

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

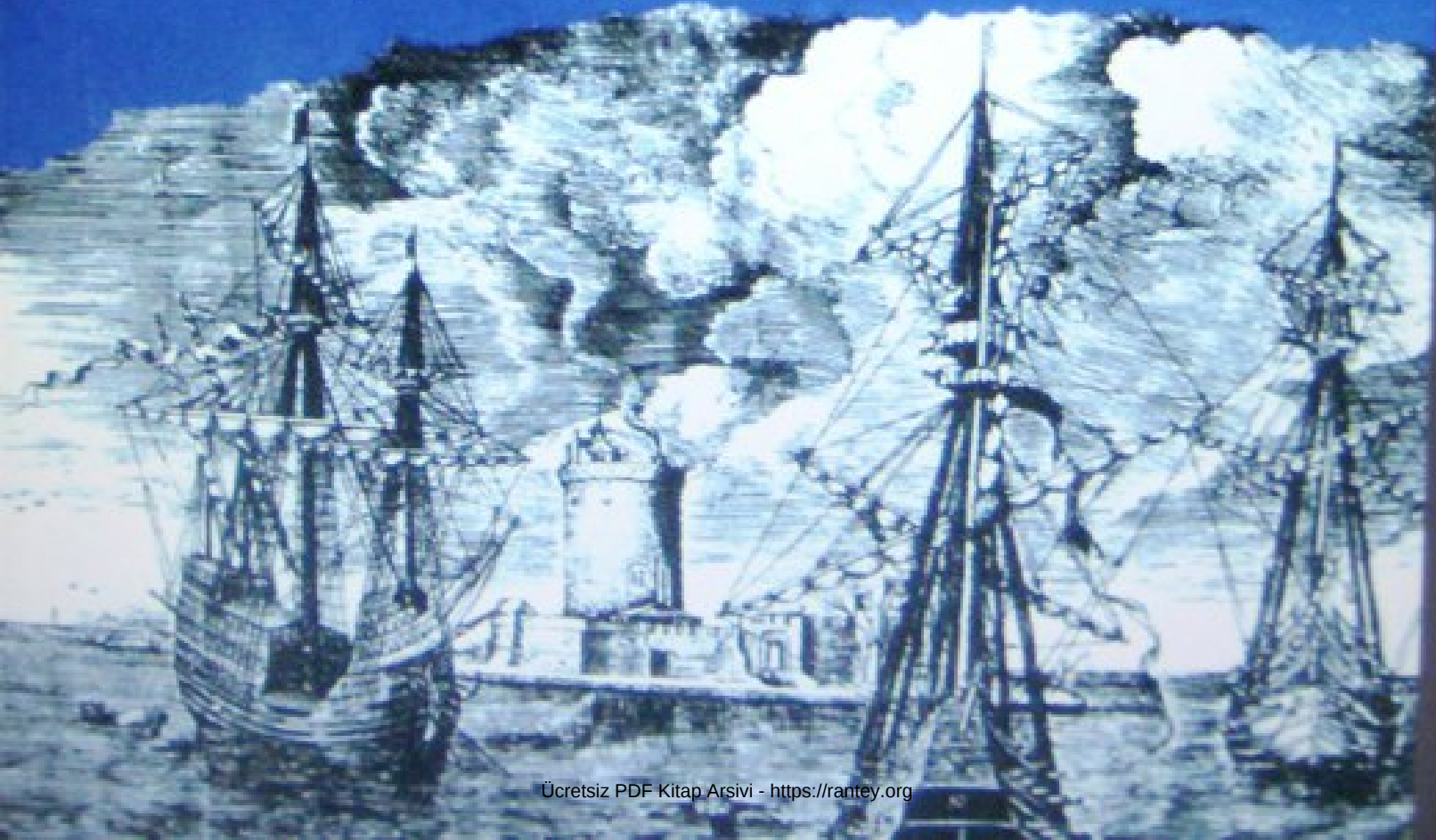
Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

COĞRAFI KEŞİFLER TARİHİ

David Arnold

İngilizceden Çeviren: Osman Bahadır



ALAN YAYINCILIK

ALAN YAYINCILIK: 155

Başvuru Dizisi: 6

THE AGE OF DISCOVERY 1400-1600

COĞRAFİ KEŞİFLER TARİHİ

David Arnold

Çeviren: Osman Bahadır

Birinci Baskı: Nisan 1995

Kapak Düzeni: Arslan Kahraman

Baskı: Mart Matbaacılık ve Sanatları

COĞRAFI KEŞİFLER TARİHİ

Çevirenin Önsözü

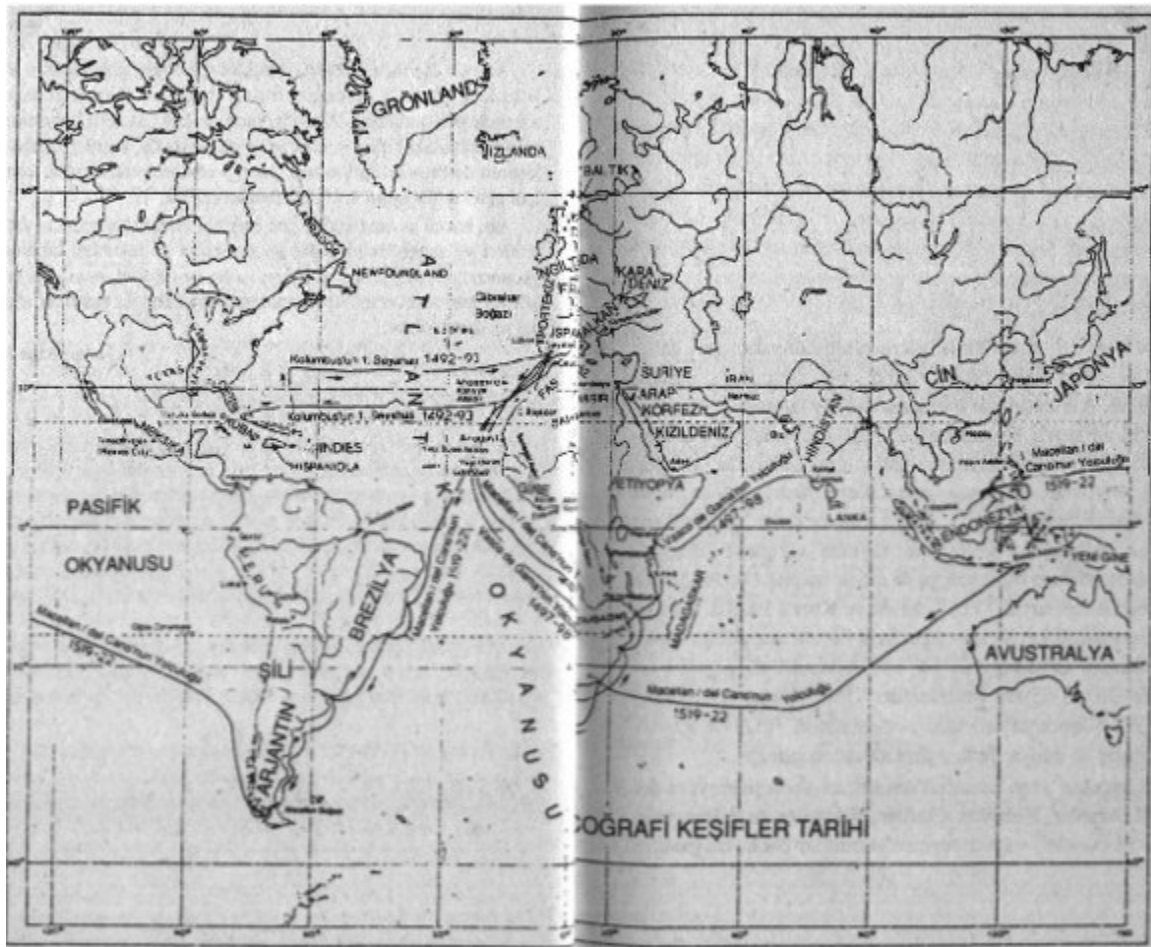
Coğrafi Keşifler Çağı (1400-1600), insanlık tarihinin çok özel bir dönemidir. İki yüzyıllık bu çağda yeni kıtalar keşfedildi, dünya denizden ilk kez dolaşıldı, ticaret dünya ölçeğinde yapılmaya başlandı, ilk kez deniz aşırı imparatorluklar kuruldu ve bütün bunlara bağlı olarak yeni keşfedilen kıta ve bölgelerin birikmiş ya da doğal servetleri başka bir kıtanın, Avrupa'nın ekonomik, ticari, bilimsel, teknolojik vb. gelişimine kaynak olarak aktarıldı ve sonuçta etkileri bugüne dek yansıyan gelişmeler yaşandı. Günümüzdeki hemen hemen bütün büyük sorunların şu ya da bu ölçüde Coğrafi Keşifler Çağı'na kadar gidip dayanan kökleri vardır. Bu nedenle, Coğrafi Keşifler Çağı'nın koşulları, bu çağa özgü keşiflere yol açan etkenler ve bunların sonuçları kapsamlı ve tutarlı bir şekilde açıklanmadan, bilimsel devrim, kapitalizmin gelişimi, sanayi devrimi ve günümüzdeki diğer ekonomik, siyasi, bilimsel, teknolojik olgu ve problemler için doğru bir çözümlemenin yapılabilmesi olanaksızdır.

İşte David Arnold'ın eseri, bu tarihsel evreye, en yeni araştırmalara dayanarak akılcı ve kapsamlı açıklamalar getiriyor ve çağın genel insanlık tarihi içindeki özel yerini ortaya çıkarıyor. Bu yönüyle de, özellikle Coğrafi Keşifler Çağı'na özgü pek sağlam kaynakların bulunmadığı ülkemizde daha büyük bir önem kazanıyor.

Arnold eserinde, Coğrafi Keşifler Çağı'nda gelişmesinin en yüksek aşamasında bulunan Osmanlı İmparatorluğu'nun konumu üzerinde pek durmuyor. Ama okuyucu yazarın Osmanlı İmparatorluğu hakkındaki birkaç sözünden ve daha çok da, keşifleri gerçekleştiren devletlerle ilgili olarak yaptığı çözümlemelerden bu konu için gerekli ipuçlarını kolaylıkla bulabilecektir.

Bu, hacmi az ama kütlesi çok eserin, bilimsel çözümleme yöntemleri ve zengin bilgi dağarcığı ile, bilim ve teknoloji tarihine, ekonomi tarihine, siyasi ve askeri tarihe ve nihayet insanlığın büyük tarihsel serüvenine ilgi duyanların temel kitaplarından biri olacağına inanıyorum.

Osman Bahadır



Giriş

15. ve 16. yüzyıllarda, Avrupa'nın dünyanın geri kalan kısmı hakkındaki bilgisi temel bir dönüşüme uğradı. 1400'de Avrupalıların haritaları sadece tahminlere dayanıyordu ve kendi kıyılarının ötesinde kalan bölgeler haritalarda genellikle tamamen yanlış gösteriliyordu. İzleyen 200 yıl içinde, Avrupalı haritacıların çizdiği kıtalar, tıpkı büyüyen embriyolar gibi, belirsiz biçimlerden, günümüzde aşına olduğumuz kolaylıkla tanınan çizgilere dönüştü. 1600'de haritası olmayan ya da eksik bulunan yerler olarak sadece Avustralya, Yeni Zelanda ve Kuzey Pasifik kalmıştı. En önemli keşiflerin çoğu, kısa bir zaman dilimi içinde yapılmıştı. Columbus'un 1492'de Atlantik'i ilk geçişini izleyen 30 yıl içinde Portekizliler Ümit Burnu'nu dönmüş; Çin'e ve Japonya'ya kadar ilerlemişlerdi. 1521'de Pasifik geçilmiş ve dünya ilk kez denizden dolaşılmıştı.

Gerçekte uzun mesafeli seyahatler ve keşifler yeni değildi Araplar, Hintliler, Çinliler, Vikingler ve Polinezyalılar, 15. ve 16. yüzyıl Avrupalılarından önce, olağanüstü okyanus seyahatlerini başarmışlardı. Fakat onların bu başarıları unutuldu ve tekrarlanmadı ya da yerel bir önem taşımanın ötesine geçemedi. Keşifler Çağı'nda yeni olan şey, coğrafi araştırmalar sayesinde dünya okyanuslarının tek bir denizcilik sistemine bağlanması ve bu denizlerde sağlanan egemenliğin, Avrupa'nın her meskûn kıtaya etkisinin nihai yayılımına temel oluşturmasıdır. Avrupa'nın coğrafi bilgisinin büyümesini, Avrupa ticaretinin ve karasal kontrolünün hızla genişlemesi

izledi. 1600'e kadar Portekiz, Brezilya ve Batı Afrika'dan Çin Denizi'ne uzanan bir deniz imparatorluğu kurmuştu. İspanya'nın Amerikan imparatorluğu, Texas'tan Şili'ye kadar uzanıyordu ve öteki Avrupalılar (Hollandalılar, İngilizler ve Fransızlar), İberyalıların bu ticari zenginliğine ve egemenliğine açıkça göz koyuyorlardı.

Avrupalıların coğrafi araştırmalarının bu hızlılığını ve genişlemesini nasıl açıklayabiliriz? Keşifler Çağı, gerçekte ani ve ilk bakıştaki kadar kapsamlı mıydı? Yoksa daha çok Avrupa'nın kendi içinde uzun süreden beri olgunlaşmakta olan kuvvetlerin sonucu muydu? Nedenleri neydi ve niçin Portekiz ve İspanya, Avrupalıların yayılmasında öncü oldular? Avrupa dışındaki faktörler bu yayılmanın karakterini nasıl etkiledi? Bu kitapçığın ele alacağı konular işte bunlardır.

Avrupa ve Daha Geniş Dünya

Bir zamanlar Avrupa'nın görece tecrit olmuş ve kendi içine kapanmış durumda olduğunu, sınırlarının ötesindeki yerler hakkında çok az bilgisi bulunduğunu ve günümüzün bilinen dünya haritasının olmadığını bugünkü bakış açısıyla tasarlamak kolay değil. Fakat Avrupa, 15. ve 16. yüzyılların keşiflerine kadar, kendi dışındaki dünya ile ilgili olarak gerçek bilgilerden çok, mit ve fantezilerle beslenmişti.

15. yüzyıl Avrupası'nın daha güvenilir bilgi kaynakları arasında, klasik eski çağdan kalan yazılarla, daha yakın dönemdeki seyyahların raporları bulunuyordu. M.S. ikinci yüzyılda yazılmış Ptolemy'nin *Geography*'si, yaklaşık 1406'da

Yunancadan Latinceye çevrilerek Hristiyan Avrupası'nda yeniden keşfedilmişti. Geography, Roma İmparatorluğu'nun en yüksek dönemindeki coğrafya bilgilerinin bir özetini kapsıyordu. Asya ve Afrika'nın yakın bölgelerinin oldukça doğru bir tasvirini vermesine rağmen, daha uzak bölgeler için güvenilir bir kaynaktı; Amerika'nın ve dünyanın eskiden bilinmeyen diğer bölümlerinin varlığı hakkında herhangi bir ipucu vermiyordu. Seyyah eserlerinin en popüler ve etkili olanlarından biri, İtalyan Marco Polo'nunkiydi. Marco Polo, 13. yüzyılın sonlarında Asya'yı boydan boya geçip Çin'de Moğol İmparatoru'nun sarayını ziyaret etmişti. Polo, ilerlemiş ve güçlü uygarlıklarıyla daha zengin bir kıta olarak Asya fikrinin Avrupalıların zihninde oluşmasını sağladı. Polo'nun "Travels"e (Seyahatler), Portekiz Prensi Gemici Henry'ye ve (Ptolemy ile birlikte) Christopher Columbus'a esin kaynağı oldu. Fakat böyle kaynakların sakıncaları da vardı. Atlantik'teki batı yolculuğunda Columbus'un hedeflerinden biri olan Moğol hükümdan 'Cathay' (Çin), çoktan yok olmuştu. Geç Ortaçağ Avrupası'nın, eskilerin her şeyi doğru yaptıklarına (din hariç) dair derin inançları, coğrafi eserlerine karşı eleştirel bir yaklaşımı ve pratik bir soruşturma ruhunu engelliyordu.

Ptolemy ve Polo, yetersiz ve eski olmalarına rağmen 1400 yılına kadar, Geç Ortaçağ Avrupası'nın dünya kavramını şekillendiren mitler, efsaneler ve sahte seyyah hikâyelerine nazaran daha güvenilir bir bilgi kaynağı sağladılar. En yaygın olarak okunan ve kesinlikle Polo'nunkinden daha az etkili olmayan bir eser de, Sir John Mendeveille'nin "Travels," idi. Yazar eserinde tuhaf insanların (örneğin köpek başlı) hemen tamamen hayali hikâyelerinden ve Doğu'nun alışılmamış

âdetlerinden söz ediyordu. Çok uzaktaki bilinmeyen denizlere açılma cesaretini gösteren ve dünyanın kenarından aşağıya düşen ya da "sıcak bölge"nin kaynayan denizlerinde mahvolan gemilere dair inanışlar da halkın fantezilerindeki yerini koruyordu. Bu tür korkular, soruşturmalar'ın ve pratik araştırmaların önünde güçlü bir engel oluşturunuyordu. Fakat kayıp adaların varlığından Asya ya da Afrika'da Müslüman bölgelerinden ötede bir yerlerde hüküm süren güçlü Hristiyan kralı Prester John'dan ve Batı'da Atlantis kıtasından söz eden başka fanteziler de vardı. Bunlar da gerçekçi olmamalarına karşın, 15. yüzyıl keşif seyahatlerinin gelişmesinde belli bir rol oynadılar.

