

DOI No: <http://dx.doi.org/10.29228/Joh.50950>

Authenticity process is conducted by



**Makale Türü:** Araştırma makalesi  
**Geliş Tarihi:** 18-04-2021  
**Kabul Tarihi:** 23-09-2021  
**On-line Yayın:** 31-10-2021

**Article Type:** Research article  
**Submitted:** 18-04-2021  
**Accepted:** 23-09-2021  
**Published Online:** 31-10-2021

#### Atıf Bilgisi / Reference Information

Çağlayan, Y. (2021). Orta Çağ'da Basra Körfezi ve Hint Okyanusu Ticaretine Tarihsel Bakış. *Journal of History School*, 54, 3124-3141.

## ORTA ÇAĞ'DA BASRA KÖRFEZİ VE HİNT OKYANUSU TİCARETİNE TARİHSEL BAKIŞ

Yegane ÇAĞLAYAN<sup>1</sup>

### Öz

Ticaret, Ortaçağ ekonomisinin en önemli faktörlerinden biri olmuştur. Deniz ticareti ise, birkaç bin yıllık geçmişiyle uluslararası ticarete büyük rol oynamıştır. Orta Çağ'da, Hint Okyanusu ülkeleri arasındaki ticaret yolları Orta Asya ve İran'a, deniz yoluyla Basra Körfezi'ne kadar uzanıyordu. Hilâfetin ortaya çıkışından sonra bu yollar daha da genişleyerek uluslararası boyut kazandı. Müslümanlar 635 yılında Basra Körfezi'nin kuzeybatı kısmına ulaştılar ve kısa süre sonra burada stratejik öneme sahip Basra limanını kurdular. 762 yılında Bağdat'ın kurulması ise, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu ticaretinin daha da aktifleşmesine, Akdeniz ve Kızıldeniz limanlarının eski önemini kaybetmesine neden oldu. IX. Yüzyılda Bağdat'ın siyasi öneminin azalmasıyla dünya ticareti tekrardan Akdeniz'e ve Kızıldeniz'e taşındı. Haçlı Seferleri döneminde Avrupa ülkelerinin tedricen dünya ticaretine katılma çabaları; Akdeniz'in önemini daha da arttırdı. X.-XII. Yüzyıllar boyunca Basra Körfezi daha çok kıta dahilinde tranzit rol oynamış, geçici olarak yerini Akdeniz'e vermek zorunda kalmıştı. Bu durum XIII. Yüzyılın ortalarına kadar sürmüştü. 1258'de Moğolların Bağdat'ı ele geçirmesiyle ortaya çıkan Hülâgüler (İlhanlılar) Devleti'nin toprakları, Basra Körfezi'nden Akdeniz ve Karadeniz'e kadar uzanıyordu. Basra Körfezi ticaretindeki aktif rolünü ise Bağdat Tebriz şehrine vermişti. Büyük bir zaman sürecinde Moğollar, Çin ipeyinin ve Hintistan baharatının Batı'ya ihracını kontrolleri altında tutmayı başardılar ve Kızıldeniz üzerinden Doğu malları ticareti yapan Memluk Devletine rakip çıktılar. Hülâgüler döneminde,

<sup>1</sup> Dr. Öğrt. Üyesi, Muş Alparslan Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalı, y.caglayan@alparslan.edu.tr, Orcid: 0000-0001-5462-2954

## Orta Çağ'da Basra Körfezi ve Hint Okyanusu Ticareti

Kızıldeniz'de gemiciliğin ve deniz ticaretinin zayıflaması, Çin ve Hindistan'dan gelen deniz yollarının üzerindeki Hürmüz limanının rolünü önemli ölçüde arttırdı. XV. Yüzyılın sonları Portekiz'in sömürge işgallerinin başlamasıyla İslam dünyasının Basra körfezi ve Hint okyanusu bölgelerdeki ticareti zayıfladı. Portekiz Hint Okyanusu'nu Kızıldeniz ve Akdeniz'le bağlayan yolları tamamen kontrolü altına almış oldu. Lizbon dünya ticaretinin merkezine dönüştü. Avrupalıların "coğrafi keşif" dedikleri işgaller, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arası ticaret yollarının Portekizlilerin tekeli hâkimiyetine girmesine neden oldu. Dolayısıyla bu makalede, Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arası ticaretin Orta Çağ'da gelişim tarihi ve bir sonraki dönemde sömürgeciliğin ortaya çıkmasında bu ticaretin oynadığı rol bütün ayrıntıları ile mercek alınmaya çalışılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Ticaret, Basra körfezi, Hint Okyanusu, Hilafet, Çin, Portekiz.

### **Historical Overview of the Persian Gulf and Indian Ocean Trade in the Middle Ages**

#### **Abstract**

Maritime commerce had a great place in the history of trade, which was one of the most important factors of the medieval economy. With the collapse of the Roman Empire, trade relations also weakened, and with the emergence of the caliphate, it took an international dimension again. Starting with the 7<sup>th</sup> century, international trade has developed through the routes between the Black Sea, Caspian Sea, Eastern Mediterranean, Red Sea and Persian Gulf and Indian Ocean regions. Thanks to the Persian Gulf, Indian Ocean trade had been one of the biggest areas of activity of Muslim traders and it remained under their control until the end of the 15<sup>th</sup> century. The establishment of Baghdad in 762 caused the Persian Gulf and Indian Ocean trade to become more active. But towards the end of the 9<sup>th</sup> century, with the decrease in the political importance of Baghdad, world trade, moved again back to the Mediterranean and the Red Sea. Throughout the 10<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> centuries, the Persian Gulf has played a transit role within the continent, and this situation lasted until the middle of 13<sup>th</sup> the century. With the Mongols conquering Baghdad in 1258, the ports of the Persian Gulf became active again; Tabriz and Hormuz became the new participants in this trade. The lands of the Ilkhanid Empire stretched from the Persian Gulf to the Mediterranean and Black Sea. Thanks to its great geography and economic power, the Mongols managed to control the export of Chinese silk and Indian spice to the West, and gradually began to include European traders in this trade. With the start of the colonial invasions of Portugal at the end of 15<sup>th</sup> the century, the trade of the Islamic world in the Persian Gulf and Indian Ocean regions weakened. Portugal has completely controlled the roads connecting the Indian Ocean with the Red Sea and the Mediterranean. The invasions, which Europeans call "geographical exploration", caused the trade routes between the Persian Gulf and the Indian Ocean to come under the monopoly domination of the Portuguese. Therefore, in this article, the history of the trade between the Persian

Gulf and the Indian Ocean in the Middle Ages and the role of this trade in the emergence of colonialism in the next period are examined in detail.

**Keywords:** Trade, Persian Gulf, Indian Ocean, Caliphate, China, Portugal.

## GİRİŐ

Deniz ticareti ok kadim tarihe sahip olup Orta ağ'da büyük bir gelişim yaŐamıŐ ve bu geliŐme beraberinde deniz navigasyonunu (Latince “navigatio” - seyir) da geliŐtirmiŐtir. Hatta Şöyle de diyebiliriz: Deniz navigasyonunun geliŐimi ticarete bağlı olmuştur. Bugün hiçbir tarihi, insanın ilk kez ne zaman bir ağaç parçası üzerinde bir nehri geçtiğini söyleyemez ama insanların bunun için geçtiği aŐamaları az ya da çok tahmin edebiliriz. Bu uzun süreçte karavel, firkateyn, klipper, kalyon gibi gemi türleri ortaya çıkmıŐ ve deniz ticareti daha çok geliŐmiŐtir.

Tarihte bilinen ilk gemi M III. binyılda Mısır firavunu Keops'a ait olduğu söylenen uzun kamıŐlı teknedir (Zotov, 2001, s.62). Firavun gemisinin hangi amaçla (taŐıma, askerı ya da ticari) yapıldığı belli olmasa da Afrika'nın sahil boyu bölgelerinden Hint Okyanusu'na dek seyrettiği bilinmektedir. M XV. yüzyıldan itibaren Fenikeliler gemileriyle Akdeniz'e seferler düzenliyordu. Fenikelilerin gemileri Afrika sahilllerinden Cebelitarik'a, Kanarya Adaları'na hatta İngiltere'ye dek ulaŐmıŐlardır (Magidoviç, 1981, s.23-24). Fenikelilerin koloni olarak temelini attıkları Kartaca ise Akdeniz'de uzun süre egemenlik kurmuŐ bir Şehir olmuştur.

Akdeniz'de gemi navigasyonunun geliŐimi sonraki dönemlerde Romalılara bağlıdır, Ege ve Karadeniz'de ise bu rolü Yunanlılar stlenmiŐlerdir. Romalıların “trireme”, Yunanlıların ise “bireme” olarak adlandırdıkları gemi hem savaŐ hem de ticaret gemisi eŐitleriydi. Roma'nın Mısır'daki hâkimiyeti döneminde İskenderiyeli Hippalos, Kızıldeniz'den Batı Hindistan sahillerine dek uzun bir mesafeyi gemisiyle katetmiŐti (Psevdoarrian, 1940, s.279; Petrov, 1976, s.68). Bu seyahat, Güney Arabistan limanları vasıtasıyla gidilen yoldan daha kısa ve daha tehlikesizdi ve Hint Okyanusu'nda Roma ticaretini 6 kere – yıllık 20 gemiden 120 gemiye kadar – kısaltmıŐtı (Strabon, 1964, s.12; Petrov, 1976, s.68).

Antik dünyanın deniz ticaretinin gelişimine bir başka hizmeti “Dünya Okyanusu Teorisi”nin oluŐturulmasıdır. Bu teorinin temellerini M III. yüzyılda Eratosthenes atmıŐ, Poseidonius (M 135-51) ve Strabon (M 64-MS 24) da bu teoriyi geliŐtirmiŐtir (Magidoviç, 1981, s.44). Gerek bilimsel gerekse de pratik anlamda büyük bir baŐarı olan bu teori, kısa süre sonra Batlamyus'un (100-170) teorisi ile altüst edilmiŐtir. Batlamyus, dünya okyanusunun tek olduğu fikrini

kabul etmemiş ve bu düşünce, Ferdinand Macellan'ın (1480-1521) dünya seyahatine kadar coğrafyacılar arasında egemen düşünce olmuştur.

Gemiciliğin gelişimine gelince Roma İmparatorluğu döneminden itibaren ticaret gemilerinin gövdesi ve yelkenleri, onların rüzgâr yönünde yüzebilmeleri için tasarlanmıştı. Bu gemilerin arka tarafı dalgaları tutabiliyordu ama ön kısmı dalgaların akışına karşı yüzmeyi engelliyordu. Geminin büyük yelkeni rüzgâr yönünde yüzmek için elverişli olsa da yan ve karşı tarafa yüzmek için uygun değildi (Singer, 1957, s.474-477; Deny, 1960, s.6; Rozenberg, 1995, s.5). Bu sebeple Roma dönemi ticaret gemilerinin doğa şartlarına bağımlılığı yüksekti.

Ama yine de dünya ticaretinde deniz iletişiminin yeri yüksekti. Örneğin II. yüzyılda Çin'deki siyasi olaylardan dolayı ipek, tam bir asır boyunca sadece deniz yoluyla taşınmıştır (Khennig, 1961, s.76). Diğer taraftan, deniz ticaretinin avantajları da vardı. Örneğin Keşmir'den Mansûre'ye kervan yoluyla 70 günde, İndus (Hint) Nehri üzerinden 47 günde ulaşıldı (Mets, 1973, s.385, dipnot 3). Elbette deniz ticaretinin tehlikeli yanı da vardı: deniz korsanlığı. Deniz korsanlığının en az denizcilik kadar eski tarihi vardır. Deniz ve okyanus sahillerinde yaşayan birçok kabile, deniz korsanlığı yapmıştır. Bazı askerî ve siyasi olaylar da deniz korsanlığının azalmasına veya artmasına neden olmuştur. Örneğin uzun yıllar deniz yollarındaki emniyetin teminatçısı olan Kartaca'nın çökmesi (MÖ 146 yılı) Akdeniz'de korsanlığın artmasına yol açmıştır (Mojeiko, 1977, s.7).

Orta Çağ'ın başlarına doğru deniz yolları dinamik olarak faaliyetini sürdürmekteydi. Bu yollar, VII. yüzyıl öncesinde aşağıdaki gibi gruplandırılabilir: 1) Karadeniz limanları ve Doğu Akdeniz şehirleri arasındaki yollar, 2) Kızıldeniz ticareti yolları, 3) Basra Körfezi ve Hint Okyanusu bölgeleri arasındaki yollar, 4) Hazar Denizi ticareti yolları.

Makalede bu yollardan sadece biri - Basra Körfezi ve Hint Okyanusu bölgeleri arasındaki yollar - üzerinde durulacak ve bu ticaretin bir sonraki dönemde Avrupa devletlerinin sömürgecilik faaliyetlerindeki yeri ele alınacaktır.

## 1. Hilâfet Dönemi Deniz Ticareti

İslam coğrafyasının iki mühim ticaret bölgesi vardır ki bunları sadece coğrafi değil ekonomik olarak da birbirinden ayrı düşünmek imkânsızdır. Bunlar, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu bölgeleridir. Elbette Hint Okyanusu'nun Kızıldeniz ve Umman Denizi gibi büyük su havzaları ve iki mühim körfezi (Umman Körfezi ve Aden Körfezi) daha vardır. Fakat Hint Okyanusu'ndan Basra Körfezi'ne giden yol, Şattûlarap (Arvand Rud) halicinden Fırat Nehri'nin başına

dek uzanıyor ki bu da Fırat'ı, Akdeniz'in Suriye sahillerinden ayıran 200 km hariç doğal bir su hattı yaratmıştı (Tumanoviç, 1982, s.31).

Hint Okyanusu'ndan Basra Körfezi'ne gelip Asi Nehri boyunca Akdeniz sahillerine yön alan kervan yolu da bu şekilde kısalmış oluyordu. Böyle bir elverişli yol, denizcilerin – tek onların da değil – dikkatini çekmeyebilirdi. Bu sebeple tarih boyunca Hint Okyanusu'na çıkış, denizciler için de tacirler için de hükümdarlar için de Basra Körfezi ile ilişkilendirilmiştir.

Müslümanlar için Basra Körfezi Aden'den başlıyordu (Mets, 1973, s.404) ve İndus Nehri'nin Umman Denizi'ne döküldüğü yere dek uzanırdı. Orta Çağ Arap coğrafyacılarının yazdığına göre Basra Körfezi, her mevsimde denizciler için elverişliydi. Eski Çağ'da Basra Körfezi'nin meşhur ticaret merkezleri Ninova, Babil, Tîsfûn (Ktesifon); Orta Çağ'ın başlarına doğru ise Antakya ve Palmira (Tedmür) idi. Hilâfet'in hâkimiyeti döneminde ise Aden, Basra ve Sîrâf; Basra Körfezi'nin başlıca limanlarına dönüşüyor (İbn Rosteh, 1967, s.86).

Aden, Afrika ile Arabistan'ı birbirine bağlayan büyük bir ticaret merkezi olmasının yanı sıra Hint Okyanusu'na çıkış rolünü de oynamaktaydı. X. yüzyılın meşhur Arap coğrafyacısı Al-Mukaddesî, Aden'i “Çin'in Kapısı” olarak nitelendirir ve şunları yazar: “Kim ticaret arayışındaysa Aden'e, Umman'a veya Mısır'a gitsin” (Al-Mokaddasi, 1967, s.34-35). Aden hem İpek Yolu'nun hem de Tütsü Yolu'nun üzerinde önemli bir liman olup büyük ölçekli ticaretin yapıldığı merkezlerdendi.

Basra Körfezi'nin bir diğer limanı Sîrâf'tı. Bu şehir, Fars vilayetinin ticaret merkezi rolünü de oynamaktaydı. Müslümanların Çin ve Hindistan'la ticaretini Sîrâf'ın iştiraki olmadan düşünmek zordu. Orta Çağ'da Sîrâf halkının zenginliğinin dillere destan olması da bu sebepledir (Al-İstakhri, 1967, s.139).

Sîrâf'ın sıkı alakalı olduğu ve onu kervan yollarına bağlayan liman ise Basra idi. Şattülarap Nehri'nin üzerinde yer alan bu şehir ve onun halkı, ticaret dünyasında çok meşhurdu. Basra Limanı'nın girişi dar olsa da (Al-Mokaddasi, 1967, s.12) Basralılar, körfez ticaretinden büyük gelir kazanmayı iyi biliyorlardı. Şöyle ki Basra, Vâsıt – Bağdat ticaret hattının kapısı olup körfez ticaretini kervan yollarına bağlıyordu. Bunun hesabına Basralılar, Hint Okyanusu bölgesinde koloniler bile kurabilmişlerdi.

Basra'yı Bağdat'a bağlayan Vâsıt da mühim bir şehirdi. Mesela 879 yılında Vâsıt, Zenciler (Zencî hareketi) tarafından alındığında Basra Körfezi ticareti, büyük bir buhran yaşamıştı. Kirman vilayetinin liman şehri olan Hürmüz ise Hilâfet döneminde çok büyük bir rol oynamamaktaydı. Basra Körfezi'ne giren gemiler çoğu zaman Hürmüz'den yan geçip Sîrâf'a giriyorlardı.

IX. yüzyıldan itibaren Basra Körfezi ticaretinde Bağdat da yer almaya başlıyor. 762 yılında kurulan Bağdat, Hilâfet'in sadece siyasi değil aynı zamanda ekonomik merkeziydi. Bağdat'ın siyasi merkez rolü oynaması sayesinde Basra Körfezi ticareti, IX. yüzyıl boyunca Akdeniz ticaretini üstlenmişti. Bağdat, Hilâfet'in hem deniz hem de kervan ticaretini tanzim ediyordu. Çin'den ve Hindistan'dan batıya giden kervan ve deniz yolları, Kuzey Denizi'nden Basra Körfezi'ne dek devam eden ticaret yolları bu şehirde birleşiyordu.

Basra Körfezi ticaretine can atan tacirler için esas hedef, Hint Okyanusu sahilleriydi. Hint Okyanusu ticareti, Müslüman tacirlerin en büyük bölgesi olup XV. yüzyılın sonuna dek onların kontrolünde kalmıştı. Basra Körfezi'nin limanlarından çıkan gemiler için Hint Okyanusu sahillerindeki en mühim durak noktaları Tana, Kalikut, Seylan (Serendib / Sri Lanka) ve Kalah limanlarıydı. Bu limanların aracılığıyla tacirler Hindic'in'e kadar gidebiliyorlardı.

Müslüman tacirlerin Çin'le ticaretinde İpek Yolu'nun da rolü büyüktü. VII. yüzyılın sonu ve VIII. yüzyılın başlarında ipek, daha çok kara yolları ile taşınmaktaydı yani İpek Yolu, Tarım ve Pamir üzerinden devam ediyordu. Hilâfet'in ortaya çıkması ve hızla doğuya doğru genişlemesi de Tang İmparatorluğu'nun (618-907) yükselmesi dönemine tesadüf ediyor. Artık VIII. yüzyılın başlarına doğru Hilâfet ve Tang Hanedanlığı, Seyhun'da sınır komşuları olup ikisi de ticaret ilişkilerinin sürdürülmesini istiyordu. Hatta 713 yılında Hilâfet elçilerinin Çangan'a gelmesi ihtimal dâhilindedir (Khennig, 1961, s.191). Tang imparatorları sadece Müslümanlarla değil Avrupa ile de ilişkilere can atıyorlardı. Mesela 711, 719, 742 ve 744 yıllarında Bizans elçileri de Çangan'a gelmişlerdi (Khennig, 1961, s.108).

Fakat 758 yılına doğru Hilâfet ülkelerinin Çin'le ticaret ilişkilerinde büyük bir buhran yaşanır. Şöyle ki 758 yılında Çin'de başlayan isyan, Kanton (Guangzhou) şehrine de yayılır ve isyancılar buradaki Müslüman kolonisine saldırarak büyük bir katliam yaparlar (Chan Jua-kua, 1911, s.14). Müslümanlara karşı yapılan bu katliamdan sonra onların Çin'de ticaret yapmaları zorlaşır ve bunun yerine deniz ticareti yayılmaya başlar.

Müslümanların Çin'le deniz ticaretinin yükselişi dönemine ait iki meşhur seyahat bilinmektedir ki onların da üzerinde durmak istedik: 844-846 yılları arasında gerçekleşmiş olan Sellâm et-Tercümân'ın seyahati ve 870 yılında yapıldığı tahmin edilen İbn Vehhâb'ın seyahati. Bu seyahatlerin ikisi de 758 yılından sonraki döneme yani Çin'le kervan ticaretinin zayıfladığı ve deniz ticaretinin başladığı döneme aittir. İbn Hurdâzbih'in verdiği bilgilere göre, Halife Vâsik-Billâh (842-847) tarafından gönderilmiş olan Sellâm et-Tercümân, seyahatinde yukarıda belirttiğimiz isyan ve katliamdan dolayı deniz yolunu tercih

etmiştir (İbn Khordadbeğ, 1986, s.43-46, Kraçkovski, 1957, s.138; Khennig, 1961, s.183-196). İbn Vehhâb ise aşağıdaki yolla Çin'e gitmiştir: Sîrâf – Maskat – Kaukammeli – Bengal Körfezi – Legebal – Kalabar – Betum – Sanf – Senderfulat – Kanton (Khennig, 1961, s.205, dipnot 1).

Basra Körfezi ve Hint Okyanusu vilayetlerinin bu kadar meşhur olmasının esas nedeni ise meta mübadelesi ve bu ticaretten gelen büyük gelirdi. VIII-IX. yüzyıllarda bu bölgeler, dev ticaret merkezlerine dönüşmüştü. Hint Okyanusu vilayetlerinin esas ihracatı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 1**  
Hint Okyanusu Vilayetlerinin İhracatı

Meta	İhracatçı Vilayet
Kalay	Kalah
Elmas	Serendîb, Malakka
Inci	Serendîb
Yakut taşı	Serendîb
Kaolin (kil)	Çin
Ceviz	Hindistan
Şeker	Çin
Pirinç	Hindistan
Isot	Serendîb
Karanfil	Hindistan
Tarçın	Hindistan, Çin
Aloe vera (sarısabır)	Aden, Serendîb, Hindistan
Kamfora (kâfur)	Kalah
Amber	Aden, Serendîb
Tütsü	Aden, Serendîb
İpek	Çin
Pamuk	Hindistan

İpek Yolu 874 yılına kadar denizler üzerinden devam etmiş olup Huang Chao ayaklanması ile (874-884) sona ermiştir. Huang Chao ve taraftarları, vergilerin ağır olması sebebiyle isyan etseler de Çin'deki ekonomik sorunların sebeplerinin yabancılar olduğunu düşünerek onlara da saldırmışlardı. Sadece Hangzhou'da 878 yılında katledilen Müslümanların sayısı 26 bin-200 bin arasındadır (Khennig, 1961, s.207). İsyancılar, katliamlarla yetinmeyip ipek üretimi için gerekli olan dut ağaçlarının da hepsini mahvetmişlerdi.

874 yılı olayları gerek İpek Yolu'nun faaliyetini gerekse de Müslüman vilayetlerin Çin'le ticaret ilişkilerini büyük ölçüde etkilemiş olup Müslümanların Uzakdoğu ülkeleriyle ticaretini buhrana soktu. Sonraki yüzyıllarda

Müslümanların deniz ticareti, sadece Basra Körfezi ve Hint Okyanusu ile sınırlı kaldı.

## 2. X-XII. Yüzyıllarda Basra Körfezi ve Hint Okyanusu Ticareti

836 yılında Abbasi halifesi Mu'tasım'ın kendi ikametgâhını Sâmerâ'ya taşıması ve bu şehrin 892 yılına kadar Hilâfet'in siyasi merkezi olarak kalması, sonraki yüzyılda Bağdat'ın ve beraberinde Basra Körfezi ticaretinin zayıflamasına neden oldu. Bağdat'ın siyasi öneminin azalmasıyla tacirler, daha çok Cidde ve Ayzâb'a gelip buradan Akdeniz sahillerine çıkıyorlardı. Ayzâb, IX. yüzyılda "dünya limanı"na dönüşmüştü (Mets, 1973, s.403; İbn Jubair, 1907, s.66). Avrupa ülkelerinin de tedricen dünya ticaretine katılma çabaları; Akdeniz'i, bu ticaretin merkezî su havzası hâline getirmişti.

Basra Körfezi ise bu dönemde daha çok kıta ticaretinde önemli rol oynamaya başlamıştı. Geçici olarak Akdeniz'le yer değişimi yapan Basra Körfezi'nin limanlarının da faaliyetinde bazı değişiklikler olmuştu. Uzun zaman körfezin esas limanı olmuş olan Sîrâf'ın yerini Kiş Adası almaya başlamıştı. Bu değişiklikte Sîrâf'ta IX. yüzyılın ortalarında meydana gelen depremin de rolü olmuştu (Tumanoviç, 1982, s.32). X. yüzyılın kaynaklarında Sîrâf, sadece İran'ın deniz ticareti merkezi olarak gösterilmektedir (Al-İstakhri, 1967, s.34).

İkinci bir değişiklik İpek Yolu'nun deniz yönünde kesilmesi yüzünden (sebepleri hakkında bkz. Gözelova-Çağlayan, 2019, s.118,140-142) Basra Körfezi ticaretinin kısıtlanması idi. Müslüman gemileri sadece Kalah'a (Malakka) kadar gidebiliyorlardı (Al-Masudi, 1881, s.308). Song Hükûmeti (960-1279), Müslümanlarla ticareti yeniden başlatmak için bazı teşebbüslerde bulunmuştu. Örneğin yabancı tacirlere ayrıcalıklar tanımış olup yerleşmelerine izin verilmişti (Mets, 1973, s.407-408). Fakat Song imparatorlarının, yabancıların ayrıcalıklarına karşı isyan çıkmasından korkarak dış ticareti devletin kontrolünde tutması, gümrük vergilerini yüksek tutması, diğer yandan Palembang – Cava – Kamboçya – Çin ticaret yolunun çok tehlikeli olması gibi sebeplerle Hilâfet'in Çin'le doğrudan deniz ilişkileri köklü bir şekilde değişmiş oldu.

Gözden geçirdiğimiz bu değişiklikler, Basra Körfezi ticaretinin önemini kaybetmesi anlamına gelmez. Basra Körfezi, X ila XII. yüzyıllarda yine büyük bir ticaret havzası olarak önemini korumaktaydı ama Akdeniz ticaretinin onu geçmesi gerçeği de vardı. Fakat bu durumda bile tacirler, bazen Basra Körfezi'ni Akdeniz yollarına tercih ediyorlardı. Zira Hint Okyanusu vilayetlerinden Akdeniz'e sadece Kızıldeniz ile ulaşılmıyordu. Asi Nehri boyunca giden kervan yolları da mevcut olup bu yollar körfez şehirlerinden geçmekteydi.

Hint Okyanusu limanlarına gelince Basra Körfezi limanlarının aksine onların önemi X-XII. yüzyıllarda daha da artmıştı. Zira yukarıda bahsi geçen Kanton (Guangzhou) olaylarından sonra Müslüman tacirler için Çin limanları kapanmış olup doğu yollarında en son durak, Hindistan'ın Kalah ve Kalikut limanları idi. El-Mes'ûdî (896-956) şöyle yazar: “Kalah'ta Sîrâf'tan ve Umman'dan gelmiş Müslüman tacirlere rastlarsınız” (Al-Masudi, 1881, s.308).

X-XII. yüzyıllarda Hint Okyanusu vilayetlerinin ticari faaliyetlerindeki canlanmanın başka bir sebebi de bu vilayetlerin Kızıldeniz limanları ile ilişkilerinin artmasıydı. Hint Okyanusu – Akdeniz ticaret yollarında esas aracı şehir ise Kızıldeniz'in Ayzâb Limanı'ydı. Basra Körfezi'nin aksine Hint Okyanusu vilayetleri bu dönemde uluslararası ticaret bölgesi rolünü devam ettirmekteydi.

Bu yüzyıllarda en büyük değişiklik yaşayan ticaret yolu ise İpek Yolu idi. Aslında İpek Yolu hiçbir zaman muhafazakâr (sabit) bir yol olmamıştır ama X-XII. yüzyıllardaki değişiklikler daha uzun sürmüş olup uluslararası ipek ticaretini kötü yönde etkilemişti. Huang Chao Ayaklanması'nın (874-884) hemen ardından başlayan Beş Hanedan On Krallık Dönemi daha uzun sürmüş olup (907-960) Çin'in siyasi ve ekonomik durgunluğuna neden olmuştu. Yukarıda bahsi geçen Song Hanedanı'nın (960-1279) esas hedefi ise İpek Yolu'nu tekrardan canlandırmak olduğu için bu dönemde limanların ve gümrük mıntıklarının sayısı artırılmış, devlet bütçesi X. yüzyıla kıyasladığımızda XI. yüzyılda yüzde 200'e yükselmişti (Gözelova-Çağlayan, 2019, s.176). Fakat ipek üretimi ve ipek ticareti üzerinde devlet kontrolü, fiyatların aşırı yükselmesini ve tacirlerin iflas etmelerini beraberinde getirmişti.

Bu dönemde Çin'deki olaylara paralel olarak İslam coğrafyasındaki siyasi değişiklikler de İpek Yolu'nu etkileyen faktörlerdendir. Sâ mânî Devleti'nin (819-999) yükselmesi ve İpek Yolu'nun büyük bir bölgesini kontrolü altına alması, Basra Körfezi ticaretinin zayıflama nedenlerinden biri olarak kabul edilebilir (Bartold, 1963, s.125; Gözelova-Çağlayan, 2019, s.178). Sâ mânî Devleti'nin ticari ve stratejik önemi o kadar yüksekti ki hatta Halife Muktedir-Billâh, 921-922 yıllarında İdil Bulgar hükümdarı Almış Han'ın yanına gönderdiği İbn Fadlân ve beraberindekiler, İdil Bulgar topraklarına Hazar Kağanlığı'ndan değil daha tehlikesiz olan Buhara ve Hâzerm'den geçerek girmişti (Kovalevski, 1956).

Talas, Müslüman Doğu'nun kuzeydoğu ticaretinin sınır mıntıkası idi. Çin'in kapısı buradan başlıyordu. Gerçi bazı kaynaklarda tacirlerin sınır kapısı olarak daha çok Birki şehrini seçtiği gösterilmektedir (Kodama, 1967, s.205-206; İbn Khordadbeh, 1967, s.29; Al-Mokaddasi, 1967, s.263). Karahanlılar döneminde (840-1212) ise Fergana – Pamir – Tarım yolu tekrardan gündeme

geliyor ki bu da Karahanlıların Batı Türkistan'ı alarak Kâşgar'ı kendilerine merkez olarak seçmelerine bağlıydı.

### 3. Moğol İstilasası ve Hâkimiyeti Döneminde Deniz Ticareti

İran'ın Moğollar tarafından istilasası ve sonrasında Arap Irak'ının da Moğol hâkimiyeti altına girmesi, Basra Körfezi ticareti için bazı pozitif değişikliklere vesile oldu. İlk önce ve en önemlisi, Fâtumî Devleti ortaya çıktıktan sonra (909) tamamen önemini kaybetmiş olup Haçlı Seferleri dönemindeyse bu önemini geri almak şansını da kaybeden Basra Körfezi, Moğolların gelişiyle tekrardan canlanma imkânı kazanmıştı. 1258 yılında Bağdat'ın İlhanlı hükümdarı Hülâgû tarafından alınmasından sonra Basra Körfezi ticaretinin merkezi şehri Tebriz oluyor. Körfez'in Hint Okyanusu vilayetleriyle ticaretinde önemli rol oynayacak Hürmüz Limanı'nın yükselişi de bu döneme denk geliyor.

Kaynaklarda Basra Körfezi ticaret yolları aşağıdaki şeklide verilmektedir: Basra – Hürmüz – Deybül – Kalikut (Hazard, 1954, s.3). Tacirler için Basra'ya birkaç istikamette gelmek mümkündü:

- 1) Tebriz – Hemedan – Bağdat – Basra,
- 2) Tebriz – Sultaniye (XIV. yüzyıldan itibaren) – Kazvin – Rey – Kum – İsfahan – Basra,
- 3) Tebriz – Merâga – Musul – Bağdat – Basra (Hazard, 1954, s.3).

Bu yolların hepsinde de Tebriz'den geçerek körfez ticaretine ulaşmak en kârlısıydı çünkü Tebriz, sadece siyasi merkez olmayıp İlhanlı Devleti'nin en büyük sanayi ve ticaret şehriydi. Bu şehir, aynı zamanda Erzurum, Erdebil, Urfa, Musul, Merâga ve Kazvin'den gelen yolların kavşağıydı (Cazwini, 1967, s.227; Bakuvi, 1992, s.87).

Hürmüz'e gelince daha XII. yüzyılın sonlarında onun Kiş Adası ile egemenlik uğrunda rekabeti başlamış olup XIII. yüzyılda Hürmüz'ün zaferiyle sonuçlanmıştı. "Hürmüz'ün zenginliği dillere destandı" (Polo, 1955, s.211). Hürmüz'ün rakiplerinden üstün olmasının nedenleri arasında ilk olarak düşürülmesi çok zor bir kaleye sahip olmasını göstermemiz gerekiyor. Limanın girişi dar olduğu için alınması da kolay değildi (Tumanoviç, 1982, s.32). Diğer yandan Hürmüz'ün Aden Körfezi limanları olan Aden, Moha, Zeyla' ile doğrudan ilişkileri vardı. Akdeniz – Kızıldeniz – Aden Körfezi – Basra Körfezi birlikte dev bir ticaret coğrafyasına sahiptiler ve içlerine üç kıtayı alıyorlardı. İlginçtir ki tacirler çok zaman Kızıldeniz'in Asya sahili limanları olan Cidde, Yenbu', Cizak yoluyla değil; kervan yoluyla önce Basra'ya daha sonra Hürmüz'e

sefer ediyorlardı. Kızıldeniz'in Afrika sahili limanları olan Sevâkin (Suakin), Adel ve Zeyla'dan çıkan gemiler ise bazen Hürmüz'ü yan geçerek Sokotra Adası'na ve daha sonra da Kalikut'a sefer düzenliyorlardı (Bec-Kingham, 1960, s.27).

Hürmüz'ün körfez ticaretindeki önemini arttıran başka bir nüans onun İpek Yolu ile de bağlı olmasıydı. Hürmüz – Kirman – Tûs – Merv – Belh veya Hürmüz – Zerenc – Herat – Belh ticaret hatları, XIII-XIV. yüzyıllarda çok meşhurdu (Hazard, 1954, s.3).

Moğol hâkimiyeti döneminde Hint Okyanusu limanlarının faaliyetinde herhangi bir değişiklik olmamışsa da Avrupalıların Hindistan'a ilgisinin bu dönemde güçlendiğini söyleyebiliriz. 1291 yılında Cenevizli Vivaldi kardeşlerin Hindistan'a Afrika sahili boyunca yüzerek ulaşma girişiminde bulunmaları (Khennig, 1962, s.123-125), 1312 yılında Kanarya Adaları'nın doğu kısmının keşfi, ileride bu ilginin artacağıının belirtileriydi. XIV. yüzyılda Giovanni Boccaccio'nun “Batı Denizi (Atlas Okyanusu), Etiyopya Okyanusu'nun (Hint Okyanusu) bir parçasıdır.” (*Hesperium mare Ethiopici Oceani pars est.*) yazması ise Avrupalıların “Okyanusu geçip Hint ülkesine gitmek ve çeşitli mallar almak” (*ut per mare Oceanicum irent ad partes Indiae mercimonia utilia inde deferentes*) isteklerinin habercisi idi (Khennig, 1962, s.133).

#### 4. “Coğrafi Keşifler” Döneminde Hint Okyanusu Ticareti

29 Mayıs 1453'te İstanbul'un fethi haberini alır almaz Venedik Senatosu Sultan II. Mehmed'in yanına elçiler gönderdi ve bir yıl süren müzakerelerden sonra 18 Nisan 1454'te Venedik – Osmanlı Ticaret Antlaşması imzalandı (Gofman, 2008, s.164; Mahmudov, 2006, s.99). Venedikli tacirler, Osmanlı topraklarında serbest ticaret hakkı kazanmış oldular. Venedikliler için İstanbul'daki Floransalı ve Yahudi tacirlerle rekabet etmek kolay olmasa da imkânsız da değildi. XV. yüzyılın sonlarına doğru Venedik, Osmanlı topraklarında ticari açıdan güçlenmeyi başardı ve neredeyse tüm dış ticareti tekeline aldı.

Fakat Portekiz'in ve Kastilya'nın sömürgeci işgallerinin başlamasıyla her şey birdenbire değişmeye başladı. “Aziz Markos” Cumhuriyeti'nin Doğu ticaretindeki tekelciliği de aradan kalktı. Sözde Coğrafi Keşifler, gerçekte ise İberyaya Yarımadası ülkelerinin sömürgecilik faaliyetleri sadece Venedik'in ekonomik olarak çökmesi ile değil, tüm Akdeniz bölgesi ülkelerinin ticari buhranı ile sonuçlandı. Uluslararası ticaret, denizlerden okyanuslara taşınmış olup dünya ekonomisinin yeni gelişim evresi başladı.

1297 yılında Müslümanları tamamen ülkeden çıkarmayı başaran Portekiz, kısa bir aradan sonra Atlas Okyanusu'nda işgallere başladı. İlk keşfedilen ve ardından sömürgeleştirilen toprak Kanarya Adaları oldu (1336). 1415 yılında ise Ceuta (Septe) Portekizlilerin sömürgesi hâline getirildi. 1419'da Madeira Adaları, 1427'te ise Azorlar, Portekizlilerin eline geçti. 1445'te Senegal ve Cape Verde (Yeşil Burun Adaları), 1461'de Sierra Leone sömürgeleştirildi (Diffie, 1977, s.29-31). Papa IV. Sixtus, 1481'de "Aeterni Regis" isimli fermanı ile Portekizlilerin Atlas Okyanusu'ndaki işgallerini tanıdı. Bunun ardından Kastilya ve Aragon'un sömürge faaliyetleri başlayınca 1493'te Papa VI. Aleksander Borgia "Inter Caetera" ilan etti ve bu fermanında, Yeşil Burun (Cabo Verde) Adaları'nın 100 fersah batısındaki bütün bölgelerin Kastilya'ya ait olduğunu duyurdu. Söz konusu çizginin doğusunda kalan bütün bölgeler ise Portekizlilere ait olarak ilan edildi. Portekiz Kralı II. Joao ise buna itiraz edip imtiyaz çizgisinin Cabo Verde Adaları'nın 370 fersah batısına çekilmesini sağladı (Diffie, 1977, s.145-148; De Lamar, 1992, s.345). 1494'te Tordesillas Antlaşması ile Atlas Okyanusu, Portekiz ve Kastilya (İspanya) arasında paylaşıldı. Cabo Verde Adaları'nı başlangıç noktası alan bu antlaşma ile adaların 370 fersah batısında Kuzey-Güney meridyeni çizildi. Çizgi, Atlas Okyanusu'nu Portekiz ve Kastilya'ya ait iki yarıya ayıran sınır kabul edildi (Magidoviç, 1983, s.132-133).

Elbette bu söylediklerimiz coğrafyacılar için daha mühimdir ama tarihçiler için meselenin önemli tarafı dünyanın ilk kez iki devletin etki alanına bölünmesi meselesidir. Bu antlaşmalara dayanarak Portekiz ve Kastilya hükümetleri sömürgecilik işgallerini devam ettirmiş olup XVI. yüzyılda Kastilya'nın (İspanya) Amerika kıtasında, Portekiz'in ise Hindistan'da sömürge imparatorlukları kurulmuştur.

Portekizlilerin işgalleri öncesi Hint Okyanusu ticareti en yüksek seviyede devam etmekteydi. Siyasi birliğe sahip olmasa da Hindistan, uluslararası ticaret için çok elverişli bir ülkeydi. Özellikle Hindistan'ın Malabar sahilleri çok meşhur olup Avrupalı tacirlerin dikkatini uzun zamandan beri çekmekteydi. Malabar'ın Kananor, Koulan, Kalikut, Koçin gibi ticaret merkezleri mevcut olup ticaret yaptığı bölgeler içerisinde Basra Körfezi ve Kızıldeniz limanları önemli yer tutmaktaydı. Kananor'dan tarçın, zencefil ve pamuk, Kalikut'tan ise isot ve ipek ihraç edilmeye başlandı (Correia, 1997, s.18). Kalikut, Çin'le ticarete de tekelcilik kurmaya çalışıyordu ve onun bu girişimlerinde en büyük rakibi Koulan idi. Koçin ise Kalikut'un isot ticaretinde tekelcilik kurması yolunda en büyük engeldi (Khazanov, 2003, s.37-38).

Kalikut'a Portekizliler gelmeden önce Müslüman tacirler güçlü pozisyona sahiptiler fakat Müslümanların ticaretinin tekelci ticaret olduğunu söyleyemeyiz

Çünkü Kalikut'ta Yahudi, Hintli, Çinli tacirler de faaliyet göstermekteydi. Yahudiler ve Hintliler tefecilik yapıyorlardı, Çinliler ise balık avı ve ticaretini tekellerinde tutuyorlardı. Bu topluluklar arasında dinî ve etnik farklılıklar ticaretten doğan rekabet yüzünden bazen büyük çatışmalara da yol açıyordu ki XV. yüzyılın sonlarında buraya gelmiş Portekizliler için bu, büyük bir avantajdı.

Böylelikle büyük bir ticaret sisteminin merkezi olan Hindistan, Portekizlilerin 1498-1515 yılları arasında gerçekleştirdikleri askerî seferler sonucunda sömürge hâline geldi. Hindistan'ın yanı sıra Doğu Afrika ve Aden Körfezi limanları da Portekizlilerin işgaline maruz kaldı. Portekiz Devleti, Hint Okyanusu'nu Kızıldeniz ve Akdeniz'le bağlayan yolları tamamen kontrolü altına almış oldu (Mahmudov, 2006, s.197). 1515 yılında Hürmüz de işgal edilince Basra Körfezi ile Hint Okyanusu arası ticaret yolları, Portekizlilerin tekelci hâkimiyetine girdi.

## SONUÇ

Portekiz ve İspanya arasındaki Atlas Okyanusu uğrındaki rekabet, 1494 Tordesillas Antlaşması ile sonuçlandı. Atlas Okyanusu, iki devletin hâkimiyet alanına bölündü. Vasco da Gama ve Fernando Magellan'ın seferleri, Hint Okyanusu'nun bölünmesine de yol açtı. Şöyle ki 1521'de Magellan (1519-1522) liderliğindeki bir İspanyol seferi Moluccas'a ulaştığında, bu adalara kimin sahip olduğu sorunu ortaya çıktı. 1524'te Badajoz'da başlayan İspanya – Portekiz görüşmeleri, 1529'da Lerida Antlaşması'nın (bazı kaynaklara göre Zaragoza Antlaşması) imzalanmasıyla sona erdi. Antlaşmaya göre İspanya, Portekiz lehine Moluccas'tan (Portekizliler bu adalara “Baharat Adaları” diyordu.) vazgeçti ve Pasifik Okyanusu'ndaki sınır çizgisi Moluccas'ın 17° doğusunda kuruldu (Gözelova, 2006, s.13). Dünya'nın ilk “bölünme”si tamamlandı.

Tordesillas ve Lerida antlaşmaları, uluslararası ilişkiler açısından büyük sonuçