi inşasında Venedik gemiciliğinin XVI. asır boyunca geri kaldığını, bu yüzden Venedik'in eski konumuna ulaşmada yetersiz kaldığını ortaya koyar. F. C. Lane (1933). Venetian Shipping During the Commercial Revolution, *The American Historical Review*, C. 38, No. 2, s. 233. Yuvarlak (kare yelkenli) gemilerin gelişim aşamaları için bkz. F. C. Lane (1992). *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, The Johns Hopkins University Press, ss. 38-43. Vitorino M. Godinho ise XVI. asrın ilk yıllarında Venedik ve Doğu Akdeniz'deki iktisadî dalgalanmaların nedenleri arasına İtalya'daki banka sektöründeki iflasları, 1499-1503 Osmanlı-Venedik Savaşı'nı ve memluk diyârlarındaki siyasî istikrarsızlığı yerleştirir. V. Magalhães Godinho, *agm*, ss. 93-96. R. Finlay, *agm*, ss. 61-62.

⁶⁹⁹ J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 433.

⁷⁰⁰ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 159.

Yine aynı Ekim ayında Senato'ya Şam'dan gelen 22 Nisan 1501 tarihli mektuplar Beyrut kadırgaları için hiç de hoş olmayacak vukuatları içeriyordu. Kansu Gavri'nin tahta geçmesinden dolayı, Suriye'deki muhalif grupların çıkardığı iç savaşlar Şam'da dükkânların kapanmasına yol açmıştı. İş yapamayan tüccarlar da güvensizliğin kol gezdiği Şam'ı terk etmeye mecbur kalmışlardı⁷⁰¹. İskenderiye'den 1501 Eylül tarihli haberler de Venediklileri tedirgin eden türdendi. Yeni baharatların Mekke'den henüz gelmediğini tekrar eden mektuplar memluklu beylerin aralarındaki ihtilaflardan dolayı Kahire'de asayişin çıktığını ve iş yerlerinin kapandığını ifade ediyorlardı⁷⁰². Venedikli tüccarların büyük bir ümitle bekledikleri Mekke kervanının selametini tehlikeye atan gelişmeler de Ebu Mahreme'de kayıtlıdır. 906 Zilkaade'sinin sonunda/1501 Haziran'ının ortalarında Hicaz'da Şerif Hazza ile Şerif Berekât arasında bir muharebe meydana gelmişti. Bu muharebede Şerif Berekât mağlup olmuş ve Cidde'ye çekilmek zorunda kalmıştı. Dahası, Berekât, Hindistan'dan Müslüman gemilerin mallarla yüklü olarak gelişinden kısa bir süre sonra, Cidde'yi de yağmalamıştı. Böyle bir olayın üzerine, Memluk sultanının Venedikli "ticaret kadırgalarını" İskenderiye'de alıkoyması da eklendi⁷⁰³. Yolların güvensizliğinden dolayı o senenin hac mevsimi kötü geçti ve pek çok hacı geri dönmek zorunda kaldı⁷⁰⁴. Sonuç olarak, 1501'in sonu ile 1502'nin başları arasındaki "ticaret kadırgalarının" *mudasını* kötü etkileyecek şekilde, Doğu Akdeniz'de yaşanan baharat azlığının nedenleri Portekizliler olmuyordu⁷⁰⁵.

1502 senesinin sonundaki *muda* da bir öncekinden daha iyi geçmedi. Bu kez de Portekizlilerin bu işle hiç alakası yoktu. 1501 güzünde sadece Kannur'da 1000 *kintalı* biber olmak üzere, toplamda 1550 *kintal* baharat yüklemiş olan João da Nova'nın dört gemisi 1502 Eylül'ünde Lizbon'a dönmüştü. Dönüş yolculuğunda, yani 1501 sonunda veya 1502'in

⁷⁰¹ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 163. Şam'daki yerli memurların ahaliye uyguladığı haksız ve adaletsiz uygulamalar, sonraları, anonim bir tahrir müellifinin de dikkatini çekmiştir. Bkz. U. Demir (2014). Haremeyn, Şam, Cidde, Habeş, Yemen, Hindistan ve Mısır ile İlgili Bir Tahrir, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 43, S. 43, s. 304.

⁷⁰² İbn İyas bir grup memlukün maaşların ödenmemesinden dolayı 4 Muharrem 907/20 Temmuz 1501 günü Kansu Gavri'ye karşı ayaklandıklarını ve dükkânların büyük bölümünün kapandığını aktarmaktadır. İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 14. Burada şunu dile getirmek gereklidir ki, biz bu çalışmamızda İbn İyas'ın eserinin ilgili cildinin Gaston Wiet tarafından yapılmış olan Fransızca tercümesini kullandık. Bu cildin Türkçe tercümesi için bkz. İbn İyas (2021). *Memluk Devleti'nin Son Yılları. Kansu Gavri ve Osmanlılar (1501-1516)*, çev. Ramazan Şeşen, ed. Erhan Afyoncu, Ahmet Önal, Yeditepe yay. Aynı bilgileri teyit için M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 168.

⁷⁰³ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 240. Bu yüzden de İskenderiye kadırgaları *mudalarını* olması gereken tarihten geç bir tarihte gerçekleştirmişlerdi. Yük miktarı ise tatmin edici olmaktan uzaktı. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 265.

⁷⁰⁴ Ebu Mahreme (1960), *age*, ss. 2-3.

⁷⁰⁵ J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 434. G. Priuli 1501 Ağustos'unda Flandra'ya hareket eden üç büyük Venedik kadırgasındaki baharatın azlığını inatla Portekizlilerin yolculuklarıyla ilişkilendirmeye devam ediyordu. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 161. Wilhem Heyd'in, bu dönemdeki memluk pazarlarındaki baharat kıtlığını Pedro Álvares'in Hindistan'da gerçekleştirdiği baharat ticaretiyle izah etmeye çalışırken, yanlış olmuş olduğunu yukarıda söylemiştik. Hatırlamak için işbu çalışmanın 433 no.lu dipnotu.

başında, Kalikut açıklarında düşman filosunun Nova tarafından tarumar edilmesinin Kızıldeniz güzergâhının akamete uğramasında tesiri olmadı. Çünkü İskenderiye konsolosu Alvise Arimondo'nun 22 Temmuz 1502 tarihli mektuplarındaki iyimserlik, Hindistan baharatlarının o senenin Aralık ayına kadar Kahire'de olacağı yönündeydi. Yine de, Tur'a baharatlar gelmiş olmasına rağmen, tatmin edici miktarlar değildi. Mısır'ın Kızıldeniz sahilindeki bir şehir olan Kuseyr'den ise daha fazla baharatın geleceği düşünülüyordu. Ancak oradan gelmesi beklenen baharatlar sonbahar yağışlardan dolayı senenin sonuna doğru Kahire'de olabilirdi⁷⁰⁶. Alvise'nin 15 Ağustos 1502 tarihli mektupları bir önceki mektuptaki bilgileri tekrarladığı gibi, Haziran ayında Hindistan'dan Cidde'ye 13 geminin geldiğini ve Eylül ayı boyunca bütün bu gemilerin Tur'a doğru hareket edebileceği ihtimalini aktarıyordu. Ancak, başka bir tatsız hadiseyi de bildiriyordu. Temmuz'un sonlarına doğru Kahire'ye gelen Mekke kervanı yolda bedeviler tarafından soyulmuş ve yarısından fazlası yok edilmişti⁷⁰⁷. İşte bütün bunlar Hindistan'dan gelmiş olan gemilerin Cidde'de mallarını boşaltmasını geciktirmişti⁷⁰⁸. Aynı Alvise'nin 11-12 Eylül 1502 tarihli mektupları daha güvenilir bilgileri içermektedir. Temmuz ayında Tur'a baharatlarla yüklü altı gemi gelmiş olmakla birlikte, Kuseyr'den beş memluk gemisi Tur'a baharatlarla ulaşmış idi. Dolayısıyla 1502'nin sonlarındaki *muda* için ümitvar bir manzara resmediyordu⁷⁰⁹. Ancak, Alvise'nin 22 Kasım 1502 tarihli mektupları bu kez iyi şeyler söylemiyordu. Çünkü Şam valisine öfkelenen Kansu Gavri'nin oraya gidecek olan baharatların Gazze ve Tur'dan İskenderiye'ye getirilmesini emretmişti⁷¹⁰. Üstelik, sultan İskenderiye'nin tek baharat merkezi olmasını da istiyordu. Bu durum Beyrut kadırgalarının *mudasını* kötü etkileyebilirdi. Meşhur memluklu memur Tağriberdi'nin araya girmesiyle, Şam'a baharat gönderildi. Yine de, Beyrut kadırgaları 1503 Mayıs'ında Venedik'e ulaştığında, olması gerekenin çok altında baharat getirmişlerdi⁷¹¹. 1502 Ağustos'unda Cidde'den hareket etmiş olan baharatlar Tur'a ulaştığı gibi, Eylül'de Cidde'den hareket edecek olan baharatların da Kasım ayında Tur'da olacağı düşünülüyordu. Ne var ki, 1502 Aralık'ı geldiğinde, ne Tur'a dair ne de Cidde kervanlarıyla ilgili haberler vardı.

⁷⁰⁶ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, ss. 342-344.

⁷⁰⁷ Age, s. 419. İbn Iyas da konsolos Alvise Arimondo'nun 15 Ağustos 1502 tarihli mektubunda söylediği gibi, Mekke'den habercinin Temmuz ayının sonuna doğru geldiğini ve getirdiği habere göre Hicâz'da büyük bir isyanın patlak verdiğini ve bunun müsebbibinin de Şerif Berekât'ın biraderi olan Câzânî'nin olduğunu söylüyordu. Suriye kervanı yağmalanmış ve erkekler öldürülüp, kadınlar ise esir alınmıştı. İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 32. Gazimagosa komutanı Lorenzo Contarini'nin 5 Eylül 1502 tarihli mektupları da Mekke kervanının Mekke Şerifi Berekât'ın biraderi tarafından tarumar edildiğini kaydeder. M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 486.

⁷⁰⁸ J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 435.

⁷⁰⁹ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 492.

⁷¹⁰ Age, s. 651. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 436.

⁷¹¹ Age, s. 437. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 30-31.

Konsolos Alvise baharatların en iyi ihtimalle Ocak ayında geleceğini ifade ediyordu. Baharat kervanı ise *muda* mevsimi geçtikten sonra, yani 2 Mart 1503'te Kahire'ye ulaştı. Bu da İskenderiye kadirgalarının Venedik'e o senenin güzünde elleri yarı boş olarak dönmelerine yol açtı⁷¹². Kronolojik olarak bakıldığında, hem Hicâz'daki hadiseler hem de Kansu Gavri'nin muhaliflerine karşı siyasî hırsları Venedikliler için Portekizlilerden daha ciddi tehdit oluyorlardı.

1503 senesinin sonundaki *muda* da önceki senelerdekilerin akıbetinden kurtulamadı. Hatırlanacağı üzere, 1502 ilkbaharında Lizbon'dan hareket eden Vasco da Gama'nın kalabalık filosu bir sonraki senenin sonbaharına kadar o zaman için rekor sayılabilecek miktardaki baharat yüküyle Portekiz'e dönmüştü. Arabistan ve memluk pazarlarında baharat kıtlığına ve fiyat artışına neden olabilecek bir yük miktarı demek oluyordu bu. Sırf bundan dolayı Doğu Akdeniz'deki baharat ticaretinin önündeki engelden Portekizliler mesul tutulabilirlerdi. Peki, Portekizlileri mesul tutmak Venediklilerin memluk topraklarında karşılaştıkları sıkıntıları bütünüyle izah edebilir miydi? Venedik'in Şam'daki konsolosu Bartolomeo Contarini'nin 13 Ağustos 1503 tarihli mektubu Venedikliler için hem kötü hem de iyi haberler içeriyordu. Kötü haber Memluk sultanının, alacak-verecek meselesi yüzünden Venedikliler tarafından 80 bin dukanın 4 ay içinde ödenmesini talep etmesiydi. Aksi takdirde, memluk topraklarındaki Venedikli mallar mühürlenecekti⁷¹³. İyi haber ise Vicente Sodr 'nin komutasındaki küçük bir Portekiz filosunun Arabistan sularındaki devriyesine rağmen, bol miktarda baharatın geldiği ve başka yerlerden de gelmekte olduğu Şam'da öğrenilmişti. Bol miktarda baharat gelmiş olsa da, Memluk sultanı sırf siyasî hırslarından dolayı bir kez daha Şam'a baharatların gönderilmesine izin vermeyebilirdi. Dahası, baharat işlerinde Cenevizlilere iltimas geçilmesine rağmen, Venediklilere üvey evlat muamelesi yapılıyor gibiydi⁷¹⁴. 1504 ilkbaharında Beyrut kadirgalarının Venedik'e elleri boş dönmelerine neden olacak olan olaylar zinciri yine memluk ülkesindeki istikrarsız vaziyetten kaynaklanmışa benziyordu.

⁷¹² İskenderiye kadirgalarının 1503 Eylül ayında yarı boş olarak Venedik'e ulaşmaları aynı zamanda baharat fiyatlarındaki artışı da tetikledi. Age, s. 59. Bu da Alman müşterileri baharatları daha ucuza almak için Lizbon'a gitmeye sevk ediyordu. J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 437. Eylül ayında ulaşan İskenderiye kadirgalarının kaptanından kadirgaların 30 gün boyunca İskenderiye'de alıkoyuldukları da öğrenilmişti. Çünkü Memluk sultanı Venediklilere belirlenen fiyat üzerinden baharat satmaya çalışmış. Venedikliler ayak diretince memluklar da kadirgaların *mudalarını* zamanında gerçekleştirememelerine neden olmuşlardı. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 78.

⁷¹³ Age, ss. 197-198. Bütün sıkıntıların üzerine, Memluk sultanının, Trablusşam valisinin yüklü miktarda parayla Kıbrıs'a sığınmasından dolayı, öfkesini Venedik'in Şam konsolosu ile tüccarlarını kısa süreli tevkif ettirmekle göstermesi de eklendi. Gerçi bu kriz kısa sürdü. Age, s. 163.

⁷¹⁴ Age, s. 198.

İbn İyas ve Ebu Mahreme 1503 kışında ve ilkbaharında Hicaz bölgesinin kardeşler arasındaki çatışmalardan dolayı tam bir keşmekeş içinde olduğunu kaydederler. Mekke Emiri Şerif Berekât biraderi Câzânî tarafından mağlup edilmişti. Câzânî bununla yetinmeyip Mekke'deki ahaliyi kılıçtan geçirmiş ve baharatlar da olmak üzere, tüccarların mallarını yağmalamıştı⁷¹⁵. Bundan dolayı, Memluk sultanı kadınlara o sene için hac farizasını yasaklamıştı⁷¹⁶. Arabistan'daki vaziyetin sakinleşmesi için sözü edilen biraderlerden birinin Kahire'ye getirilmesi bile düşünülmüştü⁷¹⁷. Öyle de oldu. O yılın Mayıs ayında Câzânî'ye yenilip, çareyi Yemen istikametine kaçmakta bulan Şerif Berekât hac kafilesinin emiri tarafından hileyle derdest edildi ve Kahire'ye götürüldü⁷¹⁸. Yaşanan bu gelişmelere rağmen, Venedik Senatosu ticaret kadırgalarının *mudalarını* gerçekleştirmeleri için İskenderiye'ye gitmelerine karar verdi. Ne var ki, kadırgalar 1503'ün Kasım ayının ortasına doğru gelmişlerdi. İletişim kopukluğundan dolayı, baharat işini yapacak olan sultanın temsilcisi ile Müslüman tüccarlar, kadırgaların geç varışlarından dolayı, onların gelmeyeceklerini düşünmüşler ve İskenderiye'den ayrılmışlardı. Bununla birlikte, işin ilginç tarafı ise bu ticaret kadırgalarının *muda* için henüz Venedik'teyken kısa süreli izin almış olmalarıydı. Çünkü sultanın, bir önceki *mudanın* kadırgalarını alıkoyduğu gibi, bu *mudadaki* kadırgaları da alıkoyacağından endişelenilmişti. Bu yüzden de kadırgalar az miktarda malla gelmişti. Memluk sultanı bu işi öğrendiğinde, kadırgaların geç gelmiş olmaları bir yana, Venediklilerin “acemiliğinden” dem vurdu. Venedikliler ise sultanının serzenişine, şayet kendilerine üvey evlat muamelesi yapılmasaydı, o zaman kadırgaların daha fazla malla gelmiş olacaklarını söylemekle yetindiler⁷¹⁹. Dolayısıyla, *muda* süresi bittiğinde, İskenderiye kadırgaları 30 Kasım 1503 günü, baharat yükleri olmaksızın Venedik'e doğru yelken açtılar. Hiç şüphe yok ki, Venedikliler, Kızıldeniz'deki ulaşım düzensizliğinin neden olduğu değişkenlere ayak uydurmakta zorlanmışlardı. Bütün bunlara, *muda* denilen şeyin geleneksel sisteminin esnek olmayışı da ekleniyor ve bu da Venedik'in satın alımlarını tehlikeye atıyordu⁷²⁰.

1503'ün ilkbaharında Lizbon'dan Hindistan'a fasıllarla hareket eden üç ayrı filodan ikisi Malabar sahilindeki müttefik şehirlerle baharat ticareti yapabilmışlerdi. Ancak Francisco

⁷¹⁵ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 43-44. Ebu Mahreme, *age*, s. 5. Mekke'nin bu tür sıkıntılara maruz kalması sonraki dönemlerde de görülecektir. Örneğin, Mekke Emiri II. Berekât'ın ahaliye yönelik yağmaları anonim tahrir müellifi tarafından tenkid edilir. U. Demir, *agm*, s. 308.

⁷¹⁶ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 46.

⁷¹⁷ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, s. 198.

⁷¹⁸ Ebu Mahreme, *age*, s. 5.

⁷¹⁹ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 824-825. Üstelik, İskenderiye'ye baharat geleceği söylense de, depolar hâlâ boştu. Çünkü baharatların ulaşması için bir müddet daha beklemek gerekiyordu, ancak kadırgalar “acemice” davranıp, Venedik'te kararlaştırıldığı sürenin bitiminde İskenderiye'den hareket etmişlerdi. Priuli hâlâ bütün benliğiyle Portekizlileri suçluyordu. R. Fulin (1881). *Giolamo Priuli e i suoi Diarii*, ss. 173-174.

⁷²⁰ J. Aubin (2006). *Le latin et l'astrolabe*, C. 3, s. 440.

de Albuquerque'den 1504'ün Ocak ayından itibaren bir daha haber alınamadı. Kızıldeniz'in girişini keşfetmesi ve gerekirse abluka altınması için yola çıkmış olan António de Saldanha'nın komutasındaki üçüncü filo ise gayesine ulaşamadı ve güçbela Hindistan'a gitmek zorunda kaldı. Manuel'in Arabistan ve Doğu Akdeniz'i baharatsız bırakma hülyası o sene için de sonuçsuz kaldı. Dolayısıyla, Şam konsolosu işin başında bütün terslikleri Portekizlilere yüklesede⁷²¹, Venedikli kadirgaların 1504'ün sonundaki *mudasını* etkileyecek talihsizlikler, yine, memluk diyârlarından geldi. Çünkü 21 Eylül 1504 tarihli Suriye'den gelen haberler sözü edilen konsolosun Portekizlilere yönelik suçlamalarını haksız çıkardı. Haberlere göre, Şam valisi ölmüş olduğundan şehir keşmekeş içindeymiş ve oradaki ahali baharat işinde pürüzlük çıkarıyormuş. Yine de, İskenderiye'de 4 kadirga yükü kadar bol miktarda baharatın olduğu söyleniyordu⁷²². Eğer, en azından, iki Beyrut kadirgası baharat yüküyle Venedik'e ulaşmışsa⁷²³ ve İskenderiye'de de baharat miktarı tatmin edici miktardaysa, o zaman İskenderiye kadirgalarının 1504 senesinin sonundaki *mudasında* ne tür sıkıntılar yaşanmış olabilir? 1505 Şubat'ında Venedik'e ulaşan habere göre, Memluk sultanı biber işinden dolayı kadirga reislerini alıkoydurmuştu. Böyle yapmasının nedeni, iddia edildiği üzere, Rodosluların Müslümanlara ait gemileri ele geçirmiş olmalarıydı⁷²⁴. Ancak İskenderiye'den mektuplar geldikçe, işin aslı anlaşılabilirdi. Memluk sultanı, o sırada iktisadî olarak darboğazda olduğundan⁷²⁵, Venedikli tüccarları biberi *sporta* başına mutat olandan daha fazla fiyat üzerinden satın almaya ve 84 bin dükalık meblağı ödemeye zorlamıştı. Bu maksatla alıkoyulan tüccarlar da meseleyi hal yoluna koymak için Kahire'ye götürüldüler. Dahası, Venediklilerin hanları mühürlendi ve kadirgalara, baharat yüklü olmalarına rağmen, İskenderiye'den hareket izni verilmedi⁷²⁶.

Girolamo Priuli, hareket izni alamayan İskenderiye kadirgalarının, aralarında biberin olmadığı, 1160 *collo* baharatla 30 Nisan 1505 günü Venedik'e girdiğini kaydetmektedir⁷²⁷. Şöyle ki, bu kadirgaların kaptanı, derdest edilmiş olan tüccarların biber meselesini halletmek için Kahire'ye gittikleri ve Memluk sultanının emrinin henüz ulaşmadığı sırada, bilinen kanunları ihlal edip, İskenderiye'den 25 Mart 1505 günü hareket etmişti⁷²⁸. Üstelik

⁷²¹ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 68. Şam konsolosu Bartolomeo Contarini 8 Haziran 1504 tarihli mektubunda Memluk sultanının baharatların Şam'a gönderilmesine izin verildiğini kaydeder.

⁷²² Age, s. 93.

⁷²³ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 181.

⁷²⁴ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 136.

⁷²⁵ Palmira Brummett (1987). The Transformation of Venetian Diplomatic Policy Prior to the Ottoman Conquest of Cairo (1503-1517), *Studies on Ottoman Diplomatic History*, I, s. 13.

⁷²⁶ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 150. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 181.

⁷²⁷ Age, s. 184. Marino Sanuto miktar hakkında bilgi vermez.

⁷²⁸ Age, s. 182.

İskenderiye emirinin izni okmasıyla yelken açıldığından, kadirgaların arkasından top atışları yapılmıştı⁷²⁹. Çünkü böyle bir şey affedilmezdi. Olan bitenden haberdar olur olmaz, Memluk sultanı bu kez Suriye topraklarındaki Venedikli tüccarların zincire vurulmuş olarak Kahire'ye gönderilmelerini ve mallarının da müsadere edilmesini emretti. Priuli bu türden bir kaostan memluklerin anlayacağı dilden, yani parayla halledebileceğini ümit ediyordu⁷³⁰. Mısır'da yaşananlara karşılık olarak, 1505 yaz başında Senato'da kadirga yolculuklarının akıbetlerine dair büyük münakaşalar yaşandı. Sonunda Kansu Gavri'ye kâtip Alvise Sagudino'nun gönderilmesine karar verildi⁷³¹. Yola çıkan Alvise Sagudino 28 Şubat 1506 günü Kahire'de hayatını kaybetmiş olmasından dolayı, sultanla bir anlaşma yapılamadı⁷³². Ancak, meselenin uzun soluklu diplomatik bir boyut kazanmasını gündeme getirecek şekilde, Memluk sultanı inisiyatif ele aldı ve Venedik'le olan ticarî münasebetlerini iyileştirmek için Tağriberdi adında bir dragomanını⁷³³ 1506 Nisan'ında Venedik'e gönderdi. Yaklaşık bir seneye yakın süren müzakerelerden sonra, Venedik tarafının taleplerinin kabul edildiği bir anlaşma 31 Mayıs 1507'de imzalandı⁷³⁴. Gerçi, iki devlet arasında açılan beyaz sayfa yerini birkaç sene sonra bir kez daha krize bırakacaktı. İskenderun Körfezi'nde kereste yüklemek için bulunan memluk filosu 12 Ağustos 1510'da Rodoslu Aziz Yahya Şövalyeleri'nin saldırısına uğradı. Portekizlilere karşı hazırlanmakta olan Süveyş filosu için gerekli malzemeleri İskenderiye'ye getirmesi beklenen bu filonun yok edilmesi karşısında öfkelenen Memluk sultanı ülkesindeki Hristiyan tüccarları tevkif ettirdiği gibi, Kutsal Kabir Kilisesi'nin faaliyetlerini de durdurdu⁷³⁵. Daha vahim olanı ise aynı yılın yazında Şah İsmail'in elçileriyle Tebriz'e gitmekte olan Venedikli sözcülerin ellerinde mektuplarla Urfa Birecik'te memluk istihbaratı tarafından yakalanmasıydı. İki sene süren netameli ilişkiler, Kansu Gavri'nin talebiyle, tecrübeli diplomat Domenico Trevisano'nun 1512'de gönderilmesi sayesinde Osmanlı fetihlerine kadar tatlıya bağlandı⁷³⁶.

⁷²⁹ Girolamo Priuli, İskenderiye kadirgalarının kaptanı olan Polo Calbo'nun bu şekilde hareket edip, kadirgalarını Venedik'e salimen ulaştırması vesilesiyle Senato'da övgülere mazhar kaldığını canlı bir şekilde tasvir eder ve onun İskenderiye limanından yelken açarken yaşadığı tehlikeleri aktarır. *Age*, s. 182.

⁷³⁰ *Age*, s. 184'de *cum Mori se adaptava ogni cosa cum danari*.

⁷³¹ *Age*, s. 186. Alvise Sagudino'ya Memluk sultanı huzurunda nasıl konuşacağına dair uzunca talimatlar için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 199-207.

⁷³² *Age*, s. 331.

⁷³³ Dragoman Tağriberdi'nin geçmişine dair bkz. J. Wansbrough, *agm*, ss. 508-510.

⁷³⁴ *Agm*, ss. 517-518.

⁷³⁵ K. M. Setton (1984). *The Papacy and the Levant*, C. 3, s. 24

⁷³⁶ *Age*, ss. 30-33.

3.2. Portekiz Hindistanı (*Estado da Índia*)’nın Tesisi (1505) ve Genel Vali Dom Franciscode Almeida’nın Faaliyetleri

Dom Vasco da Gama’nın 1497-99 tarihli Hindistan’ı keşif yolculuğundan itibaren, Portekizlilerin, Kalikut istisna olmak üzere, Malabar sahillerindeki Koçin, Kannur ve Kollam gibi baharat tedarik merkezleriyle ticarî ve siyasî münasebetler tesis etmekle meşgul oldukları 1505 senesinin sonuna kadar, Hindistan-Arabistan arasında işleyen Müslüman ticaretine yönelik Portekiz baskısı, haliyle, rahatsız edici boyutlarda olmamıştı. Çünkü, o zamana kadar Hindistan’a gönderilmiş olan filolar, kâh Kalikut hükümdarının entrikalarıyla uğraşmaktan kâh seyrüsefer şartlarıyla mücadele etmekten, sadece baharat yükü temin etmeyi ve bu yükleri sağ salim Lizbon’a götürmeyi öncelikli görmüşlerdi. Yolculuklar sırasında yaşanan gemi kayıpları da meselenin acı gerçeklerinden biriydi. Hintli tedarik merkezleri arasındaki siyasî dengeleri gözetmenin ve bu merkezlerdeki yerleşik Portekizli ticaret temsilcilikleri korumanın senelik gönderilecek filolarla mümkün olamayacağı gün gibi aşikâr olmaktaydı⁷³⁷. Öyle ki João de Barros bu durumla ilgili manidâr bir tespitte bulunur:

Hindistan’a [şimdiye kadar] gönderilmiş olan dört filonun maceralarına [bakıldığında], o diyârlara yalnızca gidip gelerek, keşfin beraberinde getirdiği şu iki hususla baş edilemiyordu: ilki Müslümanlarla olan savaş ve ikincisi de Hintlilerle olan ticaret. Yüklerle gidip, dönen gemiler, [oralarda] mevsim çok kısa olduğundan, bu iki şeyi aynı anda yapamıyorlardı ve bu yüzden de gemilerin [Portekiz’e ulaşmalarıyla], Malabar sahilleri Müslümanların yeniden efendi oldukları sahillere dönüşüyordu⁷³⁸.

Henüz Hindistan’ın doğusu ve Malakka Boğazı ile Malukku Adaları keşfedilmeden önce bile, nispeten daha dar bir coğrafyada tutunmanın yolu, bu yüzden de, başka bir yapılanmadan geçmeliydi. Bu yapılanma, şimdilik, Afrika’nın doğu sahilleri ile Hindistan’ın batı sahilleri arasında yer alan Portekiz kazanımlarını kapsamakla sınırlı olacaktır. Tabiatıyla, Portekizlilere, Arabistan yarımadası ve Basra Körfezi’nde cereyan eden siyasî ve ticarî ilişkilere somut bir şekilde dâhil olma fırsatı da verecektir. Gelecekte de, Portekiz emperyal yayılmasının doğudaki uzak diyarlara uzanmasını kolaylaştıracaktır.

1505 yılında Portekiz kralı Dom Manuel böyle bir yapılanmanın temelini attı. Tristão da Cunha da bu kalıcı müessesenin ilk genel valisi (*vice-rei*) olarak tayin edildi. Ne var ki, kroniklere göre, Tristão’nun görme duyusunda yaşadığı bir rahatsızlık onun bu makamdan

⁷³⁷ A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 232. R. S. Whiteway (1979). *The Rise of Portuguese Power, 1497-1550*, Janaki Prakashan, s. 104. C. R. Boxer (1977). *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Londra, ss. 39-40.

⁷³⁸ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 294-295.

azledilmesine neden oldu⁷³⁹. Bu yüzden de onun yerine, Dom Francisco de Almeida *Portekiz Hindistanı*'nın ilk genel valisi olarak görevlendirildi. Onun böyle bir makama getirilmesi sıradan biri olmamasıyla ilgilidir. Babası Dom Lopo de Almeida Abrantes Kontu idi. Oğul Almeida da gençlik yıllarında Granada İslam Emirliği'nin 1470'te Katolik İspanyol Hükümdarlar tarafından kuşatılmasında askerî tecrübe kazanabilmişti. Onun bu yolculuk için aldığı *regimentosu*, şans eseri, günümüze kadar ulaşabilmiş olan *regimentolar* arasında yer alır⁷⁴⁰. İçindeki talimatlar kral Manuel'in Hindistan'da izlemek istediği siyasî tarzı kesin hatlarıyla ön plana çıkarır. Öncelikli olarak, sahil şeridindeki ana stratejik noktalara birkaç müstahkem⁷⁴¹ inşa edilecek ve bu müstahkemlere profesyonel garnizonlar yerleştirilecektir. Manuel'in Hindistan'daki yeni siyasetini şimdilik müstahkemler aracılığıyla pekiştirme gayesi uzak diyârlarda çok fazla toprak fethedebilmenin fizikî imkânsızlığına alternatif bir çözüm olarak düşünülmüştür⁷⁴². Anavatana binlerce kilometre mesafedeki denizlerde etkili bir hâkimiyet kurmak ve ticaretin güvenliğini sağlamak müstahkemlerle ikmal edilecek kalıcı filolar sayesinde olacaktır. Lizbon'dan bundan sonra senelik gönderilecek olan filolar ise müstahkemlerle korunan baharat tedarik merkezlerinden rahatlıkla biber ve diğer baharatlardan temin edebileceklerdi. Dahası, Dom Francisco, gerekirse Müslüman hükümdarlarla da olmak üzere, gayrimüslim mahallî hükümdarlarla siyasî ve askerî ittifaklar kollamaya özen gösterebilecektir. Böyle bir salahiyet, ikinci bölümde görüldüğü üzere, bundan önce Şark'a gönderilmiş olan herhangi bir senelik filonun baş-kaptanına verilmişti. Yeni durumda ise en üst merci olacak olan Genel Vali Dom Francisco'ya Şark denizlerinde ve topraklarında hareket eden bütün Portekizli unsurlar üzerinde vasî bir salâhiyet tevdi ediliyordu⁷⁴³.

3.2.1. Genel Vali Doğu Afrika Sahillerinde Yeni Düzeni Tesis Ediyor

26 Mayıs 1506 günü, Lizbon'dan Venedik'in İspanya'daki sözcüsü Francesco Donado'ya gönderilen mektuplarda o yılın 22 Mayıs günü 4 geminin baharatlarla yüklü olarak Hindistan'dan Portekiz'e ulaşmış oldukları belirtilmekteydi⁷⁴⁴. Bu gemiler, 12 ila 13

⁷³⁹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 2 ve J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 295 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 1. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 168.

⁷⁴⁰ Dom Francisco de Almeida'ya verilmiş olan 27 Şubat 1505 tarihli kraliyet *regimentosunun* metni için bkz. *As Gavetas da Torre do Tombo* (1963). Gaveta XIII-XIV, C. 3, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lizbon, Dijital Baskı, ss. 599-602.

⁷⁴¹ *Das fortellezas que mandamos fazer na India*. *As Gavetas da Torre do Tombo* (1963). C. 3, s. 599 ve M. Sanuto (1881), *Diarii*, C. 6, s. 87.

⁷⁴² A. H. R. Oliveira Marques (1972). *History of Portugal*, C. 1, s. 233. A. R. Disney (2009). *A History of Portugal*, C. 1, s. 126.

⁷⁴³ *As Gavetas da Torre do Tombo* (1963). C. 3, ss. 599-600.

⁷⁴⁴ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 383-384.

bin *kintal* baharat getirmiş olmalarının yanında, Genel Vali Dom Francisco'nun, aldığı talimatları görevinin ilk senesinde, Afrika'nın doğu sahillerinden başlayarak, Hint diyârlarında uygulamaya çalışmış olduğu bilgilerini de getirmişlerdi. Onun bu faaliyetleri, oğlu Dom Lourenço de Almeida'nın iki sene sonra Şaul'da Memluk-Gücerat ortak filosuyla yapacağı ve hayatına mâl olacağı deniz muharebesini tetikleyecek faktörlerdendir. Dolayısıyla bu faaliyetlere değinmek faydalı olur.

Dom Francisco bir önceki sene, yani 25 Mart 1505 günü komutasında bin beş yüz adamın olduğu 22 gemi ile Portekiz'den hareket etti. Bu gemilerden 12'si doğrudan Hindistan'da kalacakken⁷⁴⁵, kalanları ise sonraki sene baharatlarla Lizbon'a döneceklerdi. Ümit Burnu, yolculuk sırasında karşılaşılan bazı sıkıntılardan dolayı, ancak 26 Haziran günü⁷⁴⁶ geçildikten sonra, 18 Temmuz günü⁷⁴⁷ Mozambik Sofala'sı sığılıklarına varılabildi. Burada kaptanları arasında iş bölümü yapan Dom Francisco 22 Temmuz günü Kilwa mansabına ulaştı. Kilwa, yukarıda da değinildiği üzere, Amiral Dom Vasco da Gama'nın 1502-1503 tarihli yolculuğunda silah zoruyla Portekiz kralının haraçgüzârı yapılmıştı. Dahası, sabık hükümdar ölmüşse veya ülkesinden sürülmüş ise, yerine geçen yenisinden aynı sadakati göstermesini beklemek her zaman mümkün olmayabiliyordu. Şimdiki durumla ilgili olarak, Dom Francisco Kilwa hükümdarıyla görüşmek üzere haber göndermiş olsa da, hükümdardan müspet bir cevap gelmedi. Çünkü, Castanheda ve Góis'e göre, hükümdar Portekizlilerin Kilwa'ya ulaştıklarını öğrendikten sonra, ülkesini sessizce terk etmişti⁷⁴⁸. Genel Vali, böyle bir tavrı tuzak olarak telakki ettiğinden, filodaki kaptanlarla istişarenin sonucunda, şehre bir ders verilmesi kararlaştırıldı⁷⁴⁹. Ertesi gün, 23 Temmuz'da Portekizlilerin başlattığı umumî

⁷⁴⁵ Age, s. 87. Castanheda filodaki bazı kaptanlara dair vazifeleri sıralar. İş bölümünün yapıldığı bu devasa bölgede kaptanlardan Vasco Gomes de Abreu Somali açıklarındaki Guardafui Burnu'ndan Kambay-Gücerat sultanlığına kadar uzanan bölgeden, João da Nova ise Kambay civarından anakaranın en güneyindeki Komorim Burnu'na kadar uzanan mıntıkadan mesul olacaktı. Pero de Anhaia ise Sofala'da yapılacak müsthakemde kalacaktı. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 4. Anonim Egerton Nüshası'na göre filodaki gemi sayısı 16 *karak* türü gemi ve 6 *karavela* idi. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 129.

⁷⁴⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 4 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 5.

⁷⁴⁷ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 297. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 6. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 5.

⁷⁴⁸ Castanheda'ya göre, şimdiki hükümdar aslında Kilwa'nın gerçek hükümdarını tahtından kovduktan sonra, ülkeyi de zorbalıkla idare etmeye başladığından, gelen Genel Vali'nin, ahalinin şikâyetlerinin sonucunda onu tahtından azledeceğini düşünüyordu. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 6-7. Góis de sözü edilen hükümdarın şehri terk ettiğine değinmesine rağmen, bunun gerekçesini başka bir duruma hamleder. Ona göre, hükümdar Portekizlilere karşı işlemiş olduğu hatalardan korkuyordu. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 5.

⁷⁴⁹ Anonim Egerton Nüshası ise Genel Vali'nin Kilwa hükümdarından ödemesi gerektiği üç senelik haracı alamamış olmasından dolayı, şehre saldırılmasına karar vermiş olduğunu nakleder. Çünkü Genel Vali, Kilwa hükümdarının, maddî imkânsızlıklardan dolayı haracı ödeyememe mazeretini gerçekçi bulmamıştı. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 130.

saldırı kaderine terk edilmiş olan şehrin kolayca ele geçirilmesine neden oldu. Çatışmanın ardından şehir yağmalandıktan⁷⁵⁰ sonra, Dom Francisco, aldığı talimat gereğince, orada ilk müstahkemin inşasını başlattı. İnşa işlerinin tamamlanmasıyla, Kilwa'nın yeni hükümdarının belirlenmesine sıra gelmişti. Vasco da Gama'nın ikinci Hindistan yolculuğu sırasında Portekizlilerin güvenini kazanmış olan itibarlı bir Müslüman⁷⁵¹ Kilwa hükümdarı yapıldı.

Kilwa'nın yeni durumu belirlendikten sonra, Dom Francisco emrindeki gemilerle 9 Ağustos günü Mombasa'ya doğru hareket etti⁷⁵². Bu liman şehri, hatırlanacağı üzere, Vasco da Gama'nın ilk Hindistan yolculuğundan beri, Portekizlilere daima mesafeli olmuş ve onların dostluk ve ticaret tekliflerine şimdiye kadar yanaşmamıştı. Eğer Hindistan'ın güvencesi Afrika'nın doğu sahillerindeki şehirlerin güzellikle veya zorla itaat altına alınmalarından geçiyorsa, Mombasa'nın da bir şekilde *Portekiz Hindistanı*'na dâhil edilmesi gerekiyordu⁷⁵³. Genel Vali, filonun geri kalanıyla 13 Ağustos günü⁷⁵⁴ şehrin mansabına ulaştığında, muhtemel bir tehlikeye karşı keşif yapılmasını emretti. Çünkü henüz çok iyi tanımadıkları limanın coğrafi özelliklerini bilmiyorlardı. Bu maksatla gönderilen kaptanlar keşif işini yaptıkları sırada, mansabın girişindeki istihkâmdan top atışları yapıldı. Portekizliler de buna mukabele ettiler ve müstahkemde yangın çıkardılar. Bu yüzden de orayı koruyan yerliler kaçmak zorunda kaldılar ve müstahkemi korumasız bıraktılar. Genel Vali niyetinin savaşmak olmadığını, aksine Portekiz kralının vasaı olmayı kabul ettiği takdirde, hükümdara ve şehrine zarar vermeyeceğini bildirmek üzere bir haberci gönderdi. Bu haberci hükümdarın huzuruna çıkmadan önce, karşılaştığı yerliler ona, Mombasa hükümdarının, Portekizlilerin Kilwa'da yaptıklarından haberdar olduğundan, savaşmak için her türlü hazırlığı yaptığını, sabırsızlıkla onları beklediğini ve boş yere nefes tüketmemesini söylediler⁷⁵⁵. Dom Francisco de Almeida dönen haberciden menfi sözler işittikten sonra, işin güzellikle halledilemeyeceği

⁷⁵⁰ Ele geçirilmiş olan ganimetin bir bölümüne bir sonraki sene şahit olmuş olan 26 Mayıs 1506 tarihli mektubun müellifine göre, Genel Vali, Kilwa hükümdarını mağlup ettikten sonra, bu hükümdarı sürmüş ve aralarında altın, gümüş ve mücevher olmak üzere, 200 bin dukalık bir ganimet toplamış idi. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 384.

⁷⁵¹ Bu kişi, ismi Portekizce kroniklerde Mafamade (Muhammed) Arcone veya Alcone veya Enconi olarak türlü telaffuzlarla kaydedilen çok saygın biriydi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 10 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 7. Anonim Egerton Nüshası (1974). ss. 130-131. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, ss. 312-313. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 363.

⁷⁵² Tabiatıyla, Kilwa'dan hareketten önce, hem oradaki Portekiz müstahkemini hem de sahil şeridini koruyacak komutanlar ve memurlar da bırakıldı. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 314.

⁷⁵³ Örneğin, Castanheda, Dom Francisco'nun Mombasa şehrini ele geçirme niyetini Portekiz'in yeni müttefiki olan Kilwa'nın güvenliğinin teminat altına alınmak istenmesiyle ilişkilendirir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 12.

⁷⁵⁴ Barros, Castanheda ve Góis bu varış tarihi hakkında mutabıktırlar.

⁷⁵⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 13. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 9. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 315.

sonucuna vardı⁷⁵⁶. Dahası, edinilen bir istihbarata göre, Mombasa hükümdarı şehrin arka taraflarında takviye olarak savaşçı unsurları hazır bekletiyordu.

Genel Vali, bu takviye kuvvetin şehrin yardımına gelmesini önlemek için bir an önce saldırının gerçekleştirilmesini emretti. Ertesi gün⁷⁵⁷, sahil şeridinde yer alan meskenlerin iki taraftan ateşe verilmesi Dom Francisco tarafından uygun görüldü. Böylece olabilecek bir direnişin kırılabilceğı ve şehre kolayca sızılabilceğı düşünülüyordu. Ne var ki, Portekizlilerin çıkardıkları alevler bir anda öylesine yayıldı ki sahile ayak basmış olan Genel Vali'yi ve adamlarını teknelere doğru çekilmeye zorladı. Üstelik, alevleri söndürmeye çalışan Mombasalı Müslümanlar şehre sokulmaya çalışan Dom Lourenço de Almeida ve adamlarına karşı direniş gösterdiler ve Portekizlilerin zayıat vermesine bile neden oldular⁷⁵⁸. Vaziyetin pek de iç açıcı olmadığını gören Dom Francisco, kaptanlarıyla yaptığı istişareden sonra, şehre topyekûn bir saldırının yapılmasına karar verdi. Alınan karar uyarınca, bir grubun başını Dom Francisco ve diğerkinki ise Dom Lourenço çekmek üzere, iki grup halinde şehre girilecekti⁷⁵⁹. Yangından sonraki gün, şafak vakti yapılan top atışlarının ardından bu iki grup hücum hareketini başlattı. Dom Lourenço ve adamları şehrin sokaklarına süratle ulaşabildiler. Ancak sokaklar oldukça dar olduğundan, Dom Lourenço ve adamları evlerden atılan taş ve oklardan dolayı büyük zorluk yaşadılar ve saçakların altına girmeye mecbur kaldılar. Saçaklar onların zarar görmesine mâni olabildiğı gibi, açık alanda kullanamadıkları silahları kullanabilmelerine de imkân verebiliyordu. Bu sayede yerlilerin direnişini kırılabildiğı gibi, şehrin hükümdarının telaşa kapılması da gecikmedi. Çünkü Portekizliler geriden büyük bir ivmeyle gelerek, müdafilerin çabalarını boşa çıkarıyorlardı. Şehrinin davetsiz misafirler tarafından hızla işgal edildiğini gören hükümdar, canının derdine düştüğünden, geri çekilmek zorunda kaldı. Genel Vali, adamlarının çatışmalarda epey bitap düştüklerini gördükten sonra, hükümdarın takip edilmesini istemedi. Aksine, hükümdarın hazinelerinin bulunduğu binalar ele geçirildiğinden, bunların yağmalanmasını ve alınan ganimetin gemilere bölüştürülmesini

⁷⁵⁶ Zira, Castanheda ve Góis, bu habercinin getirdiğı bilgilerden sonra, Portekizlilerin, sahilde ele geçirdikleri hükümdara yakın bir yerliden Mombasalı savaşçıların şehirde mevzilendirildiğini ve topların yerleştirildiğini öğrendiklerini ifade ederler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 14. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 9. Kroniklerin verdikleri başka bir ayrıntıya göre, bu toplar, vaktiyle, Pedro Álvares'in filosundaki Sancho de Tovar'ın Portekiz'e dönüş yolculuğunda zayı olan gemisinden çıkarılmıştı.

⁷⁵⁷ Kronikler o günün tam tarihini vermekten ziyade, *Assunção da Nossa Senhora* (Meryem'in Göğe Yükseliş) günü demekle yetinirler. O gün Katolik alemine göre, umumiyetle, 15 Ağustos günü kutlanmaktadır.

⁷⁵⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 16-17. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 10.

⁷⁵⁹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 16-17. Castanheda, şehir düşman unsurlarından tamamen temizleninceye kadar, Genel Vali'nin yağma faaliyetlerini adamlarına yasakladığını dile getirir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 10.

emretti⁷⁶⁰. Böyle de yapıldı. Topraklarının istilasına karşısında elinden bir şey gelmeyen Mombasa hükümdarı barış teklifinde bulundu. Onun bu teklifi, iyilikle laftan anlamayan biri olduğundan, dikkate bile alınmadı. Portekizliler, ertesi günü geldiğinde, Genel Valinin emriyle, şehri bir kez daha yağmaya tuttular, ancak çok fazla yorulmuş olduklarından yağmalama işini fazla sürdüremediler. Dom Francisco yolculuğuna devam etmek için “layıkıyla” cezalandırdığı Mombasa’da çok fazla oyalanmak istememiş olsa da, müsait rüzgârların esmesi için orada yedi gün boyunca beklemek zorunda kaldı⁷⁶¹. Bu sürenin sonunda şehri bir kez daha ateşe vermek suretiyle, Portekiz filosu oradan hareket etti.

Malindi limanı Genel Vali’nin gündeminde uğranılması gereken bir menzil olmasına rağmen, olumsuz seyrüsefer şartları filonun sözü edilen limana yaklaşmasına mâni oldu. Bu yüzden de, filo şehrin biraz kuzeyindeki bir koyda demir attı. Yine de, Malindi hükümdarıyla yüz yüze görüşmeyi çok arzulayan Genel Vali ile hükümdar arasında mektuplaşmalar gerçekleştirildi. Müslüman Malindi hükümdarı daimî düşmanı olan Mombasa hükümdarına güzel bir ders vermiş olmasının vesilesiyle, Dom Francisco’ya tebriklerini iletmekle kalmayıp, filosu için erzak göndermeyi de ihmal etmedi. Genel Vali bu sırada Mogadişu şehrine saldırmak için kaptanlarıyla müzakere etse de, kaptanları mevsimin geçme tehlikesini öne sürerek, bir an önce Hindistan’a doğru yelken açılmasını tavsiye ettiler⁷⁶². Bu tavsiye üzerine, Dom Francisco komutasındaki filoyla 1505’in Ağustos ayının sonlarına doğru Hindistan’a yelken açtı⁷⁶³.

⁷⁶⁰ Castanheda’ya göre, bu çatışmalarda Mombasalılardan yedi yüzden fazla insanın öldürüldüğünü ve iki yüz yakın insanın da esir alındığını kaydeder. Esir edilenler arasında Kambaylı üç geminin sahibi de bulunuyordu. Aynı müellif, Dom Lourenço’nun yanındaki beş Portekizlinin öldüğünü ve Portekizlilerden çok sayıda yaralının olduğunu da ekler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 24-25. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 12. Góis ise Mombasalıların ölü sayısını bin beş yüz olarak, esir edilenlerinkini ise iki yüz olarak vermektedir. *Anonim Egerton Nüshası* ise bin beş on üç Mombasalı’nın öldüğünü ve iki yüzünün ise esir alındığını, Portekizlilerden kırk iki adamın öldüğünü ve seksen beşinin de yaralandığını ifade eder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 135. Barros da ölen Mombasalı’ların ve esir edilenlerin sayısı hakkında Anonim Egerton Nüshası ile mutabık olmaktadır. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 319. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 364 ve 384. Sözü edilen cildin 364. sayfasında Portekizlilerin Mombasa’da yaptığı çatışmalar ve yağmalar ayrıntısıyla anlatılır.

⁷⁶¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 27. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 12. Anonim Egerton Nüshası’na göre, Mombasa’da geçirilen süre altı gün idi. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 145.

⁷⁶² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 29. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 13. Barros, bu Mogadişu meselesinden bahsetmez. Anonim Egerton Nüshası ise Genel Vali’nin Mombasa’dan sonra, doğrudan Hindistan’a gittiğini belirtir.

⁷⁶³ Castanheda ve Góis hareket tarihini 27 Ağustos olarak vermektedirler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 29. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 13. Barros da Hindistan’a hareketin *Santo Agostinho* günü arifesi, yani 27 Ağustos günü olduğunu ifade eder. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 319.

3.2.2. Genel Vali'nin Hindistan'daki Faaliyetleri, 1505-1506

Dom Francisco de Almeida'nın Afrika'nın doğu sahillerindeki önemli şehirler⁷⁶⁴ üzerinde uygulamaya çalıştığı efendisi Manuel'in talimatlarını Hindistan'da da aynı özveriyle uygulamaya başlamakta gecikmedi. Okyanus yolculuğundan sonra, 13 Eylül 1505 günü Anjediva Adası'na ulaşan Genel Vali'nin huzuruna Kannur'dan bir haberci geldi. Bu haberci oradaki ticaret temsilcisi Gonçalo Gil ile Kannur hükümdarından mektuplar getirmişti⁷⁶⁵. Mektuplarda Kannur'da bol miktarda baharatın bulunduğu ve Kalikut'ta "Mekke'den" çok zengin üç geminin beklendiği yazılıydı. Ardından, Genel Vali de kendi gelişini bildirmek üzere Kannur, Koçin ve Kollam'daki ticaret temsilcilerine mektuplar gönderdi. Üstelik sözü edilen "Mekkelî" gemilerin Kalikut'a geçişlerini gözetlemeleri için bazı kaptanlarını da görevlendirdi. Bir sonraki gün, 14 Eylül'de⁷⁶⁶, Anjediva Adası'nda müstahkem işlerine, onun emriyle, başlandı. Müstahkem, gemilerin ve adamların kışlamasına imkân verecek şekilde, bütün rüzgârlardan korunaklı bir yerde inşa edildi⁷⁶⁷. Bu sırada, adanın biraz güneyindeki Onor (günümüz Hannover) beyi Portekizlilerle barış akdetmek için adamlarını bol miktarda erzakla müstahkem işleriyle meşgul olan Genel Vali'ye gönderdi⁷⁶⁸. O da elindeki geniş salahiyeti kullanma hakkıyla, talep ettikleri barışı onlara bahşetti.

Anjediva Adası'ndaki müstahkem işleri tamamlandıktan sonra, Dom Francisco, orada kalacak olan insanların ihtiyaçlarını karşılaması için Mombasa'dan ele geçirilen ganimetleri bölüştürdü ve 16 Ekim⁷⁶⁹ günü bu adadan hareket etti. Ancak yol üzerinde Onor Beyi'yle barışı bozacak bir hadise yaşandı. Çünkü sözü edilen bey, Portekizli kaptanların Kambaylı bir gemiden ele geçirdikleri atları yaşanan fırtınadan dolayı emanet ettikleri Müslümanlardan istemiş ve almıştı. Genel Vali de Onor Beyi'ne, sözü edilen atları iade etmeyecek olursa, onunla olan barışı bozacağını söyledi. Onor Beyi ise ısrarla sözü edilen atlar hakkında bilgisinin olmadığını, gerekirse atların para olarak karşılığını ödeyeceğini ifade etti. Sözü edilen beyin bu ısrarı, ülkesini Müslüman unsurlardan korumak için gerekli olan savaşa

⁷⁶⁴ Burada şunu söylemek yerinde olur ki, Kilwa'daki müstahkemden başka bir müstahkemin olduğu bir diğer yer de meşhur Mozambik Sofala'sıydı. Dom Francisco'nun kaptanlarından Pero de Anhaia Sofala hükümdarıyla görüşükten sonra, müstahkem için inşa izni almış ve 1505 senesinin Kasım ayı boyunca inşa çalışmalarıyla meşgul olmuştur. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 35-37.

⁷⁶⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 30 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 13. Barros ise Genel Vali'yle ilgili böyle bir bilgi vermez.

⁷⁶⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 31.

⁷⁶⁷ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 322. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 364 ve 384. Anonim Egerton Nüshası ise, diğer kroniklerin aksine, Anjediva Adası'nda bir müstahkem inşasından bahsetmez.

⁷⁶⁸ Onor beyi Narsinga hükümdarının vasalı idi ve bu hükümdarın düşmanı olan Timoja adında bir korsanı da muhafaza ediyordu. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 38-39. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 14. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 323.

⁷⁶⁹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 42. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 327. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 16.

talimli atların kendi ülkesinde yetiştirilmemesiyle ve bu yüzden de onun, Arabistan ve İran'dan yapılan at ithalatına bağımlı olmasıyla ilgiliydi⁷⁷⁰. Her halükârda, Dom Francisco işi silah zoruyla çözmeye mecbur kaldı. Oğlu Dom Lourenço'yu, ancak ve ancak, atların emanet edildiği nehirde bulunan gemileri yakmakla görevlendirdi. Zira Portekizlilere haraçgüzâr olan bir toprağın bütünüyle yok edilmesi istenmezdi. Böyle de yapıldı. Yine de, Onor Beyi'nin Portekizlilere karşı takviye kuvvet göndermesi yerleşim yerinin bir bölümün tarumar edilmesinden başka bir işe yaramadı. Dom Francisco'nun da katıldığı çatışmalardan sonra yerli unsurlar mağlup edildi ve limandaki bazı gemiler ateşe verildi⁷⁷¹. İnadinın kurbanı olan Onor hükümdarı Genel Vali'ye barış teklifinde bulunarak, yaptıklarından pişman olduğunu, atların bedelini ödeyeceğini ve daha da önemlisi Portekiz kralının vasalı olmak istediğini söyledi. Genel Vali ise ona müspet cevap vermekten yana olmadı ve daha sonra oğlunu gönderecek olursa, onunla barış yapabileceğini ilettili⁷⁷². Ayrıca, Portekiz'e göndermesi gereken yük gemileriyle meşgul olması gerektiğini de söyleyerek, çok fazla oyalanmadan, Kannur'a doğru hareket etti⁷⁷³.

Kilwa ve Anjediva Adası'nda başlayan müstahkemler silsilesiyle Portekiz kralı Manuel'in batı Hint sularındaki hâkimiyet ağırları tedricen örölüyordu. Efendisinin politikasını harfiyen tatbik etmekte şimdiye kadar titiz davranan Dom Francisco de Almeida yüklü gemilerin işlerini tanzim etmek için Koçin'e gitmek niyetindeyken, 1505 Ekim'inin son haftasında Kannur'a uğramayı da uygun gördü. Kannur'da, bir önceki bölümde de ifade edildiği üzere, ticarî işleri yerine getiren bir Portekizli ticaret temsilciliği bulunuyordu. Bu ticaret temsilciliği, geçmiş Portekizli baş-kaptanlar Malabar sahil şeridini devriye gezsinler diye küçük çaplı filolar bırakmış olsalar da, ülkedeki Müslümanların alenî ve gizli tehditlerine her an maruz kalabiliyordu. Genel Vali bu maksatla Kannur hükümdarıyla görüşmek üzere karaya ayak bastı ve ona, şehirde bir müstahkemin yapılmasını gerektirecek birtakım

⁷⁷⁰ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 332. Barros yerel unsurlar arasındaki savaşlarda kullanılmak üzere at ithalatına ihtiyaç duyulmasına dikkat çeker.

⁷⁷¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 44-46. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, ss. 16-17. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 365.

⁷⁷² Barros, Onor ülkesi hakkında bilgi verirken, bu ülkenin hem toprağının bereketli oluşu hem de tüccarların uğrak yeri olmasından dolayı epey zengin bir ülke olduğunu, ancak vaktiyle o ülkede yaşayan Müslümanların sürülmesinden ve bu Müslümanların Goa'ya yerleşip, Hindistan'a gelen malları rakip Dekken ülkesine kaydırmalarından dolayı Bisnaga ve Onor için sıkıntılı bir dönemin başladığını dile getiriyordu. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 332-333. Bir müddet zorlu aşamalardan geçen bilhassa Onor ülkesi Portekizlilerin 1510'da Goa'yı ele geçirmelerinden sonra rahat nefes alabilmişler ve limanları da o nispette tecavüzlere maruz kalmaktan kurtulmuş idi. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, ss. 365-366.

⁷⁷³ Dom Francisco de Almeida'nın Kannur'a gitmek üzere Onor'dan ne zaman hareket ettiğine dair Barros, Castanheda ve Góis farklı tarihler verirler.

sebepler⁷⁷⁴ sıraladı. Sebepler ne olursa olsun, Kalikut hükümdarının siyasî ve iktisadî nüfuzuna karşı Malabarlı hükümdarlar tarafından şimdiye kadar bir denge unsuru olarak görülen Portekizlilerin samimiyeti ve onlarla olan kârlı ticaret çoktandır rüşdünü ispatlamıştı. Güvenlik zaafiyetinin ortadan kaldırılmasını sağlayacak olan müstahkem izni bizatihi Kannur hükümdarı tarafından verildi ve inşası için şehirdeki en muhkem yer seçildi⁷⁷⁵. İnşa işleri sürerken, Genel Vali Portekiz’e gidecek olan gemilerle ilgilenmesi gerektiğinden, Kannur’dan hareket etti, ancak öncesinde oradaki müstahkemde kalacak beş yüz adamı, çok sayıda top ve mühimmatla bıraktı⁷⁷⁶.

3.2.2.1. Dom Lourenço’nun Kalikutlu Müslümanlara Ait Gemileri Ateşe Vermesi

Portekizlileri, Hindistan’a gelişlerinden beri düşman olarak görmeyi tercih eden Kalikutlu Müslümanların, önünde sonunda, Memluk sultanından yardım talep etmek zorunda kalacakları hadiseler zincirinin halkalarından biri Dom Francisco’nun Kannur’dan hareket etmesinden biraz önce yaşanıyordu. Afonso de Albuquerque’nin ilk yolculuğu sırasında limanlarını Portekizlilere açmış olan Kollam hükümdarının şehrinde bir Portekizli ticaret temsilciliğinin kurulmasına da müsaade etmiş olduğunu yukarıda söylemiştik. Bu durum, aynı zamanda, Kollam’da da “Mekkelî” ve Kalikutlu Müslümanlara yönelik sert politikanın Portekizliler tarafından harfiyen uygulanmasında herhangi bir istisna arz etmiyordu. Portekizce metinler, Müslümanların tahrik olup, şehirdeki mukim Portekizlilere karşı ayaklamalarına işaret etmekle birlikte, yaşanan hadiseler için birbirine benzer sebepler sunarlar. Buradan hareketle, limandaki Müslüman gemi sahipleri Portekizlilerin son zamanlarda ısrarla yaptıkları emrivakilere⁷⁷⁷ artık tahammül edemez hale gelmişlerdi.

⁷⁷⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 61-62. Pek tabi, bu sebepler, genel olarak, Portekizlilerin o zamana kadar Hindistan’ın Malabar veya Kerala sahillerindeki baharat tedarik eden Hintli hükümdarla yaptıkları ticarî ve askerî işbirliğinin faydalarını içeriyordu. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 18. Góis, Kannur’daki ticaret temsilcisi olan Gonçalo Gil Barbosa’nın oradaki bir müstahkem dikilmesi için gerekli sebepler sıralayarak, Genel Vali’yi ikna ettiğini ifade eder.

⁷⁷⁵ J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 360. Barros Kannur hükümdarının o sene Portekiz’e dönecek olan gemilere baharat yükü vermeyi vaat ettiğini söyler.

⁷⁷⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 64. Bu arada Castanheda ve Góis Kannur’da dikilen müstahkeme *Santo Angelo* isminin verildiğini ifade ederler.

⁷⁷⁷ Castanheda bu sözü edilen “emrivakilerin” ne olduğunu tam olarak belirtmese de, Genel Vali’nin meselenin João Homem denilen bir kaptandan kaynaklandığını daha sonra öğrendiğini ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 68. Góis de aynı nedenle ilgili olarak, Castanheda’yla hem fikir olmakla birlikte, João Homem’in Müslüman gemi sahiplerinden yelken ve dümen takımlarını zorla almış olduğunu söyler. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 23. Barros da João Homem faktörünü zikretmekle birlikte, meselenin kaynağını ticaret temsilcisi António de Sá olarak gösterir. Ona göre, Portekizli ticaret temsilcisi limanda Kalikutlu Müslümanlara ait gemilerin biber yüklemelerini engellemiş, çünkü o gemilerin baharat ve başka emtialarla Arabistan sahillerine gideceğini öğrenmişti. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 361. Anonim Egerton Nüshası ise yukarıda bahsi geçen kroniklerden ayrılarak, çok farklı bir versiyon sunar. Kollam’da ticaret temsilciliği müsaadesi almış olan Portekizliler dinî ibadetleri için zaviyeyi andıran küçük bir kilise inşa etmişlerdi. Bir müddet sonra, “heretik” Hristiyanlar da Hristiyanlık prensiplerini Katolikliğ’e uygun

Meseleyi Kollam hükümdarına kadar götüren öfkeli Müslümanlar bir netice alamadıklarını anladıklarından, işi kendi usulleriyle çözmeyi tercih etmek zorunda kaldılar. O sırada ticaret temsilciliğinde başlarına geleceklerinden habersiz bulunan⁷⁷⁸ Portekizliler sayıca kalabalık ahalinin geldiğini fark ettiklerinde, kendilerini orada savunamayacaklarından yakın zamanda inşa etmiş oldukları bir zaviyeye sığındılar. Ahali zaviyeye girmeyi denediyse de, başarılı olamadı ve bu yüzden de orayı ateşe verdi. İçindeki ticaret temsilcisi António de Sá ve beraberindeki Portekizliler çaresizce hayatlarını kaybettiler⁷⁷⁹.

Kollam şehrinde yaşanan bu hadise Genel Vali Dom Francisco'yu oldukça şaşkına çevirdi. Yaşanan katliamın müsebbiplerinin şehirdeki Kalikutlu müslümanlar olması Genel Vali'nin sert bir şekilde karşılık vermesi için yeterli oldu. Bu maksatla, Koçin'e ulaştığı gün⁷⁸⁰ Genel Vali durumdan haberdar olduğunda, oğlu Dom Lourenço'yu Kollam'daki Müslümanları cezalandırması için birkaç gemiyle⁷⁸¹ göndermeye karar verdi. Lourenço Kollam'a ulaşır ulaşmaz, Müslüman gemileri olay mahallinde yakalayabildi ve saldırıdan hemen önce, dost bir ülkede bulunduğundan, şehrin idarecisine yaşananlardan Müslümanların mesul olduğunu ve dolayısıyla bir misillemenin onlara yönelik olacağını söyledi. Gerçi onun bu ihtarının bir etkisi olmadığı gibi, Müslümanların cüretkâr tavırlarını daha da kamçıladi⁷⁸². Dom Lourenço maksadındaki hassasiyeti göstermek suretiyle, limanda bulunan dost gemilerin zarar görmemesi için onlara oradan ayrılmalarını da söylemeyi ihmal etmedi⁷⁸³ ve gemilerini savaş nizamına göre yerleştirdikten sonra, düşman gemilerine yaklaşmaya koyuldu. Onun bu hamlesine top ve ok atışlarıyla karşılık verildiyse de, Portekizli gemilerin bu engeli ateşli silahlarıyla aşmaları zor olmadı. Güç durumunda kaldıklarını gören Müslümanlar direniş göstermekten vazgeçmek zorunda kaldılar ve gemilerini kendi kaderlerine bıraktılar. Çok

şekilde öğrenmek için bu mabede gelmişlerdi. Giderek sayıları artan bu Hristiyanların Portekizlilerle olan müsabetleri de iyileşmiş idi. Bundan dolayı, durumu sindiremeyen Müslümanlar da Kollam hükümdarından müdahalede bulunmasını istemiş olsalar da rağmen, destek görememişlerdi. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 144-145.

⁷⁷⁸ Genel Vali'nin o sene için Hindistan'daki faaliyetlerine dair Lizbon'a ulaşan bir raporda bu meseleye atıfta bulunarak, Portekizlilerin, yukarıdaki hadiseden habersiz olarak, güven ve sulh içinde bulundukları sırada saldırıya uğradıkları belirtilir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 367.

⁷⁷⁹ Sözü edilen raporda ticaret temsilcisiyle birlikte 10 ila 12 Portekizlinin katledildiği kaydedilir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 367. Hemen hemen aynı sayıları Castanheda ve Góis de aktarırlar.

⁷⁸⁰ Castanheda ve Góis Dom Francisco'nun Koçin'e ulaştığı günü 1505 Ekim'inin son günü olarak verirken, Barros ise 1 Kasım günü olarak verir. Góis, ayrıca, Genel Vali'nin katliam haberini Kannur'da hareket etmeden hemen önce öğrendiğini söyler. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 23.

⁷⁸¹ Barros ve Castanheda, Dom Lourenço'nun emrinde gidecek olarak kaptanlardan bazılarının isimlerini verirken, Anonim Egerton Nüshası da dört ağır gemi (*naao*) ve dört karavela ve bir kadirganın Lourenço'nun filosuyla gönderildiklerini belirtir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 145.

⁷⁸² J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 362.

⁷⁸³ **Age**, s. 363. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 66. Castanheda Kalikutlu Müslümanlara güvendiklerinden, bazı gemilerin Dom Lourenço'nun uyarısını dikkate almadıklarını da ekler.

sayıda Müslümanı saf dışı bırakan Portekizliler onlara ait olan yaklaşık iki düzine⁷⁸⁴ gemiyi limanda ateşe verdiler. Dom Lourenço gemilerin tamamen küle dönüştüğünü gördükten sonra, oradan hareket edip, Koçin'e döndü.

3.2.2.2. Dom Lourenço'nun Büyük Kalikut Filosunu Bertaraf Etmesi

Kalikutlu Müslümanlara ait gemilerin yok edilmesi Kalikut hükümdarı ve şehrindeki Müslümanlar için ekonomik yönden büyük bir yıkım oldu. İşin başından beri bu tür kayıplara maruz kalmış olan Kalikut hükümdarının Portekizlilere yönelik misillemeleri her zaman başarısız olmuş olsa da, sonucu ne olursa olsun, yeni bir sınavın verilmesini gündeme getiriyordu. İki sene sonra ortak memluk-gücerât filosunun Hindistan açıklarında belirecek olmasından önceki son sınav için Kalikut'ta Müslümanların desteğiyle büyük filo hazırlıklarına girişildi. Tabiatıyla, Portekizlilerin bu hazırlıklardan haber almaları çok uzun sürmedi. Portekizce kroniklerin de bahsettiği bu hazırlıklara o sırada Hindistan'da bulunan İtalyan seyyah Ludovico di Varthema da doğrudan şahit olmuştur. Dolayısıyla, onun vereceği bilgiler, Portekizce kaynakların haliyle abartılı bir biçimde anlattığı bu olay için aynı derecede kıymetli olmaktadır. Ludovico Kalikut'ta bulunduğu sırada oradaki havanın, Hristiyan olması hasebiyle, hem kendisi hem de Portekizliler aleyhine değiştiğini ve daha da önemlisi sözü edilen filo hazırlıklarını gördükten sonra, Kannur'a gitmeye karar verdi ve nispeten tehlikeli bir yolculuğun⁷⁸⁵ ardından oraya ulaştı. Yol üzerinde karşılaştığı iki Portekizli onun Kalikut'tan geldiğini öğrenir öğrenmez, onu derhal Dom Lourenço'nun huzuruna getirdiler⁷⁸⁶. Durumun nezaketini ayrıntısıyla anlatan Ludovico, Dom Lourenço tarafından derhal Koçin'deki Genel Vali'nin huzuruna gönderildi⁷⁸⁷. Aynı bilgileri ona da aktaran Ludovico uygulanacak tedbirleri iletmesi için Genel Vali tarafından hızla Kannur'a yollandı. Onun getirdiği talimatlara göre, Kalikut'tan her an çıkması beklenen filoya karşı Dom Lourenço tarafından bir filonun tertip edilmesi ve bu filoyla karşı koyulması da ısrarla bildiriliyordu⁷⁸⁸.

⁷⁸⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 66. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 23. Castanheda ve Góis yanan gemilerin sayısını 27 olarak verirken, Anonim Egerton Nüshası ise 13 olarak verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 145. Sanuto'daki raporda 34 geminin yakıldığı ifade edilir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 367.

⁷⁸⁵ L. di Vartema, *age*, ss. 268-270. Ludovico'nun Kalikut'tan Kannur'a gitmesi ilk başta o kadar da kolay olmadı. Çünkü denizden yolculuğu Kalikutlu unsurlar tarafından engellenince, yoluna bir müddet karadan devam etmek zorunda kalmış ve bir gemi bulup, yolculuğunu denizden tamamlamış idi.

⁷⁸⁶ Portekizli muasır tarihçiler de ismini farklı şekillerde telaffuz etmelerine rağmen Kalikut'tan Müslüman giyinimli bir İtalyan'ın Dom Lourenço'nun huzuruna geldiğini ifade ederler. Özellikle de Castanheda Ludovico'nun Kannur'a 1506'nın Şubat'ında geldiğini aktarır. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 81. Gerçi, Anonim Egerton Nüshası böyle bir bilgi vermez.

⁷⁸⁷ Tarihçi Barros, Ludovico'nun, kaptanı João Serrão olan bir kadirge ile Koçin'e gönderildiğini söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 389. Ludovico da bizatihi aynı bilgiyi verir. L. di Vartema, *age*, s. 272.

⁷⁸⁸ Ludovico, Kalikut'tan ilk hareketinden sonra Portekizlilere bir başka talep de daha bulunmuştu. Bu talep, Kalikut'ta bulunan İtalyan asıllı iki top ustasının kurtarılması yönündeydi. Genel Vali bu iki top ustasının

Babasından gelen talimatlar uyarınca, Dom Lourenço on bir gemiden oluşan bir filo hazırladı. Ludovico bu gemilerden ikisinin kadirga ve birinin de brigantin olduğunu kaydeder⁷⁸⁹. Aynı Ludovico, Kalikut filosu hakkında konuşurken, iki taraf arasında son derece orantısız bir gücün dikkat çektiğini belirtir. Ona göre, düşman filosu iki yüz dokuz gemiden oluşuyordu ve bunlardan seksen dördü büyük ve kalanı ise *paraó* türü kürekli gemilerdendi⁷⁹⁰. Bu gemiler Avrupa usulü toplanla mücehhez olmakla birlikte, içinde sayısız savaşı vardı.

Kalabalık Kalikut filosu 12 Mart 1506 günü⁷⁹¹ gruplar halinde⁷⁹² şehrin limanından ve civardaki limanlardan hareket etti. 16 Mart günü⁷⁹³, aynı filo, bu kez bir araya gelmiş olarak, Portekiz filosunun görüş menziline girdi. Sayısal orantısızlığın aşikâr olduğu bir anda, Dom Lourenço adamlarına cesaret verici bir nutuk çekti. O sırada, Kalikutlular Portekizlilerin yanından geçip gitmek istemiş olsalar da, Baş-kaptan Lourenço yanında iki gemiyle onlara doğru yöneldi. Çünkü karşı filoda iki büyük gemi göze çarpıyordu. Portekizli Baş-kaptan bu iki gemide önde gelen Kalikutlu kaptanların bulunduğu gördüğünden, ilk önce o gemileri ele geçirmeyi planladı⁷⁹⁴. Gerçi, o gün bir çatışma olmadı. Sonraki gün, ilk bakışta Kalikutlular niyetlerinin sanki savaştan ziyade, yolculuklarına devam etmek yönünde olduğuna dair Dom Lourenço'ya haber gönderdiler. Geçmişteki samimiyetsizliklerinden dolayı, onların bu sözlerine itimat etmeyen Dom Lourenço, eğer cesaretleri varsa, geçmeyi denemelerini söyledi⁷⁹⁵. Kalikutlular böylesine tahfif edici bir cevap aldıktan sonra, büyük bir öfkeyle Kannur sahili boyunca ilerlemeye koyuldular. Portekizli Baş-kaptan da eli kulağındaki bir muharebeye Kannur hükümdarı ve ahalisinin de şahit olması için Kalikutluların sahilinden

kurtarılması talimatını vermiş olsa da, Ludovico bu iş için Kalikut'a gittikten sonra gerçekleşen müzakereler şehirdeki Müslümanlar tarafından işitilince, iki top ustası hemen öldürüldü. L. di Vartema, *age*, ss. 272-274. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s.

⁷⁸⁹ L. di Vartema, *age*, s. 275. Castanheda ve Góis filodaki bu on bir gemiye komuta edecek kaptanların isimlerini verirlerken, hem fıkirdiler. Anonim Egerton Nüshası ise filodaki gemileri sıralarken, 4 büyük gemi, 5 karavela ve 2 kadirga bilgisini verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 146.

⁷⁹⁰ Castanheda ve Góis Kalikut filosunun 280 gemiden oluştuğunu ve bunlardan 84'ünün büyük gemi ve 124'ünün *paraó* türü gemi olduğunu aktarırlar. Anonim Egerton Nüshası ise 60 büyük gemi ve 80 *zambuk* türü gemi ile 150 *paraó* türü gemiden mürekkep olduğunu ifade eder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 146. Sanuto'daki bir ifadeye göre, Kalikut filosuna atıfla 174 gemiden bahsedilir. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 7, s. 355.

⁷⁹¹ L. di Vartema, *age*, s. 274.

⁷⁹² Ludovico'yu teyit eden Barros da Genel Vali'nin bir kadirgayla Kannur'daki oğluna gönderdiği kaptan Diogo Pires'in yol üzerinde Kalikut filosunu, gruplar halinde yakınlardaki limanlardan çıkmak üzere hazır halde beklerken, gördüğünü söyler. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 389.

⁷⁹³ L. di Vartema, *age*, s. 275. Castanheda ise 15 Mart 1506 tarihini verir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 83.

⁷⁹⁴ L. di Vartema, *age*, s. 276. Ludovico gibi Castanheda da Dom Lourenço'nun sözü edilen iki büyük gemiyi tanımak üzerine onlara yaklaştığını ve rüzgarsızlıktan dolayı, sadece birkaç el top atışı yapmakla yetindiğini ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 85.

⁷⁹⁵ L. di Vartema, *age*, s. 276. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 36. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 85.

seyretmelerine müsaade etti ve kuvvet dengesizliğini lehine değiştirmek için bir önceki gün seçkin kaptanların bulunduğu o iki gemiye yanaşmaya gitti. Böylece, Kalikut filosundaki diğer gemilerin cesaretlerinin kırılacağını düşünüyordu. Dom Lourenço, birkaç denemeden sonra, iki gemiden birini kavrayarak, komutasındaki adamlarla güverteye hücum etti⁷⁹⁶. İki taraf arasında yaşanan çok çetin bir çatışmadan sonra, Kalikutlular, epey ölü verdiklerinden, gemiyi terk etmek zorunda kaldılar. Diğer büyük gemi de aynı akıbeti paylaştı. Onu da aynı şekilde atılan kancalarla Portekizliler kavrayabilmişti. Dom Lourenço'nun yardıma gelmesiyle, bu gemideki pek çok Kalikutlu imha edildi⁷⁹⁷. Bu iki amiral gemisinin saf dışı kalması Kalikutlu unsurlarda moral bozukluğuna neden olsa da, dövüşmeye devam ettiler. Ancak, diğer Portekizli kaptanların, etraflarını sarmış olan daha küçük düşman gemilerini bozmaları muharebenin kaderini de belirledi⁷⁹⁸. Dom Lourenço dağınık düzende kaçmaya koyulan Kalikut filosunun artıklarını akşam vaktine kadar kovaladı. Kaçan Kalikutlular zayıf verirken⁷⁹⁹, Portekizliler de günün sonunda Kannur'a ayak bastılar ve orada şehrin hükümdarı iler ahalisi tarafından sevinçle karşılandılar⁸⁰⁰. Böylesine devasa bir Kalikut filosuna çok sert bir ders veren Dom Lourenço, babasına zafer haberini vermek üzere, bir sonraki gün diğer kaptanlarla Koçin'e doğru hareket etti.

3.3. Portekizlilerin Arap Denizi'ni Yoklamaları ve Ortak Memluk-Gücerât Harekâtı

3.3.1. Tristão da Cunha İş Başında

Portekiz kralı Manuel'in yeni düzeni Hint Okyanusu'na bakan sahillerde Genel Vali Dom Francisco de Almeida tarafından tesis edilmeye başlandığı sırada, Kızıldenizli ticaret

⁷⁹⁶ L. di Vartema, **age**, s. 277. Portekizce kroniklerden bazıları Dom Lourenço'yla birlikte o gemiye atlayan Portekizli kaptanların isimlerini de kaydederler.

⁷⁹⁷ L. di Vartema, **age**, s. 277. Castanheda ve Góis bu düşman gemisine yanaşmış olan kaptanı Nuno Vaz Pereira olarak verir. Ancak onun karavelası düşman gemisinden alçak olduğundan, vaziyet hiç de iyi değildi. Bu yüzden Dom Lourenço'nun gelmesiyle Nuno Vaz'ın karavelasındakiler oldukça rahatlamışlardı. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 86-87.

⁷⁹⁸ Ludovico, Portekizli kaptanlardan João Serrão ile Simão Martins'in komutalarındaki adamlarla kalabalık düşman gemilerini püskürtmelerinin çatışmanın gidişatında belirleyici olduğunu aktarır. L. di Vartema, **age**, ss. 277-278.

⁷⁹⁹ Portekizli kronikler Kalikutların çok sayıda ölü verdiğini haliyle abartılı bir biçimde aktarsalar da, Ludovico, onları teyit edercesine, Kalikutlulardan üç bin altı yüz adamın öldüğünü ancak, Portekizlilerden, ilginç bir biçimde, kimsenin ölmediğini, çok sayıda yaralının olduğunu belirtir. L. di Vartema, **age**, s. 279. Portekizlilerin bu muharebede batırdıkları gemi sayısı, bir rivayete göre, yaklaşık 80 idi. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 7, s. 355. Ebu Mahreme, Hicrî 912 yılı (24 Mayıs 1506'da başlamaktadır) yılı için "Frenklerin" Hint sularında Müslüman gemilere karşı tecavüzlerinin, ayrıntı vermese de, çok vahim ve yıkıcı sonuçlar doğurduğunu ifade eder. Bu yüzden de Mahreme ya bu hadiseye veyahut da Lopo Soares'in, ikinci bölümde bahsettiğimiz üzere, bir önceki sene Kalikut civarında "Mekkeli" Müslümanlara ait gemileri yakmasına işaret etmiş olabilir. Ebu Mahreme, **age**, s. 9.

⁸⁰⁰ Ludovico ve Castanheda'yla benzer bir biçimde, Barros da bu çatışmanın 18 Mart 1506 günü olduğunu belirtir. J. Barros (1932). *Ásia*, C. 1, s. 393.

gemilerinin Arap denizlerine sarkmalarını önlemek için daha etkili hamlelerin uygunlanması gerekiyordu. Bu maksatla, aynı dönemde, Kızıldeniz'e Hint sularını açan Babü'l-Mendeb Boğazı'nı abluka altına almak *Portekiz Hindistan*'ının bir başka stratejisi oluyordu⁸⁰¹. Dom Francisco Malabar bölgesindeki müttefik limanlarda müstahkemler inşa etmekle meşgul olurken, Lizbon'dan yeni bir filo denize açılıyordu. Bu filonun kaptanlığına, genel valilik makamına getirildikten sonra, sıhhi engellerden dolayı azledilmiş olan Tristão da Cunha getirildi. Onun komutasında gidecek olan gemiler, hem Arap denizleriyle ilgili planlanan talimatların yerine getirilmesi hem de Hindistan'daki mutat olan ticaretin yapılması için ayrı filolar halinde⁸⁰², ancak eş zamanlı yola çıkacaklardı. Buna göre, Tristão da Cunha'nın komutasında hareket edecek olan Afonso de Albuquerque Afrika'nın kuzeydoğu sahillerinde emrindeki 4 gemiyle devriye gezecek ve müsait yerlerde müstahkem(ler) dikecekti⁸⁰³. Bu filoda türlü işlerde kullanılmak üzere, toplamda 1300 adam ve metal kaplamalı iri ufaklı toplar da bulunuyordu.

Filo, gerekli olacak bütün malzemelerle donatıldıktan sonra, 1506 senesinin ilkbaharında⁸⁰⁴ Lizbon'dan yelken açtı. Gerçi, yolculuğun hemen başlarında o sene için planan vazifelerin yerine getirilmesini riske atabilecek birtakım sıkıntılar baş gösterdi. Filo henüz Yeşil Burun'a ulaşmadan önce, denizciler arasında veba hastalığı patlak verdi. Hastalanan denizciler orada bırakıldı ve pek çoğu da öldü⁸⁰⁵. Böylece, filo mevsim geçmeden Ümit Burnu'nu dönmek ve Hindistan'a ulaşmak için Yeşil Burun'dan hareket etti. Ancak, Brezilya'nın doğu sahillerindeki ters rüzgârlardan dolayı, Ümit Burnu'na ilerleyemediler ve

⁸⁰¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 98-99. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 3.

⁸⁰² Portekizli kronikler şark diyarlarındaki sözü edilen iş bölümünü paylaşmak üzere iki baş-kaptanın komutasına gemilerin tahsis edildiğini ifade ederler. Barros, Tristão da Cunha komutasına sadece Hindistan'daki ticareti yapacak olan 10 geminin, Afonso de Albuquerque'nin komutasına da Kızıldeniz'i ablukaya alma görevini yerine getirecek olan 4 geminin tahsis edildiğini belirtir. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 4. Castanheda da, tıpkı Barros gibi, görev taksimini işaret ederek, o an için toplamda 14 gemiden mürekkep iki farklı filonun donatıldığını söyler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 99. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 20. İtalyanca kaynaklar filoda 14 geminin yer aldığını aktırır. Örneğin, Girolamo Priuli, 28 Mayıs 1506 günü Venedik'e ulaşan mektuplara göre, 14 geminin 40 bin duka nakit para ve sermayeyle Hindistan'a doğru hareket ettiğini kaydeder. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 197. Aynı şekilde bkz. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 21. Anonim Egerton Nüshası filodaki gemi sayısını 13 verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 147.

⁸⁰³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 100. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 4. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 22.

⁸⁰⁴ Portekizli kaynaklardan Barros ve Anonim Egerton Nüshası filonun hareket tarihini 6 Mart olarak verirken, Castanheda ve Góis ise 6 Nisan tarihini kaydederler. İtalyanca kaynaklardan Venedikli Leonardo da 6 Nisan tarihini belirtmektedir. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 21. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 21'de Tristão da Cunha'nın 5 Nisan günü, gecikme yaşayan Afonso de Albuquerque'nin 6 Nisan günü hareket ettiği ifade edilir.

⁸⁰⁵ Veba meselesi için İtalyanca kaynaklardan bkz. L. da Ca' Masser (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser*, s. 22 ve R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 197. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 22.

epey vakit harcayarak, Gine sahillerine doğru yöneldiler. Aslında, o sırada filodan kopmuş olan bir gemiyi beklemek de kaybedilen zamana ekleniyordu. Bu aşamada Afonso de Albuquerque inisiyatifi ele alarak, Baş-kaptan Cunha ile konuşmaya karar verdi ve ona, olumsuz seyrüsefer şartlarıyla mücadele etmek yetmezmiş gibi, kayıp olan gemiyi beklemenin manasız olduğunu ve bu yüzden yola devam edilmesini söyledi⁸⁰⁶. Tristão da Cunha birkaç günlük tereddüitten sonra, filonun yelken açmasını emretti. Ümit Burnu dönülmeden önce, güney Atlantik'te o zamana kadar bilinmeyen bir adalar grubu keşfedildi. Tristão da Cunha ismi verilen bu takımadalar Portekiz krallığının mülkü oldu.

Şimdiye kadar yaşanan gecikmelere bağlı olarak mevsimin epey ilerlemesinden dolayı, seyrüsefer talihsizlikleri filonun başından eksik olmuyordu. Yeni keşfedilen bu adalardan sonra yola devam eden filo bir kez daha büyük bir fırtınaya yakalandı ve bütün gemiler birbirlerinden koptu. Dağınık halde olsalar da, filodaki gemiler Ümit Burnu'nu geçebildi ve birkaç gemi dışında, Baş-kaptan Tristão da Cunha'nın gemisi de dâhil, Mozambik'te bir araya geldiler⁸⁰⁷. Ne var ki, burada mevsim, filonun Hindistan'a doğru geçişine ve aynı zamanda bir müstahkem dikilmesinin emredildiği günümüz Somali açıklarındaki Sokotra Adası'na gitmesine engel olduğundan, Mozambik'te oyalanmak baş-kaptan tarafından uygun görüldü⁸⁰⁸. Öyle ki, bu sırada Tristão da Cunha başka bir adanın keşif işinin gerçekleştirilmesini gündeme getirdi. Ümit Burnu geçildiği sırada filodan kopan bir gemi günümüz Madagaskar Adası'na gitmiş ve oradan getirdiği bilgilerle Mozambik'e dönmüş idi. Portekizli Baş-kaptan da bütün kaptanlarla adada keşif araştırmalarının yapılmasını emretti, ancak hem yerlilerle yaşadığı çatışmalardan hem de seyrüsefer zorluklarından dolayı adanın keşif işi zora girdiğinden, Afonso de Albuquerque baş-kaptan Cunha'dan Mozambik'e gitmek için izin isteyerek, Mozambik'e döndü. Cunha ise Madagaskar'da bir süre daha oyalandı⁸⁰⁹.

⁸⁰⁶ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 24.

⁸⁰⁷ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 25. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 101.

⁸⁰⁸ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875), C. 1, s. 26.

⁸⁰⁹ **Age**, ss. 26-32. Şunu söylemek gereklidir ki, Madagaskar'ın keşif işi Tristão da Cunha'nın neredeyse canına mâl olacaktı. Eğer kılavuzları fark etmeseydi, gemisi adanın dışındaki sığırlıklarda kaza geçirecekti. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 102-104. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, ss. 63-64. Portekizliler bu adayı Katolik inancına göre *São Lourenço* adlı azizin gününün kutlandığı gün, yani 10 Ağustos günü gördüklerinden, adaya onun ismini vermişlerdi. Gerçi, 1502 tarihli Anonim Cantino haritasında ada günümüz Madagaskar ismiyle isimlendirilmiştir.

-5- Ant.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΑΛΥΕΥΓΑ 3

Ε-τριπλῶ αλ-ῶζ

« João grande da Silva »

*entre d'ajun de S. L. e saltou dede mian
Ua llaq supende t'ua amjaun juno de paté
S. H. na p. U agnel delat'm contra,*

Trustad Høy, 2

...the same as a day,

S. Maria

Ε Αἰνυδίας πινεῦτα ε

« Always for »

La cavallina dal nido,

Съвѣтъ

25 pinda na joga
 26. São Lourenço
 27. 2 maldonado
 28. quince patras
 29. no edel

€ Jof: gelymde. 3

Seu nome para Portugal
Seu nome de nobre fidalgo,

Et Lionel continſe d
ſoy jurer a qu'il ſea.

Açıklama: 1506 ilkbaharında Tristão da Cunha komutasında Hindistan'a gönderilmiş olan gemiler ve kaptanlardan bir bölümü. Tasvirdeki ticaret gemilerinin kaptanlarının isimleri: João da Veiga, Tristão Ruins, Tristão da Cunha, Rui Dias Pereira, Álvaro Fernandes, Álvaro Teles Barreto, Rui Pereira, Lionel Coutinho, Job Queimado.



Resim 3.2. Tristão da Cunha komutasındaki 1506 ilkbaharında yola çıkan Hint filosu (2)

Kaynak: *Memória das armadas que de Portugal passaram à Índia...*

Açıklama: Aynı baş-kaptan komutasında Hindistan'a gönderilmiş olan diğer gemiler ve kaptanlar. Tasvirdeki kaptanların isimleri: Afonso de Albuquerque, Francisco de Tavora, Manuel Teles Barreto, Afonso Lopes da Costa ve António do Campo.

3.3.1.1. Somali Sahillerinin Cezalandırılması

Çok geçmeden Afonso de Albuquerque ile mülaki olan Tristão da Cunha Afrika sahili boyunca kuzeye doğru yolculuğuna devam ederek, işin başından beri Portekizlilerle dost olan Müslüman Malindi şehrine gitti. Burada, düşman Müslüman unsurların görüldükleri yerde ezilmesine dair aldığı talimatları yerine getirmek için bir fırsat da doğdu. Çünkü, her zamanki gibi, filonun gelişine çok sevinen Malindi hükümdarı görüşme sırasında Portekizli Baş-kaptana komşularıyla yaşadığı sıkıntıları anlattı ve ondan, Müslüman Mombasa ile “Oja”⁸¹⁰ şehirlerinin cezalandırılmalarını istedi. Baş-kaptan Tristão şimdiye kadar Portekizlilerden misafirperverliğini esirgememiş olan hükümdarın talebine müspet cevap verdi⁸¹¹ ve bir sonraki sabah filodaki kaptanlarını saldırı için hazırladı. Gemilerden yapılan top atışlarıyla sahil şeridi yerlilerden temizlendikten sonra, Tristão da Cunha adamlarını karaya gönderdi. Onlar da savunmasız kalan şehri, yakmakla kalmadıkları gibi, yağmaya tabi tuttular⁸¹². Yolculuk için müsait rüzgâr esmeye başlamasaydı, yağmayla meşgul olmakta olan Portekizlileri gemilere toplamak Baş-kaptan için epey zor olacaktı⁸¹³.

Malindi hükümdarının isteğini gerçekleştiren Tristão da Cunha komutasındaki gemilerle oradan yelken açtı. Henüz mevsimin erken olmasından dolayı, diğer bir deyişle 1507 senesinin Şubat ayında⁸¹⁴, Hindistan’a geçmek yerine, elindeki imkânlarla civardaki Müslüman şehirlere zarar vermeye devam etmekten geri kalmadı. Bir sonraki durak⁸¹⁵ aynı

⁸¹⁰ Bu yer isminin günümüzdeki karşılığı muasır tarihçiler tarafından karıştırılmıştır. Örneğin Gaspar Correia bu yeri yanlış bir biçimde “Angoja” olarak isimlendirir. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 668. Halbuki “Angoja” veya Angoche adası Mozambik adasının yaklaşık 150 km. güneyinde yer alır. “Angoja” isimlendirmesi için aynı zamanda bkz. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 36. Gerçi burada “Angoja” koyu tabiri kullanılır. Barros ise “Oja” tabirini kullanmakla birlikte, bu şehrin günümüzde Malindi şehrinin on yedi lig (yaklaşık 90 km.) kuzeyinde olduğunu söyler. Şehrin konumu ve civarındaki yer isimleriyle ilgili verdiği bilgilere göre, bu “Oja” şehri muhtemelen günümüz Kenya ülkesindeki Ungwana Koyu’nun kuzeyinde olsa gerek. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 12-13.

⁸¹¹ Bu arada, Baş-kaptan Tristão’nun Malindi hükümdarıyla görüştüğü sırada, Afonso de Albuquerque de ona tevdi edilmiş olan vazifeleri rahatça yerine getirmek için aynı hükümdardan Arabistan’ın güney sahilleri ile Basra Körfezi’nin girişini bilen kılavuzlar talep etti. Hükümdar da bu talebi hemen yerine getirdi. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 34-35 ve G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 668.

⁸¹² *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 36. Barros gibi, hadiseyi ayrıntılı anlatan Correia da Portekizlilerin topraklarla temizlenen sahile kolayca ayak basmalarına rağmen, şehrin merkezine doğru iki taraf arasında yoğun sokak çatışmalarının yaşandığını ve Portekizlilerin boşalan şehirden epey ganimet kaldırdıklarını aktarır. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 673-676. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 153.

⁸¹³ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 36.

⁸¹⁴ Castanheda “Oja” şehrine yapılan saldırıyı bu döneme yerleştirir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 119. Aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 67.

⁸¹⁵ Portekizce kroniklerden bazıları Tristão da Cunha’nın, Barros ve Góis’in “Lamo” diye kaydettikleri yakınlardaki bir yere uğradığını, o yerin hükümdarının korkudan Portekiz kralının vasalı ve haraçgüzârı olmayı kabul ettiğini söylerler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 15. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 67. Bu iki kroniği teyit eden Anonim Egerton Nüshasına göre bu yerin ismi “Axecer” idi.

menzil üzerinde yer alan günümüz Somali sahilindeki Brava⁸¹⁶ şehri oldu. Baş-kaptan Tristão'nun, limanın açığında demir atar atmaz, yaptığı ilk şey, şehrin hükümdarına ve önde gelenlerine Portekiz kralının barış ve dostluk teklifini sunmak maksadıyla, bir kaptanını⁸¹⁷ az sayıda adamla sahile göndermek oldu. Sözü edilen kaptan sahile geldiğinde, yerlilerden onu merakla izleyen bir grup tarafından derhal geri gönderildi. Onların umursamaz tavrına şaşırان Portekizli, derhal Baş-kaptana dönerek, olan biteni anlattı. Baş-kaptan da, tıpkı geçmişte olduğu gibi, yerlilerin böylesine kayıtsız tavırlarını tabiatıyla cezalandırmak istedi ve kaptanlarıyla istişarede bulundu. Toplanan savaş meclisinden şehre saldırılması kararı çıktı⁸¹⁸. Portekiz filosunda saldırı için hareketlenmelerin olduğunu gören şehirdekiler derhal hazırlıklara giriştiler ve muhtemel bir baskın için sahilde toplandılar⁸¹⁹. Ancak bu sırada vaktiyle Kalikut'tan kaçmış olan iki yaşlı Müslüman, Hindistan'da yaşadıkları tecrübelerine dayanarak, Bravalı hükümdara Portekizlilerle savaşmamasını, barış tesis etmesini, aksi takdirde, hem kendisi hem de ülkesi için büyük bir yıkım olacağını söyledi. Hükümdar da onların bu sözlerini şehrin ileri gelenleriyle paylaştı. Alınan karar uyarınca, Portekizli Baş-kaptana iki taraf arasında barış müzakerelerinin başlamasını teklif etmek üzere bir adam gönderildi. Bu adamın, dönüşte, barışın olabilmesi için getirdiği şartlardan birine göre, şehrin hükümdarının Portekizlilere haraç ödemesi gerekiyordu⁸²⁰. Onlar da Baş-kaptana böyle bir şartın yerine getirilmeyeceğini, ama aynı zamanda meselenin adam akıllı ele alınması için birkaç günlük müsaade verilmesini söylediler. Ne var ki, bu süre içinde iki taraf arasında sonuçsuz mesaj teatileri olmasından başka bir şey yaşanmadı.

Gündeminde yapacağı başka işler olduğunu ifade eden Baş-kaptan Tristão bir netice alamayacağını gördüğünden, bir sonraki sabah şehre saldırmaya karar verdi⁸²¹. Baş-kaptanın

Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 153. Bu yer günümüzde Lamu olarak bilinmekte ve günümüz Kenya-Somali sınırı civarındadır.

⁸¹⁶ Duarte Barbosa, bu şehirden bahsederken, Müslümanlara ait olduğunu, ancak bir hükümdar tarafından değil de, şehrin yaşlıları ve büyükleri tarafından idare edildiğini kaydeder. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte*, C. 1, s. 30.

⁸¹⁷ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 37. Buna göre, Tristão'nun sahile gönderdiği kaptanın ismi Lionel Coutinho idi. Castanheda da aynı kaptanın ismini vermektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 121. Ancak Barros ise bu kişinin Diogo Fernandes Peteira olduğunu söyler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 15.

⁸¹⁸ Castanheda bir ayrıntı vererek, filodaki bazı kaptanların saldırı kararına karşı çıktıklarını, ancak Tristão'nun Portekizlilere çektiği cesaret verici nutuktan sonra herkesin bu kararı tasdik ettiğini ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 122-123.

⁸¹⁹ Anonim Egerton Nüshası'ndaki bir ayrıntıya göre, Bravalılar ülkelerini savunmak ve uğruna ölmek için ölülerinin mezarları üzerine yemin ediyorlardı. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 153. Buna benzer bir ayrıntı da Barros'ta bulunmaktadır. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 16.

⁸²⁰ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 38-39. Barışın şartlarından biri olarak yapılan haraç teklifinin Bravalılar tarafından geri çevrilmesi ayrıntısı için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 154.

⁸²¹ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 41. Buradaki bir ayrıntıya göre, Portekizli Baş-kaptanın beklemekten usanıp, savaş kararı almasının bir nedeni de iki taraf arasında mesajları getirip, götür

geceleyin gizlilikle yapılmasını emrettiği hazırlıkların Bravalılar tarafından fark edilmesi çok sürmedi. Limandaki seyrüsefer zorluklarına ve yerlilerin kalabalık olmasına rağmen, Portekizliler hücumla geçerek, sahilde kümelenmiş olan gruplara zaiyat verdirdiler. Şehrin iç kesimlerine doğru kaçanların toparlanıp, saldırıya geçmelerini önlemek için önden Afonso de Albuquerque yanındaki adamlarla gönderildi. Gerçi, ön cephede direnişle karşılaşan Portekizliler birkaç zaiyat ve yaralı bıraktılar⁸²². Bunun üzerine, Baş-kaptan komutasındaki adamlarla saldırıya geçmek zorunda kaldı. İlk başta epey güç durumda kalan onun bu hamlesinin sonuç vermesini sağlayan ise takviye kuvvetlerin gelmesi oldu. Böylece şehrin sokaklarına yayılmış olan Bravalıların büyük bölümü merhametsizce katledildi⁸²³. Kılıç artıklarını dağınık düzende kovalamaya koyulan Portekizliler ise Baş-kaptanın emriyle geri çağrıldı. Tristão da Cunha böylesine meşakkatli bir zaferden sonra Afonso de Albuquerque'nin eliyle şövalye yapıldı. Yerlilerin bırakmış oldukları mallar Portekizliler arasında bölüştürüldükten sonra, geriye şehri ateşe vermek kalıyordu.

3.3.1.2. Sokotra Adası'nın Ele Geçirilmesi (1507)

Baş-kaptan bütün gemileri hareket için hazırladıktan sonra, yola çıktı ve Müslümanlarla meskûn başka bir şehir olan günümüz Modagişu'ya uğramak istemiş olsa da, filodaki kılavuzların seyrüseferin selametine yönelik ihtarlarından dolayı, açık denizden yolculuğa devam edilmesi uygun görüldü. Böylece, Portekiz kralından aldığı talimatlardan biri uyarınca, Sokotra'da bir müstahkemin dikilmesi gerektiğinden, istikamet dosdoğru bu adaya çevrildi. Portekizli kroniklerin ayrıntısıyla bahsettiği bu ada Somali-Guardafui Burnu'nun doğusunda ve Arabistan'ın Hint Okyanusu'na bakan sahillerinin güneyinde yer almakta olup, Yemen devletine aittir. Hindistan'ın batı sahillerinden olduğu kadar, uzak doğudaki diyârlardan Afrika'nın doğusu ile Arabistan yarımadasına gelen gemilerin kat ettikleri rota üzerinde bulunan bu ada, konumu sayesinde, Portekiz kraliyetinin senelerdir özlem duyduğu “haçlı” politikasının gerçekleşmesine hizmet edebilir ve orada kurulacak bir üsle Kızıldeniz ile Şark diyarları arasında cereyan eden Müslüman ticareti engellenebilirdi⁸²⁴.

adamin ona yılın o döneminde esmesi beklenen sert rüzgârın filodaki bütün gemileri dağıtacağını, bu yüzden de o anın gelmesi için Bravalıların oyalayıcı sözlerle zaman geçirdiklerini söylemesi idi. Góis de aynı ayrıntıyı vermektedir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 67.

⁸²² *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 42.

⁸²³ Anonim Egerton Nüshasına göre Bravalılardan ölü sayısı 2009 iken, Portekizlilerden sadece 32 ölü ve 60 yaralı vardı. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 155. Barros da Bravalıların sayısız ölü bıraktıklarını söylerken, Portekizlilerden 42 ölü ve 60 küsur yaralı olduğunu kaydeder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 16.

⁸²⁴ Guardafui Burnu için bkz. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, ss. 32-33.



Harita 3.1. Aden Körfezi ve Sokotra Adası

Kaynak: <https://tr.pinterest.com/pin/yemen-tourist-map--849561917177534870/>

Baş-kaptan Tristão 1507'nin Nisan ayında⁸²⁵ kılavuzların tavsiyesiyle adanın kuzeybatısındaki başlıca limanı olan Kalansiye açıklarında demir attı. Portekizliler, hakkında yeterince bilgi sahibi olmadıkları adanın Hristiyanlarca meskûn olduklarını⁸²⁶ ve müstahkem inşasının kolaylıkla yapılacağını düşünüyorlardı. Ne var ki, çok geçmeden adanın ve içindeki müstahkemin Müslümanların hâkimiyeti⁸²⁷ altında olduğunu gören Baş-kaptanın, başta Afonso de Albuquerque ve diğer gemi kaptanlarıyla ne yapılmasına dair istişaresinin ardından, müstahkem komutanına haber gönderilmesine oy birliğiyle karar verildi. Habere göre, şayet müstahkem komutanı adayı barış yoluyla teslim etmez ve Portekiz kralına biatını sunmaz ise, Portekizliler de o zaman silah gücüyle adayı ele geçireceklerdi. Bu mesajı götüren Pero Vaz de Orta ile tercüman Gaspar Rodrigues müstahkem komutanının huzuruna çıktıklarında, ona, Portekizlilerin adanın Hristiyanlara ait olduğunu bildiklerinden, oraya geldiklerini, ancak şimdiki halde adanın Müslümanlar tarafından idare edildiğini

⁸²⁵ Barros, Castanheda ve Góis Portekiz filosunun adaya ulaştığı bu tarih hakkında mutabıktırlar.

⁸²⁶ D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, s. 60. Duarte Barbosa, diğer Portekizce kronikler gibi, adanın eski zamanlardan beri Hristiyanlarla meskûn olduklarına, ancak onların Hristiyanlık prensip ve öğretilerine dair herhangi bir şey bilmediklerine dair bir versiyon sunar.

⁸²⁷ Castanheda, Barros ve Góis, müşterek olarak, bu adanın yıllar önce Yemen sahillerindeki Fartak bölgesinde bulunan Kişn hükümdarı tarafından ele geçirildiğini ve adada bir müstahkem diken bu hükümdarının idaresine oğlunu getirdiğini ifade ederler. Ayrıca Castanheda ve Góis bu oğlun ismini Hoca İbrahim (*Coje Abraham*) olarak kaydederler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 128 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 70.

öğrendiklerini ve bu yüzden de Müslümanlar adayı terk etmek isteyecek olurlarsa, onlara güvenli geçiş bahşedileceğini ve istedikleri yerlere gitmelerine izin verileceğini, aksi takdirde kan döküleceğini söylediler⁸²⁸. Emrinde az sayıda kuvvet olmasına rağmen, onların cesaretine güvenen müstahkem komutanı bu sözlere aldırış etmediği gibi, tahkir edici sözlerle Portekizli sözcüleri geri gönderdi.

Pek tabi, Hint diyarlarına şimdiye kadar gönderilmiş olan baş-kaptanların, Portekiz kralının dostluk ve barış tekliflerinin umarsızca reddedilmesi karşısında verdikleri sert tepki bu kez de esirgenmedi. Baş-kaptan Tristão, gelen haber üzerine, Afonso de Albuquerque ile diğer kaptanları çağırdı ve böyle bir tavrın cezasız kalmaması konusunda onların da rızalarını aldı. Saldırı için filonun bulunduğu deniz o mevsimde kabarık olduğundan, askerî birliklerin karaya çıkarılması zor olabilirdi. Bu yüzden, Baş-kaptan daha müsait bir yer bulabilmek amacıyla Afonso de Albuquerque ile sahil boyunca keşif araştırması yaptı ve denizin nispeten sakin olduğu palmyelik bir alan buldu⁸²⁹. Çıkarmanın bu yerden yapılmasına karar verildikten sonra, bir sonraki sabaha kadar bütün hazırlıkların tamamlanması da emredildi.

Muharebe planına göre, Afonso de Albuquerque'nin, yanındaki bir grup kaptan ve kuvvetle ihtiyaten geride beklemesi gerekirken, Baş-kaptan Tristão da filonun geri kalanıyla önden gidecekti⁸³⁰. Bu sırada, müstahkem komutanı da Portekizlilerin hareketlerini izlerken, Baş-kaptanın sözü edilen palmyelik alandan karaya çıkacağını fark ettiğinden, gece boyunca o alanı barikatlarla tahkim ettirmiş ve yüz adamıyla orada mevzilenmişti. Ancak Portekizliler kararlaştırılan planı aniden değiştirdiler, çünkü arkada bulunması gereken Afonso de Albuquerque, müstahkemin komutan tarafından terk edildiğini ve denizin de sakinleşmiş olduğunu gördükten sonra, başka bir taraftan çıkarma işinin şerefini kaptırmamak için⁸³¹ yeğeni Dom Afonso de Noronha'ya derhal karaya ayak basmasını ve kendisinin de onu takip edeceğini söyledi. Tristão da Cunha'ya saldırmak üzere mevzilenmiş olan müstahkem komutanı, Afonso de Albuquerque'nin bu hamlesini görür görmez, kurduğu barikatta seksen adamını bırakıp, müstahkemi savunmak üzere az kuvvetle geri dönmek zorunda kaldı⁸³². Ne var ki, dönüş sırasında müstahkem komutanı, Dom Afonso de Noronha ve adamlarıyla karşılaştı. İki taraf arasında yaralıların olduğu çok kanlı bir çatışma yaşandı. Dom Afonso'nun

⁸²⁸ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 46.

⁸²⁹ *Age*, ss. 46-47. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 20.

⁸³⁰ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 130. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 47.

⁸³¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 130. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 20.

⁸³² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 131. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 48.

kılıç darbeleriyle yere yığılan müstahkem komutanı adamlarıyla çatışmaya yetişmiş olan Afonso de Albuquerque tarafından öldürüldü⁸³³. Komutanlarının öldüğünü gören adamları dağılıp, bir kısmı müstahkeme ve diğer kısmı yüksek bölgelere kaçtı.

Saha çatışması sona erdikten sonra, Portekizlilerin enerjilerini sarf etmek zorunda kalacakları hedef müstahkemin kendisi oldu. Başsız kalan Müslüman müdafiler bulundukları mevki itibarıyla daha avantajlı gibi görünüyordular. Çünkü müstahkem surlarına yaklaşan Portekizli unsurlara taşlar ve sert cisimler atıyorlardı. Durumu lehine çevirmek için Afonso de Albuquerque⁸³⁴ bir adamına bu engelin aşılmasında gerekli olan merdivenler, baltalar ve koçbaşlarının getirilmesini emretti. Bu aletlerin yardımıyla Portekizlilerin surlara tırmanmalarına mâni olamayan müdafiler geri çekildiler ve bütün kapı ve girişlerin kırılmasını emreden Afonso de Albuquerque'nin kolayca ulaşabildiği kuleye çekilip, orada kendilerini savunmaya devam ettiler.

Portekizli birliklerin Afonso de Albuquerque'nin komutasında surlardan içeriye girdikleri sırada, Baş-kaptan Tristão da palmiyelik alandan karaya ayak basarken karşılaştığı direnişi ve barikatı, müdafilere epey zayıt verdirerek, kırabilmiş ve müstahkeme doğru ilerlemişti. Giderek sayıları azalmakta olan müdafiler Afonso de Albuquerque'yle çatışırken, Tristão da müstahkemin avlusundan girdi ve müdafilerin sığındıkları yere merdivenle girişin olduğunu fark etti. Portekizliler de oradan hızla kuleye tırmandılar. Gerçi, Portekizliler sayısal avantaja sahip olsalar da, müdafileri bütünüyle yok etmek mümkün olmadı. Hatta, kule kapısına bizatihi yüklenen Dom António de Noronha, şayet Afonso de Albuquerque'nin müdahalesi olmasaydı, hayatını kaybedecekti⁸³⁵. Müdafilerin inatçılığından dolayı ilerlemenin yavaşladığını gören Tristão, bu işe son vermek için teslim olmalarını, eğer olurlarsa, affedileceklerini teklif ettiyse de, bir netice alamadı. Nihayetinde, gönderdiği birkaç Portekizli kulenin kapısını zorlayarak, içeri girebildiler ve sıkı bir direnişle karşılaşmış olsalar da, Afonso de Albuquerque'nin taktikleri sayesinde, bütün müdafileri öldürdüler. Bu iş aynı

⁸³³ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 48. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 131. Castanheda, Afonso de Albuquerque'den bahsetmeksizin, müstahkem komutanının Dom Afonso de Noronha tarafından öldürüldüğünü söyler. Barros ise aynı komutanın Dom Afonso de Noronha'nın darbesiyle ağır yaralı olarak düştüğünü ve oradaki Portekizlilerin mızrak darbeleriyle öldüğünü aktarır. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 21.

⁸³⁴ Hatta bu atışlardan Afonso de Albuquerque de payını almış, ancak savaşmasını engelleyecek ölümcül bir yara almamıştı. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 48. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 21. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 133.

⁸³⁵ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 50. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 22. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 134.

zamanda Portekizlilerden birkaçının ölümüne de neden oldu⁸³⁶. Böylece Sokotra müstahkemi, çetin bir muharebeden sonra, içindeki erzak ve müdafilerden kalan silahlarla ele geçirildi.

Tristão da Cunha adada yaşadıkları söylenen Hristiyan sakinler için umumî af ilân etti ve onlara Portekiz kralının himayesini bahşetti. Şimdiye kadar Müslümanların “keyfi” idaresinde yaşamış olan Hristiyanlar kurtarıcı olarak gördükleri Baş-kaptanın kucaklayıcı tavrını derhal benimsediler. Tabiatıyla, fethin nişânesi olarak herkesin katılımıyla bir ayin de gerçekleştirildi. Ardından, alınan talimat gereğince, ivedilikle bir müstahkem inşasına geçildi ve bu müstahkem kısa sürede tamamlandığında, ismine “São Miguel” verdiler. Komutası da Dom Afonso de Noronha’ya tevdi edildi. Baş-kaptan Tristão’nun gündeminde Hindistan’a gitmek var olduğundan, müsait mevsim yaklaştığında Basra Körfezi’ne uğramakla vazifelendirilmiş olan Afonso de Albuquerque’ye filodan altı gemi emanet ederek, 10 Ağustos 1507’de Sokotra’dan yelken açtı⁸³⁷ ve aynı ayın sonlarına doğru Kannur’a ulaştı. Afonso de Albuquerque ise gemilerin ikmali için birkaç gün daha adada oyalandı, çünkü Tristão’nun Portekiz’den hareket ettiği sırada gerekli düzenlenmeleri yeterince yapmamış olduğunu gördü. Emrindeki gemilere erzakları bölüştüren Afonso de Albuquerque, hareket vakti geldiğinde, müstahkem komutanı olan yeğeni Dom Afonso’yla vedalaşarak, Tristão da Cunha’dan on gün sonra Basra Körfezi’ne doğru yola çıktı⁸³⁸.

3.3.2. Emir Hüseyin el-Kürdî’nin Hindistan’a Gönderilmesi

Portekiz Hindistanı’nın tesisiyle Hint sularında artan baskılar sadece Müslüman ticaret trafiğine, eskisine nazaran, daha kalıcı zararların olacağına işaret etmekle kalmıyor, aynı zamanda “Frenk” tehdidinin Kızıldeniz girişi ile Arabistan’ın güney sahillerine daha hissedilir bir şekilde yayılmasını beraberinde getirmeye başlıyordu. 1505 senesine kadar, Portekizliler, yukarıda söylendiği üzere, Hintli hükümdarlar arasında bir denge gözetmekle sınırlı kahlırlarken, bu andan itibaren, yeni politika icabı, aynı sene içinde türlü vazifelerle gönderebilecekleri birden fazla filolarla Şark denizlerinde istedikleri gibi hareket edebilme

⁸³⁶ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, ss. 51-52. Buna göre, Portekizlilerden beş veya altı kişinin öldüğü kayıtlıdır. Castanheda, müdafilerden arta kalanlardan yaklaşık 85 kişinin öldürüldüğünü ve Portekizlilerden beş veya altı kişinin öldüğünü ve yaklaşık elli kişinin de yaralandığını ifade eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 136. Góis ise Portekizlilerden ölü sayısını sekiz olarak verir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 73. İbn İyas Portekizlilerin Sokotra Adası’nı ele geçirmesiyle ilgili bir şey söylemezken, bir başka Müslüman kaynakta aynı Portekizlilerin sözü edilen adadaki Müslümanlardan 50 kişiyi katlettikleri ve orada bir müstahkem inşa ettikleri kayıtlıdır. R. B. Serjeant, *age*, s. 43. Ebu Mahreme ise o senenin hadiseleri arasına Portekizlilerin Sokotra Adası’nı ele geçirmelerini yerleştirmez.

⁸³⁷ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 24. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 74.

⁸³⁸ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 58. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 24. R. S. Whiteway *age*, s. 115.

imkânı bulabiliyorlardı. Genel Vali Dom Francisco de Almeida ve Baş-kaptan Tristão da Cunha'nın son iki sene içindeki yolculukları Afrika'nın doğu sahillerinin itaat altına alınmasında rol oynamakla birlikte, Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan okyanus denizlerine açılan güzergâhın somut bir şekilde gözetilmesine yardım olabilecek üslerin tesis edilmesine de katkı sağlıyorlardı.

Ne var ki, Mısır'daki Venedik menşei bilgi kaynaklarına göre, devletin gelirlerden bir bölümünü Kızıldeniz ve doğu ticaretinden sağlayan memluk idaresinin, gözle görülür bir biçimde, ilk defa birtakım hazırlıklara girişmesinin yukarıdaki iki Portekizli memurun Hint sularındaki faaliyetlerine takaddüm ettiği görülmektedir. Hatta, bakıldığında, Portekiz meselesinin Kahire'de dillendirilmeye başlandığı tarih biraz daha önceye, 1502 senesine kadar gitmektedir⁸³⁹. 26 Nisan 1501'de memluk tahtına oturan Kansu Gavri (sa. 1501-1516) durumu önce diplomatik yollarla ilgili Avrupalı saraylara taşımakla yetindi. İskenderiye'den Venedikli konsolos Alvise Arimondo'dan ülkesine gönderilen mektuplarda Portekiz kralı Hindistan'a gemilerini göndermeye devam ettiği takdirde, sultanın da Kudüs'teki Hıristiyanlara ait mukaddes mekânları yıkmakla tehdit edeceğini bildirmek üzere iki keşişi gönderdiği yazılıydı⁸⁴⁰. 4 Mart 1504 günü⁸⁴¹ Venedik Senatosu'nda kabul edilen bu keşişler Memluk sultanı adına gelmiş olduklarını söyleyerek, bir mektup⁸⁴² sundular. 6 ve 9 Mart tarihlerinde⁸⁴³, keşişler bir kez daha Senato'daki gizli oturumda dinlendiler ve akabinde Vatikan'a gitmek üzere Roma'nın yolunu tuttular. Aldıkları talimatları papaya ileten bu keşişler aynı yılın Ağustos'unun sonlarında İspanya'ya gitmek üzere Roma'dan hareket ettiler⁸⁴⁴. Öyle görünüyor ki, Memluk sultanının bu hamlesinin bir karşılığı olmadı. Çünkü Portekiz kralı Manuel'in, Papa II. Julius'un 26 Ağustos 1504 tarihli mektubuna cevaben

⁸³⁹ Girolamo Priuli'nin doğruluğu bütünüyle teyide muhtaç olan ifadelerine göre, Pedro Álvares'in 1500-1501 tarihli yolculuğu sırasında Kalikut'taki Müslüman gemilerin top atışlarıyla yok edilmesinden dolayı, Memluk sultanı, güyâ, Kalikut hükümdarına bir elçisini göndermeye hazırlanmıştı. Bundan maksadı da ondan, limanlarını Portekizlilere açmamasını rica etmek idi. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii, s. 165. Ne Müslüman kaynaklarda ne de Portekizce kroniklerde böyle bir habere rastlayabildik.

⁸⁴⁰ M. Sanuto (1880). *Diarii*, C. 4, s. 251.

⁸⁴¹ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 947-948.

⁸⁴² Memluk sultanının 22 Rebiyülevvel 909/14 Eylül 1503 tarihli mektubunun metni, ilginç bir biçimde, Portekizce olarak Anonim Egerton Nüshası'nda yer almaktadır. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 137-139. Mektupta Memluk sultanı, öncelikle İspanyol Katolik Hükümdarların ülkelerindeki Müslümanlara yönelik baskıcı politikalarından vazgeçmelerini ve ikinci olarak Portekizlilerin Hint sularındaki seyrüseferlerine son vermelerini istemektedir. Bu minvalde, şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki, sözü edilen keşişlerin Memluk sultanı tarafından önce Roma'ya, sonra da İspanya'ya gönderilmelerinin asıl nedeni Granadalı Müslümanlara Katolik Hükümdarlar tarafından verilmiş olan imtiyazların bir müddet sonra göz ardı edilmesi ve bu imtiyazların yeniden ihya edilmesini tavsiye etmek idi. Dolayısıyla, Portekiz meselesi, gerçekte, talî bir mesele olarak ele alınmaktaydı.

⁸⁴³ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 5, ss. 948 ve 962.

⁸⁴⁴ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 55.

kaleme aldığı 12 Temmuz 1505 tarihli mektubunda memluk tehditleri ne kadar ciddi olursa olsun, Hindistan yolculuklarından asla geri dönmeyeceği ısrarla vurgulanmaktaydı⁸⁴⁵.

Diplomatik manevraların bir işe yaramadığı aşikâr olunca, Memluk sultanına daha etkili tedbirlere başvurmak düştü. Doğrusunu söylemek gerekirse, onu, diplomatik manevralarla zaman kaybetmekten ziyade, ister istemez somut hazırlıklara girişmesini zorlayacak olan çağrılar, yine, Hindistan'dan gelecekti. Çünkü, hikâyesi bir önceki bölümde anlatıldığı üzere, Lopo Soares 1504-1505 tarihli yolculuğundan Portekiz'e dönüşte Kalikut civarında Kızıldenizli Müslümanlara ait büyük bir ticaret filosunu yok etmişti⁸⁴⁶. Bu hadise, hem işin başından beri Portekizlilerle savaş halinde olan Kalikut hükümdarı hem de onun ticarî müttefikleri olan Kızıldenizli tüccarlar için bardağı taşıran son damla oldu ve dış yardım talebini gündeme getirdi.

Malabar bölgesinin şimdiye kadar en güçlü hükümdarı olmuş olan Kalikut hükümdarı meseleyi ilk önce Gücerat hükümdarıyla müzakere etmeyi tercih etti. Gücerat sultanlığı günümüz Hindistan'ının kuzeybatısında bir yarımada olarak yer alan Kambay bölgesinde bulunur. Bu bölge XIII. asrın sonlarından veya XIV. asrın hemen başından itibaren Müslüman fetihlerine şahit oldu ve türlü Müslüman siyasî teşekküller tarafından idare edildi. Delhi tahtının sahibi olan Tuğluklar'ın Gücerat'a vali olarak tayin ettiği Zafer Han, Emir Timur'un Hindistan'ın kuzeyine yaptığı saldırılardan istifade ederek, bağımsızlığını ilân etti ve 1407'de Muzaffer Şah olarak Gücerat sultanlığının temellerini attı. Bu sultanlığın en önemli hükümdarı olan I. Mahmud Şah (sa. 1458-1511) ise saltanatı boyunca ülkesinin gelişmesi için gerekli iktisadî hamleleri başarıyla uygulayarak, siyasî bir rakip olarak çevresindekilerin dikkatini çekebildi⁸⁴⁷. Bundan başka, bu krallığın önemli ticaret merkezlerinden biri olması Diu denilen ve yarımadaının hemen güney ucunda yer alan bir liman adası sayesindeydi. Bu limanın talihi dışarıdan getirilen yabancı bir köle sayesinde sıradışı bir biçimde değişti. Melik Ayaz diye adlandırılan bu köle Suriye'den Basra'ya yaptığı bir yolculuk sırasında yaşanan bedevi soygununda efendisinin canını kurtarmış ve onun övgüsüne mazhar olmuştu. Sadakati ve cesaretiyle sıyrılan Melik Ayaz efendisi tarafından Gücerat sultanı Mahmud Şah'a hediye olarak gönderildi. Kısa sürede Melik Ayaz'ın bazı savaşlardaki meziyetlerine şahit olan Mahmud Şah onu, azat ederek, devlet içinde belirli makamlara getirdi. İlerleyen yıllarda

⁸⁴⁵ II. Julius'un mektubu ile kral Manuel'in ona yazdığı cevabî mektubu için bkz. *ADANTT* (1892). ss. 135-138.

⁸⁴⁶ Hatırlamak için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 249'da biber ve baharat yüklü bu ticaret filosunun tarumar edilmesinden dolayı oluşan zararın 30 bin duka olduğu söyleniyordu.

⁸⁴⁷ K. A. Nizami (1996). "Gücerat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, ss. 171-172. M. N. Pearson (1976). *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, University of California Press, ss. 19-20.

sergilediği başka meziyetler onun artık Diu valiliğine erişmesine vesile oldu. Melik Ayaz, zamanla, sözü edilen limanı beynelmilel ticarete açmak için birtakım tedbirler aldı ve tüccarlara önemli imtiyazlar bahşetti. Hindu ve Müslüman tüccarların Diu'ya yerleşmeleri için davetler gönderdi. Böylece, her sene Diu'ya çok sayıda tüccar ve gemi akın etmeye başladı. Melik Ayaz limana ulaşan emtiaların büyük bölümünü satın alıyor ve sonra da onları hinterlandındaki tüccarlara satıyordu. Hem ticaretten sağladığı sermaye birikimiyle hem de tüccarlardan topladığı gelirlerle sultanlığın en önemli adamı oldu⁸⁴⁸.

Melik Ayaz'ın konumu, tabiatıyla, onun potansiyel bir müttefik olarak sıyrılmasına yaramıştı. Dahası, limanlarına Müslüman gemilerin uğramasından dolayı Portekizlilerin muhtemel hedefi haline de gelmekteydi. Kalikut'tan hareket edecek baharat yüklü filoların azalması Diu limanını ziyaret edecek gemilerin azalması ve bu gemilerin baharatı başka limanlarda aramaya koyulmaları demek oluyordu. Bu yüzden de, onun Kalikut hükümdarıyla aynı kaderi paylaşması kaçınılmazdı. İşlerin içinden çıkılamaz bir hale geldiği sırada, Gaspar Correia Melik Ayaz'a gelen Kalikutlu bir elçiden bahseder. Buna göre, Melik Ayaz, bu elçiye, Portekizlilerin şimdiye kadar neden oldukları zararlardan haberdar olduğunu, Kızıldeniz'den gelmiş olan bazı tüccarlardan aldığı bilgilere göre, memluklere ait savaş gemilerinin tüccar gemilerine refakat etmek üzere Hindistan'a yakın zamanda ulaşacaklarını ve gelen gemilerle Portekizlilere karşı büyük bir filo hazırlanacağını söylemişti⁸⁴⁹.

Correia'nın versiyonuna göre, Melik Ayaz'ın müspet cevabı Kalikut hükümdarının ümitlerini yeşertmekle kalmadı, aynı zamanda, onun, üzerine düşeni yapmakla mükellef olduğu üzere, elindeki imkânları seferber etmesine de katkı sağladı. Kalikut hükümdarı, bu maksatla, çok sayıda gemisini bir araya getirmek için harekete geçerek, bunları kalabalık insangücü ve toplarla donattı⁸⁵⁰. Bundan başka, aynı diplomatik ilişkilerin Memluk sultanıyla da tesis edilmiş olabileceği düşünülebilir. Castanheda, Hindistan'dan Kalikut hükümdarı ile diğer Hintli hükümdarların çok itibar ettiği Müslüman bir tüccarın Kahire'ye gelmiş olduğunu ve onun sayesinde, sultanın da olan biten her şeyden ayrıntısıyla haberdar edildiğini kaydeder⁸⁵¹. Correia da bu diplomatik ilişkilerin Portekizlilerden canı yanmış olan tüccarlar

⁸⁴⁸ K. S. Mathew (1986). *Portuguese and the Sultanate of Gujarat, 1500-1573*, Delhi, ss. 25-28. Melik Ayaz'ın kısa biyografisi için bkz. I. H. Siddiqui (2004). "Melik Ayaz", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 29, ss. 53-54. Melik Ayaz'ın köken olarak Gürcü ve Rus olabileceği rivayet edilir. Melik Ayaz'la ilgili kısa bir anlatı için bkz. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, ss. 90-91.

⁸⁴⁹ G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 746-747. Ancak Correia, Melik Ayaz'ın başta Kalikutlu elçiye yardım konusunda tereddüt ettiğini de söyler. Çünkü tek başına Portekizlilere karşı koyacak gücü yoktu. K. S. Mathew, *age*, s. 29.

⁸⁵⁰ G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 747.

⁸⁵¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 251. Castanheda bu tüccarın isminin "Maimame" olduğunu kaydeder. K. S. Mathew, *age*, s. 29. Correia da bu kişiyi vaktiyle Vicente

vasıtasıyla olduğunu aktarır. Bu tüccarlar, sultana Portekizlilerden dolayı denize açılmadıklarını ve mallarının sürekli olarak gasp edilme tehlikesiyle karşı karşıya kaldığını izah etmişlerdi. Eğer sultan onlara yardım edecek olursa, gelirlerinin yeniden artacağını ve o nispette sultana ödedikleri vergilerin kaldığı yerden devam edeceğini de eklemişlerdi⁸⁵². Bu kroniklerin Hintli unsurlarla Kahire arasında yaşanan iletişime dair verdikleri versiyonlar farklı olsa da, 1505 Ekim’inde Venedik’te alınan haberler kronikleri doğrularlar. Zira, bu haberler, o sene içinde bazı Hintli hükümdarların Memluk sultanından yardım talep ettiklerini ve sultanın da onlara bu konuda söz verdiğine işaret ederler⁸⁵³.

Diplomatik kanallar hangi yollarla tesis edilmiş olursa olsun, Memluk sultanının bu çağrılara kayıtsız kalması düşünülemezdi. Dolayısıyla, 1505 yazı ve sonbaharı Kahire’de filo inşası için yapılan bazı hazırlıklara şahit oldu. Öyle ki, Bernardim Jova’nın Kahire’den Venedik’e ulaşan 1505 Temmuz tarihli mektupları sultanın Portekizlilerin tecavüzlerine karşı 6 gemi inşa ettirmekte olduğunu ifade eder⁸⁵⁴. Kısa bir süre sonra, İskenderiye’den Venedik’e gelen 27 Ağustos 1505 tarihli mektuplar da Bernardim’i teyit ederek, sultanın 4 “kalyon” ve 4 “fusta” hazırlatmakta olduğunu bildirirler⁸⁵⁵. Girolamo Priuli de Memluk sultanının Hindistan’daki meselelerden dolayı 10 gemiyi göndermek üzere kolları sıvıdığını aktarır⁸⁵⁶. İbn Iyas, en sonunda, memluk tarihini anlattığı eserinde Kızıldeniz yoluyla Hindistan’a gönderilecek olan birlikler hakkında bilgiler vermeye başlar. Ona göre, 911 Rebiyülahir/1505 Eylül’ünde, sultan o sırada farklı vazifeleri yerine getirmek üzere bir araya getirilen askerî birlikleri teftişe çıkmıştı. Bu birliklerin, “Frenklere” karşı Hindistan’a gideceği gibi, oraya ulaşmadan önce Hicaz bölgesindeki bazı sıkıntıları hâl yoluna koymaları planlanıyordu. Şöyle ki, bu birlikler, isyân eden Yenbu *emiri* Yahya ibn Sab’ın üzerine gidecekler ve yollarda

Sodré’nin kırbaçlatmış olduğu “Mamemercar” isminde zengin bir tüccar olduğunu söyler. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 750.

⁸⁵² G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 745 ve 748. R. S. Whiteway, *age*, s. 116.

⁸⁵³ *Perhò pregavano il soldan li desse ajuto a perseguitar dite caravelle; et il soldan li promise*. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 249. İbn Iyas ise Hindistan diyarlarından Memluk sultanına yardım talebi geldiğine dair bir şey demez. Burada şunu ifade etmek gerekir ki, Ebu Mahreme Yemen’deki idarecilerin Memluk sultanından yardım talep ettiklerine dair bir şey söylemezken, Denison Ross’a göre, bir başka tarihçi olan ed-Deyba ise sözü edilen idarecilerin yardım talebinden bahseder. E. Denison Ross (1921). *The Portuguese in India and Arabia between 1507 and 1517, The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 4, C. 34, s. 549. M. L. Dames, *agm*, ss. 5-6.

⁸⁵⁴ M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 240.

⁸⁵⁵ *Age*, s. 246.

⁸⁵⁶ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 187. Yine de, Priuli, yanlış bilgilendirilmiş olsa gerektir ki, Memluk sultanının bu hazırlıklara koyulmasının Portekizlilerin Cidde’ye kadar gelmiş olmalarıyla ilişkili olduğunu belirtir. George William Frederick Stripling, Priuli’deki bu bilgiye dayanarak, Portekizlilerin 1505’te Cidde önlerinde belirdiklerini ifade eder. G. W. F. Stripling (1977). *The Ottoman Turks and the Arabs, 1511-1574*, Porcupine Press, s. 30. M. Y. Mughul (1975). Portekiz Tehlikesi Karşısında Osmanlı-Müslüman Hind Münasebetleri (1517-1538), *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, C. IV, Kısım 1-2, İstanbul Üni. Edebiyat Fakültesi Yay. s. 39. Ancak, muhtemelen tevatürden ibaret olan böyle bir bilgiye Portekizce kroniklerde hiç rastlayamadık. İbn Iyas da o sene için böyle bir hadiseden bahsetmez.

eşkıyalık yapmış olan Beni Lâm oğullarını cezalandıracaklardı⁸⁵⁷. İbn Iyas, aynı yılın Cemaziyülevvel/Ekim ayının sonunda, filo için seferber edilen çok sayıda askerin dört aylık maaşlarını peşin aldıklarını iletmektedir. Askerî birlikler türlü milletlerden olmakla birlikte, büyük bölümü mağribî, siyahî okçulardan ve Türkmenlerden oluşuyordu. Üstelik, Cidde'nin Portekiz tehlikesine maruz kalma ihtimaline karşı Memluk sultanı bu filoda kuleler ve surlar inşa etmek için usta ve marangozları da vazifelendirmişti⁸⁵⁸.

Filonun komutasına, İbn Iyas ve Portekizce kroniklerin uyumlu oldukları üzere, Emir Hüseyin el-Kürdî getirildi. Barros, onun, memluk sınıfından olmasa da, deniz işlerinde mahir olmasından dolayı bu iş için seçilmiş olduğunu söyler. Portekizce kaynaklar memluklu amiralin komutasına 10 ila 12 geminin verildiğini aktarırlar⁸⁵⁹. Hazırlıkları tamamlanan askerî unsurlar 6 Cemaziyülahir 911/4 Kasım 1505 günü Kahire'den Süveyş'e doğru hareket ettiler⁸⁶⁰.

Memluk filosunun Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan çıkışına kadar Kızıldeniz sahillerinde geçirdiği aşamaları, kısa olsa da, İbn Iyas ve Portekizce kaynaklardan öğrenebiliyoruz⁸⁶¹.

⁸⁵⁷ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, yay. haz. Gaston Wiet, s. 79. İdris Bostan (2013). XVI. Yüzyılda Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesi: Süveyş, Cidde ve Muha Deniz Üsleri, *Osmanlı'nın İzinde Prof. Dr. Mehmet İpşirli Armağanı*, C. 1, s. 332. İbn Iyas bu konuda yalnız değildir. Bernardim Jova'nın İskenderiye'den Venedik'e ulaşan 1505 Ekim tarihli mektuplarına göre, Memluk sultanı Mekke'ye epey zarar vermiş olan Araplara karşı ordu hazırlamaktaydı. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 279. İskenderiye'den konsolos yardımcısı olan Fantin Contarini'nin mektupları da aynı bilgileri paylaşır. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 283. Aynı şekilde Şam konsolosu Bartolo Contarini'nin 10 Aralık 1505 tarihli mektubu için bkz. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 300. Emir Hüseyin'in Hindistan'daki maceralarını anlatırken istifade edeceğimiz kroniklerden João de Barros da memluk filosunun birden fazla vazifesinin olduğunu söyler: *segūdo o caminho e obras que fez, o Soldā o mādou a mais que á India em adjutorio dos mouros*. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, s. 76.

⁸⁵⁸ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 80-81. İbn Iyas filodaki adam sayısı hakkında bilgi vermezken, *Anonim Egerton Nüshası* ise 900 memluk ve Venedikliler ile maaşlı Türklerin toplandığını aktarır. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 171. Barros ise adam sayısını 1500 olarak verir. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, s. 76. Castanheda ise filoya 2 bin adamın tahsis edildiğini, bu adamların Cenevizli ve Venedikli ve türlü Avrupalı milletlerden ve memluklerden oluştuğunu ve büyük bölümünün tüfekçi ve okçu olduğunu kaydeder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 251.

⁸⁵⁹ Örneğin Barros sadece 12 parça gemi demektedir. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, s. 76. *Anonim Egerton Nüshası* ise 6 gemi ve 6 kadirga bilgisini verir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 171. Góis ise 8 kadirga, 1 kalyon ve 4 ağır geminin olduğunu kaydeder. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 78. Castanheda 4 gemi, 1 kalyon ve iki *real* kadirga ve üç kalyatadan bahsetmektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 251. Kahire'den kâtip Alvise Sagudino'dan 1506 Ocak tarihli mektuplara göre, 12 geminin Kızıldeniz istikametine gönderildiğini belirtir. M. Sanuto (1881). *Diarii*, C. 6, s. 313. Girolamo Priuli de 1506'nın Mart'ında Venedik'e Kahire'den ulaşan 1505 Aralık tarihli mektuplara göre, Memluk sultanının biri 500 *bottelik* 4 kalyon ve biri 200 *bottelik* 2 *barza* ve 9 hafif kadirga ve biri 18 oturaklı 3 fusta ve bir brigantin olmak üzere toplamda 19 gemi hazırlamış olduğunu bildirir. R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 192. Ebu Mahreme ise Emir Hüseyin'in komutasına üç *gurab* türü gemi ile üç *barça* türü gemi verildiğini kaydeder. Ebu Mahreme, *age*, s. 9.

⁸⁶⁰ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 81. *Anonim Egerton Nüshası* ile Castanheda filonun 1506 Şubat'ında Süveyş'ten hareket ettiğini ifade ederler. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 171 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 252. Castanheda, ayrıca, Memluk sultanına yardım talebinde bulunmak için gelmiş olan Mayname adlı elçinin bu filoda gitmekte olduğunu söyler.

⁸⁶¹ Jean-Louis Bacqué-Grammont, A. Kroell (1988). *Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge*, Kahire, ss. 1-2.

Anonim Egerton Nüshası, Süveyş'e ulaşan birliklerin orada erzak ve su ikmali yapan gemilere binerek, Hicaz diyârlarına doğru yola çıktıklarını ifade eder⁸⁶². Vazifelerinden biri Hicaz'daki vaziyeti teskin etmek olduğundan, filo Yenbu limanına uğradı. Bundan maksat Yenbu "Şeyhi"ni cezalandırmaktı. Çünkü sözü edilen "Şeyh" Mekke'ye giden hac kervanlarından para sızdırmaya kalkışarak, başka suiistimallere de başvurmuş idi. Hac kervanı ve ticaret trafiğinin selameti için⁸⁶³ gözdağı verilmesi kasdıyla, Emir Hüseyin birlikleriyle karaya ayak bastı. İki taraf arasında meydana gelen muharebede "Şeyh" mağlup oldu⁸⁶⁴. Memluk unsurları şehri yağmaladığı gibi, orada bir garnizon tesis ettiler. Dahası, Barros ve *Anonim Egerton Nüshası*'na göre, ele geçirilen ganimet zaferin işareti olarak Kahire'ye gönderildi. Emir Hüseyin, o şehirde garnizon için bıraktığı adamlardan dolayı, Mısır'dan yeni birliklerin yollanmasını talep ederek, bu gemiyle Memluk sultanına haber de gönderdi⁸⁶⁵.

Yenbu'dan⁸⁶⁶ demir alan filonun bir sonraki durağı Cidde oldu. Emir Hüseyin'in, İbn Iyas'a göre, Cidde'de sadece şehrin tahkimat işleriyle uğraştığını biliyoruz⁸⁶⁷. Böyle olsa da, Emir Hüseyin'in, Cidde'den hareket etmesinden Babü'l-Mendeb Boğazı'na ulaşmasına kadar yoldaki faaliyetleri hakkında türlü söylentiler yer almaktadır. İbn Iyas, memluk birliklerinin Cidde'den sonra günümüz Sudan'ın Kızıldeniz'de bir limanı olan Sevakin'e uğradığını, orayı ele geçirdiğini, limanda depolanmış olan baharatların müsadere edilip, Kahire'ye

⁸⁶² *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 171.

⁸⁶³ *Anonim Egerton Nüshası*, Emir Hüseyin ile Yenbu Şeyhi arasında söz teatilerinin yaşandığını, Emir Hüseyin'in ona bu tür işlerden vazgeçmesini söylediğini, ancak Şeyh ise topraklarından geçen hac kervanı için Memluk sultanının göndermesi gereken parayı ödemediğini, bu yüzden de bu işlere tevessül ettiğini kaydeder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 172. Barros da benzer bir versiyon olarak, hacıların Şeyh'e ödemeleri gereken parayı artık ödeyemez olmalarından dolayı, Şeyh'in bu tür faaliyetlere yeltendiğini ifade eder. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, ss. 76-77.

⁸⁶⁴ İbn Iyas, 912 Safer/1506 Haziran-Temmuz döneminde Kahire'ye Emir Hüseyin'in faaliyetleriyle ilgili haberler ulaştığını söyler. Buna göre, Emir Hüseyin Yenbu'da Yahya ibn Sab ile savaşmış, onun taraftarları olan bedevilerin büyük bölümü katledilmiş ve şehre büyük zararlar verilmişti. İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 91.

⁸⁶⁵ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 172. Anonim Egerton Nüshası, memluk unsurlarının, maaşlarını şimdiye kadar almış olmalarından dolayı, elde edilen ganimetten pay almadıklarını da ifade eder. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, s. 77. Ebu Mahreme o senenin olayları arasına Emir Hüseyin'in Cidde'ye gelmesinden önce bu tür işleri gerçekleştirdiğine dair bir şey söylemez.

⁸⁶⁶ *Anonim Egerton Nüshası* bu arada Yenbu'da bırakılmış olan memluklerin Memluk sultanının vasalı olan başka bir şeyhe karşı ayaklandığını ve bundan haberdar olan sultanın da hacıların güvenliği için oraya 600 memluku muhafız birliği olarak gönderdiğini söyler. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 172. Barros da böyle bir ayrıntı yoktur.

⁸⁶⁷ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 91. Sadece Barros'a göre, Cidde beyi Portekiz filolarından dolayı gelirlerinde azalma olduğunu ileri sürerek, Memluk sultanına ödemesi gereken vergiyi ödeyemiyordu. Emir Hüseyin onun bu gerekçelerini dikkate almayı tercih etmedi ve şehre silah gücüyle girdi. Şeyh'in dezavantajlı konumuna rağmen, Emir Hüseyin'in birlikleri epey zaiyat yaşadı ve adamlarının pek çoğu öldü. Zor durumda kalan Emir Hüseyin kalan adamlarıyla geri çekildi. J. Barros (1974). *Asia*, C. 2, s. 77. *Anonim Egerton Nüshası*'nda Emir Hüseyin'in ilk aşamada Cidde'de bir buçuk ay kaldığını söylemesine rağmen, böyle bir çatışmadan bahsetmez. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 172.

götürüldüğünü ve Memluk sultanının da bundan çok memnun kaldığını aktarır⁸⁶⁸. *Anonim Egerton Nüshası*'na göre, yolda Câzân diye bir şehre uğrayan Emir Hüseyin, aynı şekilde, şehrin beyinden Memluk sultanına ödenmesi gereken vergiyi ödemesini istedi. Ancak, bey buna yanaşmadığından, memluk birlikleri şehre girdi. Taraflar arasındaki çatışmadan sonra, şehir memluklerin yağmasına maruz kaldı. Talan edilenler bir kez daha Memluk sultanına gönderildi⁸⁶⁹. Kroniklerin versiyonları farklı olsa da, bu hadiselerin ardından Emir Hüseyin Cidde'de uzun bir süre kalmış olsa gerek. Çünkü 912 Zilhicce/1507 Nisan-Mayıs'ta Kahire'ye gelen haberlere göre, Emir Hüseyin Cidde sahilinde kule ve surların inşasını tamamlamış ve gemiler de Aden'e gitmek üzere hazırlanıyorlardı⁸⁷⁰. Ne var ki, filonun Cidde'den yola çıkmasını engelleyecek birtakım hadiseler de yaşanmışa benziyor. İbn Iyas, Memluk sultanının, Emir Hüseyin ile filodaki mağribli unsurların komutanı olan Ali Maslatî arasındaki gerilimden dolayı bir memurunu 913 Rebiyülevel/1507 Temmuz-Ağustos'ta Cidde'ye göndermiş olduğunu belirtir⁸⁷¹.

Emir Hüseyin'in Cidde'de geçirdiği sürede başka neler yaptığına dair kaynaklar ayrıntı vermese de, onun en azından 1507 güzünden önce Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan Hint Okyanusu'na çıkmış olması beklenemez. Çünkü, İbn Iyas'a göre, Emir Hüseyin ile Ali Maslatî arasındaki anlaşmazlığı çözmesi için yaz ortasında gönderilmiş olan sözü edilen memluklu memur Kahire'ye 16 Şaban 913/21 Aralık 1507 günü dönmüştü⁸⁷². Dolayısıyla,

⁸⁶⁸ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 91. İdris Bostan (2013). XVI. Yüzyılda Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesi: Süveyş, Cidde ve Muha Deniz Üsleri, *Osmanlı'nın İzinde Prof. Dr. Mehmet İpşirli Armağanı*, C. 1, s. 332.

⁸⁶⁹ *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 172-173. Ahmed Raşid Paşa da Yemen tarihiyle ilgili kaleme aldığı eserinde bir memluk müfrezesinin "Cezân" limanına uğradığını kaydeder. Ancak bu memluk müfrezesinin Emir Hüseyin'den bağımsız olarak ve ondan bir süre önce Cazân'a gittiğini söyler. Ahmed Raşid Paşa (2015). *Yemen ve San'a Târîhi*, yay. haz. Güllü Yıldız ve Filiz Dıñoğlu, İstanbul Fetih Cemiyeti, s. 10.

⁸⁷⁰ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 106. *Anonim Egerton Nüshası* da Emir Hüseyin'in Câzân şehrinde meydana gelen muharebede adamlarından bir bölümünün zayi olmasından dolayı, Cidde'ye dönmeyi tercih ettiğini ve orada bir sene kaldığını kaydeder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 173.

⁸⁷¹ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 112. İbn Iyas, aynı zamanda, asi Yahya ibn Sab'a karşı savaşmaları için gönderilmiş olan askerî birliklerin geri döndüğünü, yanlarında sekiz yüz kesik baş getirdiklerini, ancak Memluk sultanının Yahya ibn Sab'ın yaşıyor olmasına pek sevinmediğini de ekliyordu. Gerçi, burada şunu belirtmek gerekli olmaktadır ki bu kesik başlar meselesi 1506'nın sonlarına doğru Kahire'den başka bir memluklu memurun komutasında Hicaz'a gönderilen askerî birliklerin işi oluyordu. İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 98, 100 ve 104. *Anonim Egerton Nüshası* ile Barros, Emir Hüseyin'in başını ağrıttak bir hadisenin patlak verdiğini söylerler. Barros, memluk birliklerinin, Süveyş'ten hareketinden sonra uzun bir süre maaş alamadıklarından dolayı, huzursuzluk çıkardıklarını, hatta asi unsurların lideri olan Mustafa Reis adında Tunuslu bir kaptanın filodan ayrılıp, Dabul'a gittiğini yazar. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 77. Filodan ayrılan bir gemi hikâyesi Castanheda'da bulunur. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 252.

⁸⁷² İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 120. Castanheda, memluk filosunun Süveyş'ten hareketinden sonra, doğrudan Kâmârân Adası'na gittiğini ve olumsuz seyrüsefer şartlarından dolayı, orada Mayıs ayından Ağustos ayının başına kadar olmak üzere dört ay beklediğini ve bu aşamadan sonra doğrudan Hindistan'a devam ettiğini aktarır. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, s. 252. Ne var ki, İbn Iyas'ın Emir Hüseyin'le ilgili verdiği bilgilere inanacak olursak, Castanheda'nın ifadelerine son

Emir Hüseyin'in komutasındaki filo Cidde'den en erken o yılın yaz sonunda hareket etmiş olmalıdır. Öyle veya böyle, Hindistan'a yardıma giden bu filonun Cidde'de oyalanmasına neden olabilecek bir engel artık ortadan kalkmış oldu.

Barros ve Anonim Egerton Nüshası, Emir Hüseyin'in Cidde'den hareketinden sonra Aden şehrine gelmiş olduğunu kaydederler⁸⁷³. Onun Aden'deki faaliyetleri hakkında bu kez Ebu Mahreme söz almaya başlar. Memluklu Baş-kaptanın şehre tam olarak ne zaman geldiğini söylemeyen Mahreme⁸⁷⁴, onun, Aden limanına ulaştığında, önce, vali Emir Mircân ez-Zâfirî'den Hukkat denilen bir koya girmek için izin istediğini ve valinin de ona bu izni verdiğini ifade eder. Hatta, vali Mircân bununla da yetinmeyip, Hüseyin'i erzak ve başka malzemelerle ikmal etmeye bile razı olmuştu⁸⁷⁵. Ebu Mahreme filo hakkında başka malumat vermeyerek, onun Aden'den hareketinden sonra Diu'ya doğru yola çıktığını bildirmekle yetinir⁸⁷⁶.

3.3.3. Müttefik Memluk-Gücerât Filosunun Şaul Deniz Zaferi ve Dom Lourenço'nun Ölümü (1508)

Emir Hüseyin'in Aden'den ayrılışından sonra kat ettiği güzergâh hakkında Müslüman kaynaklar sessizliğe bürünürken, Barros, Emir Hüseyin'in günümüz Umman Körfezi sahillerinde yer alan Kalhat şehrine gittiğini, ancak şehrin ahalisi tarafından kabul edilmediğini aktarır⁸⁷⁷. Çünkü, yukarıda belirttiğimiz üzere, Sokotra Adası'nın Portekizliler tarafından ele geçirilmesinden sonra, Afonso de Albuquerque, ana filodan ayrılarak, doğrudan Basra Körfezi'ne doğru yola çıkmış ve Kalhat şehrine uğramıştı. Şehrin idarecileri, muhtemelen Portekiz filosundan çekindiklerinden, Baş-kaptan Afonso ile dostluk tesis etmeye mecbur kalmışlardı⁸⁷⁸. Bu yüzden de, Emir Hüseyin oraya vardığında, ona, şehrin Portekiz kralına ait olduğunu, eğer Portekizlilerle dövüşmek için gelmiş ise, kaptan Afonso'yu

derece ihtiyatla yaklaşmak gerek. Böyle olsa da, Ahmed Raşid de Emir Hüseyin'den bağımsız bir memluk müfrezesinin Cazân'dan Kâmarân Adası'na geçtiğini ve ada ahalisinin, onların kötü tavırlarından, dolayı adayı tahliye ettiğini kaydeder. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 10.

⁸⁷³ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 78. Anonim Egerton Nüshası, Memluk sultanının, Emir Hüseyin'in talebine binaen, filodaki askerî birliklere ödenmek üzere Cidde'ye para ve yüz elli adam gönderdiğini ve Emir Hüseyin'in de maaşları ödenmiş birliklerle Cidde'den Aden'e doğru yelken açtığını belirtir. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 173.

⁸⁷⁴ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, s. 1'e göre, Emir Hüseyin'in Aden'e ulaşmış olabileceği muhtemel tarih olsa olsa 913 Rebiyülevvel/Ağustos-Eylül 1507 tarihi olabilir.

⁸⁷⁵ Ebu Mahreme, **age**, s. 9. Aynı şekilde bkz. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 10. Ahmed Raşid de, tıpkı Ebu Mahreme gibi, filonun Aden'de ikmal yaptığını söyler.

⁸⁷⁶ Barros ve Anonim Egerton Nüshası memluk filosunun Aden'de sadece dört gün kaldığını söylüyorlardı. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 78. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 173.

⁸⁷⁷ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 78.

⁸⁷⁸ *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 65.

Hürmüz'de bulabileceğini söylediler⁸⁷⁹. Emir Hüseyin, ana vazifesi Hindistan'a yardım götürmek olduğundan, ne Kalhat'ta kalmayı ne de Afonso'yu aramayı tercih etti ve doğrudan Diu'ya yelken açtı.

Emir Hüseyin'in Diu'ya tam olarak ne zaman ulaştığı konusunda kaynaklar farklı tarihler verse de⁸⁸⁰, onun yol üzerinde uğradığı Kalhat'tan sonra çok fazla gecikme yaşamadığı düşünülürse, memluk filosu 1507'nin sonunda veya 1508'in başında Kambay sahillerine varmış olmalıdır. Filonun Diu'ya ulaşması uzun süredir Portekizlilerden yaka silkmış olan unsurları ister istemez sevindirdi. Diğer Portekizce kroniklere nazaran daha fazla ayrıntı vermeyi alışkanlık haline getirmiş olan Gaspar Correia'ya göre, Melik Ayaz şehrin valisi olarak Emir Hüseyin'i, olması gerektiği gibi, teşrifat kuralları içinde karşıladı. Emir Hüseyin de gemilerinden top atışı yaparak, şehri selamladı. İki taraf arasındaki görüşmede, memluklu Baş-kaptan Hindistan'a kurtarıcı olarak çağrıldığını bildiğinden, pek tabi, kibirli ve kendinden emin tavırlar sergileyerek, Melik Ayaz'a, Portekizlileri Şark diyarlarından kovmak için gelmiş olduğunu, onları denizde avlamak istediğini, Hint sahillerinde onlara ait ne kadar müstahkem varsa, hepsini kolaylıkla ele geçireceğini ve tek bir Portekizli'yi sağ bırakmayacağını, böylece memluklerin şöhretinin bütün Hindistan'da yayılacağını söyledi⁸⁸¹. Emir Hüseyin'in özgüvenli tavırları ve sözleri Melik Ayaz'ı tereddütle karışık oldukça şaşırtmış olmalıdır. Çünkü memluklerin, Portekizlilerle savaşmak için gelmiş olmalarının yanında, işler yolunda giderse, sanki Diu limanını da ele geçirmenin yollarını aradıkları intibai da oluşmuştu. Dolayısıyla, Melik Ayaz, buna rağmen, Emir Hüseyin'in maneviyatını düşürmemek için, ona, Portekizlileri hafife almamasını, onların deniz savaşlarında mahir olduklarını söyledi ve eğer düşmanların üstesinden gelinmek isteniyorsa, o zaman

⁸⁷⁹ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 78. Ahmed Raşid Paşa da "tâife-i Efrencin" Basra Körfezi girişinde Hürmüz'ü zaptetmeleri nedeniyle Aden ile Basra arasındaki güzergâhın Portekizliler tarafından kontrol edildiği haberinin, Emir Hüseyin'in bulunduğu Yemen'e ulaştığını ve bundan dolayı da Emir Hüseyin'in Hindistan'a gittiğini nakleder. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 10.

⁸⁸⁰ Castanheda Emir Hüseyin'in filosuyla Diu'ya 20 Eylül 1506 (*aos vinte de Setembro do mesmo ano*) günü ulaştığını söylemektedir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, s. 252. Gaspar Correia ise, memluk filosunun Diu'ya 1507 senesinin Nisan ayının başında (*na entrada d'Abril deste anno de quinhentos e sete*) geldiğini kaydeder. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 749. Filonun maceralarına bakıldığında, bu iki tarihçi, tabiatıyla, yanılmaktadırlar. Çünkü 1507 Ağustos'undan itibaren, önce Umman sahillerinde, ardından da Basra Körfezi girişinde dolaşan Afonso de Albuquerque bir müddet sonra Sokotra Adası'ndaki müstahkemi ikmal etmek için oraya dönmeye hazırlanırken, memluk filosunun Diu'da olduğu bilgisini almıştı. *The Commentaries of the Great Afonso* (1875). C. 1, s. 196. Zaten Tristão da Cunha'nın filosunun 1507 Nisan'ından Ağustos başına kadar Sokotra'da bulunduğunu biliyorsak, Emir Hüseyin'in bu aylar arasında o denizlerden Hindistan'a rahatça geçmiş olması beklenemezdi. Ne var ki, bizim burada dikkatimizi çeken bir hususa değinmek yerinde olur. Aşağıda ayrıntısıyla anlatmaya çalışacağımız üzere, Dom Lourenço de Almeida'nın Şaul deniz muharebesinde hayatını kaybetmesine neden olacak olan memluk filosunun Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na çıkmadan önceki faaliyetleri hakkında, o sırada, yani 1507 Nisan'ından Ağustos ayının sonuna kadar olan dönemde Sokotra Adası'nı ele geçirilmekle meşgul olan Portekizlilerin herhangi bir istihbarat al(ama)mış olmaları düşündürücü olmaktadır.

⁸⁸¹ G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 749.

emrindekenden daha büyük çaplı filoyla gelmiş olması gerektiğini de ekledi. Bu sözler Emir Hüseyin'i biraz olsun gücendirmiş olsa da, görüşmeden sonra, adamlarıyla birlikte gemilerine çekildi⁸⁸².

Öte taraftan bakıldığında, Memluk filosunun Hindistan'a ulaşmış olması Portekizliler için beklenmedik bir hadise oldu. Genel Vali Dom Francisco de Almeida 1507'nin yaz sonunda Sokotra Adası'ndan Hindistan'a uğramış olan Baş-kaptan Tristão da Cunha'nın komutasındaki gemilerin yüklenmesi işiyle meşgul olmaktaydı. Portekiz'e baharat yükleriyle dönmeleri gereken bu gemilerin ambarları doldurulduktan sonra, Genel Vali onları aynı Baş-kaptanla salimen Lizbon'a gönderdi. Aynı zamanda, Portekizliler ticarî müttefikleri olan bazı Hintli hükümdarların ticaret gemilerinin muhafazasını da üstleniyorlardı. Bu maksatla Genel Vali oğlu Dom Lourenço'yu, Portekiz hâkimiyetinin henüz tam olarak yerleşmediği Hint sahillerinde yükleme yapması gereken Koçinli gemilere refakat etmesi için filonun komutanı olarak vazifelendirdi ve yanına da kaptanlar⁸⁸³ tayin etti.

Dom Lourenço 1508'in Ocak ayında⁸⁸⁴ babasından emanet aldığı gemilerle yola çıktıktan sonra, sahil boyunca kuzeye doğru ilerledi. Her halde şansı yaver gitmiş olmalıdır ki kat ettiği güzergâhta Müslümanlara ait bazı gemilere el koyma fırsatı da yakalayabildi⁸⁸⁵. Vazifesi gereği fazla oyalanmadan yolculuğuna devam eden Dom Lourenço Koçinli gemilerin yükleme yapacakları Şaul Nehri'ne⁸⁸⁶ ulaştı ve orada demir attı. Burada gemileri bir ay kadar bekledikten sonra, Portekizli Baş-kaptan memluk filosunun Diu'ya ulaşmış olduğu haberini aldı. Böyle bir haberi, başta Dom Lourenço olmak üzere, şaşkınlıkla karşılayan Portekizliler, bunun, her zamanki gibi, yerel ahali tarafından uydurulmuş bir söylenti olmasından

⁸⁸² Age, s. 749.

⁸⁸³ João de Barros ve Anonim Egerton Nüshasına göre, kaptanların isimleri Pero Barreto de Magalhães, Duarte de Melo, Gonçalo Pereira, António Lobo [Teixeira], Francisco de Anhaia idi. Paio de Sousa ve Diogo Pires de bu kaptanlardan farklı olarak emrindeki kadırgaların kaptanları idi. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 78 ve Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 173. Castanheda da bu kaptanların arasına Filipe Rodrigues isminde bir kaptanı ekler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 254.

⁸⁸⁴ Age, s. 254.

⁸⁸⁵ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 79. Castanheda, Dom Lourenço'nun, Müslüman gemilerin uğradığı Dabul Nehri'ne ulaştığında, bazı gemileri ele geçirdiği, ancak Müslüman gemi sahiplerinin ricası üzerine onları iade ettiğini kaydeder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 254-255. Dabul Nehri o zamana kadar sabık Müslüman Behmenî veya büyük Dekken sultanlığına tabi idi ve türlü yerlerden gelen Müslüman gemilerin önemli uğrak limanlarından biri oluyordu. Bu yüzden de, gümrük gelirleri epey fazla idi. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, s. 165. Ancak Dekken topraklarını elinde tutan Behmenîler XV. asrın hemen sonlarına doğru zayıflayınca, sultanlık valiler arasında beş devlete bölündü. Şaul toprakları ve hinterlandı Yusuf Adil Şah'ın tesis ettiği Adilşâhîler devletine kalmıştı. Bkz. E. Merçil (1988). "Adilşâhîler", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 1, s. 384.

⁸⁸⁶ Bu nehrin bulunduğu liman şehri ise sabık Müslüman Dekken-Behmenî sultanlığından Melik Ahmed'in liderliğinde istiklalini kazanmış olan Nizamşâhîler tarafından idare edilmekteydi. I. H. Siddiqui (2007). "Nizamşâhîler", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 33, s. 192. Malabar sahilinden gemiler buraya baharat yükleri ve aromatik bitkisel ilaçlar getirirler ve karşılığında da Dekken mamüllerini alıp götürürlerdi. D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, s. 160.

şüphelendiler⁸⁸⁷. Çünkü, Diu limanına her sene mutat olduğu üzere Arabistan yarımadasından gemiler geldiğinden, bunları korumak için bazı silahlı gemilerin gelmiş olabileceği ve bu yüzden de bu silahlı gemilerin Memluk sultanının filosuyla karıştırılmış olabileceği zannedilmişti⁸⁸⁸. Çok geçmeden, Pero Cão'nun Genel Vali'den bir mektup getirmesiyle⁸⁸⁹, mesele aydınlığa kavuştu. Mektupta, Emir Hüseyin'in filosunun Diu'da bulunduğu dair söylentilerin Kannur ve Koçin'de de duyulduğu yazılıydı.

Koçinli gemilerin yükleme işinin tamamlandığı sırada, Diu'dan hareket etmiş olan memluk filosu Şaul Nehri açıklarında belirdi. Bu filo daha önce Hindistan'da hiç görülmemiş türden gemilerden oluştuğundan, Portekizliler, ilk başta, bu gemilerin Hürmüz'den gelmesi beklenen Afonso de Albuquerque'nin filosuna ait olduklarını düşündüler⁸⁹⁰. Ancak gemiler yaklaştıkça, şaiyadan ibaret olduğunu düşündükleri memluk filosu artık karşılarında görünmekteydi. Melik Ayaz'ın iştirak edeceği yardımcı filo ise henüz nehrin girişine gelmemişti⁸⁹¹. Dom Lourenço, memluk filosunun geleceğinden emin olmadığından, o zamana kadar emrindeki gemileri savaş pozisyonuna göre mevzilendirmeyi ihmal etmişti. Şimdiki halde ise kaptanlarıyla acil istişare yaparak, onların derhal mevzilenmelerini emretti. Dahası, Emir Hüseyin'in filosu nehrin mansabından içeri girmek üzereyken, Portekizliler için açık denizde daha rahatça savaşmak ihtimali de ortadan kalkmış oldu. Barros'a göre, Dom Lourenço filosundaki kadirgaları nehrin kıyısına bağladı. Onların yanında da daha küçük gemiler bulunuyordu. Kendi gemisi olan amiral gemisi ise nehrin mansabına yakın yerde bekleyecekti ve Pero Barreto'nun gemisi de nehrin ortasında, ancak amiral gemisinin uzağında bulunacaktı. Böylece nehirden içeriye girecek olan memluk gemileri her ikisinin arasına girebilecek ve araya alınabilecekti.

⁸⁸⁷ Barros ve Correia, Dom Lourenço'nun bu haberi Brahman sınıfından bir adam sayesinde öğrendiğini aktarırlar. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 79 ve G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 742. Bir seneden fazla bir süre sonra, Lizbon'dan Venedik'e gelen 11 Mayıs 1509 tarihli bir mektup Memluk-Gücerât müttefik filosu ile Dom Lourenço arasındaki deniz muharebesine değinir. Mektupta, Portekizli Baş-kaptanın, Şaul limanında bulunurken, oraya gelen birinden "Mekke" istikametinden 11 geminin Hindistan'a ulaşmış olduğu haberini aldığı kayıtlıdır. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 577.

⁸⁸⁸ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 80.

⁸⁸⁹ Age, s. 80. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 255.

⁸⁹⁰ M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 577.

⁸⁹¹ Correia, gerek işin başında Melik Ayaz ile Emir Hüseyin arasında geçen netameli diyalogtan ve gerekse tüccar Mamemercar'ın ısrarlarından dolayı, Emir Hüseyin'in onu beklemeksizin hareket ettiğini, çünkü Melik Ayaz'ın gemilerinin küçük olmasından dolayı, Portekizli gemilerle baş edemeyeceğini düşündüğünü ve tüccar Mamemercar'ın da gemisiyle Şaul Nehri'ne geldiğini aktarır. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, ss. 751-752. Böyle bir versiyon sunmayan Barros'a göre, sözü edilen nehrin mansabına ilk olarak Emir Hüseyin ile Memluk sultanına elçi olarak gitmiş olan Mayname Mercar gelmişti. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 81 ve Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 174. Castanheda Melik Ayaz'ın, Emir Hüseyin'e refakat etmeyip, nehre onunla girmemesini Portekizlilerden çekinmesine ve memluklerle müttefik olarak düşünülmemesini istemesine bağlar. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 256.

Dom Lourenço gemilerini yerleştirdikten hemen sonra, Emir Hüseyin önde olmak üzere, memluk filosu, savaş naraları atarak, nehirden içeriye sokuldu. Baş-kaptan Hüseyin, kendisine denk olarak gördüğü amiral gemisine yanaşmak için ileri harekete geçti. Çünkü amiral gemisini hazırlıksız yaklayacağını düşünmüştü. Yapılmasını emrettiği yoğun top ve ok atışlarına Dom Lourenço'nun gemisinden derhal misliyle karşılık geldi. Dahası, Emir Hüseyin'in gemisi Dom Lourenço'nunkinden daha yüksek bordalı olmasına rağmen, bu avantajını kullanamadı ve Portekizli Baş-kaptanın gemisine yanaşmak mümkün olmadı. Memluklu amiral bunun üzerine daha iyi pozisyon alıp, yeniden saldırmak için Portekizlilerin arasından nehrin iç kesimine doğru ilerledi. Onu, emrindeki diğer gemiler izledi⁸⁹². Memluk filosunun böylesine rahatça geçebilmesine müsaade edilmiş olması, başta Dom Lourenço olmak üzere, onun yanındakiler için pahalıya mâl olacaktı. O gün için iki tarafın da çok sayıda zayıat verdiği çatışmalara ara verildi ve yaralıların tedavileriyle meşgul olundu⁸⁹³.

⁸⁹² J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 81. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 257-258. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 78.

⁸⁹³ Örneğin Góis, bu ilk çatışmada her iki taraftan da çok sayıda insanın öldüğünü ve Dom Lourenço'nun gemisinde 30 kişinin yaralandığını ve Pero Barreto'nun gemisinde çok fazla kayıp olduğunu kaydeder. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 78. Aynı şekilde bkz. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 258. Anonim Egerton Nüshası da tarafların maruz kaldığı kayıpların çok fazla olduğunu ve Dom Lourenço'nun bir ok darbesiyle bacağından yaralandığını ifade eder. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 174. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 578.



Harita 3.2. XVI. asrın başlarında orta Hindistan'ın siyasî vaziyeti

Kaynak: E. J. (2019), *The Courts of the Deccan Sultantes*, The Cambridge Uni. Press.

Açıklama: Behmenîler Devleti'nin XV. asrın sonunda yıkılmasından sonra, ortaya çıkan Adilşâhîler, Beridşâhîler, Kutubşâhîler ve Nizamşâhîler.

İlk çatışmadan sonraki gün, Dom Lourenço, aldığı istihbarata göre, Emir Hüseyin'in yeniden saldırıya geçmek için Melik Ayaz'ı beklemeye karar vermiş olduğunu öğrendi. Öyle görünüyor ki, takviyesiz harekete geçmeyi uygun bulmayan memluklu Baş-kaptan gemilerini savunmada kalacakları şekilde mevzilendirmişti⁸⁹⁴. Portekizli Baş-kaptanın, savunmada kalmayı tercih etmiş olan memluklu gemilere karşı berirlediği strateji bir önceki gün yapamadıkları yanaşma işini tazelemektir. Buna göre, Dom Lourenço Emir Hüseyin'in gemisine arkadan, Pero Barreto da önden yanaşmaya çalışacaklardı. Aynı şeyi diğer Portekizli kaptanlar da hedefledikleri memluklu gemilere yapacaklardı. Emir Hüseyin de Dom Lourenço'nun stratejisine karşılık olarak, filosundaki gemileri, aralarında köprü olsun diye, birbirlerine zincirle bağlattı ve nehrin güçlü akıntısından dolayı, onları halatlarla kıyıya sabitledi⁸⁹⁵.

Saldırı için bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, Dom Lourenço Emir Hüseyin'in gemisine yanaşmak için harekete geçti. Diğer Portekizli kaptanlar da başkaptanlarını izleyerek, seçtikleri gemilere doğru ilerlediler. Ancak memluklu gemiler top atışlarıyla karşılık vermeye başladıklarından, Portekizliler ilk aşamada istediklerini elde edemediler. Dahası, Dom Lourenço da Emir Hüseyin'in gemisine yanaşmada başarılı olamadı, çünkü Emir Hüseyin gemisini halatlarla sığılıkların olduğu kıyıya doğru çekti⁸⁹⁶. Portekizli Baş-kaptan da gemisinin su çekim mesafesi müsait olmadığından, Emir Hüseyin'e olabildiğince yakın yerde demir atmak zorunda kalarak, çareyi top atışları yapmakta buldu. Onun bu hamlesine diğer Portekizli kaptanlar da katıldı. Böylece, Barros'un tasvir ettiği üzere, iki taraf arasında "cehennemi" andıran bir manzara hâkim oldu. Emir Hüseyin'in gemisinden yapılan yoğun top ve ok atışları, en yakında olmasının yanında, hem rüzgârsızlıktan hem de su çekim mesafesi yetersiz olduğundan hareket kabiliyeti sınırlanan Dom Lourenço'yu hayli zor durumda bıraktı. Gerçi, bu sırada memluk filosundaki bazı gemilere yanaşma fırsatı bulmuş olan Paio de Sousa ile Diogo Pires'in kadirgaları sayesinde, memluk unsurları, denize atlayarak, bulundukları gemileri tahliye etmek zorunda kaldılar. Barros, Castanheda ve Góis, bu hengâmede memluklerin Hindistan'daki varlıklarına katkıda bulunan sözü edilen Maymame'nin de öldüğünü kaydederek⁸⁹⁷. Ne var ki, Portekizliler çatışma sırasında birtakım

⁸⁹⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 259. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 82.

⁸⁹⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 259. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 83.

⁸⁹⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 259. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 83.

⁸⁹⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 261. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 83. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 79.

başarılar elde etmiş olsalar da, muharebe tam bir kör dövüşe dönüşmüş ve hangi tarafın lehine sonuçlanacağı meçhule bürünmüştü. Bunun üzerine, Dom Lourenço'nun gemisinde bulunanlar, ona, göğüs göğüse dövüşmenin o anda mümkün olmadığını, memluklu gemilerin toplanarak tamamen yok edilmesi gerektiğini söylediler. Portekizli Baş-kaptan ise hem yiğitliğe leke sürdürmemek hem de düşman gemilerini babasına gururla götürmek istediğinden, bu tavsiyeden yana olmadı⁸⁹⁸. Çok geçmeden, o ve Portekizli kaptanlar arasında anlaşmazlığın yaşandığı sırada, durumun Portekizlilerin aleyhine değişmesine neden olacak olan Melik Ayaz Şaul Nehri'nden içeri girmeye başladı.

Memlukler, işlerin içinden çıkılmaz olduğu bir anda özlemle bekledikleri Melik Ayaz'ın, emrindeki fustalarla⁸⁹⁹ akşam vaktine doğru yardıma geldiğini gördüklerinde, sevinç naraları atmaya başladılar. Gerçi, Dom Lourenço, gelen yardım filosunun Emir Hüseyin'le buluşmasına mâni olmak için filosundaki gemilerden bu filoya top atışları yapılmasını emretti. Bundan dolayı Melik Ayaz nehirden içeriye doğru daha fazla ilerlemeyedi⁹⁰⁰. Çatışmalarda bitkin düşen Portekizlilerin bu hamlesi, yine de, gece olduğundan sona erdi ve taraflar birbirlerinden ayrıldılar. İki ateş arasında kalmış olan Portekizli Baş-kaptan hem kendi filosunun hem de korumakla görevli olduğu Koçinli gemilerin selameti için yapılması gerekenle ilgili olarak kaptanlarıyla istişare yapmayı uygun gördü. Çünkü şimdiye kadar yapılan çatışmalarda insangücü ve mühimmat epey azalmıştı. Yapılan istişarede, daracık nehirde iki koldan saran memluk-Gücerât filosuyla savaşmanın mantıklı olmadığı, Koçinli gemilerin gece karanlığında nehrin mansabından çıkmaları ve onların peşinden de Portekiz filosunun gitmesi üzerine karara varıldı. Üstelik, açık denizde müttefik filoyla daha rahat dövüşülebileceği düşünülüyordu⁹⁰¹. Ne var ki, işler Dom Lourenço namına istenildiği gibi gitmedi. Gün ıstıdığına, geceleyin hareket etmiş olan Koçinli gemilerin peşinden Portekizli gemiler nehrin mansabından çıktıktan sonra, filosundaki gemilerin arkasında kalmış olan Dom Lourenço'nun gemisi nehirdeki bir alanda balıkçıların dikmiş oldukları kazıklara

⁸⁹⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 262. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 79.

⁸⁹⁹ Barros, Melik Ayaz'ın fustalarının sayısını 40 olarak verir. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 82. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 578. Mektupta, Melik Ayaz'ın filosunun 60 ila 70 yelkenli olduğu yazılıdır.

⁹⁰⁰ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 83. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 263.

⁹⁰¹ Castanheda'ya göre, bu karara Pero Barreto ile Pero Cão ilk başta karşı çıkmışlar ve bunun kaçmak olarak telakki edileceğini, bu yüzden de önden Koçinli gemilerin gitmelerini ve sabah olduğunda, Portekizlilerin onların peşlerinden hareket etmeleri gerektiğini söylemişlerdi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 264. Barros ise Dom Lourenço'nun, bu kararı desteklemiş olmasına rağmen, geceleyin hareket edecek olan Koçinli gemilerin peşinden şafak söktükten sonra gitmeye karar verdiğini kaydeder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 84-85. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 578.

takıldı⁹⁰². Hareket kabiliyeti kısıtlanan bu geminin etrafına müttefik filosundan top ve ok atışları yapıldı. Bu atışlar Dom Lourenço'nun gemisinde gedikler açılmasına ve bu gediklerden içeriye su sızmasına neden oldular. Dahası, geminin güvertesine dolan suyun yaptığı ağırlıkla gemi kazıkların üzerine iyice oturuyor ve gemiyi hareket ettirmek o nispette imkânsız oluyordu. Paio de Sousa, Dom Lourenço'nun gemisini saplandığı yerden halatla kurtarmak istediye de başarılı olamadı. Ayrıca, Paio de Sousa'nın gemisi akıntıdan dolayı nehrin mansabına doğru sürüklenmeye başladı ve bu yüzden de geri dönemedi. Çok sayıda yaralının olduğu diğer Portekizli gemiler de aynı nedenden ötürü yardıma gelemediler ve Dom Lourenço'yu kendi kaderine terk etmek zorunda kaldılar⁹⁰³.

Kurtuluş ümidinin artık tükendiğini gören Dom Lourenço, vücudunda türlü yaralar olduğundan, adamlarının onu bir tekneyle bulunduğu gemiden tahliye etme tekliflerine şiddetle karşı çıktı ve kalan adamlarıyla bulunduğu yerde sonuna kadar bir şövalye gibi savaşmaya karar verdi⁹⁰⁴. Ne var ki, çok geçmeden, etrafı Melik Ayaz'ın fustalarıyla sarılmış olan Dom Lourenço aldığı top darbelerinden dolayı hayatını kaybetti. Cesedi düşmanlar tarafından ele geçirilip, aşağılanmasın diye adamları tarafından güvertenin altından suya bırakıldı. Bedeni suyun derinliklerinde gözden kaybolurken, geminin kontrolünü kaybetmiş olan Portekizliler, sıkı direnişe rağmen, müttefik unsurlar için kolay av oldu ve büyük bölümü yok edildi⁹⁰⁵. Ancak Melik Ayaz, ileride Genel Vali Dom Francisco'nun öfkesinden olabildiğince en az kayıpla kurtulma endişesinden dolayı, sağ kalan az miktarda Portekizli'yi gemisine topladı ve Emir Hüseyin'le birlikte vakit kaybetmeden Diu'ya döndü⁹⁰⁶. Olan biteni

⁹⁰² Castanheda'ya göre, bu aksiliğin müsebbibi Dom Lourenço'nun gemisinin reisiydi. Çünkü bu reis müttefik filosunun yanından hızla sıvışmak için bütün yelkenleri açmış ve aceleci tavrılarından dolayı, geminin kazıkların olduğu bölgeye sürüklenmesine neden olmuştu. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 265. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 85. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 80. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 578.

⁹⁰³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 266. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 80. Bu iki tarihçi Paio de Sousa'nın gemisinde çok fazla yaralı olduğundan, gemidekilerin, Dom Lourenço'nun gemisine yardım edemeyeceklerini düşündüklerinden, bağlantı halatını, Paio de Sousa'nın haberi olmadan, kestiklerini aktarırlar. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 86.

⁹⁰⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 267. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 87.

⁹⁰⁵ Barros ve Góis Portekizlilerden 140 adamın öldüğü ve 124 adamın da yaralandığını kaydederler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 88. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 82. Anonim Egerton Nüshası Portekizlilerden ölü sayısını 149 ve yaralı sayısını da 123 olarak aktarır. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 176. Portekizlilerden esir sayısı yaklaşık 20 idi. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 578. Müttefik filoda ise, Barros'a göre, altı yüzden fazla ölü vardı ve yaralı sayısı ise sayılamayacak kadardı. *Anonim Egerton Nüshası* ise müttefik filodan ölü sayısını 711 olarak verir.

⁹⁰⁶ Castanheda Emir Hüseyin'le ilgili bir ayrıntı vererek, onun, Portekizli filosunu mağlup etmesinden mütevellit özgüvenle, Portekizlileri tek başına kovalamayı, eğer onlara yetişemeyecek olursa, Goa'da kışlamak istediğini ve bir sonraki yaz Genel Vali Dom Francisco'yla dövüşmeyi ve hatta Kalikut'a gidip, oranın hükümdarıyla güçlerini birleştirmeyi planlandığını, ancak Melik Ayaz'ın ise yıpranmış filosunu işaret ederek, Emir Hüseyin'i bu kararından vazgeçirdiğini ve Diu'ya dönülmesini tavsiye ettiğini aktarmaktadır. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 271-272.

izlemekten başka bir şey ellerinden gelmeyen Portekizli kaptanlar da Koçinli gemilerle Koçin'e doğru hareket ettiler.

Bu zaferin haberleri, ilginç bir biçimde, ancak 1508'in sonlarına doğru⁹⁰⁷ Kahire'de duyuldu. İbn Iyas, 914 Şaban/1508 Kasım-Aralık'ta, Memluk sultanının, Emir Hüseyin'in komutasında Hint diyarlarına gönderilmiş olan filonun Portekizlilere karşı zafer kazanmış olduğu haberini öğrendiğini ve bu haberden dolayı Kahire'de üç gün boyunca davullar çaldırıldığını aktarır⁹⁰⁸. İskenderiye konsolosu da İbn Iyas'ı teyit etmekle birlikte, zafer haberinin doğruluğu Kahire'de öğrenilir öğrenilmez, şehirde şöenler yapıldığını belirtir⁹⁰⁹. Bununla birlikte, yaklaşık on yıldan beri Hint sularında cirit atan Portekizlileri ilk defa şaşkına çeviren bu zafer, memluk toprakları dışında, baharat ticaretiyle geçimlerini sağlayan yabancı tüccar çevrelerinin ümitlerini de yeşertmiş benziyor. Portekizlilerin yolculuklarının işin başından beri zihninde travmalara yol açtığı Girolamo Priuli *eğer bu haberin doğruluğu ispat edilecek olursa, Venediklilerin yolculukları ve ticaretleri açısından çok iyi ve hayırlı olacak ve baharatlar kadim ve bilinen güzergâhtan gelebilecek ve mutat olduğu şekilde Venedik şehrine ulaşacaklar* demekten kendini alamıyordu günlüğünde⁹¹⁰. Her şeye rağmen, Memluk-Gücerât müttefik filosunun küçük bir Portekiz filosunu alt etmiş olması, pek tabi, Portekizlileri Hindistan'dan bütünüyle vazgeçirecek bir hadiseden uzaktı. Aksine, Portekizlilerin öfkesini kabartmaktan ve Diu'nun kaybedilme ihtimaline kapı aralamaktan başka bir işe yaramadı. Çünkü, aşağıda da görüleceği üzere, yaklaşık bir sene sonra, Genel Vali Dom Francisco de Almeida oğlunun intikamını almak için kudretli bir filoyla Diu açıklarında belirecekti.

⁹⁰⁷ Gerçi, İskenderiye konsolosu Marin da Molin'den Venedik'e ulaşan 20 Mart 1508 tarihli mektuplarda Memluk sultanının, Hindistan'daki filosunun Portekizlilere karşı kazandığı zaferi öğrenmiş olduğu kaydedilir. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 7, s. 541.

⁹⁰⁸ Üstelik Emir Hüseyin'in Portekizlilere karşı daha fazla takviye kuvvet istediği de söyleniyordu. İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 138. Aynı konsolos Marin da Molin'den 6 Kasım 1508 tarihli mektup. M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 7, s. 712. Bu konuda Arapça bir Gücerât tarihinde Melik Ayaz ile Emir Hüseyin'in Portekizlileri ortaklaşa mağlup ettiklerine dair bir paragraf bulunmakta ve şöyle yazmaktadır: *Emir Hüseyin'in komutasında iki kalyon ve üç fusta vardı. Bunlar Memluk sultanı Kansu Gavri tarafından Frenklere karşı Hint Okyanusu'na ve Hürmüz'e gönderilmişti, çünkü Frenklerin bu iki denizde irtikab eyledikleri kötülüklerden haberi olmuştu. Ve Melik Ayaz onu karşılamak üzere merasimle dışarı çıktı ve varışından duyduğu memnuniyeti ifade etti. Ona her türlü ihtimamı ve saygıyı gösterdi. Hem de olması gerekenden daha fazlasını. Ardından bu iki kaptan filolarını savaşmak üzere Şaul istikametine götürdü: Emir Hüseyin öncü birlik olarak hareket ediyordu. Frenkler Şaul sahili üzerinde beliriverdiler ve pek çok adam toplamışlardı, ancak Yüce Allah Hak Dinini korudu ve Frenklerin pek çoğu kılıçtan geçirildi ve gemilerinden birçoğu bozum oldu, onlardan pek çoğu esir alındı, diğerleri ise denize dayanıklı gemilerde olduklarından sahile kaçıştılar ve Ayaz tarafından takip edildiler. Onlardan 7 bini öldürüldü ve dahası esir alındı. Böylece kayıpların sayısı 10 bine ulaşmıştı. Şehidlerimiz sayısını Emir Hüseyin'in Türk birlikleri arasında 400 idi ve Malik Ayaz'ın birlikleri arasındaki şehit sayısını 600 miktarındaydı (Allah şehadetlerini kabul etsin!) ve Melik Ayaz bu zaferi Sultan'a bildirdi ve bu zaferi Sultan Mahmud'a attetti. Naklen ictibas için bkz. E. Denison Ross, **agm**, s. 551.*

⁹⁰⁹ M. Sanuto (1882). *Diarii*, C. 8, s. 80 ve s. 400.

⁹¹⁰ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi *Diarii*, s. 205.

3.3.4. Dom Francisco de Almeida'nın İntikamı: Diu Kuşatması (1509)

Barros, Genel Vali Dom Francisco de Almeida'nın, oğlunun ölüm haberini aldığı anda, bunu büyük bir olgunlukla karşıladığını ve onu teskin etmeye çalışanlara, oğlunun, bir şövalyenin yapması gerektiği gibi, dini ve ülkesi uğruna canını feda ettiğini söylemiş olduğunu aktarır⁹¹¹. Böylesine acı bir hadiseyi mağrur bir şekilde karşılamış olsa da, Genel Vali, oğluna ve hayatlarını kaybetmiş olan diğer Portekizlilere muharebede yapılanlara sert bir şekilde cevap vermekten de geri kalmayı düşünmüyordu. Ne var ki, tam bu sırada, 1508 senesinin ilkbaharında Portekiz'den hareket etmiş olan filodan bazı gemiler o yılın sonbaharında Genel Vali'nin de bulunduğu Koçin'e ulaştılar. Gelen bu gemiler Dom Francisco'ya iletilmek üzere Portekiz kralının mektuplarını da getirmişlerdi. Mektuplarda, Dom Francisco'ya, genel valilik makamını halefi olacak olan Afonso de Albuquerque'ye teslim etmesi emrediliyordu⁹¹². Onun makamını bırakacak olması Hindistan'daki Portekizlileri epey üzmüştü. Çünkü yerine gelecek olan Afonso de Albuquerque'nin geçimsiz bir insan olduğunu biliyorlardı. Makamını bırakmaması için Dom Francisco'ya yapılan ısrarlara rağmen, o, Portekiz kralının emri yerine getirilmek zorundaydı. Ama aynı zamanda Gücerât-Memluk ortak filosunun hâlâ Diu'da olduğu haberleri ortalıkta dolaştığından, Genel Vali, oğlunun intikamını almadan, makamını devretmeyi düşünmüyordu. Zaten, makamını teslim edeceği Afonso de Albuquerque de henüz Hindistan'a ulaşmamıştı. Genel Vali öncelikli olarak Portekiz'e gönderilmesi gereken yedi yük gemisini salimen yolladıktan sonra, Diu'ya yapacağı harekât için hazırlıklara girişti ve o sene Hindistan'a ulaşmış olan en ağır gemiyi⁹¹³ savaş filosu için ayırdı. Herhalde, yapacağı yolculuk boyunca Kalikutlu silahlı gemilerin engel çıkaracak olmalarına dair istihbarat edinmiş olsa gerektir ki, bazı tedbirler almıştı⁹¹⁴. Ancak bu haber asılsız çıkınca, Dom Francisco de Almeida 1508 güzünün sonlarına doğru emrindeki filoyla Koçin'den hareket etti⁹¹⁵.

⁹¹¹ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 88-89. Barros aynı zamanda Portekiz filosundaki kaptanların Dom Lourenço'nun ölümüne şahit olmadıklarından, Genel Vali'nin oğlunun öldüğünü mü veya esir mi düşüğünü öğrenmek için bir adam gönderdiğini de ekler.

⁹¹² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 300. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 114.

⁹¹³ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 99. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 301. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 114. Bu üç tarihçiye göre, geminin ismi, kaptanı Jorge de Melo Pereira olan *Belem* veya *Bethlemen* idi.

⁹¹⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 302. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 115. Barros da Genel Vali'nin, Portekiz'e gönderdiği yük gemilerine Kalikutlular tarafından zarar gelmesin diye Pero Barreto'yu 11 gemiyle yolladığını kaydeder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 99.

⁹¹⁵ J. Barros (1974) *Ásia*, C. 2, s. 100. Barros Genel Vali'nin Koçin'den 20 Kasım 1508 günü hareket ettiğini söylerken, Castanheda ve Anonim Egerton Nüshası ise hareket için 25 Kasım 1508 tarihini vermektedirler. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 302 ve Anonim Egerton Nüshası (1974). s.

Dom Francisco'nun Koçin'den sonraki durağı Kannur limanı oldu. Onun Kannur'a uğramasının nedeni hem Portekiz'e dönecek olan diğer gemileri göndermek hem de Diu'ya yapacağı sefer için ikmal işleriye meşgul olmaktı. Aynı gün, Kannur limanı başka bir kaptanın da uğradığı liman oldu. Hürmüz'deki işleri halletmekten dönen Afonso de Albuquerque filosuyla bir anda şehrin açıklarında belirdi⁹¹⁶. Genel Vali nezaket kuralları çerçevesinde halefini karşıladı. Ertesi gün, Afonso de Albuquerque, genel valilik makamının kendisine teslim edilmesine dair Portekiz kralından mektuplar geldiğini öğrendiğinden, Dom Francisco'dan makamı teslim etmesini rica etti. Genel Vali ise ona, o anda oğlunun intikamını almak için Diu'da bulunan memluk filosunu bertaraf etmekten başka bir şey düşünmediğini ve üstelik görev süresinin henüz bitmediğini söyledi. Afonso de Albuquerque de ona devir teslimin Portekiz kralının emri olduğunu, memluk filosuyla dövüşmeye kendisinin gidebileceğini ve oğlunun intikamını alabileceğini söyledi. Genel Vali ısrarcı olduğundan, makamı teslim etmek istemedi ve Afonso de Albuquerque'ye de dönüşüne kadar Kannur'da veya Koçin'de kalmasını söyledi⁹¹⁷. İki kaptanın arasındaki bu anlaşmazlık giderilemediğinden, Dom Francisco Diu'ya doğru hareket ederken⁹¹⁸, Afonso de Albuquerque Koçin'e gitmeyi tercih etti.

Portekiz filosunu oluşturan gemilerin sayısına bakılacak olursa, Genel Vali düşman unsurlara vereceği gözdağını bütün Hindistan ülkesine alenî bir şekilde göstermeyi planlıyordu. Emrindeki filo, türleri farklı olmak üzere 19 gemiden ibaretti. Bu gemilerle ilgili olarak, 6 ağır gemi (*naos grossas*), 4 *navio de gavea* türü gemi (*navios redondos*)⁹¹⁹, 6 karevala, 2 kadirga ve 1 adet brigantin türü geminin ayarlandığı kaydedilir⁹²⁰. 6 ağır geminin kaptanları João da Nova, Jorge de Melo Pereira, Nuno Vaz Pereira, Garcia de Sousa,

179. Bu arada, Anonim Egerton Nüshası Dom Francisco de Almeida'nın Portekiz kralına yazmış olduğu 1508'in Eylül sonu veya Ekim başı tarihli mektubunu içerir. Mektupta, Genel Vali oğlunun intikamını için Müslümanlara sert bir ders vermeye niyetlendiğinden, makamının getirdiği işlerle meşgul olamayacağını, bu yüzden de kraldan onu mazur görmesini talep ediyordu. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). ss. 176-177.

⁹¹⁶ Castanheda Afonso de Albuquerque'nin Kannur'a 5 Aralık 1508 günü ulaştığını kaydeder. Hatta, Castanheda, diğer kroniklerde yer almayan bir ayrıntı vererek, Genel Vali'nin filosu ile Afonso de Albuquerque'nin filosunun birbirlerini memluklere ait filo zannettiklerini, bu yüzden de neredeyse savaşmak için pozisyon aldıklarını, ancak işin aslı öğrenildikten sonra, birbirlerini selamladıklarını aktarır. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 302.

⁹¹⁷ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 100. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 303-305 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 115.

⁹¹⁸ Barros, Castanheda, Correia ve Góis, Dom Francisco'nun Kannur'dan hareket tarihini 12 Aralık 1508 olarak vermektedirler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 110. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 307 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 116.

⁹¹⁹ *Navio de gavea* türü gemiler gabyalarında, yani en üst serenlerinde kare yelkenler taşımaktadır. Castanheda da 4 adet *navio de gavea* türü gemiler der. Barros ise altı kare yelkenli gemi (*seis navios redondos*) ifadesini kullanır.

⁹²⁰ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 110 ve 116. Castanheda ise 18 geminin mevcut olduğunu belirtir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 307. Correia ise filodaki gemi sayısı 21 olarak vermektedir. G. Correia (1859). *Lendas da Índia*, C. 1, Seri 2, s. 924.

Francisco de Tavora, Pero Barreto de Magalhães; dört adet *navio de gavea* türü geminin kaptanları Manuel Teles Barreto, Dom António de Noronha, Martim Coelho, Afonso Lopes da Costa; altı karavelanın kaptanları António do Campo, Rui Soares, Filipe Rodrigues, Pero Cão, Álvaro Paçanha, Luis Preto; iki kadirganın kaptanları Paio de Sousa ve Diogo Pires; 1 adet brigantin türü geminin kaptanı ise Simão Martins idi⁹²¹. Bu filoda yaklaşık 1500 adam bulunuyordu⁹²².

Dom Francisco de Almeida filosuyla Kannur'dan hareket ettikten sonra, sadece Diu'ya karşı sefer yapmakla sınırlı kalmayacağını göstermek için yol üzerindeki bazı yerleri cezalandırmaktan geri kalmadı. Öncelikle, Portekiz filosu, erzak ikmal yapmak üzere, Portekizce kaynakların Onor veya Honor diye adlandırdıkları ve günümüzde Honnavar denilen sahile geldiğinde, Melik Ayaz'a yardıma gitmesi beklenen Kalikut'a ait bazı gemilerin⁹²³ nehrin içinde gizlenmiş oldukları haberi ulaştı. Bunun üzerine, Genel Vali de kaptanlarından birkaçını göndermek suretiyle, sözü edilen Kalikutlu gemiler kısmen etkisiz hale getirildi⁹²⁴. Filonun yolculuk sırasında aksiliklere maruz kalmaması için Dom Francisco Anjediva Adası'nda ikmal işinin yapılmasını gerekli gördü. Kat edilecek güzergâhta Gücerât-Memluk unsurlarıyla karşılaşma ihtimaline karşı istişare yapılması emredildi ve olabilecek muharebede savaş düzenine dair stratejiler de öne sürüldü. Ayrıca, Dabul limanına saldırılmasına da karar verildi. Çünkü bu yerin beyi memluk unsurlarına yardımcı olmak gibi bir kabahat işlemişti. İkmal işleri tamamlandıktan sonra, Portekiz filosu Anjediva Adası'ndan hareket etti⁹²⁵.

⁹²¹ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 116. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 307.

⁹²² Barros 1200 Portekizli ve 400 Malabarlı unsurun olduğunu söylerken, Góis ise 1300 Portekizli ve 400 Malabarlının olduğunu kaydeder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 110 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 116.

⁹²³ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 111.

⁹²⁴ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 116. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 308. Castanheda Kalikutlu gemilere yardıma gelmiş olan iki yüz Müslüman unsurun da yok edildiğini söyler. Barros yine de bu Kalikut filosofunun Melik Ayaz'a bir şekilde yardım götürdüğünü ifade eder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 111.

⁹²⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 308. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 117. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 111-112. Barros, Genel Vali'nin Anjediva Adası'nda bulunduğu sırada, Diu'daki Portekizli esirlerin mektuplarını getirme bahanesiyle Melik Ayaz tarafından gönderilmiş olan itibarlı Müslümanın adaya geldiğini söyler. Bu Müslümanın getirdiği mektuplarda Portekizlilere Diu'da iyi muamele gösterildiğini ve Portekizlilerin de bu muamelelerden memnun kaldıkları yazılıydı. Dahası, Genel Vali'den cevabî bir mektup gönderilmesi de talep ediliyordu. Genel Vali de bu talebe binaen Portekizlilere yapılan iyi muameleler vesilesiyle teşekkürlerini ileten, ama aynı zamanda memluklu unsurların muharebe için hazır olmalarını da ifade eden bir mektup yazdı. Böyle bir habercinin geldiği bilgisi için bkz. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 180.

Dabul limanına kadar alınan mesafede Portekizlileri meşgul edecek ciddi bir şey olmamış olsa gerek⁹²⁶. Yol üzerinde başka bir yere uğramayan Dom Francisco'nun komutasındaki filo Adilşâhîler Devleti'ne ait olan Dabul Nehri'nin mansabına muhtemelen 1508 Aralık ayının sonunda ulaştı⁹²⁷. Kayalık bir tepenin eteklerinde yer alan bu liman şehrinin nehre bakan tarafında etrafı çitlerle çevrilmiş bir istihkâm vardı. Toplarla donatılmış olan bu istihkâmı Müslüman bir komutan, emrinde Adilşâh'ın göndermiş olduğu iddia edilen 500 "Türk" ve 6 bin yerli unsurdan oluşan bir garnizonla muhafaza ediyordu⁹²⁸. Dolayısıyla, Portekiz filosu nehrin bu tarafından girecek olursa, çok ciddi zararlara maruz kalabilirdi. Genel Vali de adamlarının en az kayıpla karaya çıkmaları için gemilerini olabildiğince kusursuz bir biçimde mevzilendirmeyi gerekli gördü⁹²⁹. Buna göre, manevra kabiliyeti en kolay olan kadırgaları ön safa, onların gerisine karavelaları ve en arka safa da ağır gemileri yerleştirdi. Çok geçmeden, karşılıklı top atışlarıyla başlayan muharebede Portekizlilerden bazıları Genel Vali'nin liderliğinde karaya çıkma fırsatı buldular ve kısa sürede istihkâmı çevreleyen çitlerin önüne ulaştılar. Garnizon komutanı da Portekizlileri karşılamaya gitti. İki taraf arasındaki çetin çatışmalardan sonra, Portekizliler, zor olsa da, garnizonun bulunduğu alanı ele geçirdiler. Kısa bir sürenin ardından garnizon komutanının, Müslümanların bazı kayıplar verdiği ve pek çoğunun da şehrin arka taraflarına sığındığı o hengâmede kaçtığı öğrenildi. Portekizliler bu çatışmada öldürdükleriyle yetinmeyip, şehrin sokaklarına hücum ettiler ve yaş ve cinsiyet ayırt etmeksizin, karşılaştıkları herkesi merhametsizce katlettiler⁹³⁰. Gün batımı yaklaştığında, geceyi tamamen boşalmış şehirde geçiren Genel Vali ve Portekizliler ertesi günü menkul ve gayrimenkul bütün malları ateşe verdiler. Hatta, Diu şehrinin tabi olduğu Kambay krallığına ait dört gemi de, limanda bulunan diğerleri gibi, Portekizlilerin hışmından kaçamadı ve hepsi de içindekilerle birlikte yakıldı. Böylesine büyük bir katliam ve cezalandırma Diu'da bulunan memluk unsurları için büyük bir gözdağı oldu.

⁹²⁶ Sadece Castanheda ve Góis'e göre, filo Dabul güzergâhında devam ederken, kaptanlardan Paio de Sousa Müslümanlara ait bir köye saldırmış ve çıkan çatışmada hayatını kaybetmişti. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 319. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 117. Barros ise bu hadiseyi, farklı bir versiyonla olmak üzere, filonun Dabul'a yapacağı saldırıdan sonrasına yerleştirir. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 122.

⁹²⁷ Barros ve Anonim Egerton Nüshası filonun Dabul nehri açıklarına 29 Aralık 1508 günü geldiğini kaydederler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 116. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 179.

⁹²⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 319. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 117.

⁹²⁹ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 117.

⁹³⁰ Barros şehirdeki katledilen ahalinin sayısını bin beş yüz olduğunu belirtir. Portekizlilerden ölü sayısı ise 16 ve yaralılar 120 idi. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 117-118. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 118. Anonim Egerton Nüshasında yerli ahalden ölü sayısı 2200'den fazla idi. Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 181.

Ticaret filolarının en önemli uğrak limanlardan biri olan Dabul limanı kendi kaderine terk edilirken, Portekiz filosu da asıl hedefi olan Diu'ya doğru yelken açtı⁹³¹. Aynı zamanda, Dom Francisco, haraca bağladığı Şaul Beyi'ne⁹³² ödemesi gereken parayı hatırlatmak için adam gönderdiyse de, henüz hazır olmayan haracı toplamak için vakit kaybetmek istemedi ve yoluna devam etti. Yaklaşık bir aylık yolculuktan⁹³³ sonra, filo 2 Şubat 1509 günü Diu önlerine ulaştı⁹³⁴. Filonun yolculuk sırasında Hint sahillerinde gerçekleştirdikleri ürkütücü faaliyetlerden haberdar olduklarından, şehirdekiler deniz tarafındaki bir kuleye toplar yerleştirmişler ve bu kuleden şehrin bir noktasına zincir germişlerdi⁹³⁵. Castanheda, Portekiz filosu şehrin karşısına vardığı sırada, limanda Emir Hüseyin'e ait 3 gemi, 3 kalyon ve 6 kadirganın bulunduğunu ve bunların yanında, bir tanesi Melik Ayaz'a ait olmak üzere, Kambaylı Müslümanlara ait 4 geminin de yer aldığını aktarır. Bundan başka, Melik Ayaz'a ait fustalar ve Kalikut hükümdarının yardım için göndermiş olduğu gemilerle birlikte, toplarla ve diğer savaş malzemeleriyle donatılmış oldukça kalabalık bir gemi grubu da hazır olarak bekliyordu⁹³⁶.

Emir Hüseyin, Şaul deniz muharebesini, Melik Ayaz'ın desteğiyle de olsa, kazanmış olmanın verdiği özgüvenle Portekiz filosuna bir an önce saldırmak için harekete geçmeyi düşündü. Ancak, işin başından beri Dom Francisco'yla uzlaşma çabaları göstermiş olan Melik Ayaz ise Emir Hüseyin'i bu tavrından vazgeçirmeyi denedi ve ona, Şaul'daki muharebeyi hatırlatarak, eğer yardımına gelmeseydi, Portekizliler tarafından neredeyse tarumar edileceğini ve bu yüzden de savunmada beklemenin daha makbul olacağını söyledi⁹³⁷. Melik Ayaz'ın bu sözlerinin altında Genel Vali'yle yapılacak muhtemel bir muharebede Diu limanının zarar görebileceği endişesi yatıyordu. Üstelik, Portekiz filosu henüz Diu'ya ulaşmadan önce, Melik Ayaz, mektuplar göndermek suretiyle, Genel Vali'yle diplomatik kanalları açık tutmak ve savaşmaktan her zaman kaçındığını göstermek istemişti. Melik Ayaz'ın bu tavsiyesini

⁹³¹ Castanheda ve Góis filonun Dabul'dan 5 Ocak 1509 günü hareket ettiğini, hatta Melik Ayaz'dan Genel Vali'ye gönderilmiş olan mektupların geldiğini, mektuplarda Diu valisinin ondan barış talep ettiğini kaydederek. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 313-314. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 199.

⁹³² Castanheda ve Góis bu beyin ismini Nizamülk (Nizamaluco) olarak verir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 314. Barros ise böyle bir ayrıntı vermez.

⁹³³ Portekizce kaynaklar, Genel Vali'nin filosuyla Kambay krallığına tabi bir yere uğradığını, orada erzak ve başka malzemeler için ikmal yaptığını ve birkaç gün oyanlandığını söylerler.

⁹³⁴ Barros, Castanheda, Góis ve Anonim Egerton Nüshası bu tarih konusunda mutabık olurlarken, Correia ise 1509 senesinin Ocak ayının sonu der.

⁹³⁵ Anonim Egerton Nüshası (1974). s. 183. Barros, Portekiz filosunun Diu'ya ulaştığı sırada, Melik Ayaz'ın şehrin dışında düşmanlarıyla savaş halinde olduğunu, ancak filoyla ilgili aldığı haberlerden dolayı o gün şehre döndüğünü söyler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 125-126.

⁹³⁶ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, ss. 317-318. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 119. Anonim Egerton Nüshası (1974). ss. 183-184.

⁹³⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 318.

makul gören Emir Hüseyin de emrindeki gemileri savunmada kalacak şekilde mevzilendirdi ve kadirgalarla Kalikutlu gemilere deniz tarafındaki mansabın dışına çıkmalarını ve orada demir atmalarını emretti⁹³⁸.

Portekiz filosunun Diu'ya vardığı 2 Şubat günü, Genel Vali, önde olmak üzere, emrindeki kaptanlara limanın mansabına doğru harekete geçilmesi ve karşı taraftan top atışı yapılınca kadar ilerlemeye devam edilmesi için işaret verdi. Ancak, mansabın önündeki sığlık alan görüldüğünden ve deniz suyunun seviyesi orada sığlaştığından⁹³⁹, Genel Vali'nin gemisi demir atmak zorunda kaldı. Bunu fırsat bilen memluk unsurlarına ait kürekli gemiler ileri harekete geçtiler ve top atım mesafesi kadar yaklaşır yaklaşmaz, toplarını ateşlediler. Onların top atışlarına şehrin surlarından ve denize bakan taraftaki istihkâmdan yapılan top atışları da eklendi. O gün, gece vaktine kadar iki taraf arasında karşılıklı top atışları yapılarak geçirildi. Günün sonunda, Portekizli gemiler teyakkuzda kalmak suretiyle demir attıkları yerden ayrılmazken, memluklu kürekli gemiler de bulundukları yerden geri çekildi⁹⁴⁰.

O gece, filodaki kaptanlar, hem seyrüsefer şartlarının nezaketinden hem de o gün Memluk-Gücerât unsurları tarafından gösterilen direnişten dolayı, istişare meclisinde Dom Francisco'ya limanın mansabındaki sığlık alana daha fazla yaklaşılmasını tavsiye ettiler. Belirlenen stratejiye göre, filodaki en ağır gemilerden biri olan Nuno Vaz Pereira'nın gemisi⁹⁴¹ en ön safta olacaktı. Çünkü Dom Francisco'nun gemisi ön safta bulunursa, maruz kalacağı bir terslikten zayi olacağından ve filonun dağılacağından endişeleniliyordu. Nuno Vaz'ın gemisinin peşinden Jorge de Melo *Belem* adlı gemiyle gidecekti. Jorge de Melo'yu da *Taforea grande* adlı gemiyle kaptan Pero Barreto de Magalhães ve Pero Barreto'yu *Rey*

⁹³⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 319. Barros, Emir Hüseyin'in, küçük gemileri korumaları için Melik Ayaz'a ait 700 tonluk bir gemiyi ve diğer büyük gemileri limanın dışına çektiğini kaydeder. Hatta, Barros, Melik Ayaz'ın Emir Hüseyin'in bu manevrasından şüphelendiğini, çünkü onun, Emir Hüseyin'in gemileri limanın dışına mevzilendirmesinin sebebinin kaçma ihtimaliyle ilişkili olabileceğini düşündüğünü de belirtmektedir. Zaten Melik Ayaz, eğer Emir Hüseyin bir şekilde kaçacak olursa, onun peşinden gidilmesini istiyor ve ona Şaul'da yardımcı olmak gibi bir hatayı yeniden işlemeyi aklından bile geçirmiyordu. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 126. Her halükârda, Emir Hüseyin için de muhtemel bir mağlubiyette liman içinde bulunmak dezavantaj olacağından, açık denizde mevzilenerek, herhangi bir terslikte sıvışmak daha kolay olabilirdi.

⁹³⁹ Anonim Egerton Nüshası'ndaki bir ayrıntıya göre, Portekiz filosunda Diu limanını bilen bir kılavuz yoktu ve bu eksiklik de yolda ele geçirdikleri Güceratlı gemilerden birinde buldukları genç biriyle giderilmişti. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 184.

⁹⁴⁰ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 321. Aynı şekilde bkz. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 120. Barros da ilk gün iki taraf arasında karşılıklı top atışlarının gerçekleştirildiğini ve gece olduğundan, ara verildiğini ve herkesin teyakkuzda kaldığını söyler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 129.

⁹⁴¹ Barros bu geminin 300 ton ve isminin de *Santo Espirito* olduğunu belirtmektedir. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 128. *Anonim Egerton Nüshası* (1974). s. 184. Bundan başka, Góis de Emir Hüseyin'in gemisine yanaşma şerefine Nuno Vaz'ın gemisine verilmiş olduğunu belirtir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 120.

grande gemisiyle kaptan Francisco de Tavora ve onu da *Taforea pequena* gemisiyle kaptan Garcia de Sousa takip edecekti⁹⁴². İsmi sayılan bu gemilerin ardından Portekizli kadirgalar gidecek ve en son safta da Genel Vali ve diğerk gemiler yer alacaktı. Emir Hüseyin de Genel Vali'yle dövüşmek için dışarıya huruç etme stratejisini değıştirdi ve onu sıklık alandan içeriye doğru savunmada beklemenin makbul olacağını düşündü, çünkü böylece şehrin topları ve karada bulunan adamlar da Emir Hüseyin'in yardımına koşabilirlerdi. Ön saflara ikişer ikişer olmak üzere birbirine zincirle bağlanmış gemilerini mevzilendiren Emir Hüseyin kendi gemisiyle ortada bulunuyordu ve geri safta ise kadirgalar ve teknekler ve Kalikutlu *paraolar* yer alıyordu⁹⁴³.

Bir sonraki gün, 3 Şubat'ta, Dom Francisco'nun işaretiyle, önce kaptan Nuno Vaz ve ardından da diğerk kaptanlar yelken açarak, Emir Hüseyin'in filosuna doğru yönelmeye başladılar. Nuno Vaz'ın ardında olması gereken Jorge de Melo'nun gemisi, reisinin hatasından dolayı, yerinden kıpırdayamadı ve bu yüzden de memluklu gemilere yanaşacak ikinci gemi olma fırsatını kaçırdı. Melik Ayaz da yaklaşmakta olan Portekizli gemilere karşı sahilden ve istihkâmdan topların ateşlenmesini emretti. Atılan toplar menzile giren Nuno Vaz'ın gemisine isabet etti ve güverteadaki adamlardan bazılarını öldürdü. Atışlara rağmen, Nuno Vaz'ın gemisinin ilerlemeye devam ettiğini gören Emir Hüseyin'in gemileri onu aralarına alacak şekilde açıldılar. Ancak, Nuno Vaz'ın gemisinden Emir Hüseyin'e ait olduğu iddia edilen gemiye ağır bir top atışı yapıldı. Bundan dolayı gemi yana doğru yalpaladı. İçindeki adamların gemiyi dengede tutma çabaları geminin hızla batmasından başka bir işe yaramadı ve büyük bölümü boğuldu⁹⁴⁴.

Batan geminin Emir Hüseyin'in gemisi olmadığı anlaşılınca, Portekizliler ona yanaşmaya yeltendiler. Emir Hüseyin de batan gemiyle aynı akıbeti paylaşmamak için demir alarak, gemisiyle Nuno Vaz'ın gemisine yanaşmaya gitti. Böylece, iki gemi bordalama olarak yan yana geldi. Nuno Vaz'ın gemisindekilerden bir grup yanaşmadan doğan avantajla memluk unsurlarını yok etmek için derhal Emir Hüseyin'in ön güvertesine atladılar ve öyle bir ivmeyle hücum ettiler ki memlukleri sıkıştırdılar. Bu yüzden de iki grup arasında çok çetin bir çatışma cereyan etti. Emir Hüseyin'in konvoyundaki bir geminin kaptanı durumun nezaketini gördüğünden, Nuno Vaz'ın gemisine, onu arayacak alacak şekilde, diğerk yandan yanaşıverdi. Sayılarının artmasıyla cesaretlenen memluklu unsurlar Nuno Vaz'ın gemisine

⁹⁴² J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 128. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 120. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 184.

⁹⁴³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 322.

⁹⁴⁴ **Age**, ss. 325-326. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 122.

yüklenmiş olduklarından, bu kez dezavantajlı durumu düşen Portekizliler için işin vahameti iki kat daha artmış oldu. Öyle ki, kaptan Nuno Vaz yaşadığı yorgunluktan mihverini başından çıkarır çıkarmaz, aldığı bir ok darbesiyle yaralı olarak muharebe sahnesinden tahliye edildi ve birkaç gün sonra da öldü⁹⁴⁵. Çatışmada kontrolü kaybetme riskiyle yüz yüze kalmış olan Nuno Vaz'ın gemisindeki Portekizlilerin imdadına kaptan Francisco de Tavora yetişti ve derhal Emir Hüseyin'in gemisine yönelik saldırıyı tazeledi. Tavora'nın adamları gemideki memluk unsurlarının büyük bölümünü katletti. Memluklerden sağ kalanlar çareyi denize atlamakta buldular. Emir Hüseyin de bir tekneyle yaralı olarak kaçtı⁹⁴⁶. Böylece Nuno Vaz'ın gemisine yanaşmış olan memluk unsurları saf dışı bırakılmış oldu.

Öte taraftan, diğer Portekizli kaptanlar da yanaşabildikleri memluk gemileriyle dövüşüyorlardı. Pero Bareto Emir Hüseyin'in filosuna ait bir gemiye yanaşmış ve onca zahmetle gemiyi ele geçirmişti. Kaptan Jorge de Melo da ilk başta reisinin hatasından dolayı yanaşma fırsatı bulamadığı Kambaylı gemilerle mücadele ediyordu. Bu muharebede Portekizli kaptanlardan en talihsiz olanı ise kaptan Pero Cão oldu. O ve karavelasındaki adamlar Emir Hüseyin'e ait bir kalyona atlayarak girdiler. Ancak karavelası, sevk ve idare edecek yeterli adam olmadığından akıntıya kapılarak sürüklendi. Böylece Pero Cão ve adamları sözü edilen kalyonda memluk unsurlarıyla sert bir çatışmayı kabullenmek zorunda kaldılar. Kör dövüşe dönüşen bu çatışmayı nihayete erdirmek isteyen Pero Cão, en önde olmak üzere, memluklerin bulunduğu bir bölmeye girmeye çalışırken, bir memluk tarafından başı gövdesinden ayrılarak öldürüldü⁹⁴⁷. Böyle olsa da, çok geçmeden bu kalyona gelen Portekizli takviye kuvvetler oradaki bütün memlukleri etkisiz hale getirdiler. En arka safta kalmış olan Genel Vali'nin gemisi ise yaptığı top atışlarıyla bir memluk gemisini batırdı. Memluklu unsurlar, filodaki gemilerin kontrolünü önünde sonunda almış olan Portekizlileri püskürtmek için Melik Ayaz'ın fustalarıyla son bir ümitle yoğun top atışları yaptılar. Ne var ki, kaptanları Emir Hüseyin'in kaçmış olduğunu öğrendikten sonra, daha fazla direniş göstermeden muharebe alanını terk etmeye koyuldular. Özellikle de, memluk kuvvetlerinin yenileceğini anlayan Kalikutlu gemiler adanın arka tarafından sıvışarak, muharebe meydanından ayrılan ilk unsurlar oldu. Melik Ayaz'ın sağlam kalan fustaları da mansaptan

⁹⁴⁵ Age, s. 122. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 325.

⁹⁴⁶ D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 122.

⁹⁴⁷ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 326. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, s. 122. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 132.

içeriye doğru geri çekildiler⁹⁴⁸. Kambaylı gemilerin yanında duran Melik Ayaz'ın cüsseli gemisi de Portekizliler tarafından toparla batırıldı.

İki gün süren böylesine kanlı bir muharebenin bilançosu da çok ağır oldu. Gücerât-Memluk unsurları kaybın en fazla yaşandığı taraf idi⁹⁴⁹. Genel Vali ele geçirilen gemilerdeki kıymetli eşyaları zaferin nişânesi olarak daha sonra Lizbon'a gönderdi. Ama aynı zamanda, galibiyetten kaynaklanan rehabetin geri dönülmez sonuçlar yaratabileceği ihtimalinin bilincinde olan Dom Francisco de Almeida filosuyla limanın dışına çıkmayı makbul gördü. Çünkü filo hâlâ şehirdeki topların menzilinde duruyordu ve dahası gemiler ateşe verilme riskiyle de karşı karşıya kalabilirdi. Portekizliler o geceyi teyakkuz halinde geçirirken, ertesi günü, müttefikleri tarafından terk edildiğinden, direnme gücü tamamen kırılmış olan Melik Ayaz'ın, şehrinin istikbalini düşünerek, Dom Francisco'yu anlaşılmaya ikna etmekten başka bir şansı yoktu. Üstelik, onu anlaşılmaya ikna etmek için kullanacağı çok önemli bir koz olan Emir Hüseyin'in de muharebeden Kambay hükümdarına kaçmış olduğunu öğrenmişti. Yine de, Şaul deniz muharebesinde esir almış olduğu Portekizlilere güvenerek, Dom Francisco'yla iletişime geçti ve ona, itibarlı bir adamını gönderdi⁹⁵⁰. Bu adam Genel Vali'nin huzuruna çıktıktan sonra, öncelikle, memluklerin Diu limanına kabul edilmiş olmasından dolayı Melik Ayaz adına özür diledi. Dom Lourenço'nun gemisinden esir olarak aldığı Portekizlileri de iade edeceğini, o andan itibaren Portekiz kralının sadık hizmetkârı olacağını ve yabancı desteğe yanaşmayacağını da söyledi. Genel Vali, Melik Ayaz'ın bu taahhütlerini müspet karşılamayı uygun gördü, çünkü şehri doğrudan Portekiz krallığına tabi tutmak ve içinde müstahkem yapmak isteyecek olsa, Koçin gibi ana üs merkezine şimdilik çok uzak olan bu şehri elde tutmak imkânsız olabilirdi⁹⁵¹. Zaten bir üs inşa etmiş olsa da, orada kalacak yeterli adam da mevcut değildi. Genel Vali, Melik Ayaz'ın taahhütlerini kabul etmek için bazı şartlar öne sürmeyi de ihmal etmedi. Buna göre, muharebeden sağ kurtulmuş olan Emir Hüseyin ile memluklerin iadesi gerekiyordu. Emir Hüseyin ve diğer memlukler o sırada Diu'da

⁹⁴⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 326.

⁹⁴⁹ Castanheda Gücerât-Memluk unsurlarından ölü sayının 4 binden fazla olduğunu ve Portekizlilerden 32 kişinin öldüğünü ve müttefik filodan sağlam kalan üç kadırganın ve Kambaylı iki geminin ele geçirildiğini belirtir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 2, s. 328. Góis müttefiklerden 3 bini aşkın ölü olduğunu ve sayıları 800 kadar memluklerden sadece 22 kişinin sağ kaldığını ve Portekizlilerden 300'den fazla yaralının olduğunu ve 32 kişinin öldüğünü kaydeder. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 2, ss. 123-124. Barros müttefiklerden 1500'den fazla kişinin öldürüldüğünü, bunlardan 440'nın Emir Hüseyin'in filosundaki memlukler olduğunu, kalanların da Diu'dan gelenler olduğunu ve Portekizlilerden 300'den fazla kişinin yaralandığını ifade eder. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 132-133. Anonim Egerton Nüşhası memluklerden 540 ve yerel unsurlardan ise 1300 adamın öldüğünü aktarır. Portekizlilerden ölü sayısı 37 ve yaralı sayısı 192 idi. *Anonim Egerton Nüşhası* (1974). s. 185.

⁹⁵⁰ Portekizce kronikler, hep bir ağızdan olmak üzere, bu adamın Granada'dan Hindistan diyârlarına gelmiş olan Sîdî (vey Seydî) Ali isminde bir Müslüman olduğunu ifade etmektedirler.

⁹⁵¹ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 135.

bulunmadığından, bu son şart yerine getirilememiş olsa da, Dom Francisco ile Melik Ayaz arasında anlaşma yapıldı. Melik Ayaz memluk filosundan sağlam kalan gemileri içindeki mühimmat ve malzemelerle Genel Vali'ye teslim etti. Bu gemiler orada ateşe verildi. Şaul muharebesinde kılıç artığı olan esir Portekizliler de büyük bir özenle iade edildi. Dom Francisco, esirlerden biri olan Tristão da Gá'yı orada hububat ve erzak yüklemeleri gereken Koçinli gemilerin muhafazası için bırakarak, Diu'dan hareket etti⁹⁵².

Müttefik filosunun mağlubiyeti birkaç ay sonra Kahire'de duyuldu. 915 Safer/Mayıs-Haziran 1509'da Emir Hüseyin'in filosunun Hindistan'da Portekizliler tarafından yok edildiği öğrenildi. Bu haber, o sırada türlü sıkıntılarla meşgul olan Kansu Gavri'yi epey endişelendirdi⁹⁵³. Gerçi, öyle görünüyor ki, Memluk sultanı, yenilgiyle ilişkili olabilecek başka hususlara da öfkelenmişe benziyor. Çünkü 1510 Ocak ayında Venedik'e ulaşan haberler arasında, bu yenilginin faturasının Emir Hüseyin'e kesildiği söylentileri vardı. Buna göre, onun kibirli tavırları Gücerâtlı unsurların ona destek vermek konusunda tereddüt etmelerine neden olmuş idi. Bu yüzden de Memluk sultanının, Hintli müttefiklerinin gönüllerini kazanmak için birtakım değerli hediyeler ayarlamak zorunda kaldığı ve hatta Emir Hüseyin'i, bu tavırlarından dolayı tedib etmek için, zincire bağlı olarak Kahire'ye getirmek üzere 50 kölemen Hindistan'a göndermiş olduğu söyleniyordu⁹⁵⁴. Gerçi, böyle bir bilginin sıhhati şüpheli olsun veya olmasın, Emir Hüseyin uzunca bir süre Mısır'dan uzak kalmış olmalıdır. İbn Iyas'taki kayıtlara bakılacak olursa⁹⁵⁵, 918 Ramazan/1512 Kasım-Aralık'ta memluk sarayını Hint diyârlarından bir elçi teşrif etmiş ve yanında itinayla giydirilmiş filler getirmişti. Bu elçilik heyetinden, kısa bir süre sonra, 30 Ramazan 918/9 Aralık 1512 günü Emir Hüseyin, İbn Iyas'ın ifadesiyle, "yedi sene ve üç aylık bir aradan sonra" Mısır'a geldi. Dahası, Kambay (Gücerât) hükümdarı Muzaffer Şah'ın bir elçisi Emir Hüseyin'e refakat ederek, memluk sultanının huzuruna çıktı ve efendisi Muzaffer Şah için halifeden icazet beratı talep etti⁹⁵⁶. Bakıldığında, memluk sultanı 1509'daki Diu mağlubiyetinin menfi izlerini çoktan unutmuş ve hem Emir Hüseyin'e hem de Kambay hükümdarının elçisine hilâtlar hediye etmişti⁹⁵⁷. Yine de, Emir Hüseyin Mısır'da çok kalmışa benzemiyor. İbn Iyas, Memluk

⁹⁵² Barros ve Góis Genel Vali'nin Diu'dan ayrılış tarihini 10 Şubat 1509 olarak verirler.

⁹⁵³ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 152. Gücerât'la ilgili yazılmış Arapça kaynaklar ise bu mağlubiyete dair sessiz kalmaktadırlar. E. Denison Ross, **agm**, s. 547.

⁹⁵⁴ M. Sanuto (1883). *Diarii*, C. 10, ss. 110-111.

⁹⁵⁵ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, s. 2.

⁹⁵⁶ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 266 ve 268-269.

⁹⁵⁷ Emir Hüseyin'e hilat giydirildiği bilgisi Tomaso Contari'nin 25 Temmuz 1513 tarihli mektubunda da geçmektedir. M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 17, s. 155. *Ha vestido capitano quel armirao que andò in l'altra voltra in India e perse l'armata*.

sultanının 13 Cemaziyülahir 919/16 Ağustos 1513 günü Emir Hüseyin'i Cidde valisi olarak tayin ettiğini ve Hüseyin'in de derhal makamına hareket ettiğini kaydeder⁹⁵⁸.

3.4. Genel Vali Afonso de Albuquerque'nin Başarısız Aden Seferi ve Kızıldeniz Yolculuğu (1513)

Dom Francisco de Almeida'nın, Diu'da Gücerât-Memluk filosuna karşı kazandığı zaferden Koçin'e dönüşü üzerine, bir müddet önce Portekiz kralından almış olduğu mektuplar uyarınca, genel valilik makamını artık Afonso de Albuquerque'ye bırakması gerekiyordu. Ne var ki, işler hiç de beklendiği gibi olmadı ve Albuquerque bu makamı devralmak için biraz daha beklemek zorunda kaldı. Üstelik, devir işi ile Dom Francisco'nun Hindistan'dan ayrılışının eş zamanlı olması öngörülüyordu. Bu süre zarfında, Afonso de Albuquerque kendisinden haz etmeyen unsurlar tarafından da tecrit edildi ve ona yakın olan adamlar etrafından uzaklaştırıldı. Ev hapsinde tutulamayacak kadar zorlu bir insan olmasından dolayı, Afonso Koçin'den Kannur'a gönderildi. Kannur'da, yine de, nispeten daha serbest bir hayat süren Afonso'nun yalnızlığı 1509'un Eylül ayında 14 gemiyle oraya gelmiş olan Dom Fernando Coutinho sayesinde sona erdi. Onun çok iyi dostu olan Dom Fernando, Almeida'nın taraftarlarını sindirdi. Destek göremeyen Dom Francisco da makamını Afonso'ya tevdi ederek, 1509'un sonunda Portekiz'e doğru hareket etti, ancak Ümit Burnu'nu geçtikten çok kısa bir süre sonra, 1510 Mart'ında yerlilerle girdiği muharebede yanındaki bir miktar Portekizli'yle hayatını kaybetti⁹⁵⁹.

Portekizli filoların şark diyarlarındaki baharat tedarik merkezleriyle ticarî ve siyâsî ittifaklar tesis etmeye çalıştıkları XVI. asrın ilk yıllarında, Afonso de Albuquerque, yukarıda da anlatıldığı üzere, ilk Hindistan tecrübesini türlü vazifeler sayesinde yaşamış ve hatta Arabistan ile Hindistan arasında işleyen ticaretin ana antrepolarından biri olan Hürmüz'ü 1507 Ekim'inde Portekiz krallığının vasalı haline getirmişti⁹⁶⁰. Şimdiki halde ise, önceki gibi "sıradan" bir filo kaptanı olarak değil, Afrika'nın güneydoğusundaki Sofala'dan Hindistan anakarasının en güney ucu olan Kanyakumari Burnu'na kadar uzanan devasa bir bölgenin idaresini üstleniyordu. Yine de, büyük bir hevesle aldığı genel valilik makamının ilk dönemleri Afonso için pek de iç açıcı geçmedi. Lizbon'dan gelen talimatlar arasında Kalikut hükümdarının cezalandırılması tavsiye ediliyordu. 1510'nun hemen başında kalabalık Portekiz filosu Kalikut önlerinde belirdiğinde, şehrin bir an önce ele geçirilmesi için saldırının

⁹⁵⁸ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 305.

⁹⁵⁹ R. S. Whiteway, *age*, ss. 125-127.

⁹⁶⁰ Jean Aubin (1971). Cojeatar et Albuquerque, *Mare Luso-Indicum*, C. 1, ss. 124-126. Rumlu Hasan (2004). *Şah İsmail Tarihi (Ahşenü't-Tevârih)*, Çev. Cevat Cevan, Ardıç Yayınları, Ankara, s. 123.

iki koldan yapılması kararlaştırıldı. Karaya çıkan Portekizliler yerel unsurların direnişine rağmen ilerleme kaydedebildiler. Ne var ki, muharebe boyunca bazı Portekizli komutanların aceleci tavırlarının bedeli ağır oldu ve hatta Afonso de Albuquerque muharebeden yaralı olarak canını zor kurtarabildi. O gün Portekizliler için 300'e yakın ölüye ve 400 yaralıya mâl oldu⁹⁶¹.

Kalikut başarısızlığı yeni Genel Vali'nin Hindistan'daki planlarında bir değişikliğe neden olmadı. Öyle ki, şimdiye kadar Malabar bölgesindeki müttefik limanlarda üsler kurmuş olan Portekizlilerin yeni hareket merkezi artık anakaranın ortasındaki Goa şehri olacaktı. Afonso de Albuquerque'nin, türlü gerekçeler sunarak, alınmasında ısrar ettiği⁹⁶² bu liman şehri, sabık Dekken sultanlığından bağımsızlığını koparmış olan devletlerden Adilşâhîler'in kurucusu Yusuf Adilşâh'ın payına düşmüştü. Müslümanlarla meskûn olan Goa'ya, Hint Okyanusu'nun çeşitli limanlarından gemilerin gelmesiyle, yabancı tüccarlar servet getiriyorlardı⁹⁶³. Portekiz İmparatorluğu'nun Hindistan'daki iktidarının yerleşik olarak hissedilmesine katkı sağlayacak olan bu şehrin içindeki vaziyet Afonso'nun seferi için müsait hale gelmişti. Yusuf Adilşâh'ın kısa bir süre sonra ölümüyle tahta geçecek olan oğlu İsmail Adilşâh başka işlerle meşgul olduğundan, Goa'yı kendi kaderine bırakmıştı. 1510 Ocak'ında meydana getirilen Portekiz filosunun, oluşan boşluktan, şehri ele geçirmesi kolay oldu. Bu başarı, aslında, Portekizliler için fasılalı muharebelerin de başlangıcıydı. Zira, iç işlerini hâl yoluna koymuş olan İsmail Adilşâh Goa'yı geri almak için birkaç rahatsız edici sefer düzenledi. Yine de, onun bu çabaları bir sonuç vermedi. Genel Vali 1510 Aralık'ında Goa'ya girdi ve orada yeni bir müstahkem inşa ederek, şehri *Portekiz Hindistanı*'nın yeni merkezi yaptı⁹⁶⁴.

1511 senesinin ilkbaharı Portekiz kralının hâkimiyetinin Hint Okyanusu'nun uzak doğudaki diyârlara uzanmasına şahit oldu. Goa'daki işleri şimdilik pürüzsüzce bırakan Afonso de Albuquerque'nin komutasındaki Portekiz filosu, Çin Denizi'ne açılan boğazı geçerek, 1 Temmuz 1511 günü Malakka önlerinde demir attı. Diogo Lopes de Sequeira'nın

⁹⁶¹ R. S. Whiteway, *age*, ss. 129-131. Aynı muhaberede, Afonso'nun genel valilik makamını selefinden almasında yardımcı dokunan Marşal Dom Fernando Coutinho hayatını kaybetti.

⁹⁶² Albuquerque 17 Ekim 1510 tarihli mektubunda Goa'ya sahip olmanın sadece Hindistan'daki Portekiz mülklerine dışarıdan gelecek tehditlerin bertaraf edilmesine değil, aynı zamanda Portekizli filoların ve Hindistan'da yaşayan Portekizlilerin çeşitli ihtiyaçlarının karşılanmasına da katkı sağlayacağını söyler. *Cartas de Afonso de Albuquerque* (1884). C. 1, ss. 21-22.

⁹⁶³ D. Barbosa (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, C. 1, s. 175.

⁹⁶⁴ R. S. Whiteway, *age*, ss. 133-140. Goa'nın ele geçirilmesine dair Afonso de Albuquerque ile Adilşâhlar arasında gerçekleşen mücadelelerin ayrıntısı için bkz. Tuna Kaan Taştan (2020). *Adilşâhlar Devleti ve Portekiz Krallığı ile Olan İlişkileri (Kuruluşundan I. Ali Adil Şah'ın Ölümüne Kadar)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, ss. 184-215.

Malakka'ya birkaç sene önce yaptığı yolculuğun talihsiz sonuçları olmuştu. Genel Vali Afonso da onun yarım bıraktığı işleri tamamlamak ve Malakka şehrini cezalandırmak için 25 Temmuz günü kara çıkarması gerçekleştirdi. Ne var ki, onun bu hamlesinin bir faydası olmadı ve bu yüzden 8 Ağustos'a kadar yapacağı ikinci saldırı için tedbirler almak zorunda kaldı. O gün, takviye ve yardım imkânları kesilmiş olan şehre yönelik Portekiz saldırısı bir hafta içinde etkisini gösterdi ve Malaylı unsurlar geri püskürtüldü. Portekizlilerin merhametine kalmış olan şehir baştan başa yağmalandı. Afonso de Albuquerque orada inşa ettirdiği müstahkemde yaklaşık 500 adam bıraktıktan sonra, 1512 Şubat'ında Hindistan Koçin'e ulaştı⁹⁶⁵.

O yıl, tıpkı bir önceki yıl gibi, Afonso de Albuquerque'nin Hindistan'da çok fazla vakit geçiremeyeceğini gösteriyordu. 1512 ilkbaharında İsmail Adilşâh tarafından ele geçirilen Goa, Portekiz'den gelen filonun getirdiği takviye kuvvetlerle aynı yılın Kasım'ında Albuquerque tarafından bir kez daha Portekiz krallığının mülkü yapıldı⁹⁶⁶. Aynı zamanda, Goa seferinin bir sonuca bağlanmasından kısa bir süre önce, Genel Vali'nin zihnini Arabistan diyarlarından gelen bazı söylentiler meşgul etmeye başlamıştı. 30 Eylül 1512 tarihli mektubunda, Afonso, memluklerin Hint denizlerinde boy göstermek için hazırlandıklarına dair haberlerin Hindistan'daki Müslüman unsurların hareketlenmelerine neden olduğunu belirtir⁹⁶⁷. 30 Ekim 1512 tarihli bir başka mektubu ise memluklerin Kızıldeniz'deki faaliyetleriyle ilgili bazı sıcak havadisleri içerir. Albuquerque, Aden'e bir sefer düzenlenmesi gerektiğini Portekiz kralına izah ettiği bu mektubunda, vaktiyle Duarte de Lemos'un gemisinden Aden'de esir düşmüş olan bazı Portekizlilerin mektuplar yazdığını, bu mektuplarda Memluk sultanının Babü'l-Mendeb Boğazı ve Aden için bazı tedbirler almış olduğunu ifade edildiğini bildirir⁹⁶⁸. Dahası, Albuquerque, aynı mektupta, Kahire'den gelmiş olan üç Yahudi'nin getirdiği haberlere göre, Memluk sultanının Aden valisinden 100 bin *eşrefî* istemiş olduğunu, ancak valinin ise buna yanaşmadığını ve sultanın da onun öldürülmesini emrettiğini yazar⁹⁶⁹. Arabistan'dan gelen bu haberlerin doğruluğu şüphe getirsin veya getirmesin, Afonso de Albuquerque, Portekiz kralının menfaatlerine işaret ederek, birlikte sefere çıkacağı kaptanlara Aden yolculuğunun gerekliliğini izah ettikten

⁹⁶⁵ R. S. Whiteway, *age*, ss. 141-145.

⁹⁶⁶ *Age*, ss. 148-150.

⁹⁶⁷ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1884). C. 1, s. 81.

⁹⁶⁸ *Age*, s. 95. Afonso *Portekiz Hindistanı'nın* menfaatlerini tehlikeye atacak böyle bir ihtimali şu sözlerle açıkça belirtiyordu: *este feito he mais danoso do que pode sobrevir à india, porque afora cerrarem ha boca do estreito e terem força nela, fazemdo asemto em adem, nos meteryam em gramde despesa e obrygaçam*. Castanheda da Afonso'nun mektubundaki bilgileri bire bir teyit eder. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 297.

⁹⁶⁹ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1884). C. 1, s. 95 ve F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 297. Gerçi, ne İbn İyas'ta, ne Ahmed Raşid Paşa'da ne de Ebu Mahreme'de böyle bir bilgiye rastlayabildik.

sonra⁹⁷⁰, filodaki gemileri donattı ve henüz alınmış olan Goa'da 400 kişilik bir garnizon bırakarak, Arabistan Denizi'ne doğru yelken açmaya hazırlandı.

Hedefinde başta Aden'in ele geçirilmesi, sonra da Kızıldeniz'deki herhangi bir yerde karşılaçakları memluk filosunun yok edilmesi olan bu sefer için Afonso kalabalık bir filo⁹⁷¹ meydana getirdi. Bu filoda 1700 Portekizli ve 1000 kadar Malabarlı unsur gidecekti. Bu Malabarlı unsurlar müttefik Koçin hükümdarının adamlarıydı. Eğer imkânlar el verirse, uzun zamandır ittifak kurmayı özlemle bekledikleri Rahip kral Yohannes'le de iletişim yollarını açmak filonun görevleri arasında yer alıyordu. Seferin gizliliği bakımından⁹⁷² Genel Vali, filonun rotasını doğrudan Guardafui Burnu olarak belirledikten sonra, Goa'dan 7 Şubat 1513⁹⁷³ günü yelken açtı. Bir aydan fazla süren bir yolculuktan dolayı su stoklarının azalması filoyu Sokotra Adası'na uğramaya zorladı. Portekizliler, oraya ulaştıklarında, vaktiyle inşa edilmiş olan müstahkem bir müddet sonra terk edilmiş olduğundan, adadaki Müslümanların yerleşim yerlerini yeniden kurmak için çalışmalara başlamış olduklarını gördüler. Bunun üzerine, Albuquerque onlar tarafından inşa edilmekte olan yapıların hepsini yok ettirdiği gibi, adanın diğer sahillerinde Müslümanlara ait bir geminin olup olmadığının araştırılmasını da emretti⁹⁷⁴. Adanın açıklarında Hindistan'dan gelen bir geminin olduğu fark edildi. Gemiye ve içindeki kılavuza el koyan Portekizli Genel Vali, su ikmalinden sonra, sözü edilen kılavuzun tavsiyesiyle bir an önce Sokotra'dan Aden sahiline doğru hareket etti⁹⁷⁵.

Ebu Mahreme'deki ifadelere göre, filo 16 Muharrem 919/24 Mart 1513 Perşembe günü, Aden şehrinin doğusunda kalan Ebyen sahillerine ulaştı⁹⁷⁶. Sahil boyunca Aden istikametine doğru ilerleyen filo, vakit gece olduğundan, Albuquerque'nin emriyle, henüz

⁹⁷⁰ J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 342. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 347.

⁹⁷¹ Castanheda gemi sayısını 18 verir. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 348. Góis ise filonun 20 gemiden mürekkep olduğunu söyler. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 3, s. 149. Tomaso Contarini'nin 19 Haziran 1513 tarihli bir mektubunda gemi sayısının 18 ila 20 arasında değiştiği belirtilir. M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 17, s. 154. Ebu Mahreme de filonun 18 gemiden oluştuğunu aktarır. Ebu Mahreme, *age*, s. 12. R. B. Serjeant, *age*, s. 48.

⁹⁷² Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 209.

⁹⁷³ *The Commentaries of the Great Afonso* (1884). C. 4, s. 1. Barros filonun hareket tarihini 18 Şubat 1513 olarak verir. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 342. Góis de Barros'la aynı tarihi verir. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 3, s. 149. Correia ise 28 Ocak 1513 tarihini kaydeder. G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 336.

⁹⁷⁴ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 209.

⁹⁷⁵ *Age*, s. 209.

⁹⁷⁶ Ebu Mahreme, *age*, s. 12. Bir başka Müslüman kaynağı da Portekizlilerle ilgili haberlerin Aden'e 16 Muharrem Perşembe günü ulaştığını ifade eder. R. B. Serjeant, *age*, s. 48. Góis de Aden sahillerinin filonun ilk olarak görüş menziline girdiği günü o sene için 24 Mart gününe denk gelen Kutsal Perşembe günü (*quinta-feira de endoenças*) olarak kaydeder. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 3, s. 149. Barros da filonun ilk önce Aden'in doğusundaki hinterlandı tepelik olan Arzina sahiline ulaştığını söyler. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 347.

seyrüsefer şartlarına aşına olmadıkları sahilin açıklarında bir sonraki sabaha kadar bekledi⁹⁷⁷. Gün doğumunda, yani Kutsal Cuma (*sesta-feira de endoenças*) günü sabahı⁹⁷⁸, şehre saldırının bir an önce gerçekleştirilmesi bazı Portekizli kaptanların ısrarı olmasına rağmen, Albuquerque o anda böyle bir hamlenin sonuçsuz kalacağını söyledi, çünkü rüzgârın yoğun bir şekilde esmesi filodaki büyük gemilerin birbiriyle çarpışmasına neden olabilirdi⁹⁷⁹. Üstelik limanda çeşitli ülkelerden gelmiş olan yabancı gemiler de bulunuyordu. Dolayısıyla, bir kaza riskiyle her an karşılaşılabilirdi. Filonun emniyeti sağlandıktan sonra, saldırı için doğru anın beklendiği sırada, aynı gün, Aden valisi Emir Mircân Genel Vali'ye Kannurlu bir Müslüman aracılığıyla haber gönderdi ve filosunun bir şeye ihtiyacı olup olmadığını sordu. Gerçekte ise, valinin bundan maksadı, Portekizlilerin kötü niyetlerle oraya gelmiş olduğunu bildiğinden, takviyeye muhtaç olan şehri için birtakım tedbirler alarak, zaman kazanmaktı⁹⁸⁰. Albuquerque de valiye kendisinin Portekiz kralı adına Hindistan Genel Valisi olduğunu ve bu şehri Portekiz kralının vasalı yapmak, sonra da memlukleri aramak üzere Cidde'ye ve sonra da Süveyş'e gitmek ve onları bulduğu yerde yok etmek istediğini söyledi. Bu sözlerden sonra vaziyetin ciddiyetini idrak eden Emir Mircân, dostluk nişânesi olarak, Portekizlilere erzak gönderdi. Henüz barışın tesis edilmediği bir ülkeden yapılan ikramları benimseme adeti olmayan Albuquerque, erzakların alınmasında yapılan ısrara karşılık, validen, şayet Portekiz kralının hizmetkârı olmayı kabul ediyorsa, o zaman şehrin kapılarını açmasını ve Portekiz bayrağını surlarda dalgalandırmasını istedi. Emir Mircân, Genel Vali'nin bu tavırlarından şüphelendiğinden, şehrin Yemen hükümdarına ait olduğunu, onun rızası olmadan şehri teslim edeyemeceğini, ancak iki taraf arasında bir görüşme olacaksa, bunun sahil kenarında yapılmasını tavsiye etti⁹⁸¹. Kaptanlarının şehre saldırılmasına yönelik telkinlerinin de tesiriyle, Albuquerque, Aden valisinin, göstermelik olsun veya olmasın, bu teklifini kabule

⁹⁷⁷ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 209. *The Commentaries of the Great Afonso* (1884). C. 4, s. 7. Ebu Mahreme, Portekiz filosu henüz Aden'e ulaşmadan önce, filodaki bir adamın Aden'e gece yarısı ulaştığını ve ahaliye, yanında önemli mektuplar getirmiş olduğunu söylediğini ve ahalden birinin bu mektupları almak için gelip, onları Emir Mircân ez-Zâfirî'ye götürdüğünü belirtir. Ebu Mahreme, *age*, s. 12.

⁹⁷⁸ Kutsal Cuma günü 1513 senesinin 25 Mart'ına denk geliyordu. Barros, Castanheda ve Góis bu tarih hakkında mutabıktırlar. Onlarla mutabık olan bir başka tarihçi de Ebu Mahreme'dir. O da Portekiz filosunun Aden limanına 17 Muharrem 919/25 Mart 1513 günü yanaştığını, hatta Emir Mircân'ın Portekizlilere karşı harekete geçmek istediğini, ancak yanındaki müşavirlerinin böyle bir şeyi tasvip etmediklerini, bu yüzden Emir Mircân'ın sakin kaldığını ifade eder. Ebu Mahreme, *age*, s. 12 ve aynı şekilde bkz. R. B. Serjeant, *age*, s. 48. Albay Ahmed Raşid Paşa, beslendiği kaynaklardan olsa gerektir ki, Portekiz filosunun Aden önlerinde 7 Muharrem/15 Mart Cuma gecesi belirdiğini söyler. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 13.

⁹⁷⁹ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 211. *The Commentaries of the Great Afonso* (1884). C. 4, s. 8. Castanheda da olumsuz tabî şartların saldırı planını akamete uğrattığını, şayet şehre süratle hücum edilseydi, Adenlilerin büyük bir bocalama yaşayacaklarını ifade eder. F. L. Castanheda (1833), *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 352. G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 336.

⁹⁸⁰ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 352.

⁹⁸¹ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 211 ve 213.

yanaşmadı ve ona, son kertede, şehri gönül rızasıyla teslim etmediği takdirde, sonuçlarının ağır olacağını söyledi⁹⁸².

İki taraf arasındaki söz teatilerinin Aden'in takviye edilmesine zaman kazandırmaktan başka bir şeye hizmet etmeyeceğini gören Albuquerque o akşam kaptanlarını huzuruna çağırttı ve saldırı planıyla ilgili olarak, Sokotra Adası'nda kararlaştırılmış olan stratejide değişikliğe gidilmesini zorunlu gördü. Çünkü surların uzunluğu çok fazlaydı ve birçok noktadan surlara tırmanmak için yeteri kadar merdiven de mevcut değildi. Bu yüzden de eldeki merdivenlerle tek bir noktadan surlara tırmanmanın sonuç getireceğini düşündü⁹⁸³. Tırmanma işi tek bir noktadan yapılacak olsa da, biri Afonso de Albuquerque'nin, diğeri de yeğeni Dom Garcia de Noronha'nın komutalarında olmak üzere, iki grup halinde surlara çıkılacaktı. Albuquerque, ayrıca, şehre takviye kuvvetin gelebileceği arka taraftaki tepelik bölgeye de milis kuvvetleri yerleştirmeyi ihmal etmedi. Surlardan yapılacak harekât başarılı olacak olsa bile, tepelik bölgenin kontrol altına alınamaması bütün çabaların boşa gitmesine neden olabilirdi⁹⁸⁴. Dolayısıyla, bu iş için görevlendirilmiş olan Henrique Homen ve João Fidalgo emrindeki adamlarla tepelik bölgeden şehre sızmaya çalışacaklardı.

Saldırı için bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, 26 Mart Cumartesi günü şafak vakti Portekizliler, kararlaştırılan plana göre, çıkarma harekâtına naralar atarak başladılar. Merdivenler, koç-başları, kürekler, kazmalar ve kaldıraçları teknelere yüklediler. Filodaki teknelerin sayısı az olduğundan, limanda buldukları teknelere de el koydular⁹⁸⁵. Yine de, daha işin başında yaşananlar seferin Portekizliler için pek de iyi geçmeyeceğini gösteriyordu. Çünkü sahile yaklaşan tekneler, sığlaşan denizden dolayı karaya oturdular ve fitilli tüfekler için getirdikleri barut çuvalları ıslandı. Bu durum, ilginç bir biçimde, şehrin surlarına bir an önce ulaşmaya can atan Portekizlilerin coşkusunda değişikliğe neden olmadı.

Yabancı diyârlarda kahramanlık ve yiğitliklerini göstermeyi adet edinmiş olan Portekizli komutanlar ile emrindeki adamlar surlara ilk çıkma şerefine nail olmak için birbirleriyle yarışırçasına merdivenlerden tırmanmaya başladılar. Elbetteki, onların surlara kadar ilerleyebilmeleri çok kolay olmuştu, çünkü saldırıyı şehrin içinde karşılamayı kararlaştırmış olan Adenliler sahilde herhangi bir tedbir almamışlardı. Surlara çıkılırken, öyle bir coşku ve arzu hasıl oldu ki komutanlar, savaşılarının vaziyetine aldırış etmeksizin, büyük bir ivmeyle merdivenlere yüklendiler ve surların üstüne ayak bastılar. İlk ayak basan ve

⁹⁸² Ebu Mahreme, *age*, s. 12.

⁹⁸³ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 213. *The Commentaries of the Great Afonso* (1884). C. 4, s. 14.

⁹⁸⁴ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 213.

⁹⁸⁵ Ebu Mahreme, *age*, s. 13. J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, s. 348.

Portekiz *quinas*'ını surlara diken komutan, Albuquerque'nin bizatihi şahitliğiyle, João Fidalgo⁹⁸⁶ oldu. Ancak, aşırı coşkunun vermiş olduğu kendini kaybetmişlik durumu henüz merdivenlerden çıkamamış olan Portekizli savaşçıların, disiplinden uzaklaşarak, dağınık düzende surların dibinde yığılmalarını da bareberinde getirdi. Daha vahim olanı ise komutanlarına imrenerek, bir an önce yukarı çıkmak için, sadece altı kişinin sığabileceği genişlikteki merdivenlere onlarca adamın, birbirlerini ezercesine, hamle yapması oldu. Ağırlığa dayanamayan merdivenler bir anda kırıldığından, pek çok savaşçı surlara ayak basmadan zemine çakıldı ve büyük bölümü feci şekilde yaralandı. Albuquerque kırılan merdivenlere kargılı mızrakçıların destek olmalarını emretti. Ancak onun bu çaresinin bir faydası olmadığı gibi, merdivenlerin bir kez daha çökmesiyle, destek için bindirilmiş olan mızraklar düşen bazı savaşçılara saplandı⁹⁸⁷.

Merdiven talihsizliğini yaşayan bir başka komutan da Dom Garcia de Noronha oldu. Kendisi surun uzantısına yakın bir yerde emrindeki komutanlarla bulunduğu sırada, merdivenleri sura dayatmış ve adamlarına, kapılardan birinin yanında toplanmış olan Adenli müdafilerin oluşturduğu ana birliğine saldırmalarını emretmişti. Çünkü bu kapı Aden'in ele geçirilmesine hizmet edebilirdi. Dom Garcia kapıdan içeriye girmeye çalışsa da, iç tarafının bir duvarla kapatılmış olduğunu gördü. Müdafiler de oraya toplanmıştı, ancak merdivenlerin aynı şekilde ağırlıktan çökmesinden dolayı, Dom Garcia ve adamlarından bazıları yaralanıverdi. Üstelik Adenliler Dom Garcia'nın hucüm ettiği yerde toplanmış olduklarından, onun emrindeki Portekizliler başka herhangi bir yerdekenden daha fazla zayıat verdiler⁹⁸⁸.

Merdivenler parçalandığından, sadece surların üzerinde bulunan az sayıda Portekizli iç tarafa inebildi. Bunlar, kendilerine destek gelip gelmeyeceğinden emin olamadıklarından, bir kulecikte savunmada kalmayı uygun gördüler. Albuquerque, onların zor durum kalmasına mâni olmak için adamlarına surdaki mazgallı siperlerden bazılarında yer açmalarını emretti. Bundan maksadı, çok sayıda tüfekçi ve okçuyu açılan yerlerden içeriye sokmaktı. Genel Vali'nin bu taktiğine karşılık olarak, Adenliler de surların üzerinde çok az sayıda Portekizli'nin olduğunu ve merdivenlerin işlevsiz hale geldiğini gördükten sonra, hücumu

⁹⁸⁶ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 215. Roma'dan Venedik'e ulaşan muhtemelen 1514 Haziran tarihli bir mektupta da Portekizlilerden bir grubun surlara çıktıktan sonra, bayrak diktikleri hikâyesi mevcuttur. M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 18, s. 406.

⁹⁸⁷ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 215.

⁹⁸⁸ Age, s. 215.

geçtiler ve mazgallı siperleri cesaretle savundular. Portekizliler surlardan çıkarken, yanlarında kılıç ve kalkandan başka bir şey getirmediklerinden, Adenlilerin müdafasını geçemediler⁹⁸⁹.

Surlardan içeriye girebilmiş olan Portekizlilerden bir grup⁹⁹⁰ açık meydanda Adenli unsurlara saldırdı ve şaşırtıcı bir biçimde onları sokakları kapatan barikatlara doğru sürdü. Ne var ki, az sayıda Portekizlinin bu hamlesi bir netice vermedi. Çünkü merdivenlerin kırılmasından dolayı daha fazla takviye kuvvetin gelmediğini gören Emir Mircân, komutasındaki bir miktar adamla Portekizli gruba doğru saldırıya geçti. İki taraf arasında yaşanan bu çatışmada Portekizliler Emir Mircân ve adamlarıyla, onlara zorluklar çıkaracak kadar cesurca çatışmış olsalar da, bir netice elde edemediler. Üstelik, çok fazla Adenli'nin gelmekte olduğunu gördüklerinden, surların dibine kadar çekilmek zorunda kaldılar⁹⁹¹.

Bu grup surlara çekildiği sırada, Garcia de Sousa'nın başını çektiği bir başka grup da bir kulecikte çaresizce savunmaya geçmişti. Alan çatışmasında ilerleme kaydetmiş olan Adenliler bu gruba da hücum ettiler. Yardımsız kalan bu grup kuleciğe yapılan saldırıyı sonuna kadar savuşturmaya çalıştı ve bir süre başarılı oldu. Onlara destek için surlardan tırmanmış olan Portekizliler, yanlarında, mızrak dışında, sadece kılıç ve kalkan getirdiklerinden dolayı, atılan ok ve taşlardan epey zarar gördüler. Kulecikte kalanları kurtarmak için son çare halatlar atmak oldu. Grubun neredeyse büyük bölümü halatlarla surlardan sahile doğru inmeyi başardı. Tek başına kulecikte kalan Garcia de Sousa bir şövalye gibi savaşmayı tercih ettiğinden, böyle bir şeye yanaşmadı ve hemen ardından bir mızrak darbesiyle hayatını yitirdi⁹⁹².

Adenlilerin tazyiki karşısında surların iç tarafında kalmış olan diğer Portekizlilere son bir hamleyle destek vermek için parçalanmış merdivenler tamir edildi. Ne var ki, aşırı

⁹⁸⁹ Age, s. 217.

⁹⁹⁰ Afonso de Albuquerque Portekiz kralına Aden kuşatmasına dair yazdığı mektubunda bu grubu oluşturanlardan bazılarının isimlerini de vermektedir: Jorge da Silveira, Aires da Silva, Dom João de Lima, Vicente de Albuquerque, Dom João de Eça, Rui Galvão, João de Meira, Rui Palha, João de Ataíde, Manuel da Costa, João Gonçalves, Tristão de Miranda, Alvaro de Castro, Lourenço Godinho ve Gil Simões.

⁹⁹¹ Albuquerque, mektubunda çatışma sırasında Emir Mircân'ın da yaralananlar arasında olduğunu ve Portekizlilerden Aires da Silva, Dom João de Lima ve João de Meira'nın da yaralandıklarını ve Jorge da Silveira'nın ise öldürüldüğünü aktarır. *Albuquerque, Caesar of the East* (1990). s. 217. Ebu Mahreme de Albuquerque'nin aktardığı hikâyeyi teyit etmekte ve Emir Mircân'ın atına binip, adamlarıyla Portekizlilere saldırıya geçtiğini, "Frenklerin" bu çatışmanın ilk aşamasında üstünlük sağladıklarını, ancak sonrasında vaziyetin onların aleyhine döndüğünü ve feci bir mağlubiyet yaşayıp, tedricen geri çekildiklerini kaydeder. Ebu Mahreme, *age*, s. 13.

⁹⁹² J. Barros (1974). *Ásia*, C. 2, ss. 351-352. Garcia de Sousa'nın ölümüyle ilgili Albuquerque mektubunda bir şey söylemezken, Barros, Castanheda ve Góis böyle bir ölüm olayının meydana geldiğini hep birlikte dile getirirler. Onların bu ifadelerinin belki de teyit edilmesine yardımcı olabilecek bir başka kaynak da 1514 Temmuz'unda Roma'dan Venedik'e gelmiş olan sözü edilen mektuptur. İhtiyatlı olmak kaydıyla, mektupta, bize göre, biri Albuquerque'nin de bahsettiği Jorge da Silveira, diğeri de muhtemelen Garcia de Sousa olmak üzere, muharebede iki Portekizli komutanın öldürüldüğü ifade edilir. M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 18, s. 406.

yüklenmeden dolayı merdivenler bir kez daha kırıldı. İçeride kalmış olan Portekizliler de uzuvlarının zarar görmesine aldırmaksızın, can havliyle kendilerini sahile atmaya koyuldular ve dağınık düzende geri çekildiler. Dahası, şehrin arka tarafındaki tepelik bölgeyi ele geçirmek için talimat almış olan Portekizli milis kuvvetler de yerel unsurların çok sağlam direnişiyle karşılaşmışlardı. Çareyi geri çekilmekte bulmuş olan milis kuvvetleri Afonso de Albuquerque mevzilerine geri döndürmek istemiş olsa da, başarılı olamadı⁹⁹³. Zaten sözü edilen tepelik bölge kontrol altına alınmadığı sürece, kuşatmanın da hedefine ulaşması imkânsızdı. Öyle de oldu. Adenlilerin topları ateşlemesi Portekizliler için tam bir felaket oldu. Albuquerque bile kime yardıma koşacağını düşünürken, epey zayıat verildi. Bu yüzden de akşam vaktine kadar sürmüş olan kuşatmada hırpalanmış ve bitkin düşmüş olan adamlarını geri çekmek zorunda kaldı. Kuşatma tazelenmek istenmiş olsa da, ortada ne merdivenler vardı ne de surlarda gedikler. Albuquerque Portekiz kralına yazdığı mektubunda, Aden başarısızlığına rağmen, adamlarının canhıraş mücadelelerinden bahsetmeyi ihmal etmiyordu⁹⁹⁴.

Muharebe sonunda Portekizlilerden toplamda ne kadar adamın öldüğü kayıt altına alınmamıştır⁹⁹⁵. Ebu Mahreme, bu kuşatmaya şahit olmuş olan bir tanıktan öğrendiğine göre, saha çatışmalarında “Frenklerden” dokuzunun öldürüldüğünü aktarır⁹⁹⁶. Tomaso Contari, bu kuşatmayla ilgili aldığı bilgilerini kaydettiği 19 Haziran 1513 tarihli mektubunda 160 “Frenk”in öldürüldüğünü dile getirir⁹⁹⁷. Elbetteki bu sayılar, layıkıyla itibar edilemeyecek kadar kulaktan dolma söylentilerden ibaret oluyordu.

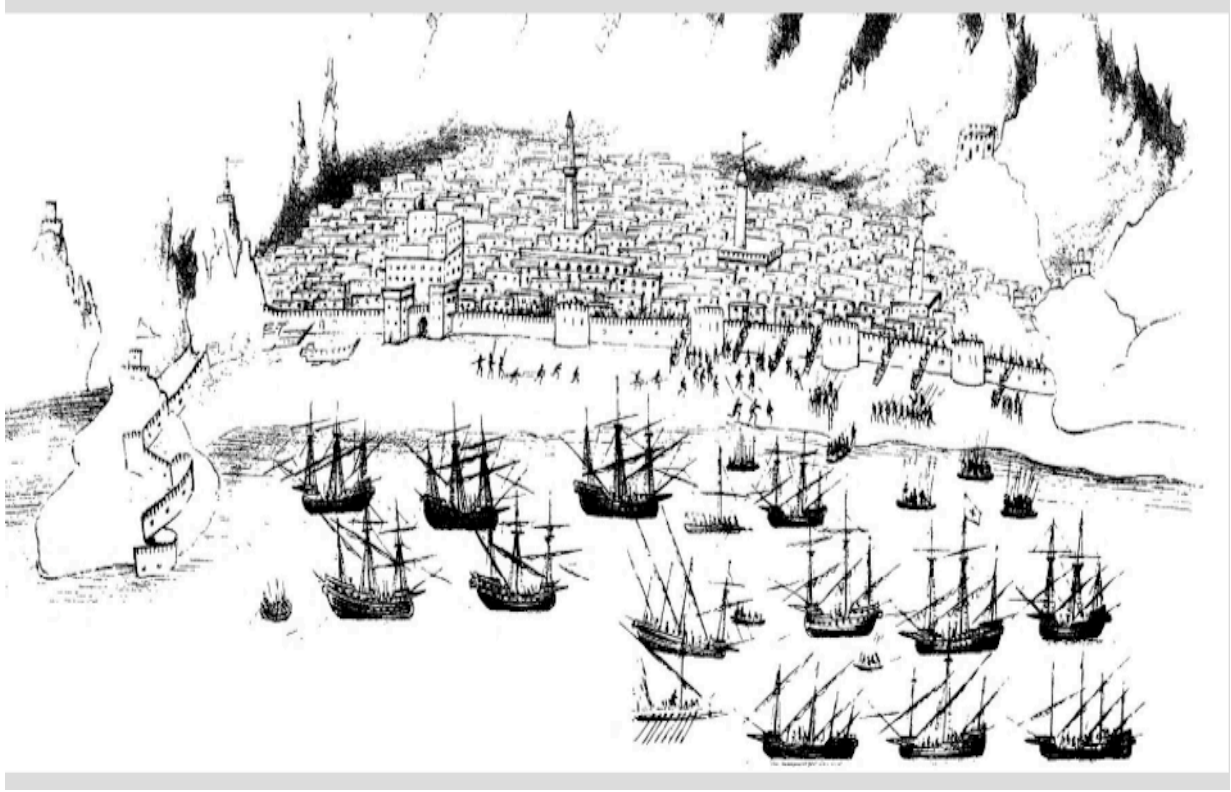
⁹⁹³ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 217 ve 219.

⁹⁹⁴ Age, s. 219.

⁹⁹⁵ R. S. Whiteway, age, s. 155.

⁹⁹⁶ Ebu Mahreme, age, s. s. 13.

⁹⁹⁷ M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 17, s. 154.



Resim 3.3. Afonso de Albuquerque'nin 1513 tarihli Aden kuşatması

Kaynak: G. Correia (1860), *Lendas da Índia*, C. 2, Aden Kuşatması Bölümü.

Açıklama: Portekizlilerin kuşatmayı kaybetmelerine neden olacak olan merdivenlerle surlara tırmanmaya çalışmaları.

Afonso de Albuquerque, her şeye rağmen, başarısızlığını telafi etmek amacıyla, Adenlilerin limanda inşa etmiş oldukları mendireğe saldırımları için bazı adamlarını karaya çıkardı. Gemilerden atılan top atışlarının da yardımıyla, mendirek ve üzerinde yükselen burç ile içindeki otuz altı parça top Portekizlilerin kontrolüne geçti⁹⁹⁸. Bu küçük başarı Portekizli kaptan, şövalye ve soyluların Aden'e yapılmasını ümit ettikleri saldırının tazelenmesini beraberinde getirebilirdi. Çünkü filodaki ağır toplar surları yeterince tahrip edebilirdi. Ne var ki, Genel Vali onların bu taleplerine, en başta su stokların azalması gibi, türlü nedenler sıralayarak, karşı çıktı. Zaten mevsim de bittiğinden, Aden'de daha fazla kalmanın muharebede verilmiş olan zayıttan daha fazlasına neden olabileceği de açıkça görülüyordu. Şehre sahilden giren bütün geçişler abluka altına alınmış olsa da, şehrin hinterlandı ise hâlâ açıktı ve takviye kuvvetlerin gelmesi an meselesi olabilirdi⁹⁹⁹.

⁹⁹⁸ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 219. Ebu Mahreme, *age*, s. 14.

⁹⁹⁹ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 219 ve 221.

Portekizlilerin ilk fırsatta Aden'i ele geçirememiş olmaları bazı hususların sonucu idi: ilk olarak, Aden surları sayesinde çok etkili bir biçimde korunuyordu. Ancak, Portekizliler de böyle bir saldırıya hazır değillerdi ve bölgenin fizikî vaziyetine aşina olmadıkları gibi, gemilerindeki yoğun top ateşini kullanmaktan da aciz kalmışlardı, çünkü sığılıklar filodaki gemilerin sahile yaklaşmalarını engellemişti. Merdivenlerin kırılmış olması da önemli bir faktördü. İkinci saldırı sırasında, Portekizliler toplarını Sîrâ'ya yerleştirebilmelerine ve Aden'e biraz zarar vermiş olmalarına rağmen, saldırı sanki kerhen yapılmıştı ve bu yüzden etkili olamamıştı. Şurası açıktır ki, Adenlilerin elinde kaydadeğer bir ateş gücü de vardı¹⁰⁰⁰.

Albuquerque, rotanın, şimdiye kadar herhangi bir Portekizli kaptan veya filonun girmedığı Kızıldeniz olmasını emretti ve istikameti önce Babü'l-Mendeb Boğazı olarak belirledi. Elbetteki birkaç ay sürecek olan bu yolculuk bir saldırı seferinden ziyâde, keşif ve araştırma seferi hüviyetinde olacaktı. Portekiz filosu Aden'den ayrılmadan önce, Albuquerque, sayıları toplamda yirmi dokuz olmak üzere, Aden'e gitmekte olan bütün gemileri ve vaktiyle ele geçirilmiş olanları da yaktırdı¹⁰⁰¹. Aynı zamanda, yelken açmak için gerekli hazırlıkların yapıldığı sırada, bol miktarda yiyecek taşımakta olan Berberâ ve Zeylâ'dan gelen bazı gemiler de alıkoyuldu. Filo Aden açıklarında beklediği sırada, Afonso de Albuquerque Hecef¹⁰⁰² denilen güvenilir bir limanın araştırılması için Manuel de Lacerda'yla birlikte bazı kaptanları görevlendirdi. Bu kaptanlar Hecef'e yanaştıkları gibi, Berbera ve Zeylâ'dan gelen yiyecek yüklü bazı gemileri ele geçirdiler. Yiyeceklere ve içindekilere el koyulduktan sonra, gemiler ateşe verildi¹⁰⁰³.

Kaptanlar keşif işinden döndükten sonra, Portekiz filosu Babü'l-Mendeb Boğazı'na doğru yelken açtı. İki günlük bir yolculuktan sonra, sığılıklarla dolu olan girişe dikkatle ulaşıldı. Bunun üzerine toplar ateşlendi ve boğazdan girildikten sonra, bütün filo demir attı. Bu sırada Babü'l-Mendeb girişine yaklaşmakta olan bir Müslüman gemisi Portekizlileri görünce, geri dönüp kaçtı. Bu yüzden de ele geçirilemedi. Su stoklarının azalması ve tabî şartlar filonun bulunduğu yerden hareket etmesini gerektirdi. Ancak Kâmârân Adası dışında, yakınlarda su ikmalî sunan bir yer olmadığından, yolculuk kuzeye doğru devam etti. Burada şunu söylemek gereklidir ki, Portekizliler tehlikelerle dolu bu deniz boyunca ilerlerken,

¹⁰⁰⁰ V. A. Porter (1992). *The History and Monuments of the Tahirid Dynasty of the Yemen, 858-923/1453-1517*, C. 1, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Durham Üniversitesi, s. 106.

¹⁰⁰¹ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 221. Ebu Mahreme, **age**, s. 14.

¹⁰⁰² Burası Aden'in yaklaşık 100 km batısında olup, Babü'l-Mendeb Boğazı girişinde yer alır.

¹⁰⁰³ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 221 ve 223.

alı koydukları gemilerde *rubban* veya Portekizce telaffuzla *rubão* denilen ehil kılavuzlardan¹⁰⁰⁴ istifade etmek zorunda kalıyorlardı.

Filo rotasını Cebel Zukar veya günümüzde Haniş Takımadaları denilen ve Cidde'ye giden gemilerin uğradıkları bir adaya belirledi. Böyle olsa da, vakit gece olduğundan yola devam edilmedi ve *rubban*ların tavsiyesi uyarınca, sığılıkların bulunduğu bu takımadalara yaklaşılmadı. Bunun yerine, gece Arabistan sahiline yakın bir yerde geçirildi. Burada, Berberâ ve Zeylâ'dan erzaklarla yüklü olarak gelen bazı gemiler, içindekiler alındıktan sonra, Portekizliler tarafından ateşe verildi. Gemilerde Adenli oldukları tespit edilen Müslümanların uzuvları Albuquerque'nin emriyle kestirildi ve aynı muamele Kızıldeniz'de derdest edilen diğer Müslümanlara da yapıldı¹⁰⁰⁵.

Bir sonraki sabah Kâmârân Adası'na doğru yelken açan filonun, akşam olmadan önce, gemi sayısından dolayı rahatça demir atabilecekleri bir yer bulması gerekliliğinden, kılavuzlar Luheyya denilen bir koya yanaşılabilceğini söylediler. Afonso de Albuquerque, yine de, derinlik ölçelerek, ihtiyatla ilerledi. Yaptığı ölçümler sonucunda, filodaki bazı gemiler Albuquerque'nin yakınına demir atarken, bazıları ise açık denizde demir attı¹⁰⁰⁶.

Sabahleyin bulunduğu yerden hareket eden filo, gün boyunca dikkatle ilerledikten sonra, geceleyin Kâmârân açıklarında demirledi¹⁰⁰⁷. Afonso de Albuquerque gemilerdeki bazı teknelerin silahlı adamlarla etrafı dolaşmalarını emretti, çünkü adayı terk eden bazı yelkenli gemiler gözüne ilişmişti. Bu gemiler adadan anakaraya insanlar götürüyordu ve içlerinde Müslümanlar da vardı. Orada, ayrıca bu tekneler, aralarında Kızıldeniz usulüyle yapılmış ve Memluk sultanına ait büyük bir gemi de olmak üzere, birkaç gemiyi daha ele geçirdiler. Bunlardan biri birtakım tüccarlara aitti. Ertesi gün, kılavuzların derinlik ölçerek yaptığı hesaplara göre, Portekiz filosu Kâmârân limanına varmış oldu¹⁰⁰⁸.

¹⁰⁰⁴ Tibbetts, Ahmed ibn Macid gibi Kızıldeniz ve Hint sularındaki seyrüsefer şartları hakkında eserler yazan Müslüman coğrafyacıların, *muallim* ve *rubban* olmak üzere, iki tür kılavuzdan bahsettiklerini aktarmaktadır. Bu kılavuzlardan biri olan *rubban*lar, açık deniz yolculuklarında sadece göksel işaretlere dayanarak gemiyi sevk ve idare eden mahir kılavuzlar olan *muallim* sınıfından daha düşük statüye sahip oluyorlardı. *Rubban*lar daha ziyade Kızıldeniz gibi resiflerle dolu bir denizde kara işaretlerine göre bir gemiyi sevk ve idare ediyorlardı. G. R. Tibbetts, *agm*, s. 325. Üstelik *rubban*lar Babü'l-Mendeboğazı girişindeki yerleşim yerlerinde yaşadıkları bilindiğinden, Albuquerque bunlardan temin etmeyi zorunluluk olarak görmüştü.

¹⁰⁰⁵ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 223-225. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 13.

¹⁰⁰⁶ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 225.

¹⁰⁰⁷ Ebu Mahreme Portekiz filosunun Kâmârân Adası'na ulaşmadan önce, Yemen'in Kızıldeniz sahilllerinde bulunan Muha, Muteyne ve Hudeyde'den geçtiğini, ancak bu limanlardan hiçbirine uğramadığını söylemekte, bunun da nedenini yerel ahalinin ve sultanının ordusuna ait birliklerin teyakkuzda beklemelerine bağlamaktadır. Ebu Mahreme, *age*, s. 14. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 13.

¹⁰⁰⁸ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 227.

Yolculuğun Cidde, Süveyş ve Tur gibi limanlara yapılması için gerekli olan doğu rüzgârları sona erecek olmasından dolayı, *Rubban* denilen kılavuzlar Genel Vali'ye Kâmârân'da bir an önce su ikmalinin yapılmasını söylediler. Albuquerque, işin ciddiyetine binaen, bir hafta gibi çok kısa bir sürede gemilerin su ikmalini tamamlattırdı. Erzak temin etme işi de ihmal edilmedi. Filo oradan ayrılmak üzereyken, Portekizliler karşılaştıkları bazı Müslümanları derdest ettiler. Aralarında soylu biri vardı. Bu adam bir zamanlar şeyhmiş ve Dahlak adaları ile Masavva'nın efendisiymiş. Aden şeyhi onun rakibini desteklemiş olduğundan, topraklarını kaybetmişti¹⁰⁰⁹.

Yola çıkılması için doğu rüzgârlarının esmesi beklenirken, Kâmârân'da biraz fazla zaman geçirildi. Albuquerque, bu rüzgârların eseceğini söyleyen kılavuzların onu kandırdıklarını düşündüğünden, bir karavelayı aynı hava şartlarının civardaki bölgelerde de cereyan edip etmediğini araştırması için gönderdi. Bu karavela, gerçekten de, böyle olduğuna şahit oldu. Nihayetinde, bir müddet sonra, beklenen rüzgârların esmesiyle filo yelken açtı ve birkaç adacığın arasındaki bir kanaldan limanı terk etti. Adacıkların arasından açık denize doğru sokulan filo, derinliğin azalmasından ve rüzgârın yön değiştirmesinden dolayı, Albuquerque'nin emriyle, bulundukları yerde demir atıp, orada yaklaşık yirmi gün bekledi¹⁰¹⁰.

Kızıldeniz'deki seyrüsefer şartları Portekiz filosunun rahatça yolculuk yapmasını kısıtladığından, Albuquerque bu zaman dilimini filonun başına gelebilecek kazaları önlemek için bilinmeyen suların araştırılmasıyla geçirdi. João Gomes bu iş için görevlendirilirken, Arabistan sahili açıklarında Portekizlilerin *Ceibão* dedikleri bir adaya gidilecekti. Gomes işini layıkıyla yerine getirdi. Filonun bulunduğu yerdeki derinlik ölçülerine ve seyrüsefer şartlarına sözü edilen ada ve civarında da şahit olundu. Bu yüzden de, Kızıldeniz'de gidilecek herhangi bir yere ancak ve ancak manevralar yapılarak gidilebileceği artık aşikâr olmuştu. Gemilerdeki su stokları tükenmeye yüz tuttuğundan, ikmal için Kâmârân'a dönüldü. Orada Kambaylı iki gemiyle karşılaştılar. Bunlar Câmân'dan gelip, Aden'e gidiyorlardı. Portekizliler ise olabildiğince süratle su ikmal yaptılar ve eğer şansları yaver giderse, Rahip kral Yohannes'in ülkesine doğru geçmek için müsait rüzgârları birkaç gün beklediler¹⁰¹¹.

Umdukları rüzgârların esmemesi ve su stoklarının açık denizde tükenmesi sözü edilen Rahip kralın ülkesinin bulunduğu sahile geçişi engelledi. Mayıs ayının sonunda Kâmârân'a

¹⁰⁰⁹ Age, s. 227.

¹⁰¹⁰ Age, s. 229.

¹⁰¹¹ Age, s. 229.

döndüler. Adada su temini ve balık avlamakla zaman geçirildi. Hatta, orada bulundukları sırada, Cidde taraflarına giden yüklü gemileri ele geçirerek, erzak sıkıntılarını giderdiler¹⁰¹². Haziran ve Temmuz ayları boyunca¹⁰¹³, Ağustos ayında başlayacakları Hindistan'a dönüş yolculuğuna hazırlandılar. Rahip kral Yohannes'in ülkesini ziyaret şimdilik başka zamana bırakılmasına rağmen, Albuquerque o ülkenin açıklarında yer alan Dahlak Adası'nın araştırılmasını emretti. João Gomes, Afonso de Albuquerque'nin bulunduğu yere döndükten sonra, Dahlak ve çevresindeki adalar hakkında rapor verdi¹⁰¹⁴.

Albuquerque, Kâmârân'dayken, Duarte de Lemos'un gemisinden esir düşmüş Portekizlilerin durumunu öğrenmek için Aden valisine, vaktiyle Melik Ayaz'ın ricasıyla serbest bırakmış olduğu tüccar bir Müslümanla haber gönderdi. Bu Müslüman, Albuquerque'nin mektuplarını Aden valisine teslim etmesine rağmen, bir netice alamadı. Bir müddet sonra, Albuquerque'nin esirlerle ilgili aldığı habere göre, bu esirler bir şekilde kaçmayı başaramamış olsalar da, hemen yakalanmışlardı¹⁰¹⁵.

Albuquerque, Kâmârân Adası'nda iken, Cidde'den gelmekte olan birkaç Müslüman kılavuz ve denizci ele geçirdi. Bunlar, Kızıldeniz'de epey tecrübe kazanmış olan ve limanlar hakkında sahibi insanlardı. Onlardan öğrendiği kadarıyla, Cidde, Emir Hüseyin'in iç tarafta inşa ettirdiği sur ve kuleler sayesinde tahkim edilmiş bir şehirdi. Memluk sultanının orada bulunan bir temsilcisi baharatlar üzerinden vergi almaktaydı. Diğer bütün emtia üzerinden alınan vergiler de Mekke Emiri Şerif Berekât'a gidiyordu. Şerif Berekât'ın memluklere olan itimadı kırılmış, çünkü vaktiyle Kahire'ye esir olarak götürülmüştü. Cidde limanı her türlü rüzgârdan korunaklı ve etrafı kayalık resiflerle dolu bir limandı. Bu resifler sahile çok yakın olduğundan, gemiler şehrin açığında demir atmak zorunda kalıyorlardı. Cidde'nin erzak temini Zeylâ, Berberâ, Dahlak, Masavva ve Aden sahilindeki yerlerden yapılmaktaydı. Albuquerque, Portekiz filosunun Kızıldeniz'e girişinden dolayı, Cidde ve Mekke'de büyük erzak sıkıntısının yaşandığını da belirtir¹⁰¹⁶. Hatta buna bağlı olarak fiyatlar çok yükselmişti. Birkaç gün önce Süveyş'ten gelmiş olan Müslümanların sorgulanması sonucunda, bazı güncel bilgiler de edinildi. Hepsi de Süveyş'te sayıları on beş olan küçük gemilerin inşa edilmiş olduğunu, ancak Rodoslular tarafından ele geçirilmiş olan gemilerin getireceği kerestelerin

¹⁰¹² Aynı şekilde bkz. M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 17, s. 157 ve M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 18, s. 406.

¹⁰¹³ Ebu Mahreme, Portekiz filosunun Kâmârân Adası'nda 1513'ün Nisan ayının ortasından Temmuz ayının ortasına kadar kaldıklarını belirtir. Ebu Mahreme, *age*, s. 14.

¹⁰¹⁴ *Albuquerque, Caesar of the East* (1990). s. 233.

¹⁰¹⁵ *Age*, s. 235.

¹⁰¹⁶ Dahası, o sene için yeni baharatların memluk topraklarına naklinin olmayacağı endişesi de ifade edilmekteydi. M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 17, s. 156. 1513 senesi için aynı ifadeler İbn İyas'ta da bulunur. İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 335.

beklendiğini söyleniyordu¹⁰¹⁷. Bir ayrıntı daha göze çarpmaktadır. Rodosluların tarumar ettiği gemilerle gelecek olan keresteler meselesinden başka, memluk filosunun inşasının sürüncemede kalmasında Emir Hüseyin'in vaktiyle Hindistan'da yaşadığı mağlubiyetin de payı olduğu dile getiriliyordu. Bu hadise pek tabi memluklerdeki coşkunun kırılmasına yol açmıştı¹⁰¹⁸.

Albuquerque, esir edilmiş Müslümanlar arasında rastladığı sözü edilen sabık Dahlak ve Masavva beyinden bu takımadaların coğrafi ve iktisadî özellikleri hakkında da güvenilir malumat edinebildi. Buna göre, Hindistan'dan gelen gemiler önce Rahip kral Yohannes'in ülkesiyle sınırdaş olan Dahlak ve Masavva'ya uğruyorlar ve oradan getirdikleri mallar karşılığında altın, fildişi ve Habeşli köleler alıyorlardı. Bu yüzden de, Genel Vali, Portekiz kralına, Masavva'nın daimî bir müstahkemin yapılacağı nadir yerlerden biri olabileceğini, çünkü erzak ve takviye kuvvetlerle tedarik edilebileceğini, inci balıkçılığı ile altın ve diğer malların kontrol altına alınabileceğini ve bunlardan elde edilecek gelirlerle krallığın gelişeceğini belirtir¹⁰¹⁹.

Kızıldeniz ve sahilleri hakkında geniş bilgi veren Afonso de Albuquerque Kâmârân Adası'ndan ayrılma vaktinin geldiğini aktarır. 15 Temmuz 1513 günü adadan yelken açan filo rotasını Babü'l-Mendeb Boğazı'nın girişine çevirdi. Yol üzerinde, Rui Galvão ve João Gomes Somali sahillerindeki Zeylâ'yı araştırmaları için gönderildiler. Bu iki Portekizli, keşif işini başarıyla gerçekleştirdikleri gibi, limanda buldukları bütün gemileri ateşe verdiler¹⁰²⁰. Filo, 25 Temmuz günü¹⁰²¹ Aden açıklarına ulaştığında, Hindistan'a dönüş yolculuğu için doğru zamanı kollamak üzere orada on gün bekledi. Herhalde şehri bir kez daha cezalandırmak ve limandaki gemileri yakmak istemiş olsa gerektir ki, Zeylâ'dan dönen iki Portekizlinin de teşvikiyle, Albuquerque şansını denemeyi düşündü. Şöyle ki, yolda ele geçirilmiş olan gemiler Genel Vali'nin emriyle yakıldığı gibi, Aden surlarına oldukça yakın yerde bulunan tekne ve küçük gemilere de aynı muamelenin yapılıp yapılamayacağını tecrübe etmek istedi. Bazıları surlardaki toplardan dolayı bu fikre karşı çıktıysa da, Albuquerque sahile bir gece yüz kadar adam çıkardı. Bunlar yanlarında yeteri kadar barut getirmediyelerinden, gemileri

¹⁰¹⁷ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 237.

¹⁰¹⁸ Age, s. 239.

¹⁰¹⁹ Age, ss. 239 ve 241.

¹⁰²⁰ Ebu Mahreme, age, s. 14. Ahmed Raşid Paşa, age, s. 13.

¹⁰²¹ R. S. Whiteway, age, s. 157.

tutuşturamadılar. Yine de, rıhtım boyunca ilerleyen Portekizliler orada uyumakta olan otuz kadar Adenli'nin büyük bölümünü öldürdükten sonra, gemilere döndüler¹⁰²².

Ertesi günü, Albuquerque adamlarını düzenli bir şekilde gemilere topladıktan sonra, 4 Ağustos 1513 günü Aden'den Diu limanına doğru hareket ederek, oraya aynı ayın 16'sında ulaştı¹⁰²³. Portekizlilerin Kızıldeniz'i ilk kez ziyaretine ve bölgenin, sınırlı da olsa, coğrafi ve iktisadî özelliklerinin doğrudan tanınmasına vesile olan bu yolculuk, yine de, kötü beslenme ve hava şartlarından dolayı filoda büyük ölümlere de neden oldu. Erzakların ele geçirildiği birkaç gemi dışında, baharat nakli yapan gemiler görüş menziline girmediler. Sahil şehirlerine baskınlar da gündeme gelemedi. Böyle olsa da, Albuquerque gözlemlediği yerleri Portekiz kralına aktarırken, Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan işleyen seyrüseferin kontrol altında tutulması için Aden'de bir müstahkem dikilmesinin gerekliliğini mektubunun birkaç yerinde ısrarla vurgulamaktan geri kalmaz¹⁰²⁴. Çünkü Albuquerque, Hindistan'daki ticarete barışçıl yollarla veya ittifaklar silsilesiyle sahip olunamayacağını düşündüğünden, Aden, Diu, Hürmüz ve Goa'da güçlü müstahkemlerin olması gerektiğini ve Koçin, Kannur ve Kollam gibi yerlerde ise daha küçük müstahkemlerle desteklenen ticaret temsilciliklerinin bulunmasının yeterli olabileceğini savunuyordu¹⁰²⁵.

3.5. Yemen'e Son Memluk Seferi ve Portekizlilerin İkinci Kızıldeniz Seferi

3.5.1. Emir Hüseyin el-Kürdî ile Selmân Reis'in Kızıldeniz'e Gönderilmesi ve Yemen'i İşgal Çabaları

1507'de Sokotra Adası gibi, Kızıldeniz girişindeki stratejik bir yerin Portekizlilerin hâkimiyetine geçmesi önce Hicaz bölgesini ve sonra da Mısır'ı açık hedef haline getirebilirdi. Dahası, 1509'daki bozgunun Venedik'te de yankılandığı üzere, memluk sultanının filosunun Portekizlileri Hint sularından def edebilecek kadar insangücü ve silahlarla yeterince donanımlı olmadığı dikkat çekiyordu¹⁰²⁶. Kansu Gavri'nin saltanatından itibaren türlü nedenlerle sekteye uğrayan baharat ticaretini eski rayına oturtmak için Venedik ile Kahire

¹⁰²² Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). s. 253. Ebu Mahreme de Zeylâ'yı araştırmaktan Aden'e gelmiş olan iki Portekizlinin teşvikiyle, Albuquerque'nin Aden'e saldırmaya karar verdiğini, adamlarını geceleyin karaya çıkardığını ifade etmesine rağmen, Adenlilerin bu planlardan haberdar olur olmaz, sahili tahkim ettiklerini ve Portekizlilere aniden saldırdıklarını, onlardan birkaçını öldürdüklerini ve diğerlerini de yaraladıklarını aktarır. Ebu Mahrem, *age*, s. 14. Ebu Mahreme'yle aynı bilgi için bkz. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 13. Ahmed Raşid Paşa Portekizlilerin şehri topa tutup, epey zarar verdiklerini, ancak Adenlilerin ayaklanarak Portekizlilere saldırdıklarını ve iki taraf arasında geçen çetin bir muharebede "tâife-i Efrenciden pek çok telefât vuku bularak zafer ve galebe Adenliler tarafında kaldı" der.

¹⁰²³ R. S. Whiteway, *age*, s. 157.

¹⁰²⁴ Albuquerque, *Caesar of the East* (1990). ss. 255 ve 257 ve 259 ve 261.

¹⁰²⁵ R. S. Whiteway, *age*, s. 172.

¹⁰²⁶ R. Fulin (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii", s. 207.

arasındaki müzakerelerde Portekizlilere karşı ne yapılacağına dair somut adımlar atılmamıştı¹⁰²⁷. Zira, İtalyan anakarasında hasmane koalisyonlara karşı Osmanlı padişahıyla ittifak kurmakla adı çıkmış olan Venedik, bir Hristiyan devletin aleyhine bir Müslüman devlete alenen yardım edemezdi. Ama en azından mevzu bahis Müslüman devlete bir başka Müslüman devletten yardım isteyebileceğini telkin edebilirdi. Telkinlerin işe yarayabileceği ihtimalinin yanında, Tebriz’de hâkimiyetini tesis eden ve 1502’den beri Doğu Anadolu ile Suriye’nin kuzeyini endişelendiren Safeviler, Osmanlılarla memlukleri zorunlu müttefik yapabilir ve bu ittifak da Portekizlilere karşı mücadelede pekişebilirdi¹⁰²⁸.

1509’da Diu’da yaşanan memluk-gücerat mağlubiyetinin haberi Kahire’ye ulaştığı sırada, Kansu Gavri, memluklu idarecilerdeki kayıtsızlığa rağmen, çabalarını filo inşasına sarf etmeye devam etti ve kereste ihtiyacının karşılanmasına koyuldu¹⁰²⁹. Aynı yılın Aralık ayı tarihli Mısır’dan gelen bir haber memluk sultanının bu yöndeki faaliyetlerini daha ayrıntılı aktarır. Hindistan meseleleri için İskenderun’dan getirtilen keresteler¹⁰³⁰ gemilerde kullanılmak üzere Süveyş tersanesine gönderilmeye hazırlanıyordu. Üstelik, ülkedeki bütün marangozlar ve kalafatçılar da çağrılmıştı. Mektuplarda filoyu oluşturacak insangücünün sayısı ve vasıfları da belirtilmişti. Dolayısıyla, filonun gelecek yaza hazır olacağı da ilave ediliyordu¹⁰³¹. 916 Safer/Mayıs-Haziran 1510’da, Kahire’ye, Portekizlilerin tasallutlarından epey yıpranmış olan bazı Hintli hükümdarlardan mektupların¹⁰³² gelmesi filo hazırlıklarının hızlandırılmasını gerektirdi. Bu maksatla, 1510 ilkbaharında İskenderiye’de bekletilen¹⁰³³ gemilerin kereste temini için bir kez daha İskenderun’a gönderilmesine karar verildi. Aynı yılın yazında, Osmanlı şehzâdesi Korkut’u da taşıyan memluk filosu İskenderiye’den hareket etti¹⁰³⁴ ve Antalya’ya uğrayıp, sözü edilen şehzadeyi orada bıraktıktan sonra, Ayas Körfezi’ne ulaştı. Kereste işleriyle meşgul olduğu sırada, bu filo Rodos Şövalyeleri’nin saldırısıyla tahrip

¹⁰²⁷ R. Fulin (1871). Il Canale di Suez e la Repubblica di Venezia (MDIV), *Archivio Veneto*, C. II, ss. 185-188. Venedik Senatosu, baharat ticaretindeki pürüzleri gidermek için Memluk sultanına göndereceği sözcülere Portekizlilere dair durumun nezaketini iletmelerini tembihlemiş olsa da, maksat yerine ulaşamamıştır.

¹⁰²⁸ Henüz Osmanlı yardımı gündemde olmadığı bir dönemde, öldüğü rivayeti dolaşan II. Bayezid’in sağlığına kavuşması üzerine, 1509 Mayıs’ında Emir Alan adında bir memlukün Kahire’den İstanbul’a gönderilmesi kararlaştırıldı. Ancak bu elçinin yola çıkması o senenin Ağustos’unu buldu. Çünkü o tarihe kadar Şehzâde Korkud Kahire’ye gelmiş idi. Bu yüzden, de memluk elçisinin, sözü edilen şehzâdenin Mısır’daki durumunu da Osmanlı padişahına iletmesi için beklemesi gerekti. İbn İyas (1961). *Journal d’un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 148-151 ve 156. C. Yüksel Muslu (2016). *Osmanlılar ve Memlukler, İslam Dünyasında İmparatorluk Diplomasi ve Rekabet*, çev. Zeynep Rona, Kitapyayinevi, İstanbul, ss. 218-219.

¹⁰²⁹ M. Sanuto (1883). *Diarii*, C. 9, s. 27. İbn İyas (1961). *Journal d’un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 147.

¹⁰³⁰ Age, s. 161. M. Sanuto (1883). *Diarii*, C. 10, s. 432.

¹⁰³¹ M. Sanuto (1883). *Diarii*, C. 10, s. 110.

¹⁰³² İbn İyas (1961). *Journal d’un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 176. M. Sanuto (1884). *Diarii*, C. 11, s. 65.

¹⁰³³ M. Sanuto (1883). *Diarii*, C. 10, ss. 432, 626, 636 ve 799.

¹⁰³⁴ İbn İyas (1961). *Journal d’un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 179-180.

edildi¹⁰³⁵. Bu hadise Kansu Gavri'nin Hint filosuna yönelik hazırlıklarını geçici olarak akamete uğratmış olsa da, aynı yaz İstanbul'da bulunan bir memluk elçisi Osmanlı padişahından filo için gerekli malzemeler hakkında söz almıştı¹⁰³⁶. İlk sevkiyat 1510 sonbaharında meşhur Osmanlı denizcisi Kemal Reis¹⁰³⁷ komutasında İstanbul'dan İskenderiye'ye doğru yola çıktı. Ancak, filonun Sisam Adası açıklarında batmasıyla¹⁰³⁸, vazife yerine getirilemedi. Yine de, 1511 kışındaki ikinci sevkiyatla, Memluk sultanının Süveyş filosu için İstanbul'dan bol miktarda donanma malzemesi İskenderiye'ye ulaştı¹⁰³⁹. İki devlet arasındaki teşrik-i mesai, diğer taraftan, o sırada Doğu Akdeniz'deki dengeleri kendi lehine çevirmeye çalışan Şah İsmail tehlikesine karşı pekişmiş oluyordu¹⁰⁴⁰.

II. Bayezid'in saltanatındaki son yardım malzemeleriyle henüz inşa halindeki memluk filosofun kısa sürede tamamlanıp, Hindistan'a doğru yola çıkması beklenebilirdi. Zira, 1513'te, yukarıda da söylendiği üzere, Afonso de Albuquerque komutasındaki bir filo Aden kuşatmasını gerçekleştirip, Kâmârân'da demir atmıştı. Böyle bir hadise Kahire'de hareketliliklerin yaşanmasına neden olmuş olsa da, Süveyş'teki filonun sadece teftiş edilmesini gündeme getirmekten başka bir şey yapmadı¹⁰⁴¹. Üstelik, Kansu Gavri'nin görme duyusundaki geçici rahatsızlıktan dolayı, filonun inşa işlerinde bir sonraki senenin ilkbaharına kadar önemli bir ilerleme kaydedilemedi. I. Selim'in Çaldıran seferi için yola çıkışı arifesinde, 1514 Nisan'ında Memluk sultanı tarafından Süveyş'teki filonun teftişi gerçekleştirildi¹⁰⁴². Selmân Reis adında meşhur Osmanlı denizcisi de bu filonun teftişinden mesul olarak orada bulunuyordu¹⁰⁴³. Birkaç ay sonra, Suriye'nin kuzeyindeki Osmanlılarla Safevîler arasındaki hareketlenmelerden dolayı, Haleb'e gönderilmek üzere bir müfrezenin tertip edildiği sırada, 13 Cemaziyülevvel 920/6 Temmuz 1514 günü "Hint'e" gönderilecek

¹⁰³⁵ Age, ss. 185-186. Memluk sultanı bu hadiseden dolayı, Venedikliler de olmak üzere, topraklarındaki bütün Hristiyanları ve Kudüs'teki Kutsal Kabir Kilisesi'ndeki keşişleri tevkif ettirdi.

¹⁰³⁶ M. Sanuto (1884). *Diarii*, C. 11, s. 55. Memluklerin ateşli silahlara yönelik yetersiz ilgileri ve önünde sonunda Osmanlılara bağımlı olmaları için bkz. D. Ayalon (1956). *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to Medieval Society*, Londra, ss. 86-103. S. Özbaran (1977). Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri, *Tarih Dergisi*, S. 31, ss. 82-84.

¹⁰³⁷ Kemal Reis için bkz. İ. Bostan (2009). "Kemal Reis", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, ss. 444-4446. P. Brummett (1990). Kemal Reis and Ottoman Gunpowder Diplomacy, *Studies on Ottoman Diplomatic History* (ed. Sinan Kuneralp), V, İstanbul, s. 9. Kemal Reis'in Akdeniz'deki faaliyetleri için ayrıca bkz. V. Dökmeci (2020). *Akdeniz'de Devletler ve Korsanlar*, Babil Kitap, İstanbul.

¹⁰³⁸ M. Sanuto (1884). *Diarii*, C. 11, s. 663.

¹⁰³⁹ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 195. M. Sanuto (1886). *Diarii*, C. 12, s. 154.

¹⁰⁴⁰ P. Brummett (1996). The Myth of Shah Ismail Safavi: Political Rhetoric and "Divine" Kingship", *Medieval Christian Perceptions of Islam: Book of Essays*, ed. John Victor Tolan, ss. 348-349. C. Yüksel Muslu, *age*, s. 220.

¹⁰⁴¹ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 313 ve 315.

¹⁰⁴² M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 19, ss. 66-67.

¹⁰⁴³ İbn İyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, s. 340.

askerî bir birlik seferber edildi¹⁰⁴⁴. Böyle olsa da, filonun Süveyş'ten yola çıkması 1515'in güzünü bulacaktı¹⁰⁴⁵. İbn Iyas, 1515'in yaz başında Kahire'de filo için yapılan hazırlıklar hakkında bilgi vermeye devam etmektedir. Selmân Reis son kertede filonun amiralliğine getirildi¹⁰⁴⁶ ve emrine iki bin adam verildi. Filonun bir an önce hareket etmesi için adamlara ödeme yapılması emrediliyordu¹⁰⁴⁷. 2 Temmuz günü filodakilere gerçekten de dört aylık maaşları peşinen ödendi¹⁰⁴⁸. Gerekli hazırlıkların ardından, kaynakların insangücü ve gemi sayısı hakkında farklı bilgiler verdiği¹⁰⁴⁹ Selmân'ın komutasındaki filo 1515'in Ekim'inde¹⁰⁵⁰ Süveyş'ten yelken açarak, Kasım'da Cidde'ye ulaştı. Cidde'de Emir Hüseyin'le mülâki olan Selmân, onunla oradan Yemen istikametine doğru Kasım ayı içinde¹⁰⁵¹ hareket etti.

Ebu Mahreme'ye göre, 7 Zilkaade 921/13 Aralık 1515¹⁰⁵², Çarşamba günü, memluk birlikleri Kâmârân Adası'na ulaştı. Bundan bir müddet önce, yani onların henüz Câtân'da bulundukları sırada, Yemen'e hükmeden Tahirîlerden II. Amir ülkesinin davetsiz misafirler tarafından rahatsız edileceğini tahmin edebiliyordu. Gerçi, memlukler, Yemen'i işgal etmek gibi niyetleri olmuş olsa bile, II. Amir'e gelişlerinin nedeninin Portekizlilerle savaşmak olduğunu söylemişler ve ondan bu maksatla erzak ve mühimmat gibi takviye malzemeler talep etmişlerdi. Sultan II. Amir ise memluk taleplerini kulak ardı etmiş ve bir cevap vermekten çekinmişti. Şimdiki halde, Emir Hüseyin'in başında olduğu memlukler Kâmârân

¹⁰⁴⁴ Age, ss. 355-356. Hatta o sırada Cidde'de bulunan Emir Hüseyin Kahire'den oraya takviye birliklerin gönderilmesini memluk sultanından rica ediyordu. Bu arada, Selim şark seferine çıkacak olmasından dolayı Memluk sultanına yardımda bulunamadığından özürlerini gönderiyordu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, s. 5.

¹⁰⁴⁵ İskenderiye'deki Venedik konsolosu filonun, hazır olsa bilse, hareket etmesinin Türkiye'den insangücünün gelmesi beklendiğinden birkaç ayı bulabileceğini söyler. M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 19, s. 67.

¹⁰⁴⁶ İdris Bostan (2009), "Selmân Reis", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 36, ss. 444-446. Selmân Reis isminden sadece Müslüman ve Venedik kaynakları değil, aynı zamanda Portekizce kaynaklar da söz etmektedirler. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 7-II. Anonim bir müellif veya müstensihne ait olan ve Lopo Soares'in Kızıldeniz seferini nakleden bir anlatı da Selmân Reis'in baş-kaptan olduğunu belirtir. Ronald Bishop Smith (1975). *Ra'is Salmân and Amir Husain: being the Portuguese text of an unknown account of their expedition from Suez, to Aden and the return to Jidda, in 1515 and 1516*, found in the Biblioteca Nacional de Lisboa, Lizbon, s. 27. Bu esere ulaşmama vesile olan Ada Palmer'e müteşekkirim.

¹⁰⁴⁷ İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 422-423.

¹⁰⁴⁸ Age, s. 424.

¹⁰⁴⁹ Müslüman ve Hristiyan kaynakların filo hakkında kaydettiği bilgiler için özellikle de bkz. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, ss. 5-7. İbn Iyas ve Castanheda filoda 6 bin, Andrea Corsali 4 bin ve *Ra'is Salmân and Amir Husain* adlı anlatı ise 3 bin adamın olduğunu aktarır. Gemi sayısı ise 20 ila 27 arasında değişiyordu.

¹⁰⁵⁰ F. L. Castanheda (1833), *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 12. R. Bishop Smith, age, s. 27. Yukarıdaki sözü edilen tarih sadece bu iki Portekizce kaynağa göredir. Ancak burada bir çelişkiye dikkat çekmek gerekir. İbn Iyas filoda vazifeli birliklerin 1515 Ağustos'unda Kahire'den hareket ettiğini ve Ridaniye üzerinden Süveyş'e gittiğini aktarır. Ancak filo muhtemelen Eylül ayında Süveyş'ten hareket edecekken, o ayın 27'sinde filodaki bir geminin kaza kırma uğradığını söyler. İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, ss. 431 ve 436. İşte bu yüzden de hareket anı Ekim ayına sarkmış oluyordu. Dolayısıyla, sözü edilen iki Portekizce kaynak filonun Süveyş'ten kesin olarak ayrılışını verir. Dimyat'tan Eylül tarihli bir mektuba göre, filo hareket etmişti. M. Sanuto (1887). *Diarii*, C. 21, s. 284.

¹⁰⁵¹ Ronald Bishop Smith, age, s. 29'a göre, bu tarih 19 Kasım 1515'tir.

¹⁰⁵² Ebu Mahreme, age, s. 17. Aynı tarih için bkz. Ahmed Raşid Paşa, age, s. 14. Bir başka Müslüman kaynağı ise memluklerin Kâmârân'a 17 Zilkaade 921/23 Aralık 1515 günü ulaştığını kaydeder. R. B. Serjeant, age, s. 48.

Adası'na geldiklerinde, orada geçirdikleri süre boyunca yiyecek sıkıntısı çekmeye başlamışlardı. Çorak bir adada baş gösteren erzak meselesi ödenmeyen maaşların neden olabileceği bir huzursuzluktan daha fazla olumsuzluklara yol açabilirdi. Öyle de olmuşa benziyor. Andrea Corsali'nin¹⁰⁵³ bilgi kaynaklarına göre, memluklerden 700 adam birlikten kaçıp, adadaki bir tepeye sığınmış idi. Dolayısıyla Emir Hüseyin, Kâmârân'dayken, bir kez daha Yemen hükümdarına ricada bulunarak, ona ve Zebid'teki oğlu Abdulvahab'a hediyeler gönderdi¹⁰⁵⁴. Memluk tarafından *cihad*¹⁰⁵⁵ uğruna yapılan destek talebine Yemen hükümdarı bu kez sıcak baktı ve müşaviri Amir Ali b. Muhammed el-Badanî'nin telkinleriyle, erzak ve para göndermeye niyetlendi. Çok geçmeden, Yemen topraklarının memlukler gibi yabancı unsurların işgaliyle sonuçlanabileceğini sezen Ömer el-Cabartî ise sultan Amir'i uyardı ve ona, sözü edilen yardım çağrısına cevap vermemesini ve memluklere iyi niyet göstermemesini tavsiye etti. Yemen hükümdarı, memluklerin öfkesinden başka bir şeye hizmet etmeyecek olan bu tavsiyeyi¹⁰⁵⁶ dikkate alarak, oğluna, Zebid'ten ayrılmamasını ve muhtemel memluk işgaline karşı kendisini sağlama almasını ısrarla söyledi¹⁰⁵⁷.

921 senesinin Zilhicce ortası/20 Ocak 1516 tarihi, gerçekten de, Yemen'in bazı önemli sahil şehirlerinin memluk işgaline maruz kalmasına şahit oldu. Sultan Amir'in kendisine yapılmış olan müracaatlara kayıtsız kalması memluk unsurlarının erzak için Hudeyde şehrine adamlar göndermelerini beraberinde getirdi. Ahali bu durumu acilen Yemen sultanının oğluna bildirdi. Bu kez de, onun gönderdiği takviye kuvvetlerin talepleri, ahali için külfet olunca,

¹⁰⁵³ Aşağıda da değinileceği üzere, Lopo Soares'in Kızıldeniz filosunda yolculuk yapmış olan İtalyan Andrea Corsali'nin hamisi Lorenzo dei Medici'ye yazdığı 18 Eylül 1517 tarihli mektubu için bkz. A. Corsali (1841). All'Illustriss. Principe e Sig. Il Sig. Duca Lorenzo de' Medici, Della Navigazione del Mar Rosso e Sino Persico Fino a Cochinchina Città dell'India, Scritta alli XVIII di Settembre MDXVII, *Relazioni di Viaggiatori*, C. 2, s. 107. Bundan sonra bu mektuptan bahsederken, Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu ifadesini kullanacağız. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 8.

¹⁰⁵⁴ Ebu Mahreme, *age*, ss. 17-18.

¹⁰⁵⁵ *Age*, s. 18.

¹⁰⁵⁶ Emir Hüseyin ile Tahirî idarecileri arasında cereyan eden bu söz teatilerini daha ayrıntılı anlatan Ahmed Raşid Paşa, Ebu Mahreme'nin versiyonuyla uyumlu olmak suretiyle, memluklerin Yemen topraklarını işgal serüveninin başlangıcına Zeydî İmam Şerefüddin ibn Şemseddin'i yerleştirir. Çünkü bu Zeydî imam, Yemen hükümdarı Amir'in idaresine muhalif olduğundan, Emir Hüseyin'i müttefik olarak görmüş ve ona, Amir'e karşı yürütmesi için türlü gerekçelerle dolu mektup göndermiştir. Bu mektubu okuyan Emir Hüseyin, Kâmârân'a geliş amacının Yemen topraklarını işgal etmek olmadığını, daha ziyade Portekizlilere karşı savaşmak olduğunu ileri sürerek, vaziyeti kurmaylarıyla istişare etme yoluna gitmiştir. Buna göre, Yemen sultanı Amir'in, iddia edildiği gibi, zalim biri olup olmadığını öğrenmek için, ondan, Portekizlilere karşı memluk birliklerine yardım göndermesi talep edilecekti. Gerçekten de bu maksatla Yemen sultanına yardım talebinde bulunulmuş ve sultan da ilk başta buna sıcak bakmış, ancak müşaviri olan Cemaleddin Ali ibn Muhammed ed-Nadarî ise Yemen sultanına böyle bir yardımda bulunmasında şiddetle karşı çıkmıştı. Sultan da onun bu kararına riayet ederek, memlukleri desteklemekten vazgeçmiş ve Emir Hüseyin'e bu yönde haber göndermişti. Sultanın cevabını öğrenen Emir Hüseyin, Zeydî imanın iddiasını haklı bulmuş ve Yemen topraklarının işgaline cevaz vermişti. İşte Portekizlilere karşı gönderilen memluk birliklerinin Yemen'e yönelik saldırıların kıvılcımı böyle ateşlenmiş oldu. Ahmed Raşid Paşa, *age*, ss. 14-16. Memluklerin Kâmârân'a 17 Zilkaade 921/23 Aralık 1515 günü geldiklerini aktaran kaynak da yukarıdaki bilgileri paylaşır. R. B. Serjeant, *age*, s. 49.

¹⁰⁵⁷ Ebu Mahreme, *age*, s. 18.

şehrin tahliyesinden başka bir şeye hizmet etmedi. Memlukler de fırsattan istifade ederek, şehre girdiler ve evlerin ahşaptan kapı ve pencere çerçevelerini söküp, teknelere yükledikten sonra, Kâmârân Adası'na döndüler¹⁰⁵⁸. Orada bir müstahkem dikmeyi de ihmal etmediler.

Yemen'deki Tahirîlerin rakiplerinden biri olan Luheyra hâkimi Ebu Bekir ez-Zeylâi de memlukleri destekleyenler arasındaydı. O da bunun mükâfatı olarak hilat ve hediyelerin muhatabı oldu. Karşılığında ondan Memluk sultanı adına hutbe okutulmasını istediler. O da bu talebi yerine getirmekle kalmadığı gibi, memluklere limanından Yemen topraklarına geçiş imkânı tanıdı¹⁰⁵⁹. İç kesimlere ilerleyen memluk birlikleri¹⁰⁶⁰ Mevr¹⁰⁶¹ şehrini ele geçirdi ve Yemen hükümdarının ordusunu dağıttı. Bu ordunun başında bulunan Muhammed b. Süleyman öldü¹⁰⁶². Bir başka kabile olan Zeydîler de memlukleri Tahirîlere karşı kurtarıcı olarak gördüler¹⁰⁶³ ve memluk birliklerinin Kâmârân'daki komutanı olan Emir Hüseyin'le ittifak tesis ettiler. Emir Hüseyin, Yemen hükümdarının ordusuna ait bir garnizonun bulunduğu ed-Dahi şehrine iki yüz kadar memluk gönderdi. Onlarla birleşen Zeydî savaşçılar garnizonu yok ettiler ve sözü edilen şehri yağmalayıp, ateşe verdiler¹⁰⁶⁴.

Yemen sultanı II. Amir'in bölgedeki vaziyeti araştırmakla görevlendirdiği biraderi Şeyh Abdulmelik 11 Rebiyülevvel 922/14 Nisan 1516 günü¹⁰⁶⁵ Zebid şehrine, oradan da Mazhaf'a geldi. Emir Hüseyin, onun Mazhaf'a geldiğini öğrendiğinde, derhal adamlarını toplayıp, Kâmârân'dan Yemen topraklarına geçti. Şeyh Abdulmelik'i Mazhaf'ta "Türk, Rum ve Mağribîlerden" oluşan muhalif birliklerin komutanı Câzânî Şerif İzzeddin karşıladı. İki taraf arasındaki çetin muharebenin sonucunu Şeyh Abdulmelik'in cesareti belirledi¹⁰⁶⁶. Ancak bu başarının Tahirîler arasında vesile olduğu sevinç kısa sürdü. Çünkü Mazhaf'taki mağlubiyetten sonra, bazı Arap kabileleri Tahirîleri Zebid'den kovması için Emir Hüseyin'i ikna ettiler¹⁰⁶⁷. Böylece, Emir Hüseyin Selmân Reis'ten gelecek olan kuvvetleri beklemek

¹⁰⁵⁸ Age, ss. 18-19. Ahmed Raşid Paşa, age, s. 16.

¹⁰⁵⁹ V. A. Porter, agt, C. 1, s. 123.

¹⁰⁶⁰ Selmân Reis ise Kansu Gavri'den talimat almadığını öne sürerek ve kara seferine katılmayı reddederek, Yemen'e yapılacak bir saldırıdan yana olmamıştır. Age, s. 124.

¹⁰⁶¹ Ahmed Raşid Paşa, age, s. 17'de bu yer ismi Mûr diye latinize edilmiştir.

¹⁰⁶² Ebu Mahreme, age, s. 19.

¹⁰⁶³ Tahirîlerin Zeydî topraklarına doğru tedricen genişlemeleri ve önemli Zeydî şehirleri ile kalelerini ele geçirmelerine dair bkz. V. A. Porter, agt, C. 1, ss. 111-117. Zeydîlerin Emir Hüseyin'e müracaatı için ayrıca bkz. S. Baştürk (2010). *Telhîsü'l-Berku'l-Yemânî/Ahbârü'l-Yemânî (Tahlil ve Metin)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, ss. 11-12.

¹⁰⁶⁴ Ebu Mahreme, age, ss. 19-20.

¹⁰⁶⁵ Age, s. 20. Ahmed Raşid Paşa, Şeyh Abdulmelik'in 11 Rebiyülahir 922/14 Mayıs 1516 günü Zebid'e ulaştığını kaydeder. Ahmed Raşid Paşa, age, s. 17.

¹⁰⁶⁶ Ebu Mahreme, age, s. 20. Ahmed Raşid Paşa, age, s. 18.

¹⁰⁶⁷ Ebu Mahreme, age, s. 21.

üzere Zebid'e ilerledi ve oraya 27 Cemaziyülevvel 922/28 Haziran 1516 günü¹⁰⁶⁸ ulaştı. Takviye kuvvetlerle oluşan memluk birliğinde Selman'a ait Osmanlılar, Türkmenler ve Zeydiler bulunuyordu. Bunlara, Tahirîlerin düşmanları olan Câzânîlar ve Luheyeliler de refakat ediyordu. Tahirî ordusuna Şeyh Abdulmelik ve Yemen hükümdarının oğlu Abdulvahab komuta etmekteydiler. Her iki tarafın verdiği çetin bir muharebenin ardından, Tahirî unsurları mağlup oldu. Memlukler Zebid'i işgal edip¹⁰⁶⁹, şehri yağmaladıktan sonra, büyük bölümünü ateşe verdiler ve ahaliye de emsalsiz şiddet uyguladılar¹⁰⁷⁰. Gerçi, çok geçmeden, Emir Hüseyin'in başını ağrıtacak bir hadiseye de şahit olundu. Memluk birlikleri, Hüseyin'den, Zebid'in ele geçirilmesine karşılık olarak vaat etmiş olduğu sözleri yerine getirmesini istediler. Hüseyin ise ödeme yapmaktan yana olmadı ve bunun nedenini de onların Zebid'de yağmaladıkları mallarla ilgili olduğunu söyledi¹⁰⁷¹. Her an isyâna meyilli birliklerin karşısında epey müşkül duruma düşmüş olan Emir Hüseyin çareyi Zebid'den ayrılmakta buldu. On dört gün¹⁰⁷² kaldığı bu şehirden hareket etti¹⁰⁷³, ancak hemen öncesinde vekil olarak Barsbay adında bir memlukü¹⁰⁷⁴ orada bıraktı¹⁰⁷⁵.

Kısa sürede Yemen'deki Tahirî idaresi için tehdit teşkil etmiş olan Emir Hüseyin'in Selmân Reis'le bir araya gelmesinden sonra, her iki komutan Somali sahilindeki Zeylâ'ya gitmeyi tercih etti. Zeylâ'daki ahali, memluklerin Yemen'deki faaliyetlerinden haberdar

¹⁰⁶⁸ V. A. Porter, **agt**, C. 1, s. 128. Ahmed Raşid Paşa ve Ebu Mahreme 19 Cemaziyülevvel 922/20 Haziran 1516 tarihini verirler. Ebu Mahreme, **age**, s. 21. İbn Iyas ise 20 Cemaziyülahir 922/21 Temmuz 1516 tarihini kaydeder. İbn Iyas (2016). *Yavuz'un Mısır'ı Fethi ve Mısır'da Osmanlı İdaresi*, yay. haz. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yay., s. 80.

¹⁰⁶⁹ Telhîsü'l-Berku'l-Yemânî'de Zebid'in ele geçirildiği tarih, sehven olsa gerek, 9 Cemaziyülevvel 920/2 Temmuz 1514 olarak verilir. S. Baştürk, **agt**, s. 13.

¹⁰⁷⁰ Bir kayıttta o gün Yemen hükümdarının oğlu Şeyh Abdulvahab'ın öldürüldüğü ifade edilmektedir. V. A. Porter, **agt**, C. 1, s. 128. Correia da ölen kişinin Yemen hükümdarının oğlu olduğunu kaydeder. G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 481. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 107'de ise ölen kişi Yemen hükümdarının biraderiydi. Ebu Mahreme o gün şehirde Cuma namazının kılınmadığını da ekler. Ebu Mahreme, **age**, s. 22.

¹⁰⁷¹ G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, ss. 481-482.

¹⁰⁷² V. A. Porter, **agt**, C. 1, s. 131. S. Baştürk, **agt**, s. 14'te ve Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19'da Emir Hüseyin'in Zebid'te yirmi yedi gün kaldığı kaydedilir.

¹⁰⁷³ S. Baştürk, **agt**, s. 14'te Emir Hüseyin'in Zebid ayrılışının tarihi 7 Cemaziyülahir 922/8 Temmuz 1516 olarak verilir.

¹⁰⁷⁴ Konumuzun dışında kaldığından, Barsbay'ın Yemen'deki faaliyetlerine değinmedik. Ayrıntı için bkz. Ebu Mahreme, **age**, ss. 26-28.

¹⁰⁷⁵ Emir Hüseyin'in Barsbay'ın idaresi altında orada bırakmak zorunda kaldığı memluk unsurlarıyla ilgili olarak şu denilebilir ki, Andrea Corsali, maaşlarının ödenmemesinden dolayı huzursuzluk çıkaran memluk birliklerinin Selmân Reis'e olan biteni anlattıkları bir mektup yazdıklarını ve Selmân Reis'in de onlara mektup yazarak, Kâmârân'a dönmelerini ve orada ödeme yapılacağını söylediğini, ancak memluk birliklerinin bir daha Kâmârân'a dönmek istemediklerini ve Zebid'te kalmayı tercih ettiklerini ifade eder. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 108. Correia da Corsali'yle aynen uyumludur. G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 482. Ahmed Raşid Paşa ise biraz farklı bir versiyon sunarak, Emir Hüseyin'in Zebid'in ele geçirilmesi karşılığında emrindeki askerlere vaat ettiği ödemeyi yapmaması üzerine, öldürülme tehlikesiyle yüz yüze kaldığını, ancak Selmân Reis'le mülaki olduğu Buka denilen bir yerde askerlere maaşlarını ödeyerek, muhtemel bir isyânı önlediğini kaydeder. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19.

olduklarından, onları erzak ve başka malzemelerle takviye etmeye mecbur kaldılar¹⁰⁷⁶. Vaktiyle Portekizlilere karşı Hindistan’a gönderilmesi planlanan memluk filosunun, aslına bakılırsa, Yemen’in fethi için hazırlanmış olabileceğini gösterecek şekilde, bu iki komutanın Zeylâ’dan sonraki durağı Aden şehri oldu. Elbetteki, Aden valisinin Emir Hüseyin’e ilk Hindistan macerasında sergilediği netameli tavırlarının da bu meselede payı büyüktü.

Yemen’in önemli şehirlerinin memluklerin işgaline maruz kalmaları son yıllarda kuşatma tehlikesiyle sürekli yüzleşmiş olan Aden’in de aynı kaderi paylaşacak olmasını kaçınılmaz kılabilirdi. Böyle olsa da, Kahire’den Hindistan seferi için yola çıkmış olan pek çok memluk unsurunun, yukarıda değinildiği üzere, Barsbay komutasında Zebid’te bırakılması Aden’e yapılacak saldırının kaderini etkiledi. Çünkü filodan koparılan bu unsurlar Emir Hüseyin ile Selmân Reis’in faaliyetlerinde bu aşamadan sonra bir rol oynamayacaklardı¹⁰⁷⁷. Yine de, bu iki komutan, Afonso de Albuquerque’nin 1513 tarihli Kızıldeniz seferinden ders çıkarmış olan Adenlilerin tahkim ettiği surları dövmek için şanslarını denemek istediler. Memluk filosu¹⁰⁷⁸ Aden önlerine muhtemelen 1516’nın Ağustos’unda¹⁰⁷⁹ veya Eylül’ün başında¹⁰⁸⁰ ulaştı. Ne var ki, o anda Aden’den Hindistan’a hareket etmekte olan *mevsimlik* ticaret gemileri filodakilerin dikkatini çekti. Selmân Reis, Aden’e yapılacak olan saldırının inisiyatifini o sırada Emir Hüseyin’e bırakırken, bu gemilerin peşiden gitti. Ebu Mahreme’ye göre, gemilerden biri Yemen hükümdarına ait *Haşimî* gemisiydi¹⁰⁸¹. Bu gemiye el koyan Selmân Reis diğer gemileri, serbest bırakarak, Gücerât sultanına gönderdi. Gemilerden birine, memluklerin, Yemen topraklarının fethini tamamladıktan sonra, “Portugal keferesini” Hint sahillerinden def etmek üzere oraya geleceklerini yazan bir mektup da verdi¹⁰⁸².

Emir Hüseyin’e dönecek olursak, Aden’e takviye kuvvetler gelmeden, bir an önce şehre saldırımayı kararlaştırdı ve kuşatmada sonuç vermesi için filodaki topların ateşlenmesini

¹⁰⁷⁶ Ebu Mahreme, **age**, s. 23 ve aynı şekilde bkz. Andrea Corsali’nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 108. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19. İbn Iyas, Emir Hüseyin ve Selmân Reis’in şimdiye kadar Yemen’deki faaliyetleri hakkında kısa bilgiler vermesine rağmen, Zeylâ bahsine değinmez.

¹⁰⁷⁷ S. Baştürk, **agt**, s. 14.

¹⁰⁷⁸ **Agt**, s. 15’te memluk filosunun 22 *gurab* türü gemiden ve iki adet kalyondan oluştuğu kaydedilir. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19’da 21 gemi kaydı yer almaktadır.

¹⁰⁷⁹ S. Baştürk, **agt**, s. 15’te filonun Aden açıklarına 3 Receb 922/2 Ağustos 1516 günü geldiği belirtilir. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19’da 922 senesinin Receb’inin evaili/1-9 Ağustos 1516 tarihi kayıtlıdır.

¹⁰⁸⁰ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, ss. 10 ve 11-12.

¹⁰⁸¹ Ebu Mahreme, **age**, s. 23.

¹⁰⁸² S. Baştürk, **agt**, s. 15. Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 19. V. A. Porter, **agt**, C. 1, s. 132. Andrea Corsali, Selmân Reis’in, el koyduğu gemilerdeki malları Diu valisi Melik Ayaz’a gönderdiğini ve Melik Ayaz’dan bu malları satıp, karşılığında erzak ve kereste vb. malları satın alıp, onları Kızıldeniz’e göndermesini istediğini ifade eder. Andrea Corsali’nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 108.

emretti¹⁰⁸³. Surların dayanıklı olmasından dolayı bu hamlenin bir faydası olmadı. Bu yüzden de emrindeki birlikleri, karaya çıkararak, bu kez anakaraya bir geçitle bağlı olan Sirâ adacığına mevzilendirdi. Buradan yapılan top atışları surlarda gedikler açılmasına neden oldu. Ne var ki, şehrin düşeceğini düşünen memluklerin beklentileri boşa çıktı. Şehrin arka tarafından dışarı çıkan Aden birlikleri aniden memluklere hücum ederek, onların büyük bölümünü öldürdüler. Çok fazla zayıat veren memlukler gemilere çekildiler¹⁰⁸⁴. Emir Hüseyin Aden'den hareket etmek üzereyken, Selmân Reis gemileriyle limana ulaştı. Mevkidaşının başarısızlığına öfkelenerek¹⁰⁸⁵, saldırıyı tazeledi. Emir Hüseyin'in birliklerini püskürtmeyi başarmış olan Adenliler, yine de, muharebede epey hırpalanmışlar ve bu yüzden de vali Emir Mircân'dan destek istemişlerdi. Bu destek o anda gelmeyince, Sirâ denilen adacığı terke mecbur kalıp, şehre doğru çekilmişlerdi. Tahliye edilen bu adacık Selmân Reis tarafından adamlarıyla işgal edildi. Nispeten daha yüksek seviyede bulunan Sirâ'dan bir kez daha surlara doğru top atışları yapıldı. Atışlar tesirini gösteremeyince, Adenliler cesaretlerini topladılar ve savaşmak için hazırlandılar. Selmân Reis hamlesinin başarılı olamayacağını fark ettiğinden, toplarını Sirâ'dan kaldırıp, surlara daha yakın yere yerleştirdi. Bu taktik ilk başta işe yaradı, çünkü surun büyük bölümü tahrip edilebildi. Ancak şehrin ahalisi yapılacak daha fazla atışın surlara zarar vermesini önlemek için birtakım tedbirler aldı¹⁰⁸⁶. Bu tedbirler topların etkinliğini azalttığından, Selmân Reis de göğüs göğüse muharebe için hazırlandı. Bundan önce memlukler tarafından taş, ok, top gülleri ve misket mermileri kullanılarak olabilecek direniş püskürtülmeye çalışıldı. Hicrî 922 yılının Şaban ayının falanca gününde/1516'nın Eylül ayının bir gününde¹⁰⁸⁷ Selmân Reis umumî taarruzu başlattı. Böylece, iki taraf arasındaki çetin muharebe, avantajı sağlamış olan memluklerin lehine sonuçlanabilecekken, Emir Mircân'ın savaşçılara vaat ettiği parayı ödemesiyle¹⁰⁸⁸, memluklerin aleyhine döndü. Öğlen vaktine kadar süren bu muharebede Adenlilerin direnişini kıramayan Selmân Reis¹⁰⁸⁹ ve adamları mağlup olarak, gemilerine çekildi¹⁰⁹⁰. Üstelik, Yemen hükümdarının biraderi Şeyh Abdülmelik'in müdafileri takviye etmek üzere gelmesiyle, Aden kuşatması memlukler

¹⁰⁸³ Ebu Mahreme, *age*, s. 23.

¹⁰⁸⁴ Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 20.

¹⁰⁸⁵ *Age*, s. 20'de Selmân Reis'in, yeğenin bir önceki muharebede ölüm haberini aldığından, saldırıya geçtiği aktarılır.

¹⁰⁸⁶ Ebu Mahreme, *age*, s. 24.

¹⁰⁸⁷ Ebu Mahreme Selmân'ın bu saldırısını 922 senesinin Şaban ayına, yani 1516'nın Eylül ayına yerleştirir. *Age*, s. 24. Ahmed Raşid Paşa, *age*, s. 20'de ise bu saldırının 19 Receb 922/18 Ağustos 1516 gecesini yapıldığı kaydedilir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 10'da, Ebu Mahreme'yle uyumlu olarak, memlukler tarafından umumî saldırının 19 Receb günü değil de, 19 Şaban/17 Eylül günü yapıldığı belirtilir.

¹⁰⁸⁸ V. A. Porter, *agt*, C. 1, s. 132.

¹⁰⁸⁹ S. Baştürk, *agt*, s. 16'da Selmân Reis'in bile yaralandığı kaydedilir.

¹⁰⁹⁰ Ebu Mahreme, *age*, s. 24.

için tamamen hüsrarla sonuçlandı. Böylece Hindistan'a gönderilmesi planlanan filo için onca sene sarf edilen bütün emekler Yemen'in işgali uğruna heba oldu.

Ebu Mahreme'ye göre, memlukler, Şeyh Abdülmelik'in Aden'e takviye için gelmiş olduğunu teyit ettikten sonra, Sirâ adasını tahliye ettiler. Toplar ve savaş malzemeleri gemilere yüklenir yüklenmez, Şaban/Eylül ayının bir Cumartesi günü¹⁰⁹¹ limandan hareket ettiler. Aynı Ebu Mahreme, memluklerin, yelken açtıkları sırada, Cidde'den Hindistan'a giden ve Aden limanına getirdiklerini boşaltmak isteyen bir gemi gördüklerini ve bu geminin Aden'e girişine engel olduklarını, ancak ona zarar vermeden, Hindistan'a gitmesine müsaade ettiklerini ve Babü'l-Mendeb'e doğru yola koyulduklarını dile getirir¹⁰⁹². Gerçi yolculuk sırasında memluklerin başından dertler eksik olmuşa benzemiyor. Su ikmali için yanaştıkları Rubak limanında pusu kurmuş olan Adenlilerin saldırısına maruz kaldılar¹⁰⁹³. Yaşanan çatışmada memlukler zayıt verdiler. Yine de, sahip oldukları ateşli silahları, etraflarını sarmış olan Yemenlilerin dağılmasına ve memluklerin de kuşatmayı yarmalarına hizmet etti¹⁰⁹⁴. Dahası, iki memluk komutanı arasında bir ihtilaf da yaşandı ve bundan dolayı, Cidde'de bir araya gelecekleri ana kadar ikisi de farklı yönle gittiler. Selmân Reis, Ebu Mahreme'ye göre, ikmal yapmak üzere, önce Zeylâ'ya yelken açtı ve oradan Kızıldeniz girişine döndü. Yemen sahilindeki Muha'ya, oradan da Muteyne'ye ve en sonunda da Kâmârân'a hareket etti¹⁰⁹⁵. Selmân'ın Kâmârân'a gitmesinin nedeni Emir Hüseyin'in topları ve müstahkemi tahliye edip etmediğini teyit etmektir¹⁰⁹⁶. Muhtemeldir ki bu Osmanlı

¹⁰⁹¹ Ebu Mahreme, **age**, s. 25. S. Baştürk, **agt**, s. 16'da filonun Aden'den demir almasının 11 Receb/10 Ağustos günü olduğu ifade edilir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, s. 11'de Sirâ'dan tahliye işleminin 19 Eylül, memluk filosunun limandan ayrılışının 20 Eylül günü olduğu kayıtlıdır.

¹⁰⁹² Ebu Mahreme, **age**, s. 25.

¹⁰⁹³ Ahmed Raşid Paşa, **age**, s. 20.

¹⁰⁹⁴ Ebu Mahreme, **age**, s. 25.

¹⁰⁹⁵ **Age**, s. 25.

¹⁰⁹⁶ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, s. 11. Burada belirtilmesi gereken bir husus da Mısır'a memluk filosunun vaziyeti hakkında gelen bir bilgiyle ilgili olmaktadır. İskenderiye konsolosu Tomaso Venier'in 29 Eylül 1516 tarihli mektubunda Selim'in Dabık Savaşı'ndan sonra Haleb'teki vaziyetine dair malumat mevcut olmakla birlikte, memluk filosunun Kâmârân Adası'nda "yarı perişan (*meza abisada*)" vaziyette bulunduğu da kayıtlıdır. M. Sanuto (1888). *Diarii*, C. 23, s. 247. Ancak "memluk filosu" gibi muğlak bir tabirden sözü edilen adada iki memluk komutanından hangisinin bulunmuş olabileceğini kestirmek güç olmaktadır. Çünkü filo başarısız Aden kuşatmasından sonra ikiye ayrılmışken, Selmân Reis Zeylâ'ya gitmiş, Emir Hüseyin de Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan girerek, Kızıldeniz boyunca yoluna devam etmiştir. Dolayısıyla, ikiye ayrılmış olan memluk filosundan hangi birinin bu adaya "yarı perişan" vaziyette ilk önce geldiğini ayırt etmek mümkün olmayabilirdi. Burada Barros'a müracaat edersek, kimin ilk önce Kâmârân'a gitmiş olabileceğini nispeten çözebiliriz. Çünkü Barros, Emir Hüseyin'in Aden kuşatmasından sonra, Selmân Reis'ten önce, Kâmârân'a geldiğini ve orada Selim'in Kansu Gavri'yi mağlup ettiği haberini öğrendiğini ve bu haber üzerine derhal Cidde'ye hareket ettiğini aktarır. J. Barros (1992). *Asia*, C. 3, s. 9. Bu belirsizlik çözülmüş gibi görünse de, bu kez başka bir belirsizlik baş gösterir: Aden'in memlukler tarafından 922/1516 senesinin Receb/Ağustos ayında mı yoksa Şaban/Eylül ayında mı kuşatıldığı meselesi. Tomaso Venier'in mektubu 29 Eylül tarihliyse, Aden kuşatmasının Receb/Ağustos ayında olduğunu kaydeden Ahmed Raşid Paşa ve *Telhîsü'l-Berku'l-Yemânî* gibi Müslüman kaynaklar haklı olabilirlerdi. Çünkü bu kuşatma, Ebu Mahreme'nin kaydettiği üzere, Şaban/Eylül

denizcisinin sözü edilen adadaki hareketini almış olduğu bazı haberler belirlemiş olmalıdır. Barros, Emir Hüseyin'in, Kâmârân Adası'nda bulunurken, Memluk sultanının Dabık Muharebesi'nde hayatını kaybettiğini ve Selim'in onun topraklarını ele geçirmeye başladığını öğrendiğini söyler¹⁰⁹⁷. Aynı Barros, Emir Hüseyin hakkında biraz daha ayrıntı vererek, onun, bu hadise karşısında, emrindeki adamlara seslenip, memluk sultanının henüz toprağı sayılan Cidde'ye dönülmesi ve bu şehrin savunulması gerektiğini, çünkü (aynı Hüseyin'in), Selmân Reis'in, memluk sultanının ölüm haberini alır almaz, Osmanlı padişahının gözüne girmek için elinden geleni yapacağını (*quererá tomar voz por elle*) söylediğini ve bu yüzden de böyle bir ihtimale fırsat vermemek için Emir Hüseyin'in filoda işe yarayacak eldeki en iyi unsurları (*com a melhor da frota*) alıp, kalanları ise Selmân Reis Kâmârân'a döndüğünde, onun filosuna binebilsinler diye bu adada bırakarak (*leixãdo algũas pera, quando Raez Soleimã tornasse, ter êbarçaã*), Cidde'ye hareket ettiğini kaydeder¹⁰⁹⁸. Dolayısıyla, bu bilgilere göre, Selmân Reis, Kâmârân'a ulaştığında, Emir Hüseyin'in orada bıraktığı unsurlardan olan biten her şeyi öğrenmiş ve adada daha fazla kalmasının, Osmanlılar ile memlukler arasındaki sonucu henüz belli olmayan savaş halinden dolayı, faydalı olmayacağını kavramıştı. Bu yüzden de, vaziyetin her yönden nezaketine binaen, Selmân Reis Kâmârân'dan hareket etti ve 11 Aralık 1516 günü¹⁰⁹⁹ Cidde önlerine ulaşmış oldu.

Müslüman ve Portekizce kaynaklar, memluk filosunun Yemen diyarlarında boy göstermeye başladıkları andan itibaren, bu iki komutanın gelecekteki durumlarına tesir edecek bazı sıkıntılara atıf yaparlar. En başta işaret edilen husus, Emir Hüseyin, vaktiyle, Cidde naibliğiyle görevlendirilip, Mısır'dan hareket ettikten sonra, filonun baş-kaptanlığına “sonradan gelme” Selmân Reis'in tayin edilmiş olmasıydı. Böyle bir tayin sabık Hint kaptanı Hüseyin'in tahammül edebileceği bir durum olmayabilirdi. Portekizlerin birkaç yıl önceki Kızıldeniz macerasına bağlı olarak, Memluk sultanından alınan talimatlar gereğince, filonun, Kâmârân'da bir müstahkem dikildikten sonra, “Frenkleri” aramak üzere Kızıldeniz'den çıkması gerekiyordu. Yukarıda da söylendiği üzere, seferber edilen birliklerin bir bölümünün,

ayında olmuşsa, o zaman bu bilginin Yemen gibi çok uzak mesafeden aynı ay içinde İskenderiye'ye gelebilmiş olması ihtimal dışı olurdu. Eğer İbn Iyas, tıpkı Zebid'in memlukler tarafından hangi gün alındığını söylediği gibi, Aden kuşatmasının da hangi gün gerçekleştirilmeye başlanmış olduğunu söyleseydi, bu mesele de çözüme kavuşabilirdi. Konuyla ilgili tartışma için bkz. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, ss. 11-12.

¹⁰⁹⁷ Bir önceki dipnot. Barros kısmı.

¹⁰⁹⁸ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 9. Gerçi, Emir Hüseyin'in, Memluk sultanının ölüm haberini aldıktan sonra, Cidde'ye bu kadar acele dönmek istemesi, vaktiyle Cidde naibliği sırasında orada önemli miktarda biriktirmiş olduğu mal varlığını güvence altına almakla ilgili olmaktadır. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 14.

¹⁰⁹⁹ *Age*, s. 11. Selmân Reis ile Emir Hüseyin'in bu tarihten önce Cidde'ye gelmiş olabilmeleri ihtimal dahilinde görülmeyebilir. Çünkü İbn Iyas'taki bir kayda göre, 22 Şevval 922/18 Kasım 1516'da Kahire'ye bir haber ulaşmıştı. Haberde, memluk filosunun toplar ve savaş malzemeleriyle battığını ve Selmân Reis ile Emir Hüseyin hakkında henüz bir haber alınamadığı ifade edilir. İbn Iyas (2016). *Yavuz'un Mısır'ı Fethi*, s. 108.

Emir Hüseyin'in hırslarından dolayı, Yemen'in işgal planları için harcanması Selmân Reis'in emrindeki deniz kuvvetlerinin Kâmârân'da yok yere âtil kalmasına ve erzak sıkıntısı da eklenince, bu kuvvetlerin zayıflamasına yol açmıştı. Dahası, Aden'in ele geçirilememesi de bu iki komutan arasındaki müşterek bağların bütünüyle kopmasına neden olmuştu. Sebepler ne olursa olsun, Cidde'ye ilk önce ulaşan Emir Hüseyin şehrin kapılarını kapatarak, Tumanbay ile Selim arasındaki savaşın nihaî sonucunu beklemeyi tercih etti. Tam bu sırada, Selmân Reis Cidde'ye vardı ve şehre girmek istediye de Emir Hüseyin tarafından buna izin verilmedi. Barros, Emir Hüseyin'in bu tavrını Mısır ve Arabistan'ın statüsünün henüz belirlenmemiş olmasına ve muhtemel bir Osmanlı galibiyetinde Selmân Reis'in saf değiştirebilme ihtimaline bağlar¹¹⁰⁰. Bakıldığında, Emir Hüseyin endişelerinde haksız da değildi. Çünkü Selmân Reis'in Cidde'ye ulaştığı 1516 Aralık'ın ortasına doğru son Memluk sultanı Tumanbay hâlâ tahtaydı ve Hicaz bölgesinde onun hükmü geçiyordu¹¹⁰¹.

Ridaniye Savaşı'nın sonucu Mekke'de öğrenilinceye kadar, bu iki komutan arasında geçici bir ateşkes sağlanmışa benziyor. Yine de, bu ateşkes durumundan önce, Barros ve Castanheda'ya müracaat edildiğinde, Cidde bir iç savaşla yüz yüze kalabilirdi. Selmân Reis'in, Emir Hüseyin'in talimatıyla, şehre alınmaması emrindeki adamların da silahlarına sarılmasını beraberinde getirdi. Vaziyetin nazik olduğu bir anda, Mekke Emiri Şerif Berekât müdahalede bulunup, iki taraf arasında geçici ateşkese hükmetti. Buna göre, Selmân Reis şehre kabul edilecek ve her ikisi de emrindeki adamların mesuliyetini üstleneceklerdi¹¹⁰². Herhalde Berekât, Selim galip geldiği takdirde, sabık bir memluklu amirali desteklemekle veya ikisi arasında tarafsız kalmakla itham edilmek istemezdi. Yine de, bu geçici ateşkes Kahire'nin statüsünün belirlendiği 1517 Ocak ayının sonunda bozuldu. Bunun nedeni, Castanheda'ya inanacak olursak, Emir Hüseyin'in Selmân Reis'i öldürtmek istemiş olması idi. Eğer Kahire'de Osmanlı idaresi tesis edilecek olursa, Selmân da Emir Hüseyin'in gözden çıkarılması için elinden geleni yapabilirdi. Ancak onun bu planı ifşa olunca, Emir Hüseyin Mekke Şerifi'ne sığınmak zorunda kaldı. Çift başlılığın böylece son bulduğu Cidde'de Selmân Reis otoritesini tesis edince, şehri Osmanlı padişahın mülkü olarak ilan etmekte zorlanmadı¹¹⁰³.

Telhîsü'l-Berku'l-Yemânî Emir Hüseyin'in gözden düşmesine ve en nihayetinde öl(dürül)mesine neden olacak “meşru” bazı gerekçeler sunar. Yemen macerasından dönüştü

¹¹⁰⁰ J. Barros (1992), *Ásia*, C. 3, s. 9.

¹¹⁰¹ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 14.

¹¹⁰² J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 9-II. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 20.

¹¹⁰³ *Age*, s. 20.

Cidde'ye herhangi bir direniş görmeden yerleşen Emir Hüseyin'in, sabık Cidde naibliği sırasında "irtikap" eylediği birtakım hadsiz uygulamalarla adı kötüye çıkmış idi. Şimdiki halde Selmân Reis'in muhtemel misillemesinden dolayı iltica ettiği Mekke Şerifi Berekât Kahire'nin yeni efendisi Selim'i tebrik etmek için ona elçilik heyeti gönderdi. Bu heyet, Selim'e, Berekât'ın bağlılığını bildirmekle kalmadı, aynı zamanda Emir Hüseyin'in şimdiye değin uyguladığı "adaletsiz" ve "keyfi" tavırlarını da dile getirdi. Padişahın huzurunda çok fazla "eglendirilmeyüb", doğruca Mekke'ye gönderilen heyet Osmanlı padişahının emrini Şerif Berekât'a bildirdi. Buna göre, el altından "hakkından gelinmesine" cevaz verilen Emir Hüseyin Berekât'ın huzuruna getirildi ve ona, Selim tarafından çağrıldığından, alelacele Kahire'ye gitmesi gerektiği söylendi. Bu emre uymaktan başka çaresi olmayan Emir Hüseyin, yanına verilen bir miktar adamla Cidde'ye gönderildi. Bu bahaneyle gemiye bindirilen Emir Hüseyin çok geçmeden derdest edilip, *ayağına bağlanan bir taşla denize atılarak*, hayatına son verildi¹¹⁰⁴.

Portekizce kaynaklar Emir Hüseyin'in infazının Selmân Reis'in marifetiyle olduğunu aktarmış olsalar da, bu infazın atfedildiği Selmân Reis ise Selim'e gönderdiği bir mektubunda farklı bir hikâye sunar. 25 Rebiyülevvel 923/17 Nisan 1517 tarihli bu mektupta¹¹⁰⁵ Emir Hüseyin'in akıbetiyle ilgili ifadeler yer alır. Buna göre, Lopo Soares de Albergaria komutasındaki Portekiz filosunun Cidde'ye gelmekte olduğuna dair haberlerin Mekke'ye ulaşmasından çok kısa bir süre önce, Şerif Berekât, güya Osmanlı padişahından gelen, ancak Selmân Reis'in bir türlü şahit olamadığı talimatlar uyarınca, derhal Emir Hüseyin'i derdest

¹¹⁰⁴ S. Baştürk, **agt**, ss. 16-20. Burada Emir Hüseyin'in ölüm şekli olarak "deryaya bırağılub" ifadesi kullanılmaktadır. Taş bağlanarak denize atılma versiyonu Barros'ta geçer. J. Barros (1992). *Asia*, C. 3, s. 9-II. Emir Hüseyin'in Arabistan topraklarında işlediği "hadsiz" tavırlar bir başka yolla da Selim'e ulaştırılıyordu. Aden valisi Emir Mircân, müşterek memluk-zeydi ordusu tarafından 23 Rebiyülevvel 923/15 Nisan 1517'de öldürülmüş olduğunu bildiği Yemen hükümdarı II. Amir adına Selim'i tebrik etmek için yazdığı bir mektupta, Emir Hüseyin ve Selmân Reis'in o diyârlarda neden oldukları yıkım ve tahribatı ayrıntısıyla dile getirmekten geri kalmamıştır. Ebu Mahreme, **age**, s. 32. Bu arada Emir Hüseyin'in ölümünün yaklaşık olarak ne zaman gerçekleşmiş olabileceği hakkında bir şeyler söylemek gerekirse, bu olay için Nisan ayı mantıklı görünebilir. Çünkü Selim'in 1517 Ocak ayının sonunda Kahire'ye girdiği haberi o senenin Şubat ayının ortalarında Mekke'de duyulmuşsa, Osmanlı padişahını tebrik için yola çıkan Mekke Emiri'nin elçilik heyeti Mart ortasına doğru Kahire'ye ulaşmış olabilir. Emir Hüseyin'le ilgili Kahire'de verilmiş olabilecek hüküm de Nisan ayı içinde Mekke'ye ulaşmış olsa gerektir ki hiç gecikmeden bu emir yine o ayın içinde tatbik edilmiş olabilir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, **age**, s. 18. Çünkü, aşağıda değinileceği üzere, Selmân Reis'e göre, Lopo Soares Cidde'nin epey açıklarına 20 Rebiyülevvel 923/12 Nisan 1517'de ulaşmışsa ve ulaştığında, kaçak Hristiyanlardan almış olduğu bilgiler arasında Emir Hüseyin'in çok kısa bir süre önce öldürüldüğü yer alıyorsa, onun ölümü Nisan ayının ortasından kısa bir süre önce olmalıdır. Öyle ki, Andrea Corsali mektubunda Lopo Soares'in, açık denizde beklerken, sözü edilen Hristiyanlardan Emir Hüseyin'in öldürüldüğü haberini öğrendiğini kaydeder. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 97.

¹¹⁰⁵ Bu mektup hem aslı hem de Latinize haliyle iki kez yayınlanmıştır. M. Y. Mughul (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika, *TTK Belgeler*, C. 2, Sayı: 3-4, ss. 42-47. Ş. Tekindağ (1968). Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arizası, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sa. 9/II, s. 77-80.

ettirip, mallarına el koydurtuktan sonra, denizde boğdurmuştu¹¹⁰⁶. Eğer Selmân Reis'in bu ifadeleri gerçekse, o zaman Şerif Berekât'ın adı kötüye çıkmış olan Emir Hüseyin'den kurtulmak için uzun süredir her türlü fırsatı kollamış olabileceği söylenebilir. Dahası, Şerif Berekât, sabık bir memluk amiralini ortadan kaldırmak suretiyle, diğer amiral ve denizci Selmân Reis'in komutasında oluşacak yeni Osmanlı kuvvetleriyle Cidde limanını Selim'in hizmetine sunmak suretiyle, kendi makamını sağlama almayı düşünmüş de olabilir¹¹⁰⁷.

3.5.2. Genel Vali Lopo Soares de Albergaria'nın Cidde Seferi (1517)

Portekizlilerin Hindistan'da Kızıldenizli Müslümanlara yönelik ölümcül darbelerine karşı 1505'ten itibaren memluk idaresi tarafından somut tedbirlerin alınmaya başlandığı ve Portekizlilerin Hintli baharat tedarik merkezlerinin, 1508'de, kuvveden fiile çıkmasa bile, en az bir kere memluk tehdidiyle karşılaşmış olduğu yukarıda izah edilmeye çalışılmıştı. Emir Hüseyin'in Diu'daki mağlubiyetine rağmen, Memluk sultanı Kahire ve Süveyş'teki filo hazırlıklarına hummalı bir şekilde devam etmekten geri kalmadı. Bu yüzden de, 1512'nin sonbaharında Arabistan'dan Hindistan'a türlü yollarla ulaşan haberlerden dolayı, memluk hazırlıklarını kökten yok etmek için Afonso de Albuquerque seyrüsefer şartları bakımından tehlikelerle dolu Kızıldeniz'in içlerine kadar gitmeyi göze almıştı. Seferi başarısızlıkla sonuçlanmış olsa da, Afonso Kızıldeniz hülyâsından vazgeçmedi. Portekiz kralına yazmış olduğu 24 Ekim 1514 tarihli mektubunda bu yöndeki niyetini alenî bir şekilde dile getirir: *Eğer Rabbimizin yardımı tecelli ederse, istikametim [bir kez daha] Kızıldeniz ve Süveyş olacaktır. [Habeşli] Rahip kral Yohannes'in limanı olan Masavva'ya yerleşerek, Dahlak'ı almayı ve Cidde'yi silkelemeyi gerekli görüyorum*¹¹⁰⁸. Gerekçelerine devam eden Afonso, Kızıldeniz yolculuğunun Arabistan diyarlarından Hindistan'a akan ticaretin emniyet altına alınmasına katkı sağlayacağını ve Hristiyan Habeş hükümdarıyla tesis edilecek olan ittifak sayesinde Müslümanlara ağır darbe vurulacağını da ekler. Memluk sultanının hazırlamakta olduğu filonun def edilmesi meselesi de Afonso'nun zihnini hâlâ işgâl etmekteydi¹¹⁰⁹. Bakıldığında, Afonso endişelerinde pek de haksız sayılmazdı. Çünkü 25 Ekim 1514 tarihli bir başka mektubunda, Memluk sultanının filoyu göndermek için şahsen Süveyş'e geldiğini, ancak “Şah İsmail'in” Haleb'e kadar ilerlemiş olduğu haberi gelince, derhal Kahire'ye

¹¹⁰⁶ F. Emecen (2011). Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Tesisi ve Ebû Nümeys, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Timaş Yay., s. 348.

¹¹⁰⁷ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, ss. 15 ve 18-19.

¹¹⁰⁸ *Cartas de Affonso de Albuquerque* (1884). C. 1, s. 325.

¹¹⁰⁹ *Age*, s. 325.

çekildiğini¹¹¹⁰ aktarır. Emir Hüseyin'in de Cidde'yi tahkim etmekle meşgul olduğunu da ilave eder¹¹¹¹. İşte bu sebeplerden dolayı Afonso Kızıldeniz'e ikinci bir seferin tertiplenmesine karar verdi ve yeni gemiler inşa ettirdi. Ancak 15 Aralık 1515'te Goa'da hayatını kaybedince, bu iş halefi Lopo Soares'e kalacaktı.

1515 senesinin başlarında Portekiz kralı Manuel, Afonso de Albuquerque'nin uzun zamandır yürüttüğü genel valilik işlerinden yorulduğunu ve bu yüzden Portekiz'e dönmesi gerektiğini düşündüğünden, Lopo Soares de Albergaria'nın bu makamı devralmasını uygun gördü. Onun emrine, o sene için Hindistan'a ulaştıklarında aralarında uzak Şark diyarlarında farklı görevleri olacak olan 13 gemi verdi¹¹¹². Lopo Soares'e de bizatihi gerçekleştirmek üzere diplomatik bir vafize tevdi edildi: Afonso de Albuquerque'nin 1513'te kıyısına kadar geldiği, ancak bir türlü başaramadığı Hristiyan Habeş hükümdarıyla resmî temaslar kurmak. Bu maksatla, bir müddet önce Habeş hükümdarının Portekiz'e gelmiş olan Mateus adında elçisi ve ona refakat edecek olan Duarte Galvão isminde Portekizli bir elçi de bu filoda Hindistan'a hareket edeceklerdi¹¹¹³. Hazırlıklar tamamlanır tamamlanmaz, Lopo Soares 7 Nisan 1515 günü¹¹¹⁴ emrindeki 13 gemiyle Lizbon'dan yelken açtı ve o yılın Eylül'ünün başlarında Goa'ya ulaştı.

Yeni makamını devralacağı Afonso de Albuquerque'nin Hürmüz'de olduğunu bilen Lopo Soares, onun gelişini beklemeksizin, *Portekiz Hindistanı*'nın merkezi olan Goa'daki müstahkemin komutanını değiştirdi ve bu makama Dom Guterre de Monroi'yi getirdi. Ardından, Portekiz'e dönmesi gereken baharat yüklü gemilerin işleriyle meşgul olması gerektiğinden, Lopo Soares dosdoğru Koçin'e doğru hareket etti. Yol üzerinde uğradığı Kannur ve Kalikut'taki müstahkemlerin komutanlık makamlarında da değişikliğe gitti ve her birine yeni komutanlar tayin etti¹¹¹⁵. Çok fazla oyalanmadan Koçin'in yolunu tutan Lopo Soares, Albuquerque'nin görev süresinin bitecek olmasına çok üzülmüş olan şehrin hükümdarı dışında, oradaki memurlar tarafından sevinçle karşılandı. Onun Koçin'de bulunduğu sırada, Afonso de Albuquerque'nin Hürmüz'den Goa'ya ulaşır ulaşmaz öldüğü haberi duyuldu. Barros, Soares'in, bu haberi abartılı bir sevinçle getiren Simão de Andrade'yi

¹¹¹⁰ Muhtemelen Çaldıran Savaşı arifesinde memluklerin kuzey sınırlarında yaşanan hareketlilikleri kast ediyor olsa gerek.

¹¹¹¹ *Cartas de Afonso de Albuquerque* (1884). C. 1, s. 334.

¹¹¹² F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, ss. 503-504.

¹¹¹³ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, ss. 1-I.

¹¹¹⁴ Age, s. 2. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 504.

¹¹¹⁵ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 2-II.

büyük bir neşeyle karşılaşmasının Albuquerque'ye bağlı olan Portekizlileri hayli öfkeliendirdiklerini dile getirir¹¹¹⁶.

Memluk sultanının filo hazırlıklarına devam etmesi Venedik kadar Doğu Akdeniz'deki başka Hristiyan devletlerin de ilgisini çekmiştir. Bunlardan biri olan Rodos memluklerin hamlelerini çok yakından takip ediyordu. Tarikat'ın şövalyeleri arasında Portekizli mensupların bulunması yaşanan gelişmelerin Lizbon'da duyulmasını sağladı. Barros ve Góis, Lopo Soares'in Hindistan'a doğru yola çıktıktan kısa bir süre sonra, Kahire'deki hazırlıkların Rodos yoluyla Portekiz sarayında öğrenildiğini kaydederler¹¹¹⁷. Özellikle de Barros'a göre, Lopo Soares, selefi Albuquerque'nin planladığı Kızıldeniz seferi için Kalikut ve Koçin'de vaktiyle yapmaya başlamış olduğu bazı kadirga ve kürekli gemileri tamamlamakla meşgul iken¹¹¹⁸, 1516'nın son aylarında¹¹¹⁹ kaptanı Diogo de Unhos olan bir gemi Portekiz'den Hindistan'a ulaştı. Bu gemi Portekiz kralının emriyle 24 Nisan 1516 günü¹¹²⁰ Lizbon'dan hareket etmişti. Onun vazifesi, eğer (Lopo Soares'in) filosu henüz Hindistan'a geçmemişse, Soares'in bulunduğu yere giderek, ona, kralın mektuplarını vermektir. Bu mektuplarda yeni Genel Vali'nin bir araya getireceği kalabalık bir filoyla dosdoğru Kızıldeniz'e gitmesi ve memlukleri bulup, yok etmesi ve eğer memlukler Kâmârân'da bir müstahkem yapmışlarsa, bu müstahkemi yıkması gerekiyordu. Ancak denizde karşılaşmaları gereken memlukler karada bulunacak olurlarsa, işte o zaman, onlarla bir kara muharebesine girilmemesi ve böylece Hindistan'daki Portekiz menfaatlerinin tehlikeye atılmaması da ısrarla vurgulanıyordu¹¹²¹.

Diogo de Unhos'un böyle bir haberi getirmesinden önce, Lopo Soares, tıpkı Malabar bölgesindeki Portekiz müstahkemlerinin ihtiyaçlarını giderdiği gibi, Hürmüz'deki ticaret temsilciliğini ikmal etmek üzere kuzeni Dom Aleixo de Meneses'i birkaç gemiyle oraya gönderdi. Onun vazifeleri arasında Hürmüz haracını toplamak olduğu kadar, memluk filosuyla ilgili daha sıhhatli bilgiler toplamak da vardı¹¹²². Dom Aleixo, Hürmüz'de bulunduğu sırada memluk filosunun Yemen topraklarında yaşadığı maceralar hakkında Müslüman kaynakların verdiği bilgilerle uyuşacak bilgiler edinebildi. Çok fazla gecikmeden

¹¹¹⁶ Age, s. 3. R. S. Whiteway, age, s. 181.

¹¹¹⁷ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4 ve D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 4, s. 31.

¹¹¹⁸ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4.

¹¹¹⁹ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, s. 27.

¹¹²⁰ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4. Correia bu kaptanın Portekiz'den 1516'nın Ocak ayında hareket ettiğini kaydeder. G. Correia (1861). *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 485.

¹¹²¹ Age, ss. 485-486. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 18.

¹¹²² G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 471. Barros, Dom Aleixo'nun daha da ileri gidip, Arabistan sahillerine ulaşmak istediğini, ancak ters rüzgârlardan dolayı Hürmüz'e dönmek zorunda kaldığını kaydeder. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 3-II.

Hürmüz'den hareket eden Dom Aleixo 1516'nın Eylül ayının başında¹¹²³ Lopo Soares'le mülaki olduğu Koçin'e ulaştı ve Kızıldeniz'deki hareketliliği ayrıntısıyla paylaştı.

Türlü yollarla edinilen bilgiler teyit edildikçe, 1508'deki sürprize benzer bir sürprizle karşılaşmamak için Lopo Soares büyük bir özenle filoyu oluşturacak gemilerin hazırlığına koyuldu. Portekizce kaynakların gemi miktarında nispeten farklı sayılar¹¹²⁴ verdikleri bu filo, Soares'in Kızıldeniz yolculuğunda bulunacak olan kaptanlardan Diogo Fernandes de Melo'nun 2 Ocak 1518 tarihli mektubuna göre, 15 *karak* türü gemi, 8 gemi, 7 kadirga, 1 adet Malabar junku, 1 adet başka bir Malabar gemisi, 2 gemi, 1 fusta, 1 latin karavelası, büyük bir *barca* türü gemi ve 1 adet küçük brigantinden oluşuyordu¹¹²⁵. Koçin'de ikmal ettiği filoya ait bazı gemileri önden Goa'ya gönderen Genel Vali, Kannur ve Kalikut'taki müstahkemleri bir sene yetecek kadar malzemeyle ikmal etmek üzere, 8 Ocak 1516 günü¹¹²⁶ sekiz küçük geminin¹¹²⁷ refakatinde Koçin'den hareket etti. Dinis Fernandes de Melo, başka bir ayrıntı daha vererek, Lopo Soares'in Koçin'den ayrıldığı sırada, kaptanları Francisco Pereira ile Pero Ferreira olan iki geminin 15 Ocak günü hareket etmiş olduklarını; ve kaptanı Dom Álvaro de Crasto olan fusta ile kaptanı Lourenço Cosme olan bir latin karavelası ve büyük bir *barca* ile

¹¹²³ G. Correia (1860). *Lendas da Índia*, C. 2, s. 482.

¹¹²⁴ Barros gemilerin türlerini vermesine rağmen, türlerinin miktarı hakkında ayrıntı vermeksizin, sadece 37 sayısını kaydeder. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4-II. Castanheda'ya göre, 15 *karak* türü gemi; 10 gemi ve karavelalar; 8 kadirga; 1 büyük karavela ve 1 adet *brigantin* türü gemi ve 1 adet *junk* türü bir gemi. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 3, s. 17. Góis'e göre, 15 *karak* türü gemi; 10 gemi; kadirga, kalyata ve fusta türü gemilerden toplamda 14 gemi; 1 adet *brigantin* türü gemi ve 1 adet büyük karavela ve 1 adet *junk* türü gemi. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 4, s. 31. Andrea Corsali'ye göre, 20 ağır gemi, 8 kadirga, 2 karavela vardı. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 76.

¹¹²⁵ Dinis Fernandes de Melo'nun aynı tarihli mektubunda bu 15 ağır gemiden 10'unun 120 tondan fazla olduğu, 5'inin ise 110 ila 80 ton arasında değiştiği, 8 geminin de 80 ila 40 ton arasında değiştiği kaydedilmektedir. Bilgilerine devam eden Dinis Fernandes 15 geminin isimlerini ve kaptanlarını da verir: Dom Aleixo de Meneses *Santa Catarina de Monte Sinai* gemisine, Dom João da Silveira *São Pedro* gemisine, Afonso Lopes da Costa *São Mateus* gemisine, Dom Garcia Coutinho *Bastiana* gemisine, Álvaro Barreto *São Tomé* gemisine, Jorge de Brito *São João* gemisine, Francisco de Tavora *Santa Cruz* gemisine, António Raposo *Frol da Rosa* gemisine, Dom Diogo da Silveira *Nazaré* gemisine, Dom Álvaro da Silveira *Trindade* gemisine, Gaspar da Silva *Rosairo* gemisine, Antão Nogueira *Ajuda* gemisine, Duarte de Melo *Garça* gemisine, Garcia da Costa *Espera* gemisine, Aires da Silva *Bretão* gemisine kaptanlık yapıyorlardı. 8 gemiden 5'inin isimleri ve kaptanlarıyla ilgili olarak, *Cirne* gemisi António Ferreira'nın, *Celestina* gemisi Francisco de Gá'nın, *Santo Espírito* gemisi Gonçalo da Silveira'nın, *Santiago* gemisi Pero Lopes de Sampaio'nun, *São João pequeno* gemisi ise Pero de Taíde'nin komutaları altındaydı. Kalan 3 kaptandan António de Azevedo, Fernão de Resende, Geronimo de Sousa ise isimleri kayıtlı olmayan gemilere kaptanlık yapıyorlardı. *ADANTT* (1892). s. 408.

¹¹²⁶ Bu tarih Dinis Fernandes de Melo'nun aynı tarihli mektubunda geçer. *Age*, s. 408.

¹¹²⁷ Genel Vali Lopo Soares'in, Koçin'den ayrılırken, Dinis Fernandes de Melo'nun bizatihi kaptanı olduğu *São Lourenço* adlı kadirgaya bindiği kaydedilmektedir. Soares'le Koçin'den hareket eden sekiz gemiyle ilgili olarak; Koçin'de yapılmış olup, kaptanı Fernão Gomes de Lemos olan *São Pedro* kadirgası; Kalikut'ta yapılmış olup, kaptanı Cristóvão de Sousa olan *São Geronimo* kadirgası; yine Kalikut'ta yapılmış olup, kaptanı António de Miranda olan *São Pedro São Paulo* kadirgası; Silvestre diye birinin yaptığı ve kaptanı Lopo de Brito olan *Santo Espírito* kadirgası; Koçin'de yapılmış olup, kaptanı João de Melo olan bir eski gemi; Goa'da yapılmış olup, kaptanı Lopo da Vilalobos olan bir fusta; ve dört yüz Malabarlıının olduğu *junk* türü bir gemi; ve üç yüz kişinin olduğu başka bir Malabar gemisi. *Age*, s. 408.

kaptanı Tristão Barbudo olan küçük bir brigantinin ise, aynı Soares'in Koçin'den hareket ettiği sırada, henüz hazır olmadıklarından, Goa'ya gitmek üzere diğer gemilerden kısa bir süre sonra yelken açtıklarını aktarır¹¹²⁸.

Dinis Fernandes bütün filonun Goa'da bir araya geldiğini ve orada, peksimet, et, pirinç, su vb. malzemeleri yüklendiğini ifade ederken, aynı şekilde bu filoda kaptan olarak gidecek olan Dom Aleixo de Meneses de 27 Aralık 1517 tarihli mektubunda her gemiyi tek tek dolaşıp, onlara gerekli olan şeyleri almaları için baskı yaptığını, çünkü ambarlarında yeteri kadar malzeme olduğunu iddia ederek, bu tür şeyleri almaya yanaşmadıklarını izah eder¹¹²⁹. Gemisinde Habeşistan'a gitmesi kararlaştırılan Portekizli elçi Duarte Galvão'nun da bulunduğu Dom Aleixo, filo Goa'dan hareket etmeden önce, böylesine önemli bir sefer için 1900 Portekizli savaşçı ile 600 Malabarlı unsurun seferber edildiğini de aktarır¹¹³⁰.

Afonso de Albuquerque'nin 1513 tarihli Kızıldeniz seferinin ardından, Portekizlilerin tertiplediği ikinci büyük sefer böylece meydana getirilmiş oldu. Bu kalabalık filo neredeyse bir ay süren hazırlıkların tamamlanmasından sonra, 8 Şubat 1517 günü¹¹³¹ Goa'dan Arabistan denizine doğru hareket etti. Yaklaşık üç haftalık bir yolculuğun ardından, Portekizlilerin 1511'de terk ettikleri Sokotra Adası'na 1 Mart günü¹¹³² su ikmali için yanaşıldı. Sokotra'daki beş günlük ikmalden sonra yelken açan filo, Aden limanının epey açıklarında demir attı. Castanheda, Lopo Soares'in, açık denizde demir atıldığı sırada, emrindeki kaptanlara Portekiz kralının talimatlarını bir kez daha hatırlatarak, memluklerle, sadece denizde rastlanacak olursa, savaşılması gerektiğini ve bir kara muharebesinin yapılmamasını, çünkü Portekiz

¹¹²⁸ Age, s. 409.

¹¹²⁹ Dom Aleixo'nun Torre do Tombo Millî Arşivi'nde bulunan bu mektubu ilk defa olarak J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, ss. 51-59'da latince olarak neşredilmiştir. Biz de sözü edilen mektubu bu eserden istifade ettik.

¹¹³⁰ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, s. 51. Portekizce kronikler de yaklaşık sayılar verir. Barros'a göre, 1200 Portekizli savaşçı, 800 Malabarlı ve ayrıca 800 denizci daha. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4-II. Castanheda'ya göre 3 bin Portekizli. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 18. Correia'ya göre, 1800'den fazla savaşçı, 2 binden fazla köle, 600'den fazla denizci. G. Correia (1861), *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 488. Góis'e göre, 1200 Portekizli ve 1000 Malabarlı. D. Góis (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 4, s. 31. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu s. 76'ya göre 2 bin Portekizli, 700 Malabarlı.

¹¹³¹ Dinis Fernandes de Melo'nun sözü edilen mektubu ADANTT (1892). s. 409. Aynı tarih için Dom Aleixo'nun sözü edilen mektubu için bkz. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, age, s. 51. Corsali ve Barros 8 Şubat 1516 tarihini verirler. Sundukları filo hikâyesinin diğer aşamalarına bakıldığında, özellikle de Barros, 1517 tarihini kullanacak olmasından dolayı, sehven 1516 tarihi yazılmış olmalıdır. Castanheda 1517 senesinin Şubat ayının başı der. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 17. Góis doğru olarak 8 Şubat 1517 tarihini verir.

¹¹³² Bu tarih Dinis Fernandes'e göredir. ADANTT (1892). s. 409. Dom Aleixo Sokotra'ya varış tarihini Şubat ayının son günü olarak vermektedir. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 4-II.

kralından bu yönde emir almış olduğunu söyledi¹¹³³. Dahası, şayet memlukleri o sırada Aden’de bulamayacak olurlarsa, şehre bir zarar verilmemesini ısrarla vurguladı. Herhalde eldeki imkânların böyle bir hamle için boş yere heba olmasını istememiş olmalıdır.

Memluklerin Aden’de bulunup bulunmadığından emin olamayan Lopo Soares’in talimatlarından dolayı açıkta demir atmış olan filo, güvenliğini tehlikeye atabilecek unsurların Aden’de olmadığı teyit edilince, bulunduğu yerden hareket ederek, Mart ayının ortalarına¹¹³⁴ doğru Aden limanına ulaştı ve şehri dostluk nişânesi olarak top atışlarıyla selamladı. 1516’nın yaz veya sonbaharında maruz kaldığı kuşatmanın izlerini hâlâ silememiş olsa gerektir ki, Portekizlilerin gelmiş oldukları haberini alan Aden valisi Emir Mircân Genel Vali’ye derhal itibarlı adamlarını gönderip, onlar vasıtasıyla, şehrin Portekiz kralının hizmetinde olduğunu ve ne isteniyorsa, harfiyen yerine getirileceğini ilettiler¹¹³⁵. Genel Vali ise Portekiz kralının emirlerini yerine getirmesi gerektiğinden, şehrinin her an bir işgale açık olduğunu düşünerek, bu tür tekliflerde bulunan valiye, şimdilik barış işiyle meşgul olamayacağını, o diyârlara memlukleri bulmak için gelmiş olduğunu ve belki dönüş yolculuğunda bu meseleyi düşünebileceğini söyledi. Bu yüzden de validen Kızıldeniz yolculuğunun selameti için yardımcı olacak kılavuzlar istemekle yetindi ve parası karşılığında erzak satın alınabileceğini de ekledi¹¹³⁶. Corsali, burada, Soares’in, gelen Adenli heyetten memluklerin Yemen’deki faaliyetleri hakkında bilgiler edindiğini, Emir Hüseyin’in Yemen topraklarına girdiğini, muhalif unsurlarla anlaşarak, Zebid ve Taiz gibi şehirleri işgal ettiğini, Yemenli idarecilerin memluk saldırılarına direnemediklerini ve en sonunda Aden başarısızlığından dolayı iki memluklu komutanın Cidde’ye çekilmek zorunda kaldıklarını öğrendiğini söyler¹¹³⁷. Memlukleri Aden’de bulabileceğini düşünen Soares duyduklarına epey üzülmüştü, çünkü tehlikelerle dolu Kızıldeniz’de karşılaşacağı memlukleri açık denizde kolayca silkeleyebilirdi.

¹¹³³ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 18. Aynı şekilde bkz. G. Correia (1861). *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 489.

¹¹³⁴ Dinis Fernandes’e göre Aden’e varış 11 Mart iken, Dom Aleixo’ya göre 14 Mart idi.

¹¹³⁵ Barros da vali Mircân’ın temkinli tavrını kısa bir süre önce yaşanan memluk saldırılarıyla zarar gören şehrin surlarıyla ilgili olduğunu kaydeder. Üstelik Barros başka bir ayrıntı daha vererek, Aden valisinin, Soares’e, vaktiyle şehrin anahtarlarını dostluk niyetiyle Afonso de Albuquerque’ye de sunmuş olduğunu, ancak Afonso’nun savaşımaya karar vermiş olduğunu söylediğini de aktarır. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 5.

¹¹³⁶ Portekizce kroniklerin yanı sıra, iki taraf arasında teati edilen bu sözler Dinis Fernandes ile Dom Aleixo’nun mektuplarında da geçer. Burada Ebu Mahreme dikkat çekici bir ayrıntı vererek, Portekizlilerin memluklere karşı Adenlilere yardım vermeye hazır olduklarını bildirdiklerini ve bu yüzden de limana zarar vermediklerini ifade eder. Ebu Mahreme, *age*, s. 31. R. B. Serjeant, *age*, s. 50.

¹¹³⁷ Andrea Corsali’nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu ss. 83-84. Aynı şekilde bkz. Dom Aleixo’nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

Portekizlilerin şehre saldırma niyetlerinin olmadığını gören Emir Mircân, şenlikler yaptırdığı gibi, Genel Vali'ye istediği kılavuzları ve erzakları gönderdi¹¹³⁸.

Lopo Soares, aldığı son haberlere göre memluk filosunu avlamak için Cidde'ye gitmesi gerektiğine ikna olduğundan, kılavuz ve erzakları temin eder etmez, filosuyla derhal yola çıktı. 16 Mart günü filonun Babü'l-Mendeb Boğazı'na ulaştığını söyleyen Dinis Fernandes, Soares'in, tam bu sırada, sahilten daha ehil kılavuzlar alması için bir Malabar gemisini önden gönderdiğini söyler. Diogo Pereira'nın kaptanı olduğu bu gemi, Zeylâ'dan Cidde'ye gitmekte olan buğday ve pirinçle yüklü bir gemiyi ele geçirdi. Ancak, gemiden kaçamayan birkaç kişi dışında umdukları kılavuzlardan bulamadılar. Yine de, Genel Vali, kaptanlardan Jorge de Brito'ya bu gemiyi yedekte çekmesini emretti¹¹³⁹. Seferin başarısızlıkla sonuçlanacak olmasına işaret ediyormuşçasına, geceleyin boğazın girişinde filoyu yok edecek kadar kuvvetli bir fırtına koptu. Dinis Fernandes'e göre, yedekte çekilen Müslüman gemi, halatları koptuğundan, içindeki 3 Portekizli ve 15 Malabarlı'yla gözden kayboldu. Bu da yetmezmiş gibi, aynı gece kaptanı Dom Álvaro de Castro olan fusta karaya oturdu. Lopo Soares bu fustanın filoya katılması için sabırla onu bekledi¹¹⁴⁰. Bu fustada, denildiğine göre, Portekizli elçi Duarte Galvão'nun oğlu Jorge Galvão da yolculuk yapıyordu¹¹⁴¹. Yaşananlara bağlı olarak, Dinis Fernandes'in sığılıklarla dolu olduğunu tasvir ettiği Kızıldeniz'in tehlikeli girişi, Müslüman olduklarından kılavuzlara ihtiyatla güvenilmesi gerektiğini ifade eden Dom Aleixo'nun da dikkatinden kaçmamıştı¹¹⁴².

Filo Cidde'ye ulaşınca kadar, şahit olunan seyrüsefer zorlukları hakkında bilgiler vermeye devam eden Dinis Fernandes, değişen rüzgârlar ile karşılaşılan resif ve sığılıklara göre sevk ve idare edilen yolculuk sırasında ilerlemenin neredeyse zora girdiğini ifade etmektedir. Bizatihi gördüğü manzaraları anlatan Dinis Fernandes bu sırada António Raposu'nun kaptanı olduğu *Frol da Rosa* adlı gemide bir gedik oluştuğunu, ancak bütün mürettebatın ve içindekilerin kurtarıldığını söyler¹¹⁴³. Gerçi, gemi kurtarılamadı. Kâmarân

¹¹³⁸ Ebu Mahreme, maaşları ödenecek olsa da, bu kılavuzların kerhen filoya gittiklerini belirtir. Çünkü vali Mircân buna mecbur kalmıştı. Ebu Mahreme, *age*, s. 32.

¹¹³⁹ *ADANTT* (1892), s. 409. 17 Mart tarihini kaydeden Corsali de aynı bilgiler verir. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu s. 85. Góis, Portekizlilerin, memluklerin Cidde'deki vaziyeti hakkında bilgiler edinmelerinin bu gemi sayesinde olduğunu kaydeder. D. Góis (1926), *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, C. 4, s. 32.

¹¹⁴⁰ *ADANTT* (1892), s. 409.

¹¹⁴¹ F. L. Castanheda (1833), *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 19. J. Barros (1992), *Ásia*, C. 3, s. 5. Barros da kaptan Dom Alvaro'nun yanında Jorge de Galvão'nun da kaybolduğunu aktarır.

¹¹⁴² J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

¹¹⁴³ *ADANTT* (1892), s. 410. Correia da bu gemide gedik açıldığını, kurtarılmaları için diğer gemilere bağırarak içindeki mürettebatın ve içindekilerin bütünüyle kurtarıldığını aktarır. G. Correia (1861), *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 492. Ancak Barros António Raposo'nun bu gemisinin içindeki üç yüz küsur Malabarlı ile yedi veya

Adası'nda dikilmesi planlanan müstahkem için güvertesindeki taş ve kireç¹¹⁴⁴ de gemiyle suyun dibini boyladı. İçinde Habeşli elçi Mateus, bu iki elçiye refaket etmesi gereken Francisco Álvares adında Portekizli bir rahip ile Andrea Corsali'nin bulunduğu ve kaptanı Dom João da Silveira olan *São Pedro* gemisi de ana filoyu takip etmekte zorlandı. Bu gemi aynı zamanda *junk* türü bir Malabar gemisini yedekte çekiyordu. *Junk* türü bu geminin de tekne kısmında bir gedik oluştu, ancak Dom João da Silveira içindeki Malabarlıları kurtardı¹¹⁴⁵. Üstelik, *São João* gemisinde su stoklarının azalmasından dolayı kaptanı Dom João Cidde'ye az bir mesafe kala ana filodan koparak Dahlak'a gitti¹¹⁴⁶ ve bu yüzden de Cidde'deki hadiselerle şahit olamadı.

Babü'l-Mendeb Boğazı'nın girişinden itibaren yaşanan seyrüsefer zorluklarından dolayı Portekiz filosu yaklaşık bir aylık yolculuktan¹¹⁴⁷ sonra Cidde'ye 12 *lig* mesafede¹¹⁴⁸ demir attı. Tam bu sırada, şahitlerin kaydettiklerine göre, şehrin sahilinden filoya doğru bir gemi geldi. Bu geminin içinde on sekiz kaçak Hıristiyan bulunuyordu. Andrea Corsali'nin daha sonra ana filonun Cidde'de yaşadığı hadiseler hakkında edineceği bilgilere göre, aralarında topçu, kalafatçı ve marangozların olduğu bu Hıristiyanlar Memluk sultanının Kızıldeniz filosunun tertiplendiği sırada Suriye limanlarında derdest edilip, Süveyş'e gönderilmişler ve orada, filoyu oluşturacak gemilerin inşasında çalışmışlardı. Şimdiki halde ise komutanlarını Süveyş'e dönecekler diye kandırmış olan bu kaçaklar Portekizlilerin Hürmüz veya Hindistan'daki müstahkemlerine sığınmak için Cidde'den yelken açmışlar ve Lopo Soares'in geldiğini öğrendiklerinde, onun gemisine gelmişlerdi¹¹⁴⁹. Filonun o anda

sekiz Portekizli'yle zayi olduğunu söyler. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 5. F. L. Castanheda (1833), *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 20.

¹¹⁴⁴ J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 5.

¹¹⁴⁵ *ADANTT* (1892). s. 410. F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 20. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 6. Dinis Fernandes güvertesinde gedik oluşan bu *junk* türü geminin kaptanının ismini vermese de, Barros ve Castanheda bu kaptanın Diogo Pereira olduğunu kaydederler.

¹¹⁴⁶ *ADANTT* (1892). s. 410. Corsali de Cidde'ye yaklaşıldığı sırada *São João* gemisinin ters rüzgârlardan ve sığıllıklardan dolayı ana filoya yetişemediğini ve su bulmak için başka yöne gitmek zorunda kaldığını ve *junk* türü geminin, içindekiler kurtarıldıktan sonra, battığını ifade eder. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, ss. 86-87. Aynı zamanda bu geminin Habeş sahillerinde geçirdiği yaklaşık bir aylık zaman diliminde olan bitenler yine ayrıntısıyla Corsali'den öğrenilmektedir.

¹¹⁴⁷ Corsali, kendisinin de bulunduğu geminin ana filodan kopmadan hemen önce, yirmi beş günlük bir yolculuğun ardından Cidde'ye 8 *lig* mesafeye gelindiğini, ancak, yukarıda da söylendiği üzere, bu aşamadan sonra ana filodan ayrıldığını kaydeder. Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 86. Dinis Fernandes ise Nisan ayının Paskalya Pazarı tabirini kullanır. O sene için Paskalya Pazarı 12 Nisan gününe denk geliyordu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 28. Selmân Reis, yukarıda bahsettiğimiz mektubunda filoya dair iki tarih verir. İlk tarih 20 Rebiyülevvel 923/12 Nisan 1517'dir. Filonun Cidde'nin epey açığında demir attığı gün işte bugündü. Haberin Selmân Reis'e ulaştığı gün ise 21 Rebiyülevvel/13 Nisan'dı. M. Y. Mughul (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika, *TTK Belgeler*, C. 2, S. 3-4, s. 45.

¹¹⁴⁸ Dom Aleixo'nun sözü edilen mektubundaki ifadesidir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

¹¹⁴⁹ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 97. Aynı şekilde bkz. Dom Aleixo'nun mektubu. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

şehrin epey açıklarında demir atmış olduğu düşünülürse, bu Hristiyanların memluk filosu hakkında verdikleri bilgiler kıymetli olmaktadır. Bir müddet önce Yemen'deki türlü maceralardan dönmüş olan memluk filosundaki gemilerin neredeyse tamamı karaya çekilmiş haldeydi ve sadece iki kadirga deniz üzerinde durmaktaydı¹¹⁵⁰. Memluklerin o sırada ellerindeki toplar hakkında da bilgiler edinilebildi¹¹⁵¹. Corsali'ye göre, şehirde üç yüzden fazla memluk unsuru ve onların komutanı olan Selmân Reis'ten başka kimse yoktu¹¹⁵². Öyle ki Selmân Reis'in yukarıdaki mektubundaki ifadelerle bakılacak olursa, Portekizlilerin Kızıldeniz'deki mevcudiyetinden dolayı Mekke Şerifi Berekât bile ailesini ve mallarını Cidde'den “taşra” çıkarmak zorunda kalmıştı¹¹⁵³.

Genel Vali Soares açık denizde yakalamayı ümit ettiği memluk filosunun karaya çekilmiş olduğu bilgisini aldıktan sonra, Aden'de yaşadığı hayal kırıklığı bir kez daha tazelenmiş oldu. Böylece bir deniz muharebesi ihtimali ortadan kalmış olduğundan, en azından denizde yüzer halde bulunan birkaç memluk gemisinin ateşe verilmesiyle şimdiye kadar çekilmiş olan onca zahmet bir nebze olsun telafi edilebilirdi. Bu amaçla, filo bulunduğu yerden ihtiyatla hareket edip, şehrin ancak bir buçuk *lig* açığına kadar gelebildi. Öncelikle, bu iş için Cidde sahilindeki denizin tabî şartlarını araştırmak gerekiyordu, çünkü etrafta bir kazaya mahal verebilecek çok sayıda gizli sığılık mevcuttu. Bu minvalde Soares, kaptanlarından Dom Afonso de Meneses ile Dinis Fernandes de Melo'yu vazifelendirdi. Aynı zamanda gemilerin yakılması işini de yerine getirmesi gereken bu iki kaptan, keşif yaptıkları sırada karaya oturdukları denizin, sadece ve sadece kadirgaların geçebileceği tek bir kanal dışında, her taraftan sığılıklarla kaplı olduğunu gördüler¹¹⁵⁴. Ne var ki, bu zorlu tabî şartlara sürpriz bir biçimde sahilden yapılan top atışları da eklendi. Selmân Reis, bahsi geçen mektubunda belirttiği üzere, tam bu sırada, Portekiz filosuna ait unsurların bu kadar yaklaşmasından dolayı, onların “üzerine top sebüb harekete mecal koymayub” diyordu¹¹⁵⁵. Gerçekten de, olayın bizatihi görgü tanığı olan Dinis Fernandes, Selmân'ın o gün ateşlediği ağır bir topun kulakları sağır edecek kadar ses çıkardığını ve hemen üzerinden sekip, geçtiğini

¹¹⁵⁰ Dinis Fernandes'in ifadelerine göre, on beş kadirga sahile çekilmiş vaziyetteydi ve iki gemi de yüzer durumda bulunuyordu. *ADANTT* (1892). s. 410. 22 Nisan 1518 günü Lizbon'da kaleme alınmış olan bir mektupta da aynı durum belirtilir. M. Sanuto (1889). *Diarii*, C. 25, s. 444.

¹¹⁵¹ Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

¹¹⁵² Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 97.

¹¹⁵³ M. Y. Mughul (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika, *TTK Belgeler*, C. 2, S. 3-4, s. 45.

¹¹⁵⁴ *ADANTT* (1892). s. 410. Portekizce kronikler de bu iki kaptanın vazifelendirilmesi konusunda mutabık olmaktadır.

¹¹⁵⁵ M. Y. Mughul (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika, *TTK Belgeler*, C. 2, S. 3-4, s. 47. Selmân'ın, Portekiz filosunun Cidde “benderinin” bir buçuk *lig* yakınına geldiğinde, verdiği tarih 26 Rebiyülevvel 923/18 Nisan 1517'dir.

ifade eder. Dahası, aynı Dinis Fernandes yanında götürdüğü kaçakların bu tür ağır toplardan Selmân'ın elinde çok fazla olduğunu söylediklerini de ekler¹¹⁵⁶.

Cidde sahilindeki seyrüsefer zorluklarının yanında, Selmân tarafından beklenmedik bir tepkinin gelmesi de Kızıldeniz'in içlerine hiç olmadığı kadar sokulmuş olan ilk Portekizli komutan olarak, Soares'in maneviyatının düşmesine neden oldu. Ne yapılması gerektiğine dair filodaki diğer kaptanlarla istişare yapılınca kadar 2 veya 3 gün geçti. Bu günlerin sonunda istişare meclisini toplayan Genel Vali, Portekiz kralının en önemli uyarısını, yani bir kara muharebesine asla yeltenilmemesi hususunu dikkate aldığından, kaptanlarına, tabî şartların izin vermediği¹¹⁵⁷ Cidde sahiline adam çıkarmanın hayli zor olacağını söyledi. Dahası, sahilin güçlü toplarla tahkim edilmiş olması da karaya ayak basacak Portekizli unsurlar arasında epey zayıtın olması anlamına gelebilirdi¹¹⁵⁸. Onun bu sözleri Hindistan'dan yola çıkıldığından beri pek çok badire atlatmış olan filodaki bazı kaptanları hayal kırıklığına uğrattığı gibi, saldırı yapılmasında ısrarcı olanlarda öfke patlamalarına neden oldu. Yıllardır Hint denizlerinde bileklerinin gücüyle her türlü muharebeye girmiş olduklarını ileri süren muhalif kanat Cidde'nin esirgenmesine yanaşmıyordu¹¹⁵⁹. Soares, meselenin ciddiyetine binanen, onlara yolculuk boyunca filodaki insangücünde yaşanan azalmayı da işaret ederek, şayet bir çıkarma gerçekleştirilecek olursa, filodaki gemileri koruyabilecek yeterince adamın mevcut olmayacağını, bu yüzden muhtemel bir hezimette memluklerin filoyu ele geçirmekle yetinmeyeceklerini ve Portekiz krallığının Hindistan'daki menfaatlerinin memluk tehdidiyle yüzleşeceğini söyledi¹¹⁶⁰. Bakıldığında Soares pek de haksız sayılmazdı. Dom Aleixo, Cidde'nin hinterlandının tamamen çevrili olduğunu ve şehrin sahip olduğu surun her iki uçtan denizle birleştiğini¹¹⁶¹ ve daha da önemlisi şehri uzunlamasına kesen bir dalgakıranın inşa edilmiş olduğunu ifade eder¹¹⁶². Corsali de, bilgi kaynaklarından edindiği bilgilere göre, Selmân Reis'in, Portekiz filosunun açık denizde âtil halde beklediği sırada, Cidde'yi

¹¹⁵⁶ ADANTT (1892). s. 410.

¹¹⁵⁷ Bu durum Dom Aleixo'nun da dikkatini çekmiştir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 52.

¹¹⁵⁸ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 99. M. Sanuto (1889). *Diarii*, C. 25, s. 444.

¹¹⁵⁹ Barros, Lopo Soares'in askerî harekâta ısrarcı olan unsurları aslında kabahatli bulmadığını, şövalye ve cesur insanlar olarak bu tür durumlarda geri adım atılmasına alışık olmadıklarını söyler. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, ss. 10-II – 11.

¹¹⁶⁰ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 99. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 11. Dom Aleixo de Meneses de insangücündeki azalmadan bahseder. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53.

¹¹⁶¹ Emir Hüseyin'in inşa ettirmiş olduğu bu hisarın sonraki haline aynı zamanda sözü edilen anonim tahrir müellifi de dikkat eder. Bu anonim müellif, hisarın denize kadar uzandığını ve kıyı şeridinde birer adet bulunan burçların hisarla birleştiğini kaydeder. U. Demir, *agm*, s. 314.

¹¹⁶² J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, ss. 52-53.

insangücüyle takviye ve tahkim etme fırsatının olmuş olduğunu kaydeder¹¹⁶³. Soares'in destek aldığı filonun en yaşlı kaptanları olarak Dom Garcia Coutinho ile Afonso Lopes da Costa, duruma müdahale ederek, askerî harekâtın mahzurlu olacağı yönünde görüş belirttiler. Böylece bir Kızıldeniz seferi daha hedefinin kıyısından dönmüş oldu.

Dom Aleixo, üç günün sonunda Lopo Soares'in Cidde'den hareket emrini verdiğini ve gerçekleştirilmesi gereken başka bir vazife olarak, Habeşli hükümdarla temas kurmak ve bu bakımdan Sevakın ve Masavva'ya gitmek istediğini filodakilere beyân ettiğini yazar mektubunda¹¹⁶⁴. Savaş yanlısı olan hizbin gönlünü almak için¹¹⁶⁵ yaptığı bu teklif kabul görmedi. Yine Dom Aleixo'ya göre, zaten filodaki kılavuzlar da çok sayıda sıgılık ve kum tepeciklerinin arasından yapılacak bir yolculuğun kalabalık filoyla mümkün olmayacağını söylediler. Aynı zamanda Soares de destek alamadığı bu fikrinden caydı ve filoyu ikiye ayırmayı uygun bulmadı¹¹⁶⁶. İstikametin Kâmârân Adası olmasını belirleyen Lopo Soares emrindeki gemilerin yelken açmasını emretti. Ne var ki, Corsali'ye göre, o anda Cidde sahilinden bir adam filoya geldi. Selmân Reis'in kölesi olan bu adam kaçmıştı. Bu adam, Genel Vali'nin huzuruna getirildikten sonra, Cidde şehri hakkında bütün bildiklerini anlattı. Anlattıkları arasında Cidde'nin dışarıdan takviye edildiği hususu da vardı. Hatta orada Melik Ayaz'ın bir elçisi bile bulunuyordu¹¹⁶⁷. Castanheda ise isminin Lorenzo olduğunu söylediği bu kaçak adamın önce Gaspar da Silva'nın gemisine uğradığını belirtir. Portekizlilerin oyalanmasına çok şaşırdığını söylemiş olan bu kaçak, filonun, Cidde açıklarına geldiği anda saldırıya geçmiş olsaydı, şehri ele geçirebileceğini, çünkü şehirdekilerin korkup, mallarını tahliye ettiklerini belirtmişti. Bu kaçak, aynı zamanda, Selmân Reis'ten İspanyolca yazılmış bir mektup da getirmişti. Mektupta, Selmân Reis, tam Kahire'ye gitmek üzereyken, Portekizlilerin gelişinden haberdar olduğunu ve bu yüzden de Cidde'den ayrılmaktan vazgeçtiğini, çünkü Genel Vali'ye misafirperverliğin nasıl yapılması gerektiğini göstermek istediğini, ancak onun alelacele hareket etmeye koyulduğunu gördükten sonra, bunun sebebini sorduğunu yazıyordu. Selmân'ın tahkir edici sözlerine epey sinirlenmiş olan Lopo Soares, aynı şekilde bir mektup kaleme alarak, onunla dövüşmek için tâ Hindistan'dan yola çıktığını, ancak onu Aden ve Kâmârân'da bulamadığından, Cidde'ye kadar geldiğini, bu kez de zorlu seyrüsefer şartlarından dolayı sahile ayak basamadığını, yine de kendisini bulmak istiyorsa,

¹¹⁶³ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 99. Barros burada ilginç bir ayrıntı vererek, Selmân Reis'in Cidde'yi tahliye etmeye kalkışan ahaliye cesaret verici bir konuşma yaptığını ve bu sayede herhangi bir saldırıda direniş için gerekli insangücünü tutabildiğini belirtir. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 10.

¹¹⁶⁴ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53.

¹¹⁶⁵ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 27.

¹¹⁶⁶ J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53.

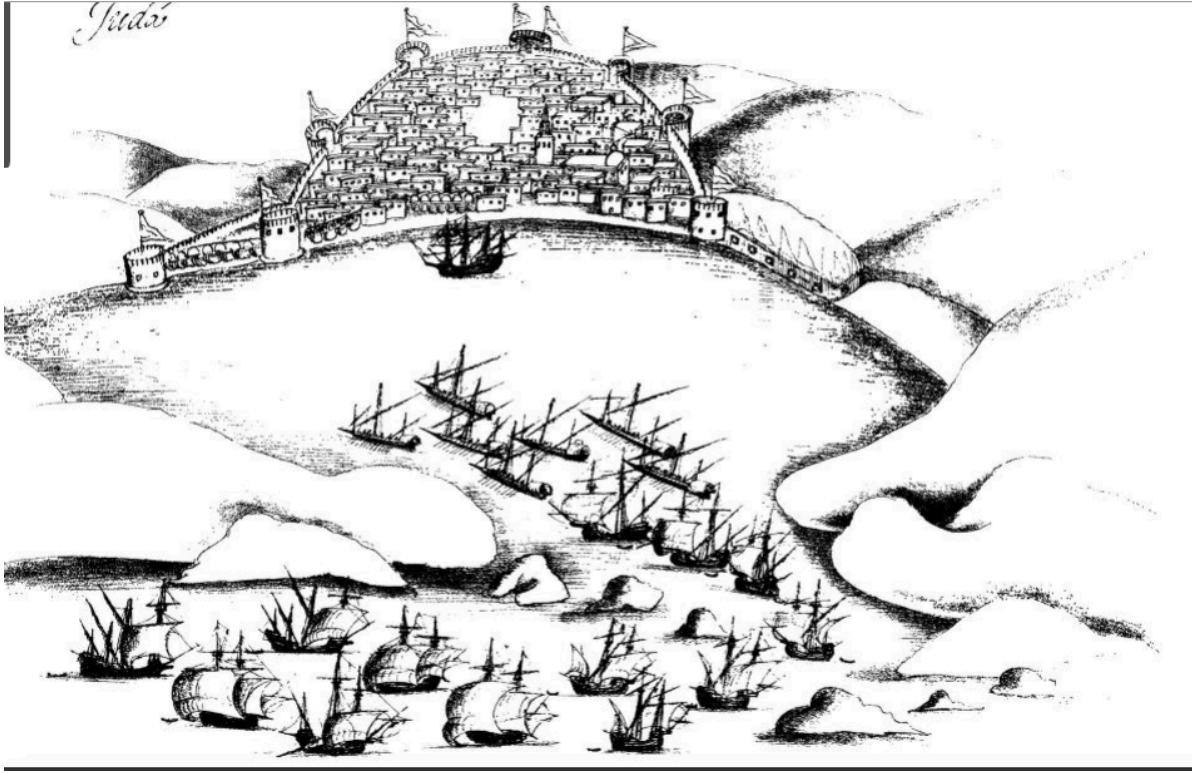
¹¹⁶⁷ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, ss. 99-100.

Kâmarân'da kışlayacağından, oraya gelmesini ve geldiği zaman misafirperverliğin nasıl yapılması gerektiğini göstereceğini dile getirdi. Mektup Selmân Reis'e gönderilmiş olsa da, ondan bir karşılık gelmedi¹¹⁶⁸.

Lopo Soares, filodaki moral bozukluğuna bağlı olarak bir an önce yola çıkılması için işaret verdi. Ne var ki, Cidde yolculuğu sırasında yaşanan terslikler dönüş yolculuğunda da eksik olmadı. Henüz hareket sırasında, denizin çekilmesinden dolayı su seviyesindeki azalmayla Afonso Lopes da Costa'nın *São Mateus* gemisi ile Francisco de Tavora'nın *Santa Cruz* gemisi sığırlıklardan çıkamadılar. Genel Vali diğer gemilerle daha önde olduğundan, bu iki geminin saplandıkları yerden kımıldayabilmelerini beklemek istediye de, demir atamadı ve yoluna devam etti. Ancak bu iki geminin yerlerinden hareket etmeleri için Dom Aleixo'yu yardıma gönderdi. Dom Aleixo yardım için olay mahalline dönmüş olsa da, hava şartları oradan hemen ayrılmasına müsaade etmedi. Bu yüzden de, orada üç gün beklemek zorunda kalan Dom Aleixo fırsatını bulduktan sonra dönüş yoluna geçti. Ana filoyla Kâmarân Adası'na ancak 50 *lig* mesafedeyken buluştu¹¹⁶⁹.

¹¹⁶⁸ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, ss. 27-28. J. Barros (1992). *Ásia*, C. 3, s. 10.

¹¹⁶⁹ Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53.



Resim 3.4. Lopo Soares'in 1517 tarihli Cidde kuşatması

Kaynak: G. Correia (1861), *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 495.

Açıklama: Filodaki büyük gemiler limanın mansabının dışında beklerken, etraflarında deniz üzerinden kum tepelikleri yükseliyordu. Kadırğa türü gemiler ise tek bir giriş imkânı veren kanalın arasında bulunuyorlardı. İç sahilin hemen yanı başında Emir Hüseyin'e ait olduğu söylenen kalyon türü bir gemi vardır.

Dinis Fernandes¹¹⁷⁰ ve Castanheda, filonun Kâmarân'a ulaşınca kadar susuzluktan epey zorluk çektiğini aktarırlar. Yol boyunca rüzgârsızlıklardan dolayı yaşanan duraksamalar tükenen su stoklarının ikmal edilmesini geciktirmiş idi. İnsanların, hastalıktan ziyade, susuzluktan kırılmaya başladıkları ifade edilmekteydi¹¹⁷¹. 2 Mayıs günü¹¹⁷² filonun Kâmarân Adası'na ulaşmasıyla, neredeyse yarı ölü halde bulunan Portekizliler rahat bir nefes alabildiler. Dinis Fernandes o sırada filoda umumî bir sayımın yapıldığını, hasta ve sağlıklı olmak üzere, 1500 adamının hayatta olduğunu, ancak Hindistan'dan yola çıkarken, filoda 1600 Portekizli ile 600 Malabarlı ve 600 kölenin bulunduğu söyler. Bu demek oluyor ki, seyrüsefer zorlukları ve yaşanan susuzluk filoda epey adamın zayi olmasına neden olmuştu. Aynı Dinis Fernandes, kayıpların Kâmarân Adası'nda da devam ettiğini, kadirgalardaki

¹¹⁷⁰ ADANTT (1892). s. 410.

¹¹⁷¹ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, ss. 28-29. Correia Kâmarân adasına ulaşmadan önce, 400 adamın sadece susuzluktan hayatını kaybettiğini söylemektedir. G. Correia (1861). *Lendas da Índia*, C. 2, pt. 2, s. 498.

¹¹⁷² ADANTT (1892). s. 411. Castanheda sadece Mayıs ayı der.

köleler ve Malabarlılar ile Portekizlilerden bazılarının öldüğünü kaydeder¹¹⁷³. Castanheda adadaki vaziyeti tasvir ederken, susuzluğun yanında, açlığın da baş gösterdiğini ve erzak temin etmek için Arabistan sahillerine yapılan müracaatların karşılık bulmadığını aktarır¹¹⁷⁴.

Genel Vali Soares, hatırlanacağı üzere, Cidde açıklarında ana filodan ayrılmak zorunda kalmış olan ve içinde Habeşli elçi Mateus ile Francisco Álvares ve Andrea Corsali'nin bulunduğu Dom João da Silveira'nın *São Pedro* gemisinin akıbetini öğrenmek için kaptanlarından Lourenço de Cosme ile Francisco de Gá'yı Kâmarân'dan Habeş sahillerine gönderdi. Bu iki kaptan Habeş topraklarında işleyen ticarî sistem hakkında bilgi de toplayacaklardı¹¹⁷⁵. Ana filodan koptuktan sonra, olumsuz seyrüsefer şartlarından kurtulmak için Kâmarân'a dönmek isteyen *São Pedro* gemisi bir kılavuz hatasından dolayı Habeş kıyılarına gitmişti. Corsali, bir ay boyunca yaşadığı maceralarından da bahsettiği mektubunda bu geminin su ihtiyacını karşılamak üzere Sevakim limanına gittiğini, ancak orada umduklarını bulamadıklarından, Dahlak adalarına geçtiğini ve yaşanan susuzluktan dolayı gemideki Malabarlı unsurların ölmeye başladıklarını aktarır. Bulmayı ümit ettikleri suyu yine Dahlak adaları civarındaki bir limanda bulan gemidekiler 1 Mayıs günü ikmal için karaya ayak bastıklarında oranın beyinin adamları geldi. Bunlar, Habeşli elçi Mateus'u tanıdıklarından, oldukça bitap düşmüş olan gemidekilere erzak yardımında bulundular. Hatta, sözü edilen bey birkaç gün sonra gelip, geminin kaptanı ile konuştu. Gemi kaptanı Dom João bu beyden Soares'in komutasındaki ana filonun durumuyla ilgili bilgi toplanmasını talep etti. Böyle de oldu. Bu işle vazifelendirilen Habeşli adamlar bir müddet sonra gemiye ulaştıklarında, ana filonun Kâmarân Adası'na ulaşmış olduğunu söylediler. Tam o sırada, Corsali'nin içinde bulunduğu bu gemi Kâmarân'a gitmek için yelken açarken, Genel Vali'nin göndermiş olduğu sözü edilen Lourenço de Cosme ile Francisco de Gá'nın karavelaları geldi¹¹⁷⁶. Habeşlilerle temas kurma görevi de olan Lourenço de Cosme, Habeşli elçi Mateus'un ihtarlarına uymayarak, Dahlak'ın Müslümanlarla meskûn sahiline yanaştı. Lourenço Cosme saldırıya uğradığı gibi, yanındaki üç Portekizli'yle katledildi¹¹⁷⁷.

Portekizli elçi Duarte Galvão'nun hayatını kaybettiği Kâmarân Adası'nda yaklaşık iki aydan biraz fazla kalan Portekizliler adada memluklerin inşa etmiş oldukları müstahkemi

¹¹⁷³ ADANTT (1892). s. 411.

¹¹⁷⁴ F. L. Castanheda (1833). *História do Descobrimento e Conquista*, C. 4, s. 29.

¹¹⁷⁵ Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53.

¹¹⁷⁶ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, ss. 86-96.

¹¹⁷⁷ *Age*, ss. 103-104. Dom Aleixo da Lourenço de Cosme'nin öldürüldüğünü ve diğer kaptan Francisco de Gá'nın, bu yüzden, Genel Vali tarafından cezalandırıldığını belirtir. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 54.

yıktılar¹¹⁷⁸. Corsali bu müstahkemin inşasının Memluk sultanına 12 bin *eşrefîye* mâl olduğunu kaydeder¹¹⁷⁹. Adada daha fazla oyalanmanın mantıklı olmayacağını düşünen Soares 12 Temmuz 1517¹¹⁸⁰ günü oradan hareket etti ve Somali sahillerindeki Zeylâ'ya gitti. Şehir, vaktiyle memluklere erzak ve insangücü temin etmesinden dolayı, Portekizliler tarafından cezalandırıldı. Filonun bir sonraki durağı Aden oldu. Önceki nazarı Aden valisi tarafından çok daha soğuk karşılanan Portekizliler, su dışında, umdukları ikmal malzemelerini edinemediler. Dinis Fernandes, bunun nedenini, Adenlilerin, memluk saldırılarından dolayı oluşan zaafiyeti gidermelerine bağlar¹¹⁸¹. Birkaç günlük oyalanmadan sonra, filo 10 Ağustos günü¹¹⁸² Aden'den hareket etti ve Berberâ sahiline gitmek istediye de, rota Guardafui Burnu'na çevrildi. Seyrüsefer şartlarından dolayı epey güçlüğün çekildiği bu burunda, su sıkıntısı çeken bazı gemiler ana filodan ayrıldı. Genel Vali de 15 gemiyle önce Kalhat'a gitti ve oradan da 2 Ekim günü Hürmüz'e hareket etti¹¹⁸³.

¹¹⁷⁸ Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53. M. Sanuto (1889). *Diarii*, C. 25, s. 444.

¹¹⁷⁹ Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 105.

¹¹⁸⁰ Bu tarih Dom Aleixo'ya göredir. Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53. Dinis Fernandes'e göre 10 Temmuz ve Corsali'ye göre 13 Haziran günüdür. Castanheda, Temmuz ayının başı der.

¹¹⁸¹ *ADANTT* (1892), s. 411. Gerçi Ebu Mahreme, Aden valisinin Portekizlilere ihtiyaçları olan malzemeleri tedarik ettiğini söyler. Ebu Mahreme, *age*, s. 32.

¹¹⁸² Andrea Corsali'nin 18 Eylül 1517 tarihli mektubu, s. 112. Dom Aleixo da aynı tarihi vermektedir.

¹¹⁸³ Soares, yeğeni Dom Aleixo'yu Hindistan'daki işleri hâl yoluna koyması için beş gemiyle gönderdi. Dom Aleixo'nun mektubu. J. L. Bacqué-Grammont, A. Kroell, *age*, s. 53. *ADANTT* (1892), s. 411. M. Sanuto (1889). *Diarii*, C. 25, s. 444.

SONUÇ

Avrupa'nın güneybatısında Roma İmparatorluğu'nun enkazından doğan Cermen kökenli yeni siyasî oluşumlar, Hıristiyanlığı benimsemeleriyle, Akdeniz dünyasının birer parçası haline geldiler. Ne var ki, çok geçmeden, bulundukları coğrafyada siyasî ve askerî mevcudiyetleri denizin öte yakasından gelen başka bir dinin mensupları tarafından yok edildi. Ancak onlardan kalan bakiyyeler Müslümanların ulaşamadıkları yerlerde siyasî olarak yeniden örgütlendiler ve kaybettiklerini uzun bir döneme yayarak tedricen kazanmaya başladılar. Bunlar arasından, toprak bütünlüğünü Müslümanlara karşı daha süratle ilerleten Portekiz krallığı tabî sınırlarına kavuştu. Sebepleri konusunda muasır kaynaklar yetersiz olmuş olsalar da, karar vericilerin ısrarları sözü edilen krallık için dönüm noktası sayılabilecek denizaşırı bir seferin yapılmasını gündeme getirdi: Sebte'nin ele geçirilmesi. Harekât amacına ulaşmış olsa da ve Fas'ın hinterlandına yönelik yayılmanın karasal (*territorial*) olabileceği ihtimali doğsa da, böyle bir politika tercih edilmedi. Bunun yerine, Prens Henrique adında bir adamın ortaya çıkması Atlantik'in en azından bir bölümünün tanınmasına ve civardaki bazı adaların tanınmasına ve iskânına ön ayak olmuş oldu. Gerçi, bu tür teşebbüslerin yapılmasına dair belirgin ve somut gerekçeler ve güdüler sıralayamamaktayız. Çünkü ilk dönem “bilinçli” keşif faaliyetlerini anlatan kroniklerin sayısı bir elin parmaklarını geçemeyecek kadar azdır. Üstelik, bu kroniklerdeki şövalyeliğin ve dinin vurgulandığı “resmî” anlatım tarzları da gerçekçi bir hikâyenin inşasını zorlaştırmaktadırlar.

Yukarıdaki son satırlardan hareketle, Prens Henrique'yi Afrika'nın batı sahillerini araştırmaya teşvik eden gerekçeler için de aynı ifadeleri kullanabiliriz. Nasıl oldu da, o birden bire böyle bir hareket tarzı benimsedi? Acaba, Fas'ın arkasında uzanan ve altın ve baharat merkezleriyle kesiştiği söylenen güzergâhlara ulaşmak için mi böyle bir hareket tarzına başvurdu? Bu meselede kesin bir şey söylemek güç olsa da, ilk faaliyetlerinin yöntem ve istikametine bakıldığında, sözü edilen güzergâhlarla ilgili bilgi kırıntıları toplamak olduğu göze çarpar. Bir müddet sonra, hareket tarzının istikametinde değişiklik hasıl oldu. Bilgi kırıntılarına ulaşmak için ele geçirilen insanlar Portekiz'de ve sonra da Avrupa'da büyük bir gelir kaynağı olarak köleleştirildiler. Bu yüzden de, Portekizliler keşif faaliyetlerini her defasında yol üzerinde karşılaştıkları manzaralara göre yeniden dizayn ettiler. Bu durum da iş yolculuklarının keşif yolculuklarının önüne geçmesine ve keşiflerin ikinci plana atılmasına neden oldu. Dahası ilerleyen yıllarda Fas'a yönelik genişleme ağır bastığında, hayattayken keşiflerinin özgünlüğünü belgeleme gayreti göstermiş olan Prens Henrique'nin mirası unutulma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilirdi. Yine de, henüz prensliği sırasında, Gine

ticaretinden gelen gelirlerin cazibesine kapılan kral II. Dom João büyük amcasının bıraktıklarını kaldığı yerden devam ettirmekle kalmadı, Afrika'nın güney ucunun dönülmesine de vesile olacak olan keşif yolculuklarını da gerçekleştirdi. Ancak burada şunu belirtmek gereklidir ki onun dönemindeki denizcilik ve keşif faaliyetleri, Barros dışında, diğer Portekizli kroniklerde hak ettiği değeri bulamamış ve üstünkörü geçilmiştir. Belki de bu durum, onun siyasî bir muhalif olarak hayatını kaybetmesiyle de izah edilebilir. Çünkü II. João, halefi I. Manuel'in büyük biraderini, tahtına yönelik bir komplo tehlikesinden dolayı öldürmüştü. Bu yüzden de ele aldığımız kroniklerin hepsi de I. Manuel'in soyundan gelenlerin saltanatları sırasında kaleme alındığından, XV. asrın son çeyreğindeki keşif işlerini ayrıntısıyla anlatmaktan yana olmazlar. Bu kronikler, en azından hakkını teslim etmek suretiyle, sadece ve sadece, II. João'nun öldüğü sırada, Hindistan'ı bulmaya gidecek olan gemilerin inşa edilmekte olduğunu söylemekle yetinirler.

Ümit Burnu geçildiğine göre, Dom Manuel'in, aradan geçen on sene sonra, Hindistan projesini devam ettirmesi için önünde bir engel kalmıyordu. Öyle ki, yine kroniklerdeki "resmî" anlatım tarzına göre, sözü edilen Portekizli hükümdar, saraydaki birtakım hizbin yoğun itirazlarına rağmen, gelecekte ülkesinin emperyal bir yapıya bürünmesine ve doğunun zenginliklerine erişmesine ön ayak olacak bir yolculuğun başlatılması için her şeyini ortayan koyan bir hükümdar olarak gösterilmektedir. Aynı kronikler, onun selefinin, Ümit Burnu'nun keşfinden sonra, bu işi sonuca ulaştırmada âtil kalması hakkında dişe dokunur bir şey söylemezler. Belki de, selefi, Hint denizlerindeki seyrüsefer şartlarını öğrenip, bildirsinler diye, ömrü yeterli olmayacak olsa da, kara yoluyla doğuya gönderdiği adamlarından bilgiler gelmesini bekledi. Her ne olursa olsun, Dom Manuel babasının ve büyük amcasının keşiflerini sürdürmeye, diğer Katolik krallıkların inisiyatiflerinden önce, aynı zamanda doğuda var olduğu söylenen Hristiyanlarla birleşmeyi sağlamak gayesiyle, karar verdi. Gönderdiği ilk keşif filosu, önceki Afrika seferleri için gönderilmiş olan filolar gibi, küçük olmasına rağmen, lüks malların dolaştığı bölgenin perifesinde kalmış olan batı Hristiyanlığı için ümit verici oldu. Elbetteki, böyle bir olayın devamlılığı için Portekiz'deki idarecilerin o diyarlardaki düsturları da benimsemeleri gerekiyordu. Bu, oralarda tutunmanın başlıca yoluydu. İlk filodan sonra gönderilmiş olan filolar, yeni Avrupalı alıcılara baharat kanallarını tedarik edecek olan merkezlerle dostane ve ticarete dayalı ilişkiler tesis etme talimatı aldılar. Filolar üzerine düşeni yapacak olsalar bile, Müslümanların tesirinden dolayı bu tür ilişkilere yanaşmayacak olan mahallî siyasî yapılar bütün emekleri boşa çıkarabilirlerdi. Gerçi, her mahallî yapı bu tür telkinlere kulak asmayı tercih etmedi ve çok kârlı gördükleri Portekizlileri

hemen benimsediler. Portekizliler de bu fırsatı kaçırmamak için, Müslim ve gayrimüslim ayırt etmeksizin, kendilerine kapılarını açanlara maddî ve manevî olarak ellerindeki her türlü imkânı memnuniyetle seferber etmeyi bildiler.

Burada kısaca izah etmemiz gereken bir husus da Portekizlilerin Hindistan'daki faaliyetlerinin tanımlandırılması idi. İşin başından beri keşif araştırmalarını sistemli ve planlı bir biçimde yerine getiren Portekizliler aynı usulü doğu memleketlerinde de uygulamaya çalıştılar ve bu keşifleri tasdik ettirdiler. Bunun yanında, sözü edilen memleketlerde cereyan eden ticarete dâhil olma adına birtakım düsturları uygulamak da onların faaliyetlerini şartlanmış ve tek taraflı bir bakış açısıyla vasıflandırmayı mahzurlu kılar. Örneğin “sömürmek” ve “Portekiz sömürgeciliği” gibi kavramlar onların uygulamaya gayret gösterdiği prensipleri tanımlamak için tek başına yetersiz kalırlar. Onlardan sonra o diyarlara entegre olacak olan diğer batı Avrupalı devletlerin, zaman içinde değişecek ekonomik kaidelere ve üretim tarzlarına göre belirleyecekleri hareket tarzlarını Portekizlilerinki ile aynı kefeye koymak hatalı olabilir. Çünkü Portekizliler, en azından Pedro Álvares'e verilmiş olan seyrüsefer yönetmeliğindeki talimatlara bakıldığında, ki henüz konumu hakkında mutabık kalınmasa da, Hindistan diyarlarında var olduğu iddia edilen Hristiyanlarla siyasî ve ticarî işbirliği tesis etmeyi ve oraya ulaştıklarında kıymetli malları temin etmek için gerekli düsturları benimsemeyi öncelikli görmüşlerdir. Elbetteki, burada bazı istisnaî durumlar da göze çarpar. Ele aldığımız dönemdeki yolculukları yürüten Portekizli baş-kaptanlar, Portekiz kralı adına teklif edilen sulh ve ticarî anlaşmalara yanaşmayan siyasî oluşumları dost ve müttefik olarak görmekten çekinmişler ve potansiyel bir düşman olarak benimsemişlerdir. Bu yüzden de, onlara yönelik tavırları cebrî olmuştur. Vasco da Gama'nın, ikinci yolculuğu sırasında, Kilwa hükümdarını itaat altına alması ve Portekiz'in haraçgüzâr bir vasalı yapması buna bir örnek olarak gösterilebilir. Afonso de Albuquerque'nin Hürmüz'ü ele geçirip, *Portekiz Hindistanı*'nın bir parçası yapmış olması da ikinci bir örnektir. Böyle olsa da, karmaşık ilişkilerin döndüğü devasa bir coğrafyada Portekizlilerin faaliyetlerini sadece “gasıp” ve “yağmacı” olarak nitelendirmek, tarihyazcılığı açısından, problem arz eder. Portekizli kaynakları dengelemek için başvurulması gereken Lizbon'da mukim türlü yabancı tüccarların mektupları da durumun böyle olmadığına katkıda bulunurlar.

Portekizlilerin şark diyarlarındaki mevcudiyetleri Doğu Akdeniz'de ekonomik menfaatleri olan teşekkülleri haliyle ilgilendirmiştir. Bunların başında gelen Venedik'in haber alma ağıları, XVI. asrın ilk on beş senesinde, diğer bir deyişle Kansu Gavri'nin saltanatı boyunca Levant, Kızıldeniz ve Hint sularındaki ticarî vaziyeti de oldukça canlı bir biçimde

tasvir ederler. Bu ağlar sayesinde, Marino Sanuto ve Priuli'deki kayıtlar okunduğunda, Portekizliler Hindistan'da bulundukları sırada bile, oradan Kızıldeniz'e baharat akışının, en azından bizim incelediğimiz dönemde, gerçekleşmeye devam ettiği göze çarpar. Bu durum, sanıldığının aksine, davetsiz "Frenklerin", doğudan batıdaki Müslüman ülkelere işleyen baharat kanallarını bütünüyle kapatmada yetersiz kaldıklarını gösterir. Öyle ki, böyle bir gayeye hizmet etmesi için ele geçirilmiş olan Sokotra Adası'nın coğrafi olumsuzluklar sunması adanın Portekizliler tarafından bir müddet sonra tahliyesine neden oldu. Afonso de Albuquerque'nin 1513 tarihli Aden'e yönelik seferi onun Kızıldeniz ticaretini abluka altına alma tasarısıyla ilgiliydi. Ancak bu tasarı da hiçbir şekilde hayata geçmedi. Eğer Portekizliler Arabistan denizlerinde kalıcı olsabilerdi, o zaman Müslüman ticareti için başka senaryolar konuşulabilirdi. Gerçi, Kızıldeniz başarısızlığı Hürmüz'ün nihaî olarak 1515'te Portekiz'in bir parçası yapılmasıyla telafi edilebildi. Özellikle de, Hindistan'daki siyasî oluşumların at ithalatına bağımlı olmaları Hürmüz'e sahip olan Portekizlilere yeni gelirler getirdi. Bu ada, aynı zamanda, Basra Körfezi'nden yapılan ticarete Portekizlilere söz sahibi olma fırsatı da verdi. Dolayısıyla, Kızıldeniz'e dönecek olursak, Memluk iktidarının henüz geçerli olduğu XVI. asrın kabaca ilk on beş yıllık döneminde Levant'taki baharat ticaretinde yaşanan krizin, Venedik ve Memluk-Yemen kaynakları daha dikkatli irdelendiğinde, Portekizlilerden ziyade, Hicaz ve Doğu Akdeniz'deki siyasî çalkantılardan kaynaklandığı fark edilir. Netice olarak, Girolamo Priuli ile İbn İyas'ın feryatları çok da inandırıcı olmamaktadır.

Memluk idaresinin, hem Venediklilerin sözüm ona belli belirsiz teşviklerine hem de Hindistan'daki muzdarip devletlerin çağrılarına en sonunda cevap vermiş olması bir umut olabilirdi. Hatta, bir memluk filosunun, nispeten geç bir tarihte, yani 1508'de, küçük bir Portekiz filosunu alt etmesi ümitleri yeşertti. Çok geçmeden, bu mütevazı zaferin kalıcı tesirlerinin olmayacağı ispatlandı. Çünkü bütün imkânlarını neredeyse yüzyıla yakın bir süredir okyanus denizlerine seferber etmiş olan Portekizlileri Kızıldeniz'den atmak mümkün olamazdı. Ancak, Memluk saltanatının Portekizlilerle yenişememiş olması sadece imkân ve kaynak yetersizliğiyle izah edilmemelidir. Hatta, bu eksikliği gidermelerinde memlukleri Osmanlılara muhtaç olarak tasvir etmek sanki Osmanlıların, tek Müslüman devlet olarak, ileride Portekizlilerle boy ölçüşebilecek ve onları Hint sularından sürebilecek kudrete sahip olabildikleri intibahı oluşturmaktadır. Bu yüzden de, Osmanlılar Haremeyn-i Şerife'nin idaresine layık bir devlet olarak sıyrılır. Fakat, uzun vadede bakıldığında ise, memluklere Portekizlilerle olan mücadelelerinde gerekli donanma imkânları sunmuş olan ve bu yüzden tarih yazıcılığında başat bir konuma oturtulan Osmanlılar, ilginç bir biçimde, Portekizlilere

karşı hamlelerinde son derece başarısız olmuşlardır. Zaten, ne memluklerden ne de Osmanlılardan, onların Portekizlilere karşı mücadelelerinde başarılı olmaları beklenebilirdi. Öyle ki, o dönemde okyanusun koyu lacivert renkli denizlerinin efendileri olan Portekizlileri Hint sularından def edebilecek askerî ve/veya deniz gücüne sahip herhangi bir devlet yeryüzünde henüz bulunmuyordu. Üstelik, Memlukleri ve Osmanlıları o devirde meşgul eden ve imkânlarını değişik mecralara kaydırmalarına neden olan türlü faktörler de ağır basmaktaydı.

İleride Hindistan'ın doğusunda keşfedilen yeni diyarlarla meşgul olmak ile Kızıldeniz'e egemen olmak arasında tercih yapmak zorunda kalacak olan Portekiz de Müslüman ticaretini kontrol altına almak için başka bir usul geliştirecektir: *Cartaz*. Buna göre, Hint denizlerinde gemilerini yüzdürmek isteyen tüccarlar Portekizlilerin parayla sattığı bu eman ve geçiş tezkeresini satın almaya mecbur kalmışlardır. Bu da Hindistan-Kızıldeniz arasında yapılan ticarete tam manasıyla olmasa da, dolaylı olarak bir Portekiz müdahalesinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Diğer bir deyişle, ticaret kanallarını kapatmaktan ziyade, bu kanallardan Müslümanları ekarte edip, yerlerine kendilerini ikame etmek istemiş olan Portekizliler için yeni gelir kapısı açılmıştır. Dolayısıyla, zorlu seyrüsefer şartlarının belirleyici olduğu Lopo Soares'ın 1517 tarihli Cidde seferinin bir kez daha gösterdiği üzere, böyle bir usulün cazip ve mantıklı geldiği söylenebilir.

KAYNAKÇA

Yayınlanmış Arşiv Kaynakları (Hristiyan ve Müslüman)

ADANTT (1892). Academia Real das Sciencias de Lisboa, Imprensa Nacional, Lizbon.

As Gavetas da Torre do Tombo (1963), Gaveta XIII-XIV, C. 3, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lizbon, Dijital Baskı.

Braamcamp Freira, A. (1915). *Expedições e Armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lizbon.

Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam, 7 Cilt, yay. haz. Bulhão Pato, Raymundo Antonio de ve Lopes de Mendonça, Henrique, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1884-1935.

Gubernatis, A. de (1875). *Storia dei Viaggiatori Italiani nelle Indie Orientali*, Livorno.

Silva Marques, J. M. da (1988). *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história (1461-1500)*, C. 3, Edição Comemorativa dos Descobrimentos Portugueses, Lizbon.

Monumenta Henricina (1962, 1967). C. 4 ve C. 8, (yay. haz. Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique), Coimbra.

Mughul, M. Y. (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz’de Mücadele ve Hicaz’da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika, *TTK Belgeler*, C. 2, S. 3-4, ss. 37-48.

Os Primeiros 14 Documentos Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral (1999), yay. haz. Joaquim Romero Magalhães ve Susana Munch Miranda,

Peragallo, P. (1892). *Carta de El-Rei d. Manuel ao Rei Catholico narrando-lhe as viagens portuguezas à Índia desde 1500 até 1505*, Typographia da Academia Real das Sciencias, Lizbon, ss. 1-35.

Tekindağ, Ş. (1968). Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arizası, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, II/9, ss. 77-80.

Avrupalı Kronikler

Albuquerque, Caesar of the East: Selected Texts by Afonso de Albuquerque and His Son (1990). yay. haz. Thomas Foster Earle ve John Villiers, Aris & Phillips – Warminster – England.

A Journal of the First Voyage Vasco da Gama, 1497-1499 (1898). yay. haz. Ernst Georg Ravenstein, The Hakluyt Society, Londra.

Azurara, G. E. de (1841). *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, (yay. haz. João Pedro Aillaud), Paris.

Azurara, G. E. de (1896). *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*, (çev. Charles Raymond Beazley, Edgar Prestage), 2 Cilt, Hakluyt Society, Londra.

Azurara, G. E. de (1915). *Crónica da Tomada de Ceuta por el rei Dom João I*, yay. haz. Francisco Maria Esteves Pereira, Academia das Sciencias de Lisboa.

Azurara, G. E. de (1792). *Chronica de Conde D. Pedro de Menezes* başlığı altında *CLIHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II* içinde, C. 2, yay. haz. José Francisco Correia da Serra, Lizbon.

Barbosa, D. (1918). *The Book of Duarte Barbosa*, yay. haz. Mansel Longworth Dames, 2 Cilt.

Barros, J. de (1932, 1974, 1992). *Ásia, Dos Feitos que os Portugueses Fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, (yay. haz. António Baião), 4 Cilt, Coimbra.

Bishop Smith, R. (1975). *Ra'îs Salmân and Amir Husain: being the Portuguese text of an unknown account of their expedition from Suez, to Aden and the return to Jidda, in 1515 and 1516*, found in the Biblioteca Nacional de Lisboa, Lizbon,

Bontier, P, Le Verrier, J. (2010). *The Canarian, or Book of the Conquest and Conversion of the Canarians in the year 1402*, (çev. ve yay. haz. Richard Henry Major), Cambridge University Digital Press.

Ca' Masser, L. da (1845). *Relazione di Leonardo da Cha' Masser alla Serenissima Republica di Venezia sopra il Commercia dei Portoghesi nell'India, (1497-1506)*, *Archivio Storico Italiano*, C. 2, Appendice, Firenze, ss. 13-47.

Cadamosto, A. de (1944). *Navegações de Luis de Cadamosto*. Texto italiano e tradução portuguesa, yay. haz. Giuseppe Carlo Rossi, Instituto para a Alta Cultura.

Castanheda, F. L. de (1833). *Historia do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, 8 Cilt, Lizbon.

Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses (1974). Códice Anónimo (Anonim Egerton Nüshası), Museu Britânico, Egerton 20,901, Luís de Albuquerque'nin takdimi ve dipnotlarıyla, Junta de Investigações do Ultramar, Coimbra.

Correia, G. (1858-1866). *Lendas da Índia*, yay. haz. Rodrigo José de Lima Felner, 4 Cilt, Academia Real das Sciencias, Lizbon.

Corsali, A. (1841). All'Illustriss. Principe e Sig. Il Sig. Duca Lorenzo de' Medici, Della Navigazione del Mar Rosso e Sino Persico Fino a Cochín Citta dell'India, Scritta alli XVIII di Settembre MDXVII, *Relazioni di Viaggiatori*, C. 2, ss. 74-125.

El Libro del conocimiento de todos los reinos (The Book of Knowledge of All Kingdoms) (1999), Anonim, çev. ve yay. haz. Nancy F. Marino, Arizona.

Empoli, G. da (1841). Viaggio fatto nell'India per Giovanni da Empoli, *Relazioni di Viaggiatori*, C. 2, Venezia, ss. 39-52.

Fernandes, B. (1940). *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes (Cerca de 1548)*, yay. haz. Abel Fontoura da Costa, Agencia Geral das Colonias.

Fulin, R. (1881). Girolamo Priuli e i suoi Diarii: I Portoghesi nell'India e i Veneziani in Egitto, *Archivio Veneto*, C. 22, 1881, ss. 155-248 içinde.

Galvão, A. (1989). *Tratados dos Descobrimentos*, Lizbon.

Góis, D. de (1790). *Chronica do Serenissimo Principe D. João*, Coimbra.

Góis, D. de (1926). *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, 4 Cilt, yay. haz. J. M. Teixeira de Carvalho ve David Lopes, Coimbra.

La Fosse, E. de (1949). Voyage à la côte occidentale d'Afrique (1479–1480), yay. haz. Raymond Mauny, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, C. 4, No. 14, ss. 181–195.

Lopes, T. (1812). Navegação às Índias Orientais, *CNHGNU*, C. 2, ss. 159-229 içinde.

Memoria das armadas que de Portugal passaram à India: esta primeira é a com que Vasco da Gama partiu ao descobrimento dela por mandado de El-Rei Dom Manuel (1979), Luis de Albuquerque'nin önsözüyle, yay. haz. Academia das Ciências de Lisboa.

Pacheco Pereira, D. (1892). *Esmeraldo de Situ Orbis*, yay. haz. Raphael Eduardo de Azevedo Basto, Edição Commemorativa da Descoberta da America por Christovão Colombo.

Pacheco Pereira, D. (1936). *Esmeraldo de Situ Orbis*, (çev. George H. T. Kimble), The Hakluyt Society, London.

Priuli G. (1912-1921). *I Diarii di Girolamo Priuli*, C. 1, yay. haz. Arturo Segre.

Resende, G. (2007). *Vida e Feitos D'El-Rey Dom João*, yay. haz. Evelina Verdelho, CELGA.

Pina, R. de (1792). *Cronica del Rei Dom João II* başlığı altında *CLIHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II*, yay. haz. José Francisco Correia da Serra, ss. 5-204 içinde.

Pina, R. de (1901). *Chronica d'el-Rei D. Duarte*, (yay. haz. Gabriel Pereira) Lizbon.

Pisano, M. de (1790). *De Bello Septensi* başlığı altında *CLIHP: dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II*, yay. haz. José Francisco Correia da Serra, C. 1, Lizbon.

Pisano, M. de (1915). *Livro da Guerra de Ceuta escrito por Mestre Mateus de Pisano em 1460*, (yay. haz. Roberto Corrêa Pinto), Academia das Sciencias de Lisboa.

Polo, M. (2019). *Dünyanın Hikâye Edilişi, Harikalar Kitabı*, (çev. Işık Ergüden ve Zühre İlkelen), Ötüken yay.

Sanuto, M. (1879). *I Diarii*, C. 1, yay. haz. Federico Stefani, Venezia.

Sanuto, M. (1880). *I Diarii*, C. 3, yay. haz. Ronaldo Fulin, Venezia.

Sanuto, M. (1880). *I Diarii*, C. 4, yay. haz. Nicòlo Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1881). *I Diarii*, C. 5, yay. haz. Federico Stefani, Venezia.

Sanuto, M. (1881). *I Diarii*, C. 6, yay. haz. Guglielmo Berchet, Venezia.

Sanuto, M. (1882). *I Diarii*, C. 7, yay. haz. Ronaldo Fulin, Venezia.

Sanuto, M. (1882). *I Diarii*, C. 8, yay. haz. Nicòlo Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1883). *I Diarii*, C. 9, yay. haz. Federico Stefani, Venezia.

Sanuto, M. (1883). *I Diarii*, C. 10, yay. haz. Guglielmo Berchet, Venezia.

Sanuto, M. (1884). *I Diarii*, C. 11, yay. haz. Ronaldo Fulin, Venezia.

Sanuto, M. (1886). *I Diarii*, C. 12, yay. haz. Nicòlo Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1886). *I Diarii*, C. 17, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1887). *I Diarii*, C. 18, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1887). *I Diarii*, C. 19, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1887). *I Diarii*, C. 21, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1888). *I Diarii*, C. 23, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Sanuto, M. (1889). *I Diarii*, C. 25, yay. haz. F. Stefani, G. Berchet, N. Barozzi, Venezia.

Varthema, L. di (1863). *The travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India, and Ethiopia, A.D. 1503 to 1508*, (yay. haz. John Winter Jones), The Hakluyt Society, Londra.

The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, yay. haz. Walter de Gray Birch, Hakluyt Society Yay., 4 Cilt, 1875-1884.

Müslüman (Osmanlı, Memluk ve Safevî) Kronikler

Ahmed Raşid Paşa (2015). *Yemen ve San'a Târîhi*, yay. haz. Güllü Yıldız ve Filiz Dıġıroġlu, İstanbul Fetih Cemiyeti.

Baştürk, S. (2010). *Telhîsü'l-Berku'l-Yemânî/Ahbârü'l-Yemânî (Tahlil ve Metin)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Ebu Mahreme (1960). *Political History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century: Abu Makhrama's Account of the Years 906-927 H. (1500-1521 A.D.)* with annotations, yay. haz. Lein Oebele Schuman, Groningen.

İbn Iyas (1961). *Journal d'un Bourgeois du Caire*, C. 1, yay. haz. Gaston Wiet, Paris.

Ibn Iyas (2016). *Yavuz'un Mısır'ı Fethi ve Mısır'da Osmanlı İdaresi*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe yay.

İbn Iyas (2021). *Memluk Devleti'nin Son Yılları. Kansu Gavri ve Osmanlılar*, çev. Ramazan Şeşen, ed. Erhan Afyoncu, Ahmet Önal, Yeditepe yay.

Rumlu Hasan (2004). *Şah İsmail Tarihi (Ahsenü't-Tevârih)*, çev. Cevat Cevan, Ardiç Yayınları, Ankara.

Serjeant, R. B. (1963). *The Portuguese Off the South Arabian Coast: Ḥaḍramî Chronicles, with Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates Off Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford.

Araştırma Eserleri

Ahmad, S. M. (1999). “İbn Macid”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, ss. 162-163.

Ashtor, E. (1975). The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Ages, 1370-1498, *Journal of European Economic History*, C. 4, S. 3, ss. 573-612.

Ashtor, E. (1976). Spice Prices in the Near East in the 15th Century, *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 1, ss. 26-41.

- Ashtor, E.** (1983). *Levant Trade in the later Middle Ages*, Princeton Uni. Press.
- Axelson, E.** (1961). Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India, *The Geographical Journal*, C. 127, No. 2, ss. 145-155.
- Axelson, E.** (1973). *Congo to Cape. Early Portuguese Explorers*, Londra.
- Aubin, J.** (1971). Cojeatar et Albuquerque, *Mare Luso-Indicum*, C. 1, Paris, ss. 94-134.
- Aubin, J.** (2000). *Le Latin et L'astrolabe, Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, C. 2, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Aubin, J.** (2006). *Le latin et l'astrolabe: Etudes sur le règne de Don Manuel 1495-1521*, C. 3, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ayalon, D.** (1956). *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to Medieval Society*, Londra.
- Bailey W. D, Winius, G. D.** (1977). *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, C. 1, University of Minnesota Press.
- Bacqué-Grammont, J. L., Kroell, A.** (1988). *Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge: L'affaire de Djedda en 1517*, Le Caire.
- Beazley, C. R.** (1894). *Prince Henry the Navigator: The Hero of Portugal and of Modern Discovery*, New York.
- Beazley, C. R.** (1906). *The Dawn of Modern Geography*, 3 Cilt, Oxford.
- Bergreen, L.** (2020). *Macellan, Dünyanın Ucunu Aşmak*, çev. Ebru Kılıç, Türkiye İş Bankası Yay.
- Bertrand, L.** (1940). *İspanya Tarihi*, (çev. Galip Kemali Söylemezoğlu ve Nurullah Ata), Kanaat Kitabevi, İstanbul.
- Bishko, C. J.** (1975). The Spanish and Portuguese Reconquest, 1095-1492, *A History of the Crusades*, C. 3, The Fourteenth and Fifteenth Centuries, ed. Harry W. Hazard, The University of Wisconsin Press.
- Blake, J. W.** (1942). *Europeans in West Africa, 1450-1560*, 2 Cilt, Londra.
- Bouchon, G.** (1973). Les Musulmans du Kerala a l'Époque de la Découverte Portugaise, *Mare Luso-Indicum*, C. 2, Paris, ss. 3-59.

- Bouchon, G.** (1975). *Mamale de Cananor: un adversaire de l'Inde portugaise, 1507-1528*, Hautes Études Islamiques et Orientales d'Histoire Comparée.
- Bouchon, G.** (1976). Le Premier Voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505), *Mare Luso-Indicum*, C. 3, Paris, ss. 57-84.
- Bouchon, G.** (1980). A Propos de l'Inscription de Colombo (1501) Quelques Observations sur le Premier Voyage de João da Nova dans l'Océan Indien, *Revista da Universidade de Coimbra*, 28, ss. 233-270.
- Bostan, İ.** (2009). "Selman Reis", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 36, ss. 444-446.
- Bostan, İ.** (2013). XVI. Yüzyılda Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesi: Süveyş, Cidde ve Muha Deniz Üsleri, *Prof. Dr. Mehmet İpşirli Armağanı*, C. 1, yay. haz. Feridun M. Emecen, İshak Keskin, Ali Ahmetbeyoğlu, İstanbul 2013, s. 331-357.
- Boxer, C. R.** (1977). *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Londra.
- Bruscoli, F. G.** (2016). Un Marchand Italien d'esclaves à Lisbonne à la fin du XVe Siècle: Bartolomeo Marchionni, *Rives Méditerranéennes*, No. 53, ss. 63-81.
- Braudel, F.** (2017). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, 2 Cilt, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğubatı yay., Ankara.
- Brummett, P.** (1987). The Transformation of Venetian Diplomatic Policy Prior to the Ottoman Conquest of Cairo (1503-1517), *Studies on Ottoman Diplomatic History*, I, ss. 11-26.
- Brummett, P.** (1990), Kemal Reis and Ottoman Gunpowder Diplomacy, *Studies on Ottoman Diplomatic History* (ed. Sinan Kuneralp), V, İstanbul, ss. 1-15.
- Brummett, P.** (1996). The Myth of Shah Ismail Safavi: Political Rhetoric and "Divine" Kingship, *Medieval Christian Perceptions of Islam: Book of Essays*, ed. John Victor Tolan, ss. 331-359.
- Brummett, P.** (2009). *Osmanlı Denizgücü. Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, çev. Nazlı Pişkin, Timaş Yay.
- Chamberlain, M.** (2006). The Crusader era and the Ayyubid Dynasty, *The Cambridge History of Egypt*, C. 1, ss. 211-241.
- Chaudhuri, K. N.** (1992). The Portuguese Maritime Empire, Trade, and Society in the Indian Ocean During the Sixteenth Century, *Portuguese Studies*, C. 8, ss. 57-70.

- Ceran, İ.** (2004). “Merînîler”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 29, ss. 192-199
- Cordier, H.** (1911). L'arrivée des Portugais en Chine, *T'oung Pao*, İkinci Seri, C. 12, No. 4, ss. 483-543.
- Cordeiro, L.** (1892). *De como e quando foi feito conde Vasco da Gama*, Imprensa Nacional, Lizbon.
- Cordeiro, L.** (1892). Descobertas e Descobridores: Diogo Cão, *Boletim de Sociedade de Geographia de Lisboa*, 11. Seri, No. 2, ss. 93-163.
- Cortesão, A.** (1970). Pizzigano's Chart of 1424, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 24, ss. 5-15.
- Cortesão, A.** (1973). *The Mystery of Vasco da Gama*, Junta de Investigações do Ultramar, Lizbon.
- Cortesão, A.** (1975). *A Expansão dos Portugueses no Período Henriquino*, obras completas de Jaime Cortesão V, Livros Horizonte.
- Costa, A. F. da** (1990). *Às portas da Índia em 1484*, Edições Culturais da Marinha, Lizbon.
- Gago Coutinho, C. V.** (1969). *A Náutica dos Descobrimentos. Os Descobrimentos Marítimos vistos por um navegador*, C. 1, Lizbon.
- Danişan Polat, G.** (2016). *16 Yüzyılda Osmanlılarda Deniz Astronomisi ve Astronomi Aletleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Demir, U.** (2014). Haremeyn, Şam, Cidde, Habeş, Yemen, Hindistan ve Mısır ile İlgili Bir Takrir, *Osmanlı Araştırmaları*, C. 43, S. 43, ss. 301-339.
- Denison Ross, E.** (1921). The Portuguese in India and Arabia between 1507 and 1517, *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 4, ss. 545-562.
- Disney, A. R.** (2009). *A History of Portugal and the Portuguese Empire, From Beginnings to 1807*, 2 Cilt, Cambridge University Press.
- Disney, A. R.** (2009). Vasco da Gama's Reputation for Violence: The Alleged Atrocities at Calicut in 1502, *The Portuguese in India and Other Studies, 1500-1700*, ss. 11-28.
- Dias Farinha, A.** (1999). *Os Portugueses em Marrocos*, Lisboa: Instituto Camões.
- Dökmeci, V.** (2020). *Akdeniz’de Devletler ve Korsanlar*, Babil Kitap, İstanbul.

- Elbl, I.** (1991). Man of His Time (and Peers): A New Look at Henry the Navigator, *Luso-Brazilian Review*, C. 28 No. 2, ss. 73-89.
- Elbl, M. M.** (1985). The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 33, ss. 543-572.
- Emecen, F.** (2011). Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Tesisi ve Ebû Nümeý, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Timaş Yay., ss. 345-380.
- Erdmann, C.** (1940). *A Idea de Cruzada em Portugal*, Coimbra.
- Ferrand, G.** (1922). Le Pilote Arabe de Vasco de Gama et les Instructions Nautiques des Arabes au XVe Siècle, *Annales de Géographie*, No. 172, ss. 289-307.
- Ferreira Reis Thomaz, L. F.** (1998). A Questão da Pimenta em meados do Século XVI, *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, ss. 37-206.
- Ferreira Reis Thomaz, L. F.** (1998). *De Ceuta a Timor*, 2. Baskı, Lizbon.
- Ferreira Reis Thomaz, L. F.** (2009). D. Manuel, a Índia e o Brasil, *Revista de História*, nº 161, São Paulo, 2º semestre de 2009, ss. 13-57.
- Filgueiras, O. L., Barroca, A.** (1970). O Caique do Algarve e a Caravela Portuguesa, *Junta de Investigações do Ultramar*, Lizbon, ss. 3-38.
- Finlay, R.** (1994). Crisis and Crusade in the Mediterranean: Venice, Portugal and the Cape Route to India, (1498–1509), *Studi Veneziani*, C. 28, ss. 45-90.
- Flatt, E. J.** (2019). *The Courts of the Deccan Sultantes*, The Cambridge Uni. Press.
- Fonseca, L. A. da** (1998). *Vasco da Gama: o homem, a viagem, a época*, Comissão de Coordenação da Região Alentejo, Lizbon.
- Fulin, R.** (1871). Il Canale di Suez e la Repubblica di Venezia (MDIV), *Archivio Veneto*, C. II, ss. 175-213.
- Documenting Global Leadership* (1998), ed. G. Modelski, S. Modelski, The Macmillan Press.
- Greenlee, W. B.** (1938). *The Voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and India*, Londra.
- Guilmartin, J. F.** (2010). *Kalyonlar ve Kadırgalar*, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi.
- Hemsö, J. G. di** (1846). Vita di Giovanni da Empoli, *Archivio Storico Italiano*, Ek III, ss. 9-17.

- Heers, J.** (1956). L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Âge: la Méditerranée, *Revista da Faculdade de Letras*, C. 22, 2. Seri, Lizbon, ss. 84-112.
- Herculano, A.** (1901). *Historia de Portugal*, C. 1, Lizbon.
- Hess, A.** (2010). *Unutulmuş Sınırlar: 16. yüzyıl Akdeniz'inde Osmanlı-İspanyol mücadelesi*, Küre Yay. İstanbul.
- Heyd, W.** (1886). *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, C. 2, Leipzig.
- Heyd, W.** (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. Enver Ziya Karal), C. 1, TTK Yay, Ankara.
- Kieniewicz, J.** (1969). The Portuguese Factory and Trade in Pepper in Malabar during the 16th Century, *Indian Economic and Social History Review*, C. 6, No.1, ss. 61-84.
- Krishna Iyer, K. V.** (1938). *The Zamorins of Calicut: From the Earliest Times Down to A.D. 1806*, Kalicut.
- Krueger, H. C.** (1933). Genoese Trade with Northwest Africa in the Twelfth Century, *Speculum*, C. 8, No. 3, s. 377-395.
- Lane, F. C.** (1933). Venetian Shipping During the Commercial Revolution, *The American Historical Review*, C. 38, No. 2, ss. 219-239.
- Lane, F. C.** (1968). Pepper Prices Before Da Gama, *The Journal of Economic History*, C. 28, No. 4, ss. 590-597.
- Lane, F. C.** (1973). *Venice, A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press.
- Lane, F. C.** (1992). *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, The Johns Hopkins University Press.
- Le Goff, J.** (2008). *Avrupa'nın Doğusu*, çev. Timuçin Binder, Literatür Yay.
- Livemore, H. V.** (1965). On the Conquest of Ceuta, *Luso-Brazilian Review*, C. 2, No. 1, ss. 3-13.
- Livemore, H. V.** (1976). *A New History of Portugal*, İkinci Baskı, Cambridge University Press.
- Longworth Dames, M.** (1921). The Portuguese and Turks in the Indian Ocean in the Sixteenth Century, *The Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 1, 1921, ss. 1-28.

- Lopes, D.** (1939). Les Portugais au Maroc, *Revue d'histoire moderne*, C. 14, No. 39, ss. 337-368.
- Mcclymont, J. R.** (1914). *Pedralvarez Cabral (Pedro Alluarez de Gouvea): His progenitors, His Life and His Voyage to America and India*, Londra.
- Magalhães Godinho, V.** (1991). *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 4 Cilt, Editorial Presença.
- Magalhães Godinho, V.** (1996). Le repli vénitien et égyptien et la route du Cap, 1496-1533, *Spices in the Indian Ocean World*, ed. M. N. Pearson, ss. 93-110.
- Magalhães Godinho, V.** (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa, problemas das origens e da linha de evolução*, 2. Baskı, Lizbon.
- Major, R. H.** (1868). *The Life of Prince Henry of Portugal, surnamed the Navigator*, Londra.
- Malekandathil, P.** (2003). From Merchant Capitalists to Corsairs: The Response of the Muslim Merchants of Malabar to the Portuguese Commercial Expansion (1498– 1600), *Proceedings of the Indian History Congress*, C. 64, ss. 466-490.
- Malheiro Dias, C.** (1923). A Semana de Vera Cruz, *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, C. 2, Porto, ss. 76-169.
- Mariona Martins, X.** (1994). *Portuguese Shipping and Shipbuilding in Goa, 1510-1780*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Goa Üniversitesi.
- Marcondes de Sousa, T. O.** (1946). *O Descobrimento do Brasil: estudo critico de acordo com a documentação historico-cartografia e a nautica*, Companhia Editora Nacional.
- Mas-Latrie, L. de** (1866). *Traité de Paix et de Commerce entre les Chrétiens et les Arabes de l'Afrique Septentrionale au Moyen Âge*, Paris.
- Mathew, K. M.** (1988). *History of the Portuguese Navigation in India (1497-1600)*, Delhi.
- Mathew, K. S.** (1980). Commodity Composition of the Indo-Portuguese Trade of Early Sixteenth Century, *Proceedings of the Indian History Congress*, C. 41, ss. 297-305.
- Mathew, K. S.** (1986). *Portuguese and the Sultanate of Gujarat, 1500-1573*, Delhi.
- Mees, J.** (1901). Les Manuscrits de la Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné par Gomes Eannes de Azurara et les Sources de João de Barros, *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, C. 9, no. 50, ss. 50-62.

- Mendonça, H. L. de** (1982). *Estudos sobre Navios Portuguese nos Seculos XV e XVI*, Academia Real das Sciencias, Lizbon.
- Menzies, G.** (2014). *1421: Çin'in Dünyayı Keşfettiği Yıl*, Kalkedon Yay.
- Merçil, E.** (1988). "Adilşâhîler", *DİA*, C. 1, ss. 384-386.
- Moreland, W. H.** (1939). The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 (Concluded from p. 74), *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 2, ss. 173-192.
- Morrison, S. E.** (1962). *Admiral of the Ocean Sea, A Life of Christopher Columbus*, 2 Cilt, Boston.
- Mughul, M. Y.** (1975). Portekiz Tehlikesi Karşısında Osmanlı-Müslüman Hind Münasebetleri (1517-1538), *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, C. IV, Kısım 1-2, İstanbul Üni. Edebiyat Fakültesi Yay., ss. 37-46.
- Nizamî, A. K.** (1996). "Gücerât", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 14, ss. 171-173.
- Nowell, C. E.** (1954). *The Great Discoveries and the First Colonial Empires*, Cornell University.
- Oliveira Marques, A. H. R. de** (1965). Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres, no século XV, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, Lizbon, Portugália Editora, ss. 219-267.
- Oliveira Marques, A. H. R. de** (1972). *History of Portugal, From Lusitania to Empire*, 2 Cilt, Columbia Uni. Press.
- Oliveira Martins, J. P. de** (1891). *Os Filhos de João I*, Lizbon.
- Özbaran, S.** (1977). Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri, *Tarih Dergisi*, S. 31, ss. 66-146.
- Özdemir, M.** (2020). "Muvahhidler", *TDV Diyanet Ansiklopedisi*, C. 31, ss. 410-412.
- Parry, J. H.** (1963). *The Age of Reconnaissance*, The New American Library.
- Pearson, M. N.** (1976). *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, University of California Press.
- Pereira, M. S.** (1979). Pereira, Capitães, Naus e Caravelas da Armada de Cabral, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. XXVII, ss. 31-134.
- Peres, D.** (1943), *História dos Descobrimentos Portugueses*. Porto.

- Peres, D.** (1960). *História de Portugal, Origens e Formação da Nacionalidade*, 3 Cilt, İkinci Baskı, Porto.
- Pinheiro Marques, A.** (1999). The Portuguese Prince Pedro's Purchase of the Fra Mauro Map from Venice, *The Globe*, S. 48, ss. 1-34.
- Porter, V.** (1992). *The History and Monuments of the Tahirid Dynasty of the Yemen, 858-923/1453-1517*, 2 Cilt, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Durham Üniversitesi.
- Prestage, E.** (1933). *The Portuguese Pioneers*, Londra.
- Quirino da Fonseca, H.** (1934). *A Caravela Portuguesa e A Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*, Imprensa da Universidade Coimbra.
- Quirino da Fonseca, H.** (1958). *Os Navios do Infante D. Henrique*, Lisboa.
- Radulet, C. M.** (1990). As Viagens de Diogo Cão: Um problema ainda em aberto, *Revista da Universidade de Coimbra*, C. 34, ss. 105-119
- Radulet, C. M.** (1998). Os Italianos nas Rotas do Comércio Oriental, *A Carreira da Índia e As Rotas dos Estreitos, Actas do VIII Seminario Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, ss. 257-267.
- Randal Tibbetts, G.** (1961). Arab Navigation in the Red Sea, *The Geographical Journal*, C. 127, No. 3, ss. 322-334.
- Randles, W. G. L.** (1993). The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the “Navigator, *Imago Mundi*, C. 45, ss. 20-28.
- Rau, V.** (1966). Feitores e Feitorias, "Instrumentos" do Comércio Internacional Português no Seculo XVI, *Brotéria*, Lizbon, ss. 5-66.
- Rau, V.** (1974). Notes sur la Traite Portugaise à la fin du XV Siècle et le Florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni, *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, No. 44, ss. 535-543.
- Ravenstein, E. G.** (1900). The Voyages of Diogo Cão and Bartholomeu Dias, 1482-88, *The Geographical Journal*, C. 16, No. 6, ss. 625-666.
- Runciman, S.** (2008), *Haçlı Seferleri Tarihi*, 3 Cilt, TTK, 3. Baskı, Ankara.
- Russell, P.** (2001). *Prince Henry “Navigator”, A Life*, Yale University Press.
- Sardella P.** (1948). *Nouvelles et Spéculations à Venise au début du XVIe Siècle*, Paris.

- Sérgio, A.** (1920). A Conquista de Ceuta (Ensaio de interpretação não romântica do texto de Azurara), *A Águia*, 2. Seri, C. 17, No. 101-102, ss. 175-187.
- Setton, K. M.** (1978). *The Papacy and the Levant*, C. 2, Philadelphia.
- Setton, K. M.** (1984). *The Papacy and the Levant*, C. 3, Philadelphia.
- Sezgin, F.** (2013). *Amerika Kıtasının Müslüman Denizciler Tarafından Kolomb Öncesi Keşfi ve Piri Reis*, Boyut Yayıncılık, İstanbul.
- Siddiqui, I. H.** (2004). “Melik Ayaz”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 29, ss. 53-54.
- Siddiqui, I. H.** (2007). “Nizamşâhiler”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 33, ss. 192-194.
- Stephens, H. M.** (1897). *Rulers of India: Albuquerque*, Clarendon Press.
- Stripling, G. W. F.** (1942). *The Ottoman Turks and the Arabs, 1511-1574*, The University of Illinois Press.
- Subrahmanyam, S.** (1997). *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge Uni. Press.
- Subrahmanyam, S.** (2019). *Empires Between Islam and Christianity, 1500-1800*, Suny Press, 2019.
- Taştan, T. K.** (2020). *Adilşahlar Devleti ve Portekiz Krallığı ile Olan İlişkileri (Kuruluşundan I. Ali Adil Şah'ın Ölümüne Kadar)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Thompson, E. A.** (1969). *The Goths in Spain*, Oxford University Press.
- Thompson, E. A.** (1982). *Romans and Barbarians, the Decline of the Western Empire*, The University of Wisconsin Press.
- Verlinden, C.** (1949). Deux Aspects de L'expansion Commerciale du Portugal au Moyen Âge, *Revista Portuguesa de História*, C. 4, ss. 169-209.
- Verlinden, C.** (1958). Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, C. 36/4 (1958), ss. 1173–1209.
- Vogt, J. L.** (1969). “Crusading and Commercial Elements” in the Portuguese Capture of Ceuta (1415), *The Muslim World*, S. 59 (3-4), ss. 287-299.
- Wansbrough, J.** (1963). A Mamluk Ambassador to Venice in 913/1507, *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, University of London, C. 26, No. 3, ss. 503-530.

Williams, M. M. (1899). *A Sanskrit English Dictionary*, Oxford.

Weinstein, D. (1960). *Ambassador from Venice, Pietro Pasqualigo in Lisbon, 1501*, University of Minnesota Press.

Whiteway, R. S. (1979). *The Rise of Portuguese Power, 1497-1550*, Janaki Prakashan.

Witte, C. de (1953). Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle (I), *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 48, ss. 683-718.

Witte, C. de (1954). Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle (II), *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 49, ss. 438-461.

Witte, C. de (1958). Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle (V), *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, S. 53, ss. 5-46.

Wolff, R. S. (1998). Da Gama's Blundering: Trade Encounters in Africa and Asia during the European 'Age of Discovery', 1450-1520. *The History Teacher*, C. 31, No. 3, ss. 297-318.

Yiğit, İ. (2020). "Murabıtlar", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 31, ss. 152-155.

Yule, H., Coke Burnell, A. (1903). *Hobson-Jobson: A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive*, Londra.

Yüksel Muslu, C. (2016). *Osmanlılar ve Memlukler, İslam Dünyasında İmparatorluk Diplomasi ve Rekabet*, çev. Zeynep Rona, Kitapyayınevi, İstanbul.

Zinkeisen, J. W. (2011). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, 6 Cilt, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yay.