Fanteziyle yan gerçeğin benzer bir karışımı, ortaçağ dönemi haritalarında da bulunmaktadır. Daha erken tarihli haritalarda, Hristiyanlığın manevi merkezi olarak Kudüs, bilinen kıtalar kendi çevresinde simetrik şekilde dizilmiş halde dairevi bir dünyanın merkezinde görülmektedir. Bu mappae mundi (dünya haritaları), gemiciler ve seyyahlar için herhangi bir kullanım değeri taşımıyorlardı ve zaten böyle bir niyetle de hazırlanmamışlardı. Ptolemy'nin etkilediği daha geç tarihli haritalarda, Afrika'nın kuzey bölümüyle Asya'nın batı bölgeleri oldukça doğru olarak gösterilmekte; fakat Afrika'nın güneye doğru nasıl uzandığı ve Hint Okyanusu'nun karalarla kaplı bir deniz olup olmadığı belirsiz kalmaktadır. Bu haritalarda Amerika, Avustralya ve Pasifik'ten iz yoktu. Harita yapımcıları, Avrupa'nın Afrika ve Asya'nın iç bölgeleri hakkındaki cahilliğini, kendi uydurmaları olan nehirler ve dağlar çizerek telafi ettiler; hayali bilgiler eklediler ya da uzun süre önce ölmüş monarkları bu bölgelerde hâlâ iktidardaymış gibi gösterdiler.

Avrupa, bu bilgisizlik ve soyutlamada yalnız değildi. 1400'de dünya, aralarında çok az ilişki olan ya da hiçbir ilişki bulunmayan birçok farklı topluluklara ya da uygarlıklara bölünmüştü. Orta ve Güney Amerika halkları gibi bazı topluluklar, öteki kıtalardan tamamen kopuk durumdaydı. Çin ve Hindistan gibi büyük Asya uygarlıklarının daha geniş ticari ilişkileri vardı. Ancak bu ilişkiler, temel kültürel yalıtılmışlıklarını ve ekonomik açıdan kendi içlerine kapalılıklarını giderecek ölçüde değildi. Bu yalıtılmışlık bir dereceye kadar, denizler, çöller, sıradağlar ve sık ormanlar gibi bir dizi coğrafi engelden kaynaklanıyordu. Fakat farklı halkları ve bölgeleri daha büyük bölümler halinde birleştiren ulaşım, iletişim ve denetimin yokluğu bunu daha da güçlendiriyordu. Genellikle de, kara ve denizlerde uzun keşif seyahatlerini özendirme konusunda büyük bir merak eksikliği vardı.

Çin, bunun çarpıcı bir örneğiydi. 1400'de Çin'in denizcilik teknolojisi birçok bakımdan Avrupa'ninkine eşitti. Çin'in 1405 ve 1433 yılları arasında güneydoğu Asya ile düzenli ticari ilişkileri vardı ve Amiral Cheng Ho yönetimi altında Sri Lanka ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan seferler yapılıyordu. Bu sıralarda ya da daha erken bir tarihte, Çin gemileri Kuzey Avustralya'ya ve olasılıkla Kuzey Amerika'nın Pasifik kıyılarına kadar gittiler. Konfüçyüsçü Çin, kendisini kültürel ve politik olarak komşularından daha üstün tutuyor ve onları sadece Çin imparatorlarına haraç ödemeye yarayan barbarlar olarak görüyordu. Haraç ve servet ile Çin sarayı için eşyalar arama isteğinin, Cheng Ho'nun seyahatlerinde itici etken olduğu anlaşıyor; yoksa dünyanın geri kalan kısmı hakkında Çin'in bilgisini artırmak ya da sürekli ticari ilişkiler içine

girmek değil. Çin İmparatorluğunda ticaret ve tüccarlar, Avrupa'da son derece önemli konumda bulunan tüccar sınıfına karşıt olarak, düşük bir statüye sahiptiler. Cheng Ho'nun seferlerinin arkası gelmedi ve Çin, Portekizliler'in tam Batı Afrika sahillerinden aşağıya inmeye ve Hindistan'a bir Batı yolu aramaya başladıkları sırada tekrar kendi kabuğuna çekildi.

Arap ve Hintli müslüman tüccarlar, Hint Okyanusu'nda karmaşık ve yoğun bir ticaret sistemi kurmuşlardı. Fakat onlar etkinliklerini kârlı ve güvenli olduğu bilinen alanlarla sınırlı tutmaktan hoşnuttular. Arap gemicileri, daha önce Çin'le doğrudan ticaret yapmışlardı ama 1400'e kadar Endonezya adalarından daha doğuya girme cesaretini nadiren g sterebildiler. Güneybatıda ise Mozambik ve Madagaskar'dan öteye ge mediler. Zira daha ileri yolculuklarda tehlike riski artıyor ve ticari beklentiler gerçekleşecek gibi görünmüyordu. Benzer şekilde, Akdeniz'deki Arap gemiciler ve coğrafyacılar da Fas kıyılarından sonra, yolculuk yapılamayan ve gemileri parçalayan karanlık deniz Atlantik'in başladığına inanıyorlardı.

1400' n Avrupası, belli bakımlardan özellikle yalıtılmış ve kendi içine kapalı kuşatma altında bir uygarlık görüntüsü veriyor, dolayısıyla bir keşifler ve yayılma çağına önderlik edecek gibi görünmüyordu. Kara  l m (The Black Death) adı verilen ve 1348 - 49'da bütün Avrupa'yı silip süpüren veba salgını, ekonomiyi tahrip etti ve nüfusun üçte birinin ya da daha fazlasının ölümüne neden oldu. Avrupa nüfusunun 14. yüzyılın ortasındaki düzeyine tekrar ulaşabilmesi için 200

yıldan fazla bir sürenin geçmesi gerekti. Avrupa ekonomisinin yeniden canlanması için 16. yüzyılda Amerika'nın maden zenginliğine talep ve gereksinim doğdu. Ayrıca iklim değişiklikleri de kuşatılmış bir Avrupa hissinin doğmasına katkıda bulundu. 8. ve 14. yüzyıllar arasında hüküm süren görece sıcak iklim koşullarında yerleşme ve tarım, kuzeyde ve batıda daha ileri gitmişti. Vikingler İzlanda'da, Grönland'da koloniler kurdular ve Amerika anakarasının kuzeydoğu kıyılarındaki Vinland'a ulaştılar. Fakat "Küçük Buz Çağı" olarak nitelendirilen daha soğuk koşullar bu genişlemeye son verdi. Arktik buzulların güneye doğru ilerlemesi, Vinland'a giden kuzey yolunu kesip, Grönland ve İzlanda ile ilişkiyi tehlikeye soktu.

Güney'de bir zamanlar Roma İmparatorluğu'nun kalbi olan Akdeniz, Hristiyan Avrupa ve Müslüman komşuları arasında bölünmüştü. Batı'da, İberya yarımadasında doğan Portekiz ve İspanya devletleri, 8. yüzyılda bütün bölgeyi ele geçiren Müslümanları adım adım geri itmekte basan sağlamışlardı. 1400'e kadar Müslümanların elinde sadece Granada (Kastilya Devleti'nin gerçek bir temsilcisi olarak) kalmıştı. O da 10 yıllık bir mücadeleden sonra 1492'de ele geçirildi. Fakat Müslüman güçleri sonunda kendi yarımadalarından sürmelerine rağmen Portekizliler ve Kastilyalılar haclı seferlerini Cebelitarık Boğazı'nın ötesine ve Müslüman Kuzey Afrika'ya taşımakta daha büyük güçlüklerle karşılaştılar. Portekiz, Faslılara ait Ceuta Limanını, çoğu tarihçinin Keşifler Çağı'nın gerçek başlangıç tarihi olarak gördüğü 1415'te ele geçirdi. Fakat köprübaşı niteliğindeki bu mevzii genişletme doğrultusundaki girişimler, çok az bir başarı sağlayabildi. 1437'de Portekiz

kuvvetleri Tanca'da kesin bir yenilgiye uğradı. Granada'nın fethinden sonra Kastilyalılar 1497'de Melilla'ya yerleştiler; fakat Kuzey Afrika'da daha ileriye gitme istekleri, önce yerel müslümanların dirençlerinin etkili olması, daha sonra da Türklerin genişleyen gücü nedeniyle engellendi.

Akdeniz'in doğu ucunda Osmanlı Türkleri, 15. yüzyılda ve 16. yüzyılın başlarında açık bir yükseliş halindeydi. Bir zamanların kudretli imparatorluğu Bizans'tan geriye kalan son şehir Konstantinople, 1453'te Türkler tarafından fethedildi. 1516-17'de Türkler rakip Mısır ve Suriye hükümdarlarını, Memlukları yenilgiye uğrattılar ve kontrollerini Akdeniz'in güney kıyıları üzerinde genişlettiler. Türkler Balkanların içlerine doğru da ilerlediler; hatta 1529'da Viyana'yı tehdit ettiler. Orta Asya'dan gelen göçebe ve binici kökenli Türkler, Konstantinople düştüğünde Bizanslıların denizcilik mirasını devralıp Akdeniz sularında önemli bir güç haline geldiler. 1571'de, Yunanistan açıklarında Lepanto (İnebahtı) savaşında durdurulmalarına rağmen Türkler doğu Akdeniz'e kesin olarak yerleştiler. Böylece Batı'da Fas'tan kıvrılarak doğu Akdeniz ve Levant (Yakın Doğu Ülkeleri) üzerinden doğuda Balkanlara ve Karadeniz'e uzanan İslamiyetin gücü, 15. ve 16. yüzyıllarda Hristiyan Avrupa'yı etkin bir biçimde sınırılıyor ve onun Afrika ve Asya'nın yakın alanlarına doğru genişlemesinin doğal yollarını önlüyordu. Bu nedenle İslamiyetin sağlamlaşmış gücü, herhangi bir Avrupa keşif ve fetih çağının öncelikle Avrupa'nın yakın sınırlarının ötesine çarpıcı bir sıçrama yapmasını zorunlu hale getirdi.

Bununla birlikte, Avrupa'nın yalıtılmışlığını ve iç zorluklarını abartmak yanlış olur. Dini düşmanlıklara ve

periyodik savaşlara rağmen, Hristiyan Avrupa, İslam dünyasından çok şey öğrendi. Gerek Yunan bilim ve felsefesinin korunması, gerekse bilimsel ve tarımsal bilgi ve teknolojinin Hint ve Çin gibi uzak diyarlardan Avrupa'ya iletilmesi İslam dünyasının eseridir. Avrupa Keşifler Çağı'na bu İslamik - Asyalı katkısının önemi, bu kitapta daha sonra tartışılacak. İçsel bakımdan, 1000 - 1400 yılları arasında kapsayan dönemde Avrupa'da, etkileri çok uzaklara ulaşan ekonomik ve teknolojik gelişmeler olmuştu..Şiddetli Kara Ölüm engeline kadar önemli bir nüfus artışı gerçekleşmişti. Özellikle Kuzey Avrupa'da çiftçilik teknikleri geliştirilmiş ve bu teknikler tarımsal verimin büyümesine katkıda bulunmuştu. Kara ve deniz yoluyla yapılan ticarete genişleme olmuştu. Artan etkinlikler sadece Akdeniz'de değil, Baltık Denizi ile Kuzey Denizi'nde, Kuzey ve Güney Avrupa arasında da görölüyordu. Ticaretin ve gemiciliğin büyümesiyle, özellikle Kuzey İtalya'daki Pisa, Floransa, Cenova ve Venedik şehirlerinde bankacılık ve finans alanında da büyük ilerlemeler sağlandı. Avrupa ekonomisinin temelinde yatan canlılık ve onu daha fazla ticaret ve yeni kaynaklar ile beslemek için girişilen arayışlar, 15. ve 16. yüzyıllardaki Avrupa yayılımcılığının arkasındaki temel itici gücü yarattı. Bununla birlikte, bu hareketi yaratan oluşumlar, salt ekonomik olmayan faktörler tarafından da biçimlendiriliyordu.

Baharat ve Altın

Batı'nın günümüzdeki Asya ve Afrika imajı, 15. ve 16. yüzyıl Avrupalısının imajından çok farklıdır. Biz şimdi

oldukça haksız olarak, bu kıtaların büyük bölümlerini, yoksulluk, kıtlık, hastalık ve ekonomik geri kalmışlık olgularıyla birlikte düşünüyoruz. Buraları, Üçüncü Dünya ya da gelişmekte olan ülkeler olarak adlandırıyoruz. Zengin "Kuzey" (Avrupa'yı ve Kuzey Amerika'yı kapsıyor) ile yoksul "Güney" (Hindistan'ı, Çin'i ve Kara Afrika'yı kapsıyor) karşılaştırması yapıyoruz. Fakat dört ya da beş yüzyıl önce, Avrupa kendisini belirli açılardan Asya ve Afrika'nın fakir komşusu olarak görüyordu. Sadece seyyahların raporları değil bu yörelerin ürünleri de, Avrupalının bu kıtalarla ilgili izlenimlerini biçimlendirdi. Altın, çeşitli mücevherler, ipekler, halılar, resimli duvar örgüleri, baharat ve porselen, bolluk, zenginlik ve yaratıcı bir endüstri imajı doğuruyordu, işte Avrupalıların ilk keşif seyahatlerine esin kaynağı olan şey, Afrika ve Asya'nın zenginlikleri hakkındaki bu imajdı.

Geç Ortaçağ Avrupası, uzun mesafeli iki büyük ticaret yolunun sonunda bulunuyordu. Birisi, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan baharat ticareti, diğeri de Avrupa'yı Afrika'ya bağlayan altın ticareti yolu.

Savaşlar, istilalar ve imparatorlukların çöküşleri yüzünden periyodik olarak kesintiye uğramasına rağmen, Romalılar zamanından beri ipek, baharat, mücevher ve öteki değerli malları Çin, Endonezya, Hindistan ve İran'dan, Asya üzerinden Avrupa'ya getiren ticaret yolları açık kalmıştı. İpek ticaretinin önemi, Avrupa'nın kendi ürünlerini geliştirmesi sonucunda azaldı. Ancak Asya'nın baharatı yerine Avrupa'nın koyabileceği bir şeyi yoktu. Baharat, Asya'da Endonezya adalarında - Asya'ya özgü baharat türlerinden Clove, Moluccas'da, nutmeg ve mace, Banda adalarında, biber ise

daha çok Sumatra'da - ya da eskiden Seylan olarak bilinen Sri Lanka'da (tarçın-cinamon) ve güneybatı Hindistan'da (biber) yetiştiriliyordu. Marco Polo'nun zamanında baharat Batı Asya'dan Karadeniz'e ve Yakın Doğu ülkelerine (Levant) kara yoluyla ve kervanlarla iletiliyordu. Moğol İmparatorluğunun dağılmasıyla bu yol çok tehlikeli hale geldi ve 1400'e kadar Arap ve Hintli tüccarlar baharatı deniz yoluyla Kızıl Deniz'deki limanlara taşıdılar. Buraya gelen baharat karadan Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına taşınıyor ve buralardan Avrupa'da dağıtılmak ve satılmak üzere Venedikli ve Cenevizli tüccarlar tarafından satın alınıyordu.

Bugün baharat bize, böylesine ayrıntılı ve geniş bir ticaret sistemini gerektirecek kadar değerli bir mal gibi görünmeyebilir. Biber günlük bir tüketim nesnesidir ve görece ucuzdur. Bugün her türden baharata çok az önem veriyoruz. Fakat 15. ve 16. yüzyılda baharatın bütün türlerine Avrupa'da büyük bir talep vardı. Kış aylarında ancak birkaç hayvanın canlı kalabilmesine yetecek kadar yemin ve günlük yiyeceklere alternatif birkaç sebze, meyve ve içeceğin bulunduğu dönemlerde, bayatlamış ya da tuzlanmış et ürünlerine tat vermek amacıyla kullanılıyordu. Baharat, pasta, içecekler ve şekerleme ürünlerine de büyük katkılar sağladı. Haçlı askerlerinin baharatlı doğu yiyeceği deneyimi de, daha egzotik tatlar için bir Avrupalı damak zevkini cesaretlendirmiş olabilir. Baharat genellikle bir lüks olarak sınıflandırılmıştır: Edward Gibbon bunları "şahane ve önemsiz" olarak nitelendirmektedir. Fakat açıktır ki, kullanımları çok yaygındı ve Avrupa'nın en zengin sınıflarıyla sınırlı değildi. Avrupa'nın ekonomisi geliştikçe ve satın alma gücü arttıkça, baharata olan talep de sürekli olarak arttı.

Baharat, bunların ticaretini yapan tüccarlar için de oldukça kârlı bir üründü. Baharat ticaretinden kaynaklanan zenginlik, özellikle Cenova ve Venedik olmak üzere İtalyan şehir devletlerinin yükselişinin ekonomik temellerinden birini oluşturuyordu. Dahası, baharat uzun mesafeli ticareti kârlı olan birkaç maddeden biriydi. Yükte hafif pahada ağır mallardı (bu, ucuz ve toplu taşımacılık öncesi dönemlerde önemli bir faktördü) ve uzun seyahatlere ve sık sık yapılan aktarmalara karşı dayanıklıydı.

Avrupa'nın uzun mesafeli ticaretinin öteki önemli mamulü olan altın da, salt lüks tüketim maddesi olmanın ötesinde bir değer taşıyordu. Kiliseler, saraylar ve zengin evlerindeki dekorasyon ve gösteriş için kullanımına ek olarak Avrupa'nın para ve genişleyen ticari sistemi için de gerekliydi. Ticari ve mali etkinlikleri büyüyen İtalyan şehir devletleri, tedavüldeki paralarını temel olarak altına çevirdiler: Floransa ve Cenova 1252'den, Venedik ise 1284'ten başlayarak altın para bastı. Portekiz gibi Avrupa'nın daha fakir devletleri bile paralarını aynı prestijli temele dayandırma konusunda oldukça istekliydiler. Ayrıca Avrupa'nın kendi iç ekonomisini sağlamak ve Doğuyla ticaretindeki ödemelerde kullanmak üzere altına ihtiyacı vardı. Avrupa'nın Asya pazarında geçerliliği olan az sayıda ürünü vardı: Bu nedenle baharatı kıymetli madenlerle satın almak zorundaydı. Almanya'da ve Macaristan'da gümüş çıkarılıyordu fakat Avrupa altın madeni bakımından fakirdi. Eskiden altın çıkarılan çok sayıda maden yatağı artık tükenmişti; çok miktarda altın, yağma ve Doğuyla yapılan ticaret nedeniyle yok olmuştu. Bu nedenle, Geç Ortaçağ Avrupası'nda, hem iç ekonomik gelişmeyi kontrol

eden, hem de ticaret ve denizasıra araştırmalar için kuvvetli bir itici g oluşturan bir "altın kıtlığı" vardı.

Geç Ortaçağ döneminde Batı Afrika'dan Avrupa'ya, az fakat önemli miktarda altın geldi. Bu altınlar, yukarı Senegal Nehri'nin Bambuk bölgesinde ve Yukarı Nijer'deki Bure'de yüzey madenlerinden çıkarma ve tasfiye işlemleri uygulama yoluyla elde ediliyordu. Ayrıca bugünkü Gana'nın Akan bölgesindeki (sömürgecilik döneminin "Altın Kıyısı") altın üretim alanında da, geç 15. yüzyılda Avrupa'nın talebini kısmen karşılayan verimli bir üretim yapılıyordu. Altın, Batı Afrika'daki bu kaynaklardan yerel tüccarlar tarafından, genellikle altın tozu biçiminde, Büyük Sahra'nın güney kenarındaki Timbuktu gibi kasabalara getiriliyordu. Orada Arap ve Berberi tüccarları tarafından satın alınan altın, deve kervanlarıyla çölden geçiriliyor ve daha sonra Kuzey Afrika limanlarında Cenevizli, Venedikli, Katalan ve Yahudi tüccarlara satılıyordu. Büyük Sahra'yı geçen tüccarlar, bu Batı Afrika ya da "Gine" altınının ("Gine" altını terimi, bu altın kaynağının bir zamanlar sahip olduğu önemi hatırlatan bir kalıntıdır) karşılığında, tekstil ürünleri, bakır, tuz ve ln güneyinde talep edilen diğerk mamulleri sattılar. Avrupa'nın 1400'den önce bu altın üretim alanıyla doğrudan bir ilişkisi olmamasına rağmen, onun yeri hakkındaki bilgiler Arap ve Yahudi aracılar vasıtasıyla oldukça doğru biçimde aktarılıyordu ve Avrupalıların para hırsını körüklüyordu.

Altın ve baharat, en çok göz alıcı olmalarına rağmen Avrupalıları ticaret ve zenginlik arayışında kendi kıyılarının ötesine uzanmaya cezbeden tek ürün değildi. Temel bir madde olan hububat bile bir zamanlar Fas'tan ve Atlantik

adalarından (Azor, Madeira ve Kanarya adaları) ithal ediliyordu. 14. yüzyılın sonları ve 15. yüzyılın başlarında bu yöreler Avrupalı göçmenler tarafından sömürgeleştirilmeye ve ekilmeye başlamıştı. Şeker, Avrupa yayılmacılığına daha da yakından bağlıydı. Şekerin üretimi ve tüketimi Araplardan öğrenilmişti (Ortaçağ Avrupası'nın İslam dünyasıyla ilişkisini hatırlatan bir başka kalıntı). Şeker ilk kez Akdeniz adalarında ve Sicilya ile İspanya'nın uygun bölgelerinde üretilmişti. Fakat artan talep, yeni üretim alanları arama girişimlerini teşvik etti. Madeira ve Kanarya adalarında öncü ürün oldu, sonra, 15. yüzyılın sonlarında Gine Körfezindeki Sao Thome adasında ve daha sonra da günümüze kadar devam etmek üzere Atlantığın öte yakasında Brezilya'da ve Batı Hindistan'da. Balık da, özellikle Portekizliler tarafından Avrupa'nın yakın kıyılan yerine, giderek daha uzaklarda Kuzeybatı Afrika açıklarında ve Kuzey Atlantik'te aranıyordu. Kurutulmuş ve tuzlanmış Morina balığı, Portekiz'in, Avrupa'nın geri kalan kısmıyla yaptığı ticarete önemli bir kalem oluşturunuyordu.

Öte yandan, vahşi bir köle ticareti başladı. Müslümanların İberya yarımadasından kovulması ve Kara Ölüm'ün etkileri sonucunda, özellikle güney Portekiz, önemli bir nüfus eksikliği sorunuyla karşılaşmıştı. Siyah köle ticareti, uzun süre, Büyük Sahra'nın öte yakasından Kuzey Afrika'ya yapılan altın kervanı seferlerine eşlik etti. Köle ticareti, güney Avrupa'nın ihtiyacını da karşılayacak şekilde genişliyordu. Erken dönem keşif seferlerinin Batı Afrika sahillerinden aşağıya yönelişi sırasında, Portekizliler, Portekiz'deki malikâneelerde işçi olarak çalıştırmak üzere, daha sonra da Atlantik adalarındaki genişleyen şeker ekonomisinin işgücü

ihtiyacını karşılamak amacıyla köle satın aldılar ya da ele geçirdiler. Avrupalıların yayılmacılık, şeker ve kölelerle ilgili denizaşırı sömürü konusundaki ortak hareketi 17. ve 18. yüzyılların vahşi bir özelliği idi ve böylece daha Columbus 1492'de Atlantik'i geçmeden önce başlamış bulunuyordu.

Bu nedenle, yayılmacılığın arkasındaki ekonomik dürtü, Avrupalı mallar için pazar arama kaygısı değildi. 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupalılar, Afrika'da ve Asya'da tekstil mamullerini ve öteki ürünlerini satmaya çalışırken büyük güçlüklerle karşılaştılar. Avrupa'nın sanayileşme çağı ve makine yapımı mamullerin kütleli üretimi, hâlâ çok uzakta ve geleceğe ait bir gelişme olarak duruyordu. Avrupa'nın denizaşırı araştırmaları, ticaret ve Avrupa ticaret sisteminin bir bölümünü oluşturan kaynaklar için yapılıyordu. Fakat Avrupa'da gelişen ticari kapitalizmin bir sonucu olan yayılmacılık bizi açık bir çelişkiyle karşı karşıya getirir: Eğer ekonomik güdüler böylesine temel bir önem taşımışsa, Avrupa'nın ekonomik bakımdan en ileri bölgesi olan İtalya, bu dönemdeki denizaşırı yayılmacılıkta önemli bir rol oynama konusunda niçin başarısız görünmüştür? Bunun yerine niçin ekonomik bakımdan daha geri durumdaki Portekiz ve Kastilya, öncü araştırmacı ve denizaşırı İmparatorluklarını kurmaya yönelen ilk Avrupalı devletler olmuşlardır? Bu soruların yanıtı karmaşıktır ve bir dizi faktörü içerir. Fakat her şeyden önce İtalya'nın Keşifler Çağı'na çok önemli bir katkıda bulunduğunu belirtmek gerekmektedir.

İtalya

Kısmen 15. ve 16. yüzyıllarda ulusal kimliklerin ve sınırların çok belirsiz olması yüzünden Avrupalı kâşifler, bilginler, tüccarlar gibi askerler ve denizciler de görece özgür bir şekilde bir ülkenin hizmetinden başka bir ülkenin hizmetine geçebiliyorlardı. Bu hareketlilik, yeni bulunan matbaa makinesiyle birlikte, ilk keşif seyahatleri hakkındaki bilgilerin (özellikle Portekizlilerin bulgularının gizliliğini korumaya yönelik bazı girişimlerine rağmen) Avrupa'nın her tarafına yayılmasında önemli bir rol oynadı. Portekizliler gerçekten, ilk seyyahlar olarak başka ülkelere bilgi ve personel vererek en çok kayba uğrayan taraf oldular. Buna karşılık Kastilya, araştırma alanına 15. yüzyılın sonları ve 16. yüzyılın başlarındaki hızlı ve dramatik girişini, kısmen, bir gruba bağlı olmayan ünlü Portekizli Magellan ile İtalyan Columbus'a borçluydu.

Christopher Columbus, ilk keşifçiler arasındaki hareketliliğin önemine ve İtalya'nın Keşifler Çağı'na olan katkısına başlıca örnektir. Columbus, yaklaşık 1451'de Cenova'da doğdu, daha sonra Portekiz'e yerleşti, Portekizli bir kadınla evlendi ve Çin'e gitmek için batıya doğru yolculuk etme projesini ilk kez Portekiz sarayına sundu. Burada reddedildi ve sonunda Kastilya kraliçesi Isabella'nın sağladığı devlet himayesini bulmadan önce Fransız ve İngiliz desteği aradı. John Cabot'nun kariyeri de Columbus'un kine çok benzer. O da doğuştan Cenovalıydı. Columbus gibi Cabot da batı okyanusundaki aramalar için öngördüğü planlara ilgi

gösterecek hükümet bulabilmek için, Columbus'un dönüş haberlerini izleyen İngiltere Kralı VII. Henri'nin 1496'daki bir seferini destekleme sözü vermesine kadar boş yere çabalayıp durdu. Avrupa, birleşik bir Çin imparatorluğundan farklı olarak değişik ilgi ve isteklere sahip bir dizi devletten oluşuyordu. Bu nedenle, maceracılar ve idealist kimseler için, kendi ülkelerinde ya da kabul eden başka bir ülkede himaye sağlamayı başardıkları takdirde, projelerini gerçekleştirme olasılığı vardı. Öte yandan seyahatlerin başlangıç döneminde, devlet ya da kraliyet desteği zorunluydu. Büyük seferler için gemileri sağlamanın ve donatmanın maliyeti ve riskleri, tek başına çalışan bir tüccarın ya da maceracının gücünü çok çok aşıyordu. Ayrıca denizcilerin, limanlarını ve gemilerini kullanmak, gemicilerini istihdam etmek, yeni keşfedilen kara parçalarıyla ilgili haklarını garanti altına almak ve öteki güçlerin tecavüzlerine karşı toprak ve ticaret ile ilgili taleplerini koruyabilmek için bir devletin siyasi otoritesine de ihtiyaçları vardı.

Portekiz, İspanya ve İngiltere'nin himayeci tutumlarına karşılık, İtalyanlar da, özellikle harita yapımında ve Akdeniz'de kazandıkları belirli denizcilik teknikleri konusundaki fikirlerini ve ustalıklarını Batı Avrupa'nın hizmetine sundular. Belirli ölçüde, özellikle Ptolemy'nin Geography'si gibi son zamanlarda yeniden keşfedilen klasik eserlerdeki bilgiler gibi, İtalyan Rönesansı'nın bilimini de getirdiler.

Batı kıtası için kullanıla gelen "Amerika" isminin kökeniyle ilgili bazı tartışmalar var. Bu ismin, Bristol'de gümrük tahsildarı olan ve Cabot'nun resmi maaşını ödeyen

Richard Amerik'ten geldiği ileri sürölmektedir. Fakat Amerika isminin, 16. yüzyılda basılan ve yaygın biçimde dağıtılan mektupları aracılığıyla yeni bir kıta fikrinin Avrupa'da benimsenmesini sağlayan Floransa'lı işadami Amerigo Vespucci'den kaynaklandığını ileri süren daha eski ve belki de daha doğru bir görüş vardır. Eğer bu görüş doğruysa, İtalyanların "Yeni Dünya"nın keşfedilmesinde ve onun hakkındaki bilgilerin yayılmasında oynadıkları role uygun bir övgüdür.

İtalyanların katkısı aynı zamanda ekonomik bir nitelik de taşıyordu. Geç Ortaçağ'daki ticaretin gelişmesiyle, Cenova'dan ve öteki İtalyan şehir devletlerinden gelen tüccarlar, Batı Akdeniz'de ve Portekiz'de ticari koloniler kurmuşlardı. Kuzey Afrika ile ticaretin büyük bir bölümü bunlar aracılığıyla gerçekleşiyordu ve Madeira'nın şeker üretimi ve ihracatı varlığını büyük ölçüde Cenovalıların maliyesine borçluydu. Eskiden Cenovalıların büyük bir ticari alanı olan Kara Deniz, Asya'nın uzak yöreleriyle yapılan ticaret için bir kapı olarak önemini yitirdi ve zaten 15. yüzyılda Türklerin eline geçti. Bunun üzerine Cenovalılar da ilgilerini Batı Akdeniz'e yönelttiler. Cenovalı tüccarlar ve sermayedarlar başlangıçtaki bazı sürtüşmelere rağmen Portekiz ve Kastilya ile genellikle yakın ilişkiler içinde oldular. Zengin bir Cenovalı sermayedar olan Francisco Pinelo, Columbus'un Atlantik boyunca gerçekleştirdiği birinci ve ikinci seyahatlerin yüksek maliyetine yardımcı olmuştu. Bu tutumunun karşılığı olarak, 1503 yılında, Seville'daki İspanya ve Yeni Dünya arasındaki ticari ilişkileri denetleyen Casa de Contratacion (Ticaret Odası)'a atanarak ödüllendirildi. Cenovalı, Floransalı ve Alman sermayedarlar

ayrıca Indies'e (Büyük ve Küçük Antiller ve Bahama adaları ç.n.) yapılan ilk Portekizli seyahatlerinin finanse edilmesine de katkıda bulundular: 1505 yılında, Floransalılar ve Cenovalılar, Doğu'ya gitmek üzere o yıl ayrılan büyük Portekizli filosu için 30.000 florin tahsis ettiler.Dönüşte, Cenovalılar yaptıkları sermaye yatırımından çok büyük kârlar elde ettiler ve denizaşırı bölgelerden Seville'e ve Lizbon'a akan baharat, şeker ve gümüşün satışında büyük bir rol oynadılar.

Bu nedenle İtalyanlar, Keşifler Çağı'na dolaylı olarak katılmaktan büyük ölçüde hoşnuttular. İtalyanların daha doğrudan bir rol almaya kalkışmamalarının daha başka nedenleri de vardı. İtalyan kadirgaları ve ticari gemileri, Akdeniz'in sakin sularına, dalgalı denizlerden ve Atlantik'in geniş alanlarından daha uygundu. 1291 yılında Indies'e giden bir deniz yolu bulmak üzere denize açılan Cenovalı bir kadirgadan bir daha haber alınamadı. Bu olaydan sonra İtalyanlar, Atlantik ticareti ve seyahatleri için Portekizlilerin ve Kastilyalıların daha uygun gemilerine ve denizcilikteki ustalıklarına güven duydular.

İtalya'yı Akdeniz ticaretinin merkezi yapan ve onu Afrika ve Asya'dan gelen ticaret yollarının kavşak noktasına yerleştiren coğrafi konumu, Atlantik'in araştırıldığı bir çağda dezavantaj oluşturmuyordu. Özellikle Venedikliler arasında uzun süreden beri yerleşmiş olan ticari gelenekler, ticari tutuculuğu ve yeni koşullara uyum sağlamada gösterilen isteksizliği besledi. Ticaretleri ve zenginlikleri için yüzyıllardır Doğu'ya yönelmeye alışmış olan Venedikliler, 1499 ile 1573 yılları arasında uzun bir dizi halindeki deniz

savaşlarıyla Türk gücünün Doğu Akdeniz'deki yayılmasına karşı koydular. Fakat Venedikliler İslam'a karşı dini bir savaş verme eğiliminde değildiler. Onlar geçmişte Mısır ve Suriye'nin müslüman Memluklularıyla ticaret yapmışlardı ve değerli baharat ticaretini yeniden başlatabilmek için Türklerle anlaşmanın yollannı arıyorlardı. Bunda, örneğin 1519'da Türklerle geçici bir antlaşma gerçekleştirerek kısmen başarılı oldular. Bir zamanlar, baharat bölgelerine giden Portekizlilere ait yolların açılışının Venedik ekonomisi üzerinde hızlı ve sürekli bir tahrip edici etkisinin olduğu düşünülüyordu. Şimdi böyle olmadığı anlaşılmış bulunuyor. Yaklaşık 1520'de karadan yapılan uzun mesafeli baharat ticareti yeniden canlandı ve Venedik tekrar büyük bir baharat ithalatçısı ve dağıtıcısı oldu. Portekiz'in ticari fiyatları yükseldi ve baharatının kalitesinin de uzun deniz yolculukları yüzünden bozulduğu ve Venediklilerinkinden daha kalitesiz olduğu söyleniyordu. Kısmi iyileşme, Venediklilerin endişelerini yatıştırdı ve Venedikli tüccarları geleneksel ticaret kalıplarında herhangi bir temelli değişiklik yapma düşüncesinden vazgeçirdi. Venedik şehri uzun vadedeki gerilemesini; Portekizlilerin ve daha sonra da Hollandalılara! baharat ticareti kadar, gelişmekte olan Atlantik ticaretini genel olarak ihmal etmesine de borçludur.

Öte yandan bazı politik ve kültürel faktörler de İtalya'nın Keşifler Çağı'na daha büyük ölçüde katılmasını engelledi. Rönesans İtalyası'nın sarayları ve şehir devletleri, zenginliklerini ve sanatsal başarılarını ortaya serme konusunda birbirleriyle yarıştılar. Ülkedeki gösterişli harcamalar ve İtalya sınırları içindeki büyüme, uzak kıtalardaki yayılmacı projelere ayrılacak kaynak miktarının az

olmasına yol açtı. Daha fakir ama buna karşılık daha gözüpek Atlantik kıyısı devletlerine tezat oluşturacak şekilde, kendi içlerine bakma ve kendilerinden hoşnut olma davranışı geliştirdiler. İlk Atlantik seyahatleri de, İtalya'daki bir istila ile silahlı çatışma dönemine rastladı. İçerden bölünmüş durumdaki İtalya, Fransızların ve İspanyolların yarımadadaki emellerine karşı direnme konusunda hazırlıksızdı ve ekonomisi savaşın yarattığı etkilerin sıkıntısını yaşıyordu. Buna karşılık Batı Avrupa devletleri, ülkelerinde, denizaşırı araştırma ve yayılma deneyleri kazanabilmek üzere yeterince kararlı ve güvenli bir ortamı sağlamış daha birleşik ve güçlü politik varlıklar olarak ortaya çıkıyorlardı.

Portekiz ve İspanya

Hristiyan Avrupa'nın güneybatı kenarına tünemiş olan Portekiz, Avrupa'nın, politik sınırlarını kararlı hale getiren ilk ulusal devletlerinden biriydi. 13. yüzyıl sona ermeden, güneydeki son Müslüman bölgesi olan Algarve fethedilmiş ve 1580'e kadar Portekiz kendisini daha büyük bir İberya devletine katma doğrultusundaki girişimlere karşı başarıyla direnmişti. Kastilya ile aralıklarla süren çekişmeler, 1383-1411'de ve 1474-79'da açık savaşa dönüştü ve hem Portekiz'in farklı kimlik duygusunun güçlenmesine, hem de Kuzey Afrika ve Atlantik adalarında iki devlet arasındaki rekabetin şiddetlenmesine hizmet etti. 1479'da Veraset savaşlarını sona erdiren Alcaçovas antlaşması aynı zamanda Atlantik adalarını, Azor ve Madeira'yı elinde tutan ama Kastilyalıların Kanarya adalarıyla ilgili taleplerini tanımak zorunda kalan Portekiz ile rakibi arasında paylaştırdı. Ceuta'nın (Kuzey

Fas'da bir liman) 1415'de Portekizliler tarafından ele geçirilmesi, özellikle, Cebelitarık Boğazı'nın ispanya tarafını kaplayan liman olması nedeniyle Kastilya'da endişe yarattı. Fakat Kastilya, Granada'nın 1492'de düşmesine kadar, Portekiz'in Kuzey Afrika anakarasının iç kısımlarına girişini göremedi.

Topraklarını Avrupalı komşularının zararına genişletme olasılığı çok az olan Portekiz gibi fakir ve küçük bir ülke için denizaşırı yayılma, büyük bir politik ve ekonomik önem taşıyordu. Portekiz halkının büyük çoğunluğu, sayıları 15. yüzyılın sonunda yaklaşık bir milyonu bulan köylülerden oluşuyordu ve ülke orta düzeyde bir tarım ekonomisinden ötesine elvermeyecek denli fakir ve kayalıktı. Portekiz'in ticari uzmanlık ve kurulu Akdeniz ticaretine katılmak için gerekli kaynaklar açısından eksiklikleri vardı. Ancak kendi zeytinyağını ve şarabını ihraç etmenin yanı sıra, Azor ve Madeira'dan hububat, şarap ve şeker getirme ve Atlantik'te morina ve ton balığı arama konusunda Kuzey ve Güney Avrupa arasında genişleyen ticarete girme bakımından iyi bir konumdaydı. Atlantik'teki konumu böylece ticari bir avantaja dönüşebilirdi. Atlantik'teki rüzgâr ve akıntıların düzeni, Portekiz'i (bitişik İspanya kıyılarıyla birlikte), adalarla ticaret yapan ve balık avlamak amacıyla okyanusu tarayan gemiler için ideal bir kalkış ve dönüş noktası haline getirdi. Portekiz yayılmasının ticari ve denizciliğe ilişkin yönlenişi böylece erken bir safhada gerçekleşti ve Kastilya yayılmasının ağır basan karasal karakteriyle zıt bir gelişim gösterdi.

Portekiz'in iç politik ve sosyal koşulları da yayılmacılığı destekledi. 1383-85 devrimiyle iktidara gelen Avis hanedanı,

Portekiz'in küçük ama gelişen ticari orta sınıfının isteklerine genel olarak uygun düşüyor ve Portekizlilerin büyüyen denizaşırı güçlerinden elde edilecek ekonomik yararları görüyordu. Batı Afrika kıyılarını keşfetmek için düzenlediği seferleriyle ünlü Denizci Prens Henry, aynı zamanda Portekiz'in Atlantik adalarındaki sömürgecilik faaliyetlerini de ilerletiyor ve bu adalardaki şeker üretimini geliştiriyordu. Portekiz soyluları, yayılma konusundaki bu isteği paylaşmakta haklılardı. Kendi bölgelerinde fetih savaşları hemen hemen imkânsız hâle geldiği için, ülkelerine toprak, zenginlik ve değerli mallar katmak amacıyla fırsat yakalamak üzere gözlerini önce Afrika'ya, sonra da Asya'ya dikmişlerdi.

İspanya ise, bütün bunlara zıt biçimde, daha geleneksel davranarak Atlantik'ten çok Akdeniz'e bakıyordu. Doğu İspanyalı Aragonlular ve Katalanlar ticari ve politik hırslarını daha önce İtalya'ya, Balear adalarına ve Kuzey Afrika'ya yöneltmişlerdi. Birleşme ve ulusal kaynaşma süreci de Portekiz'e göre daha gerideydi. Aragonlu Ferdinand ile Kastilyalı Isabella'nın 1469'daki evlilikleri ve 1474-79 yıllarındaki bir dizi savaşta kazanılan zafer, iki krallığın birleşmesine yol açıysa da, her iki devlet de kendi yasalarını ve kurumlarını geçerli tutarak ayrı kalmayı tercih ettiler. Ancak bu düzeyde birleşme bile, Hristiyan İspanya'yı, daha önce çok meşgul eden iç bölünmelerden kurtardı ve dikkatini yayılmacı politikalara çevirebilmesi için ülkeye enerji ve kuvvet verdi. Isabella'nın Columbus'un 1492'deki Atlantik seferlerini destekleme kararı, bu yeni sağlanmış güvenin bir ifadesiydi.

Portekiz gibi, İspanya da Reconquista'dan (yarımadayı Müslüman Faslılardan geri almak için yüzyıllardır sürdürülen mücadele) derinden etkilenmişti. Haçlı seferleri geleneği, Kastilyalıların düşünceleri ve davranıştan üzerinde güçlü bir etki bırakmıştı. Granada'nın yenilgisiyle birlikte Yahudilerin kovulması, müslümanların zorla dinlerinin değiştirilmesi ve Engizisyonun kurulmasına yönelik Isabella'nın aktif güç politikası, Ortaçağ İspanyası'nın bir bölümünü oluşturan Hristiyan olmayan güçlerin köklerini kazıma konusundaki kararlılığının bir göstergesidir. Hristiyan İspanya'yı Müslüman Kuzey Afrika'dan sadece dar bir boğazın ayırması ve Akdeniz'de giderek büyüyen Türk etkisi, Isabella'nın denizaşırı yayılmacılığı İslama karşı sürdürülen bir mücadele ve Columbus'u da geri döndüğünde Hristiyanlığı "dinsiz" topraklara taşıyan bir aracı olarak görmesini, şaşırtıcı olmaktan çıkarmaktadır. Aynı yüzyılın daha erken dönemlerinde Portekiz Prensi Henry de keşif seferlerini benzer bir şekilde değerlendirmekteydi. Henry, ilk gemilerini Batı Afrika kıyılarından aşağıya gönderdiğinde Portekizlilerin yeniden fetih savaşlarının üzerinden bir yüzyıldan daha fazla geçmiş olmasına rağmen, Prester John'un ortaçağ mitinden esinlenerek Afrika'nın bir yerlerinde, İslama karşı haçlı seferine katılmak üzere kendisiyle ittifak yapacak güçlü bir Hristiyan prensi bulacağına inanıyordu.

Dinsel güdüler diğer etkenlerden soyutlanmış durumda değildi. Diğer etkenleri kuvvetlendiriyordu ve genellikle de ekonomik ve politik hedeflerin doğrulanmasında kullanılıyordu. 15. yüzyılda din, politik ya da ticari düşüncelerden ayrılamaz nitelikteydi ve günlük yaşamın bir parçasıydı. Fakat dinsel faktörlerin önemi, Portekiz ve

Kastilya'nın yayılmacılığına ek bir güven ve kararlılık verdi. Dinsel kanaatlarının katılığı, İslamı çökertmek ve dinsizleri imana getirmek için ilahi bir şekilde misyon sahibi kılındıklarına dair derin inançları, Portekizlileri ve Kastilyalıları denizaşırı maceralara götürdü. Oysa, özellikle İtalya olmak üzere, Avrupa'nın daha ihtiyatlı ve pragmatik devletleri çılgınca düşüncelere sahip olmalarına rağmen başarılı sonuçlar alamayacaklardı. Bu nedenle, İberya devletlerinin denizaşırı yayılmadaki öncülüklerinin açıklanmasında din önemli bir faktördür.

Reconquista, Kastilya yayılmacılığı için başka sonuçlar da doğurmuştu. Müslümanlar yenilirken ve İslamın sınırları geriye çekilirken, yeni serbestliğe kavuşan bölgeler Hristiyan İspanya devletlerine katılıyordu. Hristiyan kolonileri kuruluyor, yeni şehirler doğuyordu. Bu asimilasyon süreci, fetih ve sömürgecilik yoluyla, Kanarya adaları ve Amerika gibi denizaşırı alanlarda sürekli tekrarlandı. Bu yayılmanın karasal karakteri, Cenova ve Venedik'in, Akdeniz'de Rodos ve Girit gibi stratejik ya da ticari bakımdan önemli birkaç adayla birlikte, Lizbon, Seville ya da İskenderiye'de olduğu gibi başka devletlerin toprakları içinde bulunan ticari bölgelerdeki küçük kolonilerden oluşan ticari imparatorluklarıyla tezat yaratıyordu. Portekiz'in denizden doğan imparatorluğu, Kastilya'nın Yeni Dünya'da düzensiz yayılan kara imparatorluğuna göre kendisine çok daha yakın olan İtalyan modeline uygun düşüyordu.

Hristiyan savaş ve fetihlerinin sınır bölgesinde olması İspanya aristokrasisine, zayıf Portekiz aristokrasisine zıt biçimde, askeri maceralar yoluyla zenginlik, toprak ve prestij

sağlama isteği ve ticareti hor görme duygusu verdi. Bu tutum, Kastilya'nın ticaretinin büyük bir bölümünün yabancıların, özellikle Cenovalıların eline geçmesine yol açtı. Ticaret gibi el işlerini de küçük görme anlayışı daha fakir Kastilyalılar arasında bile vardı. Kendisi de köylülükten gelme Francisco Pizarro, 1533'te Peru'yu fethettiğinde şunları söylüyordu: "Ben buraya altın elde etmek için geldim, bir köylü gibi toprağı sürmeye değil." İspanya'nın kendi içinde, dinamik ve çalkantılı bir sınır bölgesi ruhu, Avrupa'nın en yaygın kırsal ekonomilerinden biri tarafından canlı biçimde korunmuştu. Batı İspanya'daki Estremadura'nın gezgin koyun çobanları ile güneydeki Andalusia (Endülüs)'nin sığır yetiştiricileri, çok sayıdaki dayanıklı asker ve göçmenleriyle Amerika'daki İspanyol Conquistador (fatih)'lerinin temelini oluşturdular. Bu nedenle, paradoksal biçimde, Portekiz ve İspanya'nın görece ekonomik geriliği ve İberya sınır bölgesindeki haçlı savaşları geleneğinin varlığı, coğrafi konumuyla birlikte, niçin bu bölgenin, Avrupa'daki diğer devletler dururken denizaşırı yayılmaya öncülük ettiğini açıklayıcı niteliktedir.

Teknoloji ve Araştırma

Keşifler Çağı, Avrupa'nın geçmişiyle ilişkisini açık ve dolaysız bir biçimde kesmedi. Bu çağın gelişimini yönlendiren güdülerin çoğu, Prens Henry'nin Prester John'u araması, Isabella'nın Müslümanlara karşı haçlı seferi ve Columbus'un Marco Polo'nun Travels (Seyahatler)inde tarif ettiği Çin'e ve Japonya'ya ulaşma girişimleri gibi, ortaçağ zihniyetini yansıtmaya devam ediyordu. Yeni topraklara ulaşıldığında bile Avrupalıların ilk tepkisi bu yeni olguları,

klasik kitaplarda İncil'de ve ortaçağ metinlerinde bulunan ilgili bilgilerle bağdaştırmaya çalışmak oldu. Columbus bile, 1506'daki ölümüne kadar, Avrupa için o güne dek bilinmeyen bir Yeni Dünya'yı değil, Asya anakarasının açıklarındaki adaları keşfettiğini sanıyordu. Amerika'nın ilk kâşifleri, kendilerini Kutsal Kitaptaki cennete taşınmış ve klasik mitolojilerde ya da ortaçağ romanslarında tarif edilen insanlarla ve yerlerle karşılaşmış gibi tasavvur ediyorlardı. Akıl ve deneysel gözlem, ancak kademeli olarak mit, fantezi ve korkuya egemen olabildi. Bununla birlikte, 15. ve 16. yüzyıl Avrupalıları, geçmişin mirasının yanında, mevcut denizcilik teknolojisini uyarlamak ve mükemmelleştirmek ve coğrafya, denizcilik ve gemi inşaası alanındaki büyük problemleri sürekli deneyler yoluyla Çözmek için yeni bir soruşturmacı ruh ve yetenek ortaya koydular.

Portekizlilerin, Prens Henry tarafından yönetilen Batı Afrika araştırmaları, deney kazanma ve öğrenme sürecinin Çarpıcı bir örneğidir. Kanarya adalarının güneyine, Bojadar Burnu'na kadar gemiler bilinen sularda yolculuk yapıyordu: Afrika sahillerine yakın olarak gidiyorlar ve kendilerini ülkelerine götürecek rüzgâr ve akıntıları daima bulabiliyorlardı. Ancak sahile yakın sert rüzgârlar ve burnun dalgalı suları, denizcilerin daha ötede "seyahat edilemeyen ve gemilerin küpeştelerini parçalayan bir canavarlar okyanusu ve kaynayan deniz" korkularını onaylar gibi görünüyordu. 1434'te Bojadar Burnu'ndan geçen ve Atlantik'in daha açıklarından giderek Portekiz'e geri dönüş için bir geçit bulan Prens Henry'nin denizcileri, böylece sadece ortaçağ denizciliğinin fiziksel sınırlarını aşmakla kalmayıp psikolojik

bir gelişme de sağlamış oldular ve dünyanın tüm okyanuslarının araştırılmasının yolunu açtılar.

15. ve 16. yüzyıl Avrupalıları, seyahatlerinde yararlanmak üzere, biri Doğu'dan kaynaklanan, diğeri ise Avrupalıların kendi sularındaki seyahat deneylerinden gelen iki denizcilik geleneğini kullanıyorlardı. Geçiş sürecini tam olarak belirlemek zor olmakla birlikte, bir dizi önemli yardımcının Asya kökenli olduğu bilinmektedir. Kuzey yönünü belirlemek için kullanılan hareketli manyetik ibrenin değeri büyük olasılıkla ilk kez Çinliler tarafından anlaşılmış, sonra Hintli ve Arap denizciler aracılığıyla Avrupa'ya yayılmıştı. Avrupalılar, Akdenizdeki Arap gemicileriyle bağlantı kurarak, güneşin ve yıldızların gözlemciyle yaptığı açıdan yararlanarak bir geminin pozisyonunu belirlemeye imkân veren bir alet olan usturlabın kullanımını da öğrenmiş olabilirler. Hristiyan Avrupa'nın edinmiş olduğu, Müslüman teknelerinin karakteristik latin yelkeni ya da üç köşeli yelken de Araplardan geçmiş olabilir. Fakat Avrupalılar her durumda, Doğu'dan edindikleri denizcilik gelenek ve aygıtlarını kendilerine, uyarlayıp mükemmelleştirdiler. Örneğin, manyetik ibre, pirinçten bir iğneyle, pusulanın başlıca noktalarını gösteren bir karta tesbit edilmişti. Geliştirilen bu aygıt, 15. yüzyılın başlarına kadar Akdeniz'de karadan uzaktaki gemiler tarafından kullanılan ana denizcilik aleti olarak yeterince güvenilir olmuştu. Benzer biçimde, biraz değiştirilmiş latin yelkeni, Avrupa gemilerinin kare yelkenlerinin alternatifi olarak değil, fakat bunların yanında ek bir hareket ettirici araç olarak kullanıla geldi. Sert denizler, rüzgârlar, akıntılar ve Atlantik'in geniş alanları ile mücadele etmek, Portekizli denizciler için belli bir çıraklık devresini

gerektiriyordu. Ancak Portekizliler Ümit Burnu'nu dönerek, Hint Okyanusu'na girer girmez Asya denizciliği aracılığıyla hızlı bir gelişim sağladılar. Bu gelişim, büyük ölçüde, Asyalı kılavuzların ve denizcilerin bilgi ve ustalıklarıyla beslenerek desteklenmişti. Vasco da Gama 1498'de, Doğu Afrika'nın Malindi limanından Hindistan'ın güneybatı kıyısındaki Kalikut'a doğrudan gidişini, Batı Hint okyanusu'nun muson rüzgârlarını bilen Müslüman bir Hintlinin yardımına borçluydu. Muson rüzgârları, Nisan'dan Ağustos'a kadar güneybatıdan kuzeydoğuya ve Aralık'tan Mart'a kadar da tam tersi yön eserek Hindistan ile Doğu Afrika arasındaki ticareti doğrudan belirliyordu. Bu nedenle, Portekizlilerin Fas'tan Ümit Burnu'na Atlantik deniz yolunu açmaları yaklaşık seksen yılda gerçekleşirken, Asyalıların denizcilikteki ustalık ve bilgilerinin yardımıyla Çin'e ulaşmaları için sadece bir on beş yıl daha gerekmişti.

Denizcilikle ilgili Doğu kökenli yardımların ve aygıtların benimsenmesi ve Hint okyanusu kılavuzlarının teknik ustalıklarının kullanılması, Keşifler Çağı'nın saf bir Avrupalı'dan ziyade Avrupalı - Asyalı başarısı olarak görülebilecek bir kapsamı olduğunu göstermektedir. Fakat Avrupa'nın, dış kaynaklardan aldığı bilgi ve teknolojiyi uyarlama, genişletme ve bunları kendi denizcilik deneyleriyle birleştirebilirle yeteneği, onun Asya denizciliğini karşı kesin bir üstünlük sağlamasına yol açmıştır.

Deniz kökenli ticaretin ve gemi taşımacılığının Geç Ortaçağ döneminde özellikle kuzey ve batı Avrupa sularında yayılması, tıpkı Portekizlilerin Atlantik'teki seyahat deneylerinin 15. yüzyılda yaptığı gibi, geliştirilmiş denizcilik

tekniklerini ve gemi inşaatını kamçılardı. Bir gemininin uç kısmına bağlı dümenin geliştirilmesi, özellikle kuzey sahili sularının güçlü gelgitlerinde teknelerin daha güvenli idare edilmelerine olanak verdi. Kuzey Denizi'nde ve Baltık'taki kılavuzluk eylemi, rüzgârlar, gelgitler, sığ yerler ve kıyı özellikleri hakkında birikmiş bilgilerin tümünü kapsayan ve gemilere gidiş yönlerini gösteren planların hazırlanmasıyla desteklendi. Bu yazılı rehberlerin Akdeniz'deki eşdeğeri, kıyı özelliklerini, limanları ve denizle ilgili tehlikeleri anlatan ve portalar olarak bilinen deniz haritalarına temel oluşturdu. Deniz haritaları olarak portalar, 15 yüzyılda hâlâ görece ilkel bir aşamadaydılar: örneğin, denizi düz bir yüzey olarak ele alıyor, yerin eğikliğini hesaba katmıyorlardı. Fakat haritalar üzerindeki referans noktalarından çıkan doğrultu çizgilerini kullanarak denizciler iki nokta arasındaki uzaklığı hesaplayabiliyor, kaba bir pusula hesabıyla (dead-reckoning) bunlar arasında gidebilmek için bir yön belirleyebiliyorlardı.

Şemalar ve portalar, Avrupa'nın çok dolaşılan kıyı sularında ya da karadan uzaktaki kısa seyahatlerde kılavuzluk bakımından çok yararlı oldu ama Atlantik'in haritası yapılmamıştı, dolayısıyla bilinmeyen sularında kullanılmadılar. Oralarda kılavuzluktan ziyade, bilinen bir sınır işaretiyle ilgili referans olmaksızın bir geminin pozisyonunu belirleme ve gemiyi bir yöne doğru götürebilme yeteneği temeldi. Problemleri çözmeye yönelik akılcı bir yaklaşım ve deneyim, bu yeteneği kazanmakta hayati bir önem taşıyordu. Portekizli denizciler; 15. yüzyılın ortalarına kadar, Bojador Burnu'nun ötesine geçtiklerinde Afrika kıyılarından uzağa kuzeybatıya doğru büyük bir ilmek çizerek (ya da volta) gittiklerinde, kendilerini tekrar Portekiz'e

götürecek batı rüzgârlarını bulacaklarını öğrenmişlerdi. Kuzey Atlantik voltası ile olan aşinalıkları, Ekvator'u geçtiklerinde ve güney Afrika'yı dönme girişimine başladıklarında Portekizlilere yardımcı oldu. Zamanla Atlantik batı rüzgârının Güney Atlantik rüzgâr sisteminin kuzeydeki yansıması olduğunu ve bu nedenle Ümit Burnu'nu geçmek için gemileri önce güneybatıya çevirmek ve sonra kendilerini doğuya doğru, Hint Okyanusu'na taşıyacak olan batı rüzgârlarını bulmak gerektiğini anladılar. Bu manevra ilk kez Bartholomevv Dias tarafından 1486'da (ya da belki şimdiye kadar unutulmuş olan daha sonraki seferlerinde) geliştirildi ve Vasco da Gama tarafından 1497'de Güney Afrika civarında Hint Okyanusu'na güven içinde gitmek için kullanıldı. Güney Atlantik'in ortasındaki böyle geniş bir süpürme hareketiyle Portekizliler Güney Amerika'nın yakınından geçmiş oldular. Onlar, Columbus'un Batı Hint adalarına ulaştığı 1492'den önce Güney Amerika'yı görmüş olabilirler. Pedro Cabral, 1500'de, Hindistan yolu üzerinde güney voltası'm izledi ve Brezilya kıyısında karaya çıktı. (Cabral böylece Güney Amerika topraklarına ilişkin Portekizlilerin hak talebini de başlatmış oluyordu.) Atlantik rüzgârları ve akıntıları hakkında 15. yüzyıl boyunca biriken bilgilerden Columbus da yararlanmıştı. 1492'de alize rüzgârlarını izleyerek okyanusu doğudan batıya geçti ve sonra ertesini yıl kendisini Avrupa'ya geri götürecek batı rüzgârlarını buluncaya kadar yönünü alize rüzgârlarına karşı kuzeye çevirerek erkenden döndü. Haritası çıkarılmamış Atlantik'te sık sık karadan uzak mesafelerde dolaşmak, Portekizleri pusula, usturlab ve kuadrant (dörtlük) gibi denizcilik aytıklarına daha fazla beli bağlamak zorunda bıraktı. Atlantik'te bir geminin pozisyonunu belirlemenin zorluğu

1484'te Portekiz kralı John II'yi, güneşin gözlenmesiyle enlem saptamanın en iyi metodunu bulmak amacıyla matematik uzmanlarından oluşan bir komisyon kurmak için harekete geçirdi. Farklı yerlerde ufuk üstündeki güneş açılarını veren mevcut deklinasyon (coğrafi kutup ile manyetik kutup arasındaki farklılık) tabloları gözden geçirildi ve denizcilikte kullanmak için basitleştirildi. Bir matematikçi o zamanlar, pratik gözlemlerle bu tabloların doğruluğunu kontrol etmek üzere Batı Afrika kıyılarına bir seyahate gönderilmişti. Böylece araştırma ve denizcilik teknolojisi birlikte geliştirildi. Aslında daha iyi gemilerin ve denizcilik aygıtlarının geliştirilmesiyle cesaretlendirilen uzun mesafeli yolculuklar, Avrupalıların önüne, akıl ve deneyim yoluyla çözümlemeye kalkıştıkları pratik problemler koydu. Kuşkusuz çok sayıda hata ve eksiklik vardı. Örneğin 18. yüzyıla kadar, boylam belirlemek için tatmin edici nitelikte bir aygıt geliştirilememişti. Zamanın gemici ve denizcilerinin çoğu, karaya yakınlığı belirlemek için, kuşların ya da yüzen bitkilerin varlığı, denizin rengi, bulut oluşumlarının karakteri vb. gibi geleneksel işaretlere güvenmeye devam ediyordu. Bununla birlikte, 1600'e kadar Avrupa denizciliğinin gelişiminde büyük ilerlemeler görüldü.

15. ve 16. yüzyıl deniz seyahatlerinin arkasında yatan en önemli faktörlerden biri, gemi tasarımı ve yapımında sağlanan gelişmelerdi. Ortaçağ'da Akdeniz ticaretinin büyük bölümü, ağır, geniş, yuvarlak tabanlı ve bir ya da daha fazla latin yelkeniyle hareket ettirilen teknelerle yapılıyordu. Düz ve dar tabanlı, bir dizi kürekle hareket ettirilen kadırgalar (galleys), kısa sürelerde önemli hızlara ulaşabiliyordu. Ancak bunlar hububat türü hacimli mallardan ziyade, baharat gibi hafif ve

değerli yüklerin taşınmasına ve deniz savaşlarına daha uygundu. Ayrıca 14. ve 15. yüzyıllarda büyük Venedik kadırgalarının Flanders'e (günümüzdeki Belçika ile Fransa ve Hollanda'nın ona komşu kısımlarından oluşan Ortaçağ ülkesi ç.n.) ve İngiltere'ye yıllık seyahatler yapmasına rağmen kadırgalar, Atlantik'in sert koşullarına genel olarak uygun değildi. Kuzey Avrupalı gemi yapımcıları, Akdeniz gemilerine tezat oluşturacak şekilde, kog (cog) olarak bilinen güçlü tekneler inşa ettiler. Baltık Denizi'nde ve Kuzey Denizi'nde ticaret için inşa edilen bu tekneler, tek bir kare yelkenle hareket ediyor, düzgün bağlantılı ve tabanlarındaki bağlantı yerleri dolgu maddesiyle su geçirmez hale getirilmiş Akdeniz teknelerinden farklı olarak, kaplama parçaları birbirine bindirilerek yapılıyorlardı. Kogların avantajı, ucuzluklarından ve üstün yük taşıma kapasitelerinden ileri geliyordu.

Kuzey ve güney gemileri arasındaki ayrılıklar ve belirgin kimlik farklılıkları 15. yüzyıla kadar varlığını korudu. Fakat iki bölge arasındaki ticaretin gelişmesiyle, Portekiz ve Güney İspanya kıyıları boyunca, her iki stilin karakteristiklerini birleştiren melez tekneler boy göstermeye başladı. Bu yeni tip gemilerin en ünlüsü karavel (caravel) idi. Bu, küçük bir gemiydi. Ender olarak 70 tondan ağır ve 20 m.'den uzun olurdu. Düz bir omurgası vardı ve kış tarafında bir dümeni bulunuyordu, iki ya da üç latin yelkeniyle ya da daha sonraki dönemlerde olduğu gibi latin ve kare yelkenlerin birleşimiyle hareket ediyordu. Bu tür tekneler büyük olasılıkla ilk kez Portekiz ve İspanya kıyıları çevresindeki yerel ticaret için geliştirilmişti. Fakat yaklaşık 1440'ta Prens Henry bunları Afrika araştırmaları için benimsedi. Güvertesinin altında

mürettebat ve yük için az sayıda oda olmasına rağmen, su çekiminin (draft) sığ olması, karaveli kıyı yakınlarında ve koylardaki araştırmalar için ideal hale getirdi. Latin yelkenleri, onun hafif rüzgârla kullanılmasına, rüzgâr yönünde gitmesine ya da orsasına seyretmesine imkân veriyordu. Karavel aynı zamanda hızlı da olabiliyordu. Elverişli bir rüzgârla, Yeşil Burun(Cabe Verde) Adalarından Antiller'e tüm Atlantik'i 21 günde geçmişti. Bu hız, 19. yüzyılda buharlı gemilerin çıkışına kadar aşılamadı. Columbus'un 1492'de kullandığı üç gemiden ikisi, Pinta ve Nina karaveldi. Üçüncüsü ise amiral gemisi olan Santa Maria idi. Daha yavaş ve kare yelkenli olan Santa Maria, araştırmalar için daha az uygun olduğunu kanıtladı. Indies'de bir mercan resifine çarptıktan sonra kullanılmaz hale geldi.

Araştırma için ideal olan karaveller, yeni ticaret yolları açıldığında daha uzun seyahatlere girişmek ve yük taşımak için daha elverişsiz olmuştu. Bu nedenle Portekiz'in doğu ticaretinde nadir olarak kullanıldılar. Onların yerine, karak (carrack) ya da naos adı verilen, oldukça iri yapılı, yüksek cepheli, enli kirişleri ve üç ya da dört güvertesi bulunan gemiler kullanılmaya başlandı. Bu gemilerin tonajları, 16. yüzyılın başlarında yaklaşık 400 ton iken, 50 yıl sonra yaklaşık 1000 tona ve 17. yüzyılda da 2000 tona kadar yükseldi. Karaklarda bir mizana (mizzen) latin yelkeni alıkoyuldu fakat daha büyük bir yelken genişliği elde etmek için birkaç kare yelkenle birleştirildi. 16. yüzyılın sonları ve 17. yüzyılın başlarında Hollandalılar ve İngilizler, özel niteliklere sahip savaş ve ticaret gemilerinin dizaynında Portekizlileri ve İspanyolları geçmeye başladılar.

Avrupa, 15. ve 16. yüzyıllarda gemilerini ve denizcilik teknolojilerini geliştirmek suretiyle Atlantik'ten Çin Denizi'ne yayılarak bir ortaçağ dünyasının kenarındaki pozisyonunu avantajlı hale dönüştürmeyi başarabildi. Bir zamanların göz korkutucu "gemileri parçalayan karanlıklar denizi", Avrupa'nın, Afrika ve Asya ile doğrudan ticaret yapmasına ve Amerika'nın doğal kaynaklarını ve maden zenginliğini kendi kullanımı için toplamasına imkân sağlayan anayolu oldu. Denizlerde egemenlik sağlayamamış bir Avrupa, yalıtlanmış ve büyük ölçüde kendi kaynaklarına bağlı durumda olurdu. Direnen ve kendini çabuk toparlayan bir İslam'a karşı, Hristiyan Avrupa'nın en son yayılmacı hareketleri, Kutsal Topraklar'da (Filistin'de) ya da Kuzey Afrika'da daha erken bir tarihte kendini tüketmekle sonuçlanabilirdi. Kara taşımacılığının yavaş ve tehlikeli hale geldiği bir çağda Karaveller ve Karaklar Avrupalılara, dünyanın tüm okyanusları boyunca, keşif, ticaret ve fetih için önceden düşünülemeyecek fırsatlar yarattı. Avrupalılar da bu fırsatı yakalamakta gecikmediler.

Afrika

Afrika'nın 15. ve 16. yüzyıl Avrupa yayılmacılığındaki önemi genellikle gözardı edilir. Çok kolay bir şekilde, Portekiz'in Doğu'ya direkt bir deniz yolunu ve batıya Atlantik boyunca ilk geçişi keşfetmesi önemsiz bir başlangıç olarak görülmektedir. Gerçekte, Denizci Henry tarafından, 1419 ile öldüğü yıl olan 1460 arasında finanse edilen bu seyahatlerin, Afrika kıyılarının araştırılması ve Afrika kaynaklarının kullanılması gibi amaçları vardı. Doğu'nun baharat adalarına yeni bir yol açma olanağı, Henry tarafından ancak yaşamının son yıllarında düşünülmüş olabilir. Bu düşünce John II (1481-95) ve Manuel (1495-1521)'in iktidarlarına kadar da pratik bir hedef olarak hemen kavranmamıştı.

Prens Henry'nin güneye seferler düzenlemekteki başlıca amaçlarından biri, Kuzey Afrika'nın müslüman tüccarlarını devreden çıkarmak ve Büyük Sahra'nın ötesinde uzandığı bilinen altın üretim bölgesiyle doğrudan bağlantı kurmaktır. İlk yirmi yıl boyunca Henry'nin gemileri dönüşlerinde, çok seyrek nüfusu ve küçük bir ticaret potansiyeli bulunan çorak bir kıyıda söz ediyorlardı. Ancak 1444-45'te bir sefer grubu Senegal Nehri'nin ağzına ulaştığında, Portekizliler daha verimli ve kalabalık bir bölgeye ve altının varlığına tanık oldular.

Bununla birlikte Portekizliler iç bölgelerdeki altın alanlarına nüfuz etmeyi imkânsız görmüşlerdi. Kıyıyı altın üretim alanlarından ve Afrikalı bölge halkından ayıran yoğun

yağmur ormanları, Portekizlilerin iç kısımlara ilerlemesini imkânsız kılıyordu. Portekizlilerin karada, denizde sahip olduklarından daha az avantajları vardı. Gambia'dan başka yerde, iç kısımlara gitmelerine imkân verecek nitelikte gemilerin geçmesine uygun büyük nehirler yoktu. İlkel ve oldukça güvensiz bir doğaya rağmen ateşli silahları, Afrikalıların mızrakları ya da ok ve yaylarından genellikle daha az etkili oluyordu. Afrikalı yöneticiler binlerce savaşçı toplarken, ülkesindeki kaynakları ve insan gücü zayıf olan Portekizliler çok az insanı bir araya getirebiliyordu. Malarya ve sarı humma gibi tropikal hastalıklar, çok sayıda asker ve denizcinin ölümüne neden oldu. Bu nedenle kıyıda kalmak ve tekstil ürünleri ile bakır gibi Avrupa ve Kuzey Afrika malları ya da Gine kıyısında olduğu gibi kolyeler ve köleler karşılığında kendilerine altın getiren Afrikalı aracılara güvenmek zorunda kaldılar. Bu şekilde Portekizliler eski Büyük Sahra altın ticaretini kısmen sahile çevirmeyi başardılar. 15. yüzyılın sonları ve 16. yüzyılın başlarında Batı Afrika Portekizlilere yılda yaklaşık 400 kg. altın sağladı. Bu ticareti Afrikalı yöneticilerden başka (çünkü ticaret büyük ölçüde onların iyi niyetine ve kişisel çıkarlarına bağımlı durumdaydı) Avrupalı rakiplerinden de korumak amacıyla Portekizliler kıyılara bir dizi kale yaptırdılar. 1445'te Arguin, daha sonra 1482'de Elmina (Akan ormanından gelen altın için başlıca çıkış kapısı) ve 1503'te de Axim inşa edildi. Bu güçlendirilmiş ticari merkezler, daha sonra Asya'da ve Amerika'da kurulan "Avrupalı pazarları"nın prototipi niteliğindeydi.

16. yüzyılın başlannda Portekizliler güney doğu Afrika'da, daha önce farkına varmadıkları ikinci bir altın ticaretini

keşfettiler. Bu ticaret, günümüzde Zimbabwe'nin bulunduğu bölgeden, Sofala ve Kilvva sahil şehirlerine kadar uzanıyordu. Portekizliler, bu şehirleri topa tutarak, kısmen yıkarak ve Mozambique adası üzerinde kendi üslerini kurarak altın ticaretini belirli ölçüde ellerine geçirmeyi başardılar. Ayrıca Zambezi vadisi boyunca birkaç yüz kilometre kadar içeriye de girdiler. Ancak Batı Afrika'da olduğu gibi asıl altın üretim bölgesi üzerinde kontrol kurmayı başaramadılar.

Portekizliler başlangıçta, altından başka fildişi ve Batı Afrika biberi gibi öteki Afrika mamullerinin ticaretini de yaptılar. Fakat Indies'e alışıp burasının çok daha zengin ve kazançlı bir ticaret alanı olduğunu gördüklerinde bu ürünlere olan ilgileri azaldı. Doğu Afrika, Portekizliler için Asya ticaretine altın sağlayan bir kaynak ve Hint Okyanusundaki egemenliklerinde batı kanadının koruyucusu olarak önemini korudu. Afrika'nın batısında Portekizlilerin ilgisinin devam ettiği diğer tek ticaret, köle ticaretiydi. Başlangıçta köleler sahil boyunca gerçekleştirilen saldırılar sonucunda elde ediliyordu. Fakat 1480'lerde köle ticareti artık Portekiz'in Afrikalı devletler ve tücarlarla yaptığı ticaretinin bir bölümünü oluşturuyordu. 15. yüzyıl boyunca Çok sayıda köle satılmak üzere Lizbon'a taşındı: 1450 51500 yıllan arasında tahminen 150.000 köle Avrupa'ya getirildi. Amerika'nın açılması ve özellikle 16. yüzyılın sonlarında Portekiz Brezilyası'ndaki şeker plantasyonlarının kurulmaya başlamasıyla birlikte köle ticareti yön değiştirdi ve hacim olarak büyüdü.

Gine altınının cazibesiyle birlikte köle ticaretinin kârlılığı, öteki Avrupalıları da Batı Afrika sahillerine çekti.

İngiltere'nin Atlantik ötesi köle ticaretine karışması 1562'de Sir John Hawkins ile başladı. Fakat Portekiz'in kıyılardaki pozisyonuna yönelik en ciddi tehdit 1590'lı yıllarda Hollanda'dan geldi. 1630'lu yıllarda Hollanda Batı Afrika kıyılarında yer alan birkaç Portekizli ticaret limanını ele geçirdi: Portekiz, Angola'nın köle ticareti limanları olan Luanda ve Benguela'yı tekrar ele geçirdiyse de, Gine Körfezi'ndeki Axim ve Elmina'yı ebediyen kaybetti.

Ticaret, temel olmakla birlikte, Portekiz'in Afrika'daki tek ilişki biçimi değildi, İslam'a düşmanlık, Portekizlilerin Kuzeybatı ve Doğu Afrika ile olan ilişkilerinin devamlı bir özelliğiydi ve esas olarak Müslüman şehirleri olan Sofala ve Kilwa'nın tahrip edilmesi, Portekizlilerin ticari tutkuları kadar dinsel düşmanlıklarına da bir şeyler borçluydu. Prester John'u aramakla görevli bir Portekizli grubu, 1494 gibi erken bir tarihte, Etiyopya'nın kipti Hristiyan krallığına ulaştı. Fakat daha ileri ilişkiler çok yavaş gelişti. Etiyopyalıların 1541-43'teki bir Müslüman istilasına karşı direnişine yardım amacıyla 400 Portekizli asker gönderildi. Fakat Prens Henry'nin bir zamanlar düşlemiş olduğu bu yakın ittifak yine de gerçekleşme şansına sahip olamadı. Etiyopya, ortaçağ Avrupalı fantezisinin tasvir ettiğinden daha zayıftı. Portekizlilerle Etiyopyalıların paylaştıkları çok az ortak şey vardı: üstelik Hristiyanlık biçimleri bile çok farklıydı.

Portekizliler, Afrika'nın başka yerlerinde de Afrikalı yöneticilerinin dinlerini değiştirmek ve halklarını Hristiyanlaştırmak ve Avrupalılaştırmak doğrultusunda belirli aralıklarla çaba sarfettiler. Bu çabaların en ünlülerinden biri, Kongo Nehri'nin güneyine doğru uzanan Kongo

Krallığı'ndaki çabaları'dır. 1490'lı yıllarda Portekiz'den misyonerler, öğretmenler ve zanaatkarlar gönderildi ve 1506'da bir dönme (muhtedi) Hristiyan, Alfonso I olarak Kongo tahtına çıktı. Bu Kral Portekiz'le yakın bağlar kurma taraftarıydı fakat Indies ticaretinin başlamasıyla Portekiz'in bu yöreye olan ilgisi hızla azaldı. Yaratıcı ve barışçı bir ilişki böylece kaybedildi ve Kongo Krallığı köle tüccarlarına teslim edildi. Portekiz'in Afrika'daki ekonomik çıkarları, dinsel idealizminin zararı pahasına üstün geldi.

Asya

Portekiz'in Asya'daki başarısı en azından ilk bakışta parlak görünüyordu. Vasco da Gama'nın 1498'de, Güneybatı Hindistan'da Kalikut'a varmasının üzerinden 50 yıl geçmeden Portekiz deniz gücü, Doğu Afrika'da Mozambik'ten, Malaya Yarımadası'ndaki Malakka'ya kadar Hint Okyanusu'na yayılmıştı. Arabistan Körfezindeki Hürmüz'den, Güney Çin kıyısı açıklarındaki Makau'ya kadar uzanıyorlardı. Çoğu tarihçiye göre Portekizlilerin varışı, Asya'nın geçmişiyle ilgisini kesin biçimde koparmasını simgelemektedir. Hintli tarihçi K.M.Panikkar, 1498'de başlayan ve Avrupa İmparatorluklarının İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Asya'daki çöküşüyle sona eren bir "Vasco da Gama çağı"ndan söz etmişti. Avrupalı bakış açısıyla değerlendirmelerde bulunan başka tarihçiler, gerekçeleri değişik olmakla birlikte, Portekizlilerin kendilerini Asya'da görünür bir kolaylıkla kabul ettirdiklerini vurguladılar. Bazıları Portekizlilerin gemilerinin ve toplarının etkinliğine önem veriyordu. G.B. Sansom ise, Portekizlilerin başarısını, onların "başarmaya

kararlı ruhlarının" Asyalı halkın direnme isteğinden daha güçlü olmasına dayandırılıyordu.

Portekizlilerin denizdeki avantajlarına rağmen Afrika'daki güçlerinin sınırlılıklarını görmüştük. Gerçekten ne olmuştu da Portekizliler böyle ani ve çarpıcı bir şekilde Asya üzerine etkiye bulunmuştu? J. H. Plumb'un sözcükleriyle, "Doğu, Avrupa'nın insafına mı kalmıştı?"

Portekizliler, Asya'nın hiçbir yerinde, İspanyolların Amerika'da yaptıkları gibi kendileri için bir kara imparatorluğu kurmadılar. Büyük olasılıkla böyle bir talepleri de hiç olmadı. Esas ilgileri, kazançlı bir deniz imparatorluğunu yaratmak ve sürdürmek doğrultusunda idi. Ne yeterli insan ve silah kaynakları, ne de geniş toprakları ele geçirmeye ve elde tutmaya çalışma yönünde dürtüleri vardı. Bunun yerine ticari hedefler peşinde olan Portekizliler, onlarla ticarete hazırlanan ya da kendileri adına mücadele eden hükümdarlarla ittifak oluşturmak üzere yerel iktidarlar arasındaki rekabet avantajından yararlandılar. Kalikut'ta Zamorin (Portekizlilerin ilk bağlantı kurdukları, Güneybatı Hindistan'ın bir bölümünün yöneticisi) taleplerini karşılamayı reddettiğinde, onun yerine komşusu ve şeklen vasal olan Cachin Rajası'na yöneldiler. Portekizliler 1510'da, Goa'nın daha kuzeyinde, güney Hindistan'ın Vijayanagar İmparatorluğunun Hindu yöneticileriyle, güvenilir bir ticari ve askeri ittifak geliştirmeyi başardılar. Afrika gibi Asya da, Portekizli davetsiz misafirlerine hem ticari, hem de askeri yönden karşı koymakta başarısız kaldı. Bu, tür ittifaklar, Portekizlilerin kıyılardaki çıkarlarının korunmasına ve etkilerinin iç kısımlara uzanmasına hizmet etti ama

Portekizlilerin kendilerine has bir karasal egemenlik yaratmalarına yol açmadı. Dahası böyle ittifaklar güvenilmezdi: Hükümdarlar taraf değiştiriyor ya da Portekizlileri istemedikleri savaflara çekiyorlardı.

Portekizlilerin en büyük avantajı denizdeydi. Portekizlilerin Hint Okyanusu'na varmalarından önce deniz savafları enderdi ve ticaret, farklı ırksal ve dinsel topluluklar . arasında genellikle barış içinde yürütölüyordu. Asyalı gemiler, savaş için değil ticaret için dizayn edilmişti. Bazı Çin gemileri (Junk) dışında, Asya gemileri nadiren iriydi ve demir çivilerden çok hindistancevizi ipleriyle bağlanan ve birbirlerinin üzerini örten tahtalardan oluşan yapısıyla, Portekizli teknelerinden daha güçsüzdü. Silahlı çatışmaların yaygınlaşmaya başladığı Avrupa denizlerine alışık olan Portekiz gemileri top taşıyordu - da Gama'nın 1498'deki donanmasında 20 adet top vardı - ve bunları kullanmada da isteksiz değillerdi. Müslüman gemilerine saldırıp tahrip ediyorlar, kıyı kalelerini ve şehirlerini bombalıyorlardı. Portekizliler 1509'da, Batı Hindistan'da Diu açıklarında bir Gujarati (batı Hindistan'da eski bir devlet, Ç.N.) Mısır donanması üzerinde kesin bir zafer elde ettiler. Bu olaydan yaklaşık bir yüzyıl sonra Hollandalıların ve İngilizlerin Hint Okyanusu'na girişine kadar Portekizlilere bu sularda ciddi bir karşı koyuşa rastlanmadı. Karşıt güçlerin varlığına rağmen - Çinliler Portekizlileri denizde 1521 ve 1522'de yenmişlerdi - sonuçta Portekizlilerin gemileri ve ateşli silahlan kendilerini Asya denizlerinin egemeni yaptı.

Deniz çatışmalarının varlığı, Asyalıların Portekiz egemenliğini uysalca kabul etmeyip buna karşı mücadele

ettiğini göstermektedir. Bu mücadele başlangıçta açık bir karşı koyma biçiminde oldu. Ama daha sonra Portekizlilerin gemileri ve ağır topları gücünü gösterdiğinde Asyalılar çoğu kez Portekizlilerin denetiminden kaçma yolunu seçtiler. Asya'nın en büyük devletlerinden birçoğunun deniz gücüne ve deniz ticaretine ilgilerinin azlığı, Portekizlilerin deniz egemenliğine yardımcı oldu. Ming hanedanlığı dönemindeki Çin imparatorluğu, güney Hindistan'daki Vijayanagar devleti ve 1526'da kuzey Hindistan'da kurulan Moğol imparatorluğu, bütün bu devletlerin hepsi, kendilerini esas olarak zenginliklerini deniz ticaretinden çok topraktan ve iç ticaretten elde eden birer kara imparatorluğu olarak görüyorlardı. Vijayanagar devleti yöneticileri Portekizlilerle ticarete, özellikle onların Hürmüz'den getirdikleri atlara değer veriyorlardı. Fakat Moğol ve Ming imparatorları Portekizlileri kendi ülkelerinin çıkarlarıyla büyük ölçüde ilgisiz gördüler ve bu nedenle de onlarla doğrudan mücadeleye girişmediler.

Afrika'da olduğu gibi Portekizlilerin başlangıçtaki saldırganlıkları belirli ölçüde dinsel inançlarından kaynaklanıyordu. Ticari bakımdan mümkün olsa bile, Müslümanlarla barış içinde ticarete girmek onlar için dinsel olarak kabul edilemez bir şeydi. Reconquista'nın hoşgörüsüzlük ruhu, İberya yarımadasından Hint Okyanusu'na taşınmıştı. Ancak Portekizliler başlangıçta Müslüman tüccarlara ve Doğu'da karşılaştıkları hükümdarlara karşı ciddi saldırgan davranışlar göstermelerine rağmen, Hristiyanlığın Asya'da zafer kazanması doğrultusunda sadece cılız bazı girişimlerde bulundular. Cizvitlerin 1540'ta Goa'ya varışı, Portekizlilerin, Hindistan'taki Müslümanlar kadar Hindularla olan ilişkilerine de daha kararlı bir dinsel ruh

getirdi. Ancak kendi küçük kolonileri dışında ve Güney Hindistan'da 1537'de Parava balıkçılarının dinlerini değiştirtme gibi birkaç başarının haricinde Portekizliler ticari çıkarları gereği İslam bile olsa Asya'nın kendisini kabul ettirmiş dinlerine karşı pratikte hoşgörölü davranmak zorunda olduklarını anlamaya başladılar. Dinsel mücadeleleri bir yana, Portekizliler Asya denizciliğinde kendilerini kabul ettirebilmek için de kuvvet kullanmak zorunda kaldılar. Çünkü ticari hedeflerine ulaşmaları başka türlü mümkün değildi. Hint Okyanusu'ndaki ticaret, karmaşık bir bölgesel değişimler ilişkisi şeklinde gerçekleşiyordu. Farklı alanlar farklı mallar üretiyordu. Örneğin, Hindistan'ın tekstil ürünleri, Doğu Afrika ile olan ticaretin önemli bir maddesiydi ve orada altın ve fildişi ile değiştiriliyordu. Altın ve fildişinin baharat karşılığında değiştirilmek üzere Endonezya adalarına götürüldüğü de oluyordu. Vasco da Gama'nın 1498'de Kalikut'ta baharat satın almaya çalışırken fark ettiğı gibi, Portekizlilerin, Avrupa'dan gelen bakır ve Afrika'dan gelen altın dışında, bu ticari sisteme katkıda bulunacak değeri ticari mallan yoktu. Egemenlikleri altına almış oldukları bir bölgeye, Hristiyan tüccarların varışına Müslümanların duyduğu kızgınlık, Portekizlilerin ticari bakımdan kendilerini kabul ettirmedeki güçlüklerine ekleniyordu. Bu nedenle, Asya'nın ticaret dünyasına girmek için kuvvet kullanmak zorunlu görünüyordu.

Doğu'daki Portekiz egemenliğinin gerçek mimarı olarak görülen ve 1509-1515 yıllarında Portekiz Hindistan'ı Genel Valisi olan Afonso de Albuquerque'nin yönetimi altında, ikili bir denizcilik ve ticari denetim sistemi geliştirdi. Bu sistemin birinci kısmı, en değeri ticaret yollarına egemen olabilmek

için, stratejik ya da ticari bakımdan önemli az sayıdaki şehirden, Portekiz'in sınırlı kaynaklarıyla bile olsa ele geçirilebilecek olanlarını zaptetmek ve elde tutmaktı. 1510'da alınan Goa, Portekiz'in Batı Hindistan ile ticaretinin merkezi ve Doğu'daki yönetsel faaliyetlerinin başkenti oldu. Batı'da, Doğu Afrika kıyılarındaki Mozambik ve Mombasa'ya ek olarak, 1515'te Portekizliler Arabistan Körfezi'ne girişe hâkim bir ada olan Hürmüz'ü ele geçirdiler. Bununla birlikte, 1513 ve 1548'de kendilerine Kızıl Denizin egemenliğini getirecek olan Aden'in zaptedilmesinde başarısız kaldılar. Müslümanların Kızıl Deniz'deki ticaretini engellemek için donanmalarını kullanma girişimleri, sınırlı başarıların ötesinde bir şey getirmedi. Doğu'da, Malakka 1511'de ele geçirildi. Malakka, Endonezya adalarından gelen baharatın ana toplanma noktası ve Hint Okyanusu ile Çin ticaretinin buluşma yeri idi. Daha doğuda, Portekizliler baharat üreten birkaç adayı zaptettiler. Çeşitli türden baharatın (nutmeg, mace ve cloves) ana kaynağı durumundaki Moluccas da bunlar arasındaydı. Portekizliler, Çin ile ticaret için 1557'de Makau'da ve Japonya'da da Nagasaki'de üsler kurarak Çin Denizi'nin ticari sistemine de girdiler.

Portekizlilerin ticareti denetleme girişimlerinin ikinci kısmı, bir geçiş sistemine (cartazes) giriş niteliğindeydi. Buna göre, Portekizliler tarafından çıkanları liman görevlileri, özel yollar boyunca uygun görülen yükleri taşımak için Asyalı teknelere geçiş izni veriyordu. Bu önlem, Müslümanların ticari faaliyetleri ve Hint Okyanusu'ndaki hareket özgürlükleri üzerine konulmuş daha büyük bir sınırlama niteliğindeydi. Fakat aslında daha çok Portekizlilerin özellikle biber gibi bazı değerli mamuller üzerindeki tekelinin ve öteki ticaretlerle

Asyalı gemiciliğin vergilendirilebilmesi olanağını güven altına almak amacıyla düzenlenmişti. Geçiş sistemi aynı zamanda Portekizlilerin Asya denizciliği üzerindeki egemenliklerini güçlendirmek amacı da taşıyordu.

Kendilerini bu şekilde güçlendiren Portekizliler ticari imparatorluklarının kârlılığını artırdılar. Başlangıçtan beri Doğu'daki temel hedefleri olan Avrupa'ya baharat ticaretini sürdürmenin yanı sıra Asya ticaretinde nakliyecilikle de derinden ilgilendiler. Bu sektör, özellikle Doğu'daki Portekizli tüccarlar ve memurlar için oldukça kârlı olduğunu gösterdi. Örneğin Portekiz gemileri, Makau ve Nagasaki yoluyla Çin'den Japonya'ya önemli değerde bir altın, gümüş ve ipek ticaretini sürdürdü. Asya taşımacılığına katılmak suretiyle Portekizliler daha önceden varolan ticaret modeline kendilerini uydurdular ve karakteristik bir Avrupalı ticari sistemini Asya denizciliğine zorla sokma konusunda ancak kısmen başarılı olabildiler. Dinde olduğu gibi ticarete de Portekizlilerin etkisi önemli, ama sınırlı oldu.

Doğu'daki Portekiz imparatorluğunun onu gerek iç bozulmalar ve gerekse dış saldırılar yoluyla zedelenebilir kılan temel bir zayıflığı vardı. 16. yüzyılın başlarında planlanması Albuquerque tarafından yapılan az sayıdaki üslerin miktarı, yeni ticaret alanlarının açılması ya da deniz kontrol sistemindeki boşlukların doldurulmasına yönelik yeni girişimler sırasında düzenli olarak arttı. 1600 yılında, Doğu Afrika ile Japonya arasında 50 kadar kale vardı. Avrupa koşullarında bile fakir olan Portekiz, bu kadar büyük çapta ve yaygın bir mülkü muhafaza etmeyi ve kârlı bir durumda tutmayı ve hücumlara karşı savunmayı ümit edemezdi.

Uzaklık problemi, Doğu'da yürürlükte olan ticari ve idari faaliyetler için aşılması pek zor bir engel niteliğindeydi. Atlantik'i geçmek için sadece üç hafta yeterli olurken, Batı Hindistan'daki Goa'ya seyahat, altı aydan önce ender olarak tamamlanıyordu. Goa'dan Makau'ya ya da Nagasaki'ye gidiş geliş, 18 ay ile üç yıl arasında değişiyordu. 16. yüzyılın sonlarında ve 17. yüzyılda özellikle Lizbon ile Goa arasında bu uzun yolculuklardaki gemi kayıpları çok ağırdı ve imparatorluğun kazancına fazladan yük oluşturunuyordu.

Portekizlilere karşı dışardan en büyük meydan okuma Avrupalı rakiplerinden, özellikle de Hollanda'dan geldi. Hollandalı tüccarların 1590'lı yıllarda araştırma mahiyetindeki ticari seyahatleri finanse etmesinin hemen ardından, 1602'de Hollanda Doğu Hindistan kumpanyası kuruldu. Daha sonraki 60 yıl boyunca Hollandalılar, Portekizlilerin en kârlı postalarının çoğunu, özellikle baharat adalarıyla ilgili olanlarını zorla ellerinden çekip aldılar. Hollandalıların zaferi sadece askeri alanda ve denizcilik alanında değildi. Bu başarı aynı zamanda ticariydi de. Hollandalılar hızla Avrupa'nın en önde gelen tüccar milleti olarak ortaya çıktılar. Avrupa taşımacılığının en büyük bölümünü ellerine geçirdiler ve dünyanın en büyük ticaret filosunu kurdular. Bu nedenle, Portekizli öncülerinkinden daha etkili ve kârlı bir Asya ticaret imparatorluğunu kurmak için gerekli gemilere, ticari uzmanlığa ve sermaye kaynaklarına sahip oldular.

Amerika

Avrupalıların Amerika'daki araştırmaları ve yayılmaları, Afrika ve Asya'da olanlardan çarpıcı biçimde farklı bir tablo sunar. Avrupalıların gelişi, en büyük ve en kalıcı etkisini orada göstermişti. Avrupalılar, yerli halk ile ticareti geliştirmek yerine karasal imparatorluklar kurdular ve Amerika'ya kendileri yerleşmeye başladılar. 1600'e gelindiğinde, Portekiz împaratorluğu'nun elinde bir dizi adadan ve Batı Afrika'dan Çin'e kadar uzanan kalelerden daha fazla bir şey kalmamıştı. Oysa İspanyollar, Amerika'da daha o zaman İspanya'nın birkaç katı büyüklüğünde bir alanı ele geçirmiş bulunuyordu, iki imparatorluk arasında niçin böyle bir zıtlık oluşmuştu?

Bu sorunun yanıtı, kısmen İspanyol yayılmacılığının ardındaki farklı kuvvetlerde, kısmen de Amerika'da karşılaşılan çok farklı koşullarda yatar. Daha önce gördüğümüz gibi, Portekiz imparatorluğu, Portekiz'in deniz ticareti ve Atlantik seyahatleri geleneklerinden kaynaklanan, denizden doğmuş ticari bir imparatorluktu. Kastilya İspanya'sının gelenekleri ve görünüşü ise oldukça farklıydı.

Columbus, Portekiz Sarayına 1484'te, Atlantik'i batıya doğru geçerek Japonya'ya ve Çin'e gitme planıyla başvurduğunda, Portekizlilerin onu reddetmeleri için iki nedenleri vardı. Birincisi, o zamana kadar ağırlıklı olarak Afrika araştırmalarına ve ticaretine yönelmişlerdi ve uzun süreden beri varolan, Hint Okyanusu'nu açma arzularını

gerçekleştirmeye çalışıyorlardı. Bu nedenle, dönüşü belirsiz bir batı seyahati uğruna Asya ticaretinin bilinen zenginliklerini elde etmeyi ertelemeye yanaşmadılar. İkincisi, Portekizlilerin coğrafi bilgileri, Columbus'un dünyanın çevresini ve buna bağlı olarak Avrupa'nın Asya'ya batıdan olan uzaklığını çok küçük göstermesini değerlendirebilecek kadar ilerlemişti. Buna karşılık Kastilya'nın Isabella İspanya'sı, Atlantik'in araştırılmasına görece yeni başlamıştı. Portekizlilerin rakipleri ve yarışa geç başlayanlar olarak Kastilyalılar, çok az kaybetmek ve Columbus'u finanse ederek büyük olasılıkla çok kazanmak zorundaydılar.

Columbus'un keşif seferleriyle meydana çıkarılan yeni kara kütlesi, başlangıçta İspanyolların Asya'ya bir batı yolu bulma tutkularına hiç hoşlanmadıkları bir engel oluşturmuştu. Bu kara kütlesinin çevresinden ya da üzerinden geçmek için bir yol arandı. Yeni kıtanın büyüklüğü ve uzunluğu hakkında belirli bir merak olmakla birlikte, Kastilyalılar için asıl itici güç, öteki güçlerle rekabetin ateşli tutkusuydu. Portekizlilerin Asya denizleri boyunca hızla ilerlediği biliniyordu. Portekizliler 1500 yılına varmadan önce Güney Amerika'da Brezilya kıyılarına çıkmışlardı. İngiltere, John Cabot'nun (İngiltere'nin hizmetinde çalışan İtalyan denizci, 1497'de Kuzey Amerika anakarasını keşfetti, ç.n.) seyahatleri aracılığıyla Portekiz, İngiltere ve Fransa'dan balıkçıların Newfoundland (Doğu Kanada'da büyük bir ada, ç.n.) açıklarındaki Grand Banks'ı (Güneydoğu Newfoundland kıyısındaki yoğun balık bölgesi, ç.n.) işletmeleri dışında çok az pratik önemi olmasına rağmen batı kıtasına da ilgi gösteriyordu.

Portekizlilerle rekabet, bir dizi Papalık bildirisiyle keskinleştirildi ve İspanyollarla Portekizlilerin çıkarları arasında bir sınır çizgisi belirlemeye çalışan antlaşmalar yapıldı. 1494'teki Tordesillas Antlaşması, Columbus'un batıdaki keşiflerini Portekiz'in doğuda Afrika'ya ait taleplerinden ayırmak için Yeşil Burun adalarının yaklaşık 2 bin km. (370 leagues) batısından geçen hayali bir çizgi çizdi. Bu çizgi gerçekte Portekizlilerin daha sonra Brezilya üzerinde hak iddia etmelerine imkân verecek ölçüde batı yönünde uzak çizilmişti. 1514'te, Leo X tarafından yayımlanan bir Papalık bildirisi, Portekizlilere sadece Afrika'da ve Hindistan'da ele geçirebildikleri alanları değil, aynı zamanda, doğuya doğru seyahat ederek ulaşabilecekleri herhangi bir bölgedeki toprakları da bağışladı. Bu karar İspanyolların, Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndan giderek baharat adalarında kendilerini kabul ettirmelerinden önce, kendi batı yollarından giderek oraya ulaşmaya çalışmalarında teşvik edici bir rol oynadı.

İspanyollar, Güney Doğu Asya'ya giden bir yol aramak üzere, Hispaniola (günümüzde Haiti'nin ve Dominik Cumhuriyeti'nin bulunduğu ada, ç.n.) ve Küba adalarındaki ileri üslerinden seferler düzenlediler. 1513'te, yerel bir İspanyol önderi olan Vasco Nunez de Balboa, Panama boğazını oluşturan dar bölgeyi geçerek Pasifik kıyılarına ulaştı. Kıtanın bu noktadaki darlığı, Amerika çevresinde Pasifik tarafına giden uygun bir yol bulunabileceği konusundaki umutları arttırdı. Bu olanağı araştırmak amacıyla, Kastilya'nın hizmetinde bir Portekizli olan Ferdinand Magellan'ın önderliği altındaki bir sefer grubu, 1519 Eylülünde Seville'den hareket etti. Portekizlilerin 1511'de Malakka'yı zaptetmelerine katılmış ve olasılıkla

Molukka'yı ziyaret etmiş olan Magellan, baharat adalarının, İspanyol Amerikası'nın batı kıyılan yakınlarında bulunduğundan emindi. Sefer grubu, gerçekte beklenenin gerçekleşmediği bu keşif gezisinde büyük sıkıntılara ve kayıplara katlandı. Magellan 1521'de Filipinler'de adalılarla yapılan bir çarpışmada öldürüldü ve Avrupa'ya geri dönüş, İspanyol ikinci kumandan Sebastian del Cano tarafından tamamlandı. Üç yıllık seyahatle, dünyanın ilk kez denizden dolaşılması, Güney Amerika'nın çevresinden geçilerek gidilen bu yolun çok fazla güneyde kaldığını ve ayrıca düzenli bir ticari yol için çok tehlikeli olduğunu gösterdi. Bu seyahat ayrıca Pasifik Okyanusu'nun Magellan'ın önceden tahmin ettiğinden epeyce daha geniş olduğunu da ortaya çıkardı. Açlık ve umutsuzluk içindeki denizciler, Pasifik Okyanusu'nu geçmek için yaklaşık dört ay uğraştılar ve bu süre içinde sadece iki küçük ada gördüler. Bu seyahat, Avrupalıların dünyanın öte yakası hakkındaki bilgilerini çarpıcı biçimde ilerletti ve bir rastlantı sonucu olarak İspanyolların Filipinler üzerinde hak iddia etmesine olanak sağladı. Fakat aynı zamanda Amerika'nın hemen hemen aşılması imkânsız bir engel oluşturduğunu ve İspanya'ya Portekiz'inkiyle rekabet edecek bir baharat adası yolu sağlamayacağını inandırıcı biçimde gösterdi.

Magellan ve del Cano'nun seyahatinin Amerika'nın Asya'ya olan uzaklığını göstermesinden önce de İspanyollar yeni kıtayı rahatsızlık veren bir engelden çok, potansiyel bakımdan bereketli bir zenginlik ve güç kaynağı olarak görmeye başlamışlardı. Yeni toprakların görünüşü insanları kendisine çekiyordu. İspanyol reconquistası'nın hareketli ve toprağa susamış sınırı, önce Karayiplere ve sonra da

Amerikan anakarası'na ulaşarak Atlantik'i geçti. El emeğini küçümseyen İspanyol fatihleri ve göçmenleri, toprakları kendileri işlemek istemedikleri için işçi ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Kastilya Krallığı tarafından encomiendas'ların (encomiendas: 1503'te kurulan ve yerlileriyle birlikte, bir köyün, bölgenin bir İspanyol askerine ya da koloni kurucusuna bağışlanmasına dayanan sistem, ç.n.) bağışlanması yoluyla öncü göçmenlere belirli köylerin yerlilerini çalıştırma hakkı verildi. Kısa bir sonra da mevcut işçi miktarını arttırmak ya da İspanyol sömürgeciliğinin erken aşaması sırasında ölen ya da öldürülen yerlilerin yerine geçirmek üzere Afrikalı kölelerin getirilmesine başlandı.

Asya ve Afrika'da olduğu gibi Amerika'da da İspanyollar ve Portekizliler, işgal ettikleri topraklarda yaşayan yerli halkların haklarına hiç önem vermediler. Bu topraklarda, sadece Hristiyanlar yasal bir hakka sahip olabiliyordu. Afrika ve Asya'da, Portekizliler taleplerini gerçek bir mülkiyete dönüştürmek için nadiren girişimde bulunmuşlardı. Fakat Amerika'da, İspanyol Reconquistası'nın izinden giderek Avrupalıların yerleşmesi, başından itibaren yayılmacı bir karakter taşıdı. Columbus, 1493'teki ikinci seyahatinde Hispaniola adalarına yerleştirmek üzere çiftçi ve zanaatçıların da bulunduğu 1200 İspanyolu getirdi. Bunlar, bu bölgeye yerleşerek kendi kendilerine yeten bir topluluk oluşturmayı, altın aramayı ve İspanyolların bölgedeki denetimini daha fazla genişletmek için hazırlık yapmayı umuyorlardı.

Amerika'da toprak bakımından genişlemenin öncü kolları conquistadorslardı (16. yüzyılda Meksika ve Peru'yu fetheden İspanyollara verilen ad, ç.n.). Profesyonel fetihçiler ve

maceracılar, İspanyol monarkları adına hareket ettiklerini iddia etmelerine rağmen kendileri için zenginlik ve toprak aradılar. Kişisel edilgenlik duyguları, dinsel inançlar ve yerliler üzerindeki moral üstünlük aracılığıyla güçlendirildi. Meksika'nın İspanyollar tarafından fethedilmesinin tarihini yazan Bernal Diaz, conquistadorsların amaçlarını şöyle özetlemektedir: "Tanrı'ya ve Majesteleri'ne hizmet etmek, karanlıktakilere ışık vermek ve zenginleştirmek."

Conquistadors'ların en büyük zenginlik umudu, hayal edebildikleri güç ve zenginliğin en somut ve arzu edilen biçimi olan altın elde etmeye dayanıyordu. Columbus 1493'te ıspanya'ya döndüğünde, adalarda altının kanıtlarını gördüğünü ve bundan çok daha fazlasının bulunacağını umduğunu bildirmişti. Bu umut, Afrika'daki Portekizliler için olduğu gibi, daha ileri araştırmalara yönelten tüm güdülerin en güçlüsüydü. Columbus'un ilk seyahatini izleyen 20 yıl içinde, Karayib'in başlıca adalarının tümü, altınlarından arındırılmıştı. Önemli miktarda altın bulunmuştu. Fakat İspanyolların iştahı doymak bilmiyordu. Sonunda dikkatlerini anakaraya çevirdiler. "El Dorado" (erken dönem ıspanyol kâşifleri tarafından aranan, Güney Amerika'daki efsanevi hazine şehri, ç.n.) ve iç kısımlardaki zengin uygarlıklar hakkında işittikleri şeyler onları cesaretlendirdi. "El Dorado", kâşifler zamanında, hayali zenginlikler ülkesi anlamına gelmekle birlikte conquistadors'lar bu tabiri, yıllık bir tören sırasında kutsal bir gölde yıkanmadan önce güya vücudu altın tozuyla kaplı olan bir krala, altınla kaplı bir adama atfettiler. Avrupalı yayılmacılığının karakterini bir kere daha gerçeklerden çok mitler belirliyordu. Çılgınca bir altın arayışı, Orta Amerika'da ve Güney Amerika'nın kuzeyindeki İspanyol

araştırma ve fetihlerinin hem hızını, hem de açgözlülüğünü açıklamaktadır. 1520 ve 1550 arasında İspanyol maceracılar And Dağları'nı geçtiler, nehir yoluyla Amazon bölgesinin güneyine ilerlediler, günümüzdeki Arjantin ve Şili'nin kuzeyine girdiler. Kuzeyde Florida'yı araştırdılar ve aşağı Mississippi havzasına ulaştılar. Sonuçta çok büyük miktarda altın keşfetmeyi başaramadılar ama aramaları sayesinde Avrupa haritaları üzerinde gösterilmek üzere bu bölgelerin coğrafyası hakkında hızla bilgiler sağladılar.

Meksika'nın ve Peru'nun İspanyollar tarafından fethedilmesinin ardında, altın, toprak ve kişisel şöhet arayışları yatar. 1519'da, Hernando Cortes'in yönetimi altında yaklaşık 600 kişiden oluşan bir sefer grubu, Küba'dan Meksika Körfezi kıyısına vardı. Yerine göre, savaşarak, diplomasi uygulayarak ve blöf yaparak, balta girmemiş kıyı ormanlarından orta Meksika'nın yüksek platosuna ve Aztek başkenti Tenochtitlan (günümüzdeki Mexico City)'a ulaştı. İspanyollar, sayılarının azlığına rağmen İmparator Montezuma'yı esir aldılar. Aztek kuvvetlerini başkentte etkisiz hale getirdiler ve nihayet Ağustos 1521'de Montezuma'nın halefim de yendikten sonra orta Meksika'da İspanyol yönetimini kurdular. Cortes'in ve askerlerinin bu önemli başarısı, ikinci bir conquistadors'lar, Francisco Pizarro'yu 1531'de 150 kişiden daha az bir kuvvetle, Peru And dağlarındaki İnka İmparatorluğu'na karşı harekete geçirdi. İki yıl içinde İnka İmparatoru Atahualpa esir alınıp idam edildi ve İmparatorluğu da İspanya'ya ilhak edildi.

Bu kadar az sayıda Avrupalı, böyle geniş ve kalabalık bir imparatorluğu nasıl fethetti? İspanyollar, Afrika ve Asya'daki

Portekizlilerden farklı olarak, Amerika'dan devralabilecekleri ya da kısmen de olsa kontrol edebilecekleri mevcut bir ticari sistem bulmadılar. Kısa bir süre Körfez kıyısında altın karşılığında kolye değişimi yapmalarına rağmen onları asıl çeken şey, sınırlı bir kıyı ticareti değil, zengin bir iç bölgenin varlığı söylentisinden kaynaklanan, bu yörelerin fethedilmesi ve yağmalanması beklentisiydi. Ayrıca sayılarının azlığına rağmen, saldırıya girişenler dinlerinin ve Avrupalı uygarlığının üstünlüğünden emindiler. Bu, onların hedeflerine ulaşma konusunda genellikle kararlı ve atak olmalarına yol açtı.

Orta Amerika'da ve Güney Amerika'nın kuzeyinde yaşayan yerli halklar, Avrupalıların kararlı saldırılarına karşı direnmeye teknik ve psikolojik bakımdan hazırlıksızdılar. Meksikalıların taş baltalan ve ateşte sertleştirilmiş ok başları öldürücü yaralar açabilmekle birlikte Cortes'in kuvvetlerinin çelik kılıçları ve toplarıyla karşılaştırılamazdı. Bu güçlü silahlar, İspanyol atlarıyla birlikte (atlar daha önce Meksika'da bilinmiyordu) istilacıların birkaç önemli çatışmada zafer kazanmasına yardımcı oldu. Ateşli silahların ve atların psikolojik avantajları, salt askeri yararlılıklarından daha büyüktü. İspanyolların egemen tavırları, yerlileri korkuttu ve zafer kazanma yeteneklerine olan güvenlerini sarstı. Montezuma'nın kendisi de kararsızdı ve İspanyollara nasıl tepki göstereceğini bilmiyordu. Onları, mümkün olan en uzak mesafede tutulması gereken tehlikeli düşmanlar mı yoksa ileri sürüldüğü gibi tanrılar olarak mı görme konusunda ikilem içindeydi. Cortes, imparatorun bu kararsızlığından, onun kıyıda kalma emirlerine karşı gelerek, daha sonra Tenochtitlan'da ona dostça davranarak ve onu İspanyolların

elinde gerçek bir kukla yönetici olma tuzağına düşürerek ustaca yararlandı. Öte yandan İspanyolların farkında olmadan bir hastalığı Meksika'ya sokmaları, bir iek hastalığı salgınının patlak vermesi gibi diğerk etkenler, yerlilerin moralini bozarak ve İspanyol Hristiyanlarına karşı kendi tanrılarının gücünden şphelenmelerine yol açarak istilacıların avantajlarını daha da gclendirdi. Meksika ve Peru istilalarının hızı ve Avrupalılarla Amerikan yerlileri arasındaki büyük teknolojik ve kültürel uçurum, Amerikan yerlilerinin, Avrupalıların müdahalelerinin yarattığı çoktan kurtulmalarına, etkili direnme metotları tasarlamalarına ve at ve ateşli silahlar elde etmelerine zaman bırakmadı. Çok daha sonra, Kuzey Amerika düzlüklerinde yaşıyan yerliler bu yeniliklere sahip olduklarında, göçmenlere ve Birleşik Devletler askerlerine karşı bunları büyük bir etkinlikle kullanabildiklerini gösterdiler.

Öte yandan istilacılar, Aztek ve İnka İmparatorluklarının iki temel zayıflığından da yararlandılar. Bu imparatorluklar, tek bir imparatorun yönetimi altında merkezileşmiş devletler olduklarından, imparatorun yakalanması ve başkentlerin zaptedilmesi ile İspanyol conquistadores1ar devletin gclerini gerçekten ele geirebildiler ya da en azından geçici bir süre etkisiz hale getirebildiler. İkinci zayıflık, toprakların çok uzak alanlara yayılmasında yatıyordu. Aztekler ve İnkalar, imparatorluklarının sınır bölgelerinde hoşnutsuz unsurlar ve kendilerine düşman hasımlar yaratmışlardı. Bunlar, Meksika'nın kıyısında ve doğusundaki halklarda olduğu gibi, kolaylıkla istilacılar tarafından kazanıldılar ve askeri müttefik, nakliyeciler, rehber ve casus olarak kullanıldılar. Yerli işbirlikçilerin elde edilmesi, İspanyolların sayısal

zayıflıklarını giderdi ve onların işbirlikçilerden bu ülke ve halkı hakkında, başlıca düşmanlarıyla daha etkili bir mücadele yürütmesine imkân verecek bilgiler sağlamasına yol açtı. Peru'da, İnkaların İspanyol istilacılarına karşı direnme kapasitesi, son zamanlardaki iç savaş ve İmparator Atahualpa'nın devam eden kararsızlığı yüzünden daha da zayıflamıştı.

Conquistadors'lar dönemi, çok dramatik ve tahrip edici olmakla birlikte kısa sürdü. Bu dönemin ardından İspanyollar, Meksika ve Peru'daki üslerinden, daha uzun sürecek olan, Orta ve Güney Amerika'nın öteki halklarına boyun eğdirme girişimlerini başlattılar. Bu amacı gerçekleştirmek, bazı durumlarda onlarca yıl sürdü. Conquistadors'lar, fetih ganimetlerinin paylaşımı yüzünden birbirleriyle de kavga ettiler. Ama fetihlerden asıl kazançlı çıkan Kastilya Krallığı'ydı. Bununla birlikte krallık, bir zamanlar İspanya'da olduğu gibi, Yeni Dünya'da kendisi için güçlü ve yan bağımsız soylu bir devlet kurmaya hazır görünmüyordu. 1535'te bir İspanyol Vali atandı ve böylece imparatorluk yönetimi başlatılmış oldu. El Dorado'nun aranması düzensiz olarak sürdürülmekle birlikte, İspanyol Amerikalıların, artık daha kararlı meşguliyetlere yönelmişlerdi. Yerlilerin, mısır, patates ve öteki sebze ürünleriyle ilgili tarımsal etkinlikleri, İspanya'nın kendi kırsal bölgelerinden büyük ölçekli çiftçiliğin sokulmasıyla tehdit altındaydı. Fetih'ten sonra hayatta kalabilen morallerini yitirmiş yerlilerin sayısı, hastalıklar ve zorunlu çalışma yüzünden iyice azalmıştı. Orta Meksika'nın, fetih döneminde yaklaşık 25 milyon olan nüfusu, 1600 yılında bir milyona düşmüştü. Fetih ve ibadetin geleneksel biçimlerinin yarattığı ağır baskı, Hristiyanlığın

Afrika ve Asya'dakinden daha hızlı ilerlemesine yol açtı. 1524 ve 1536 yılları arasında sadece Meksika'da yaklaşık 4 milyon din değıştirme olayı kaydedildi.

Conquistadors'ların El Dorado düşlerinde hayal kırıklığına uğramalarına rağmen, İspanyollar 1540'lı yıllarda, Meksika'da Zacatecas'ta ve günümüzdeki Bolivya'nın Patasi bölgesinde zengin gümüş yatakları keşfettiler. Fetihlere ve araştırmalara esin kaynağı olan altın yerine, gümüş hızla gerçek Amerikan madeni zenginlik kaynağı oldu.

Avrupa'nın kendi ekonomisi üzerindeki tüm yararları dışında, gümüş Avrupa'nın Asya ile yaptığı baharat ve tekstil ticaretinin genişlemesine yol açtı. Avrupalı bir dünya ekonomisi çağı doğmaya başlamıştı.

Sonuç

Tarihçiler günümüzde Keşifler Çağı'nı, Avrupa teknolojisindeki ani bir ilerlemenin ya da hemen hemen tek başına okyanus araştırmalarına öncülük eden birkaç kişinin başarısının sonucu olarak görmeye, geçmiştekinden daha az eğilim gösteriyorlar. Bunun yerine, 15. ve 16. yüzyıl seyahat ve fetihlerini, en azından 11. ve 12. yüzyıllardan beri Avrupa'da olgunlaşmaya başlamış bulunan ekonomik, kültürel ve teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak değerlendiriyorlar. Bunları söylemek, herhangi bir kişisel girişimin önemini inkâr etmek anlamına gelmez. Çünkü Prens Henry, Dias, Da Gama, Columbus, Magellan, Cortes ve Pizarro gibi insanların hayal gücü, cesareti ve kararlılığı,

Avrupalı yayılmacılığın gelişimini hızlandırmış ve onun karakterinin ve yönünün belirlenmesine yardımcı olmuştur. Fakat onlar Avrupalıların bilgilerini, hünerlerini, kaynaklarını ve tutkularını daha ileri bir boyuta yükseltirken, varolan temele dayanmışlardı. Bu nedenle eğer Columbus 1492'de Atlantik'i geçmemiş ve Cortes 1521'de Meksika'yı ele geçirmemiş olsaydı, başka Avrupalı denizcilerin ve maceracıların er geç bütün bunları yapacakları kesin gibi görünmektedir.

Vikingler'in seyahatlerinde, Haçlıların savaş ve fetihlerinde ve Cenevizliler ile Venediklilerin ticari etkinliklerinde Avrupa, yayılmacılık yönündeki ilk girişimlerini yapmıştı. Ancak bunlar tam olarak olgunlaşmış bir yayılmacılığı gerçekleştirmekte başarısız kaldılar. Çünkü 15. yüzyıldan önce, sistematik araştırma ve denizaşırı yayılma için gerekli olan denizcilik teknolojisi, kaynaklar ve sürekliliğini koruyan itici güçler Avrupa'da henüz yeterince bulunmuyordu. 15. ve 16. yüzyıllardaki Keşifler Çağı ile ilgili en belirgin özellik, İberyalı inisiyatifinin birliği ile Avrupalıların gösterdiği daha genel ilgiydi. Portekiz ve Kastilya ispanyası, kendilerini benzersiz bir haçlı savaşçıları ruhuyla donatmışlardı ve okyanus araştırmaları için ideal bir coğrafi konuma sahiptiler. Fakat bir bütün olarak Avrupa, İtalya'nın önderliğinde, denizciliğin ve haritacılığın geliştirilmesine, gerekli mali desteklerin sağlanmasına ve İberya gemileriyle Avrupa'ya getirilen baharatın, altının ve öteki mamullerin pazarlanmasına katkıda bulundular. Özel olarak İberya'ya ilişkin faktörler Portekiz'i ve Kastilya'yı yayılmacılığın öncüsü yaptı; fakat 1600'den sonra yayılmacılık sürecini devam ettiren ve genişletenler, başta

Hollanda, İngiltere ve Fransa olmak üzere öteki Avrupa devletleri oldu.

Keşifler Çağı'nın niçin söz konusu dönemde ve Avrupa'da başladığını açıklamaya çalışan modern tarihçiler, öteki uygarlıklara baktılar ve niçin bunların daha önce davranmadıklarını, Avrupalılara yetişmeye ve onları geçmeye çalışmadıklarını anlamaya çalıştılar. 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa ile Çin, Hindistan ve Müslüman dünyası arasındaki teknolojik mesafenin nispeten dar olduğu şimdi eskisinden çok daha iyi biliniyor. Hatta teknolojik mesafenin açık biçimde çok büyük olduğu Afrika ve Amerika'da Avrupalı gemilerin ve yerli halklar üzerinde ateşli silahlar kullanabilmenin avantajlarından bile tarihçiler çok daha az emin olarak söz ediyorlar. Dünyanın birçok yerinde Avrupalıların isteklerini başkalarına zorla kabul ettirecek maddi güce ve kaynaklara sahip olmadığı şimdi açık olarak görülmektedir.

Temelde Avrupa'nın avantajları üç katlıydı. Genişleyen ekonomisi ve ticaretle bağlarının önemi, onun deniz aşın maceralarına sürekli bir itici güç ve kararlılık sağladı. Avrupa içindeki politik rekabet ve savaş deneyiminin, kesintilerle devam eden İslam'la çatışmalarla birleşmesi, Avrupa'nın seyyah ve maceracılarına ek bir güven ve saldırganlık duygusu verdi. Avrupa dışında çok az sayıda devlet, ekonomik güdülenme ile dinsel - kültürel kendine güvenmenin böylesine güçlü bir bileşimine sahip olabildi. Genellikle olumsuz koşullara rağmen Avrupalıların başarıma kararlılığını sağlayan bu bileşimdi. Avrupa'nın potansiyel rakiplerinin olasılıkla en büyüğü olan Çin, ekonomik ve

kültürel kendine yeterliliğiyle büyük bir tezat oluşturunuyordu. Onun bu özelliği, Avrupa tarzında ticari ve kültürel girişkenlik yerine dış ticareti ve yabancı halkları küçük ve değersiz görme tutumuna yol açtı. Avrupa'nın belirgin itici güçleri arasına, gelişen bir soruşturma ruhu ve problem çözmede akılcı bir yaklaşım özellikleri de katılmıştı. Ancak batıl inanç, fantezi ve geçmişteki otoritelere bağıllık ölmemişti ve Avrupalıların, deneme yanılma ve pratik çözümler bulma yoluyla coğrafi, denizciliğe has ve teknik problemleri araştırma ve keşifler yapma kapasitesinin üstesinden geldiğinden daha fazlası, geçerliliğini koruyordu.

Bu temel özelliklerle donanmış olarak Avrupa, karşısına çıkan yerel koşullardan yararlanmasını bildi. Amerika gibi bazı yerlerde, Avrupalılar yerli topluluklara yaptıkları saldırılarda sürpriz düşman olmanın avantajlarından yararlandılar. Hint Okyanusu'nda sürpriz daha azdı ve karşı koyma daha etkiliydi. Fakat Avrupalılar yararlanabilecekleri yerel husumetler buldular, üsler ele geçirdiler; ticari ve politik tutkularını gerçekleştirmelerinde kendilerine yeterince dayanak sağlayan deniz zaferleri kazandılar. Bu ilk köprü başları, sebat ve fırsatları değerlendirme yoluyla giderek genişledi. Asya'da başarılarından yararlanmak için gerekli kaynaklara tam olarak sahip olmayan Portekiz'in yerini 1600'den sonra kendi ticari ve karasal imparatorluklarını geliştirmek üzere Hollanda ve İngiltere aldı.

1400 ve 1600 yılları arası, bir inceleme ve keşif, okyanusların araştırılması, yeni ticaret yollarının açılması ve deniz aşırı imparatorlukların başlaması dönemi oldu. 1600'den sonra, özellikle Hollandalıların ve İngilizlerin yönetiminde,

deniz araştırmaları, varolan ticari yolların sağlamlaştırılması ve yenilerinin geliştirilmesinden daha az önemli görölmeye başlandı. Portekiz gemilerini Bojador Burnu'nun sert sularının ötesine geçmeye ilk kez teşvik eden altın ve baharat ticaretine, daha sonra köle, şeker, gümüş, pamuklu dokuma, kahve ve çay gibi yeni ticaret kolları katıldı ve bunlar belirli ölçülerde de altın ve baharatın yerini aldı. Deniz aşırı ticaretten sağlanan bu zenginlik, Amerika'da ve Asya'da daha ileri imparatorlukların inşa edilmesi girişimlerine ve bunların finanse edilmesine yardımcı oldu. Edinilen bu servet aynı zamanda, doğrudan ya da dolaylı olarak, kapitalizmin ve sanayi devriminin daha da gelişmesi aracılığıyla, 19. ve 20. yüzyılların dünyada hemen hemen el değmemiş herhangi bir alan bırakmayan batı emperyalizmine de katkıda bulundu. 15. yüzyılda bir kez harekete geçen bu Avrupalı keşif ve fetih süreci, 20. yüzyılın ilk yansında, tam anlamıyla dünya çapında bir olgu haline gelmişti.

Okunması Önerilen Kitaplar

C.R. Boxer , The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825 (Portekizlilerin Denizden Doğan imparatorluğu) (Harmonds-Worth; Penguin, 1973)

P. Chaunu , European Expansion in the Later Middle Ages (Geç Ortaçağ'da Avrupa Yayılmacılığı) (Amsterdam, North Holland Publishing House, 1979)

J. H. Parry , The Age of Reconnaissance: Discovery, Exploration and Settlement, 1450 to 1650 (Keşifler Çağı:

Keşif, Araştırma ve Yerleşme) (Berkeley, University of California Press, 1981).

J. H. Parry , The Discovery of the Sea (Denizin Keşfi), (Berkeley, University of California Press, 1981).

J. H. Parry , The Spanish Seaborne Empire (İspanyolların Denizden Doğan İmparatorluğu) (Harmonds-Worth, Penguin, 1973).

G. V. Scammell , The World Encompassed: Thefirst European Maritime Empires, c. 800 - 1650 (Dünyanın Kuşatılması: İlk Avrupalı Deniz İmparatorlukları, M.S. 800-1650) (London, Methuen, 1981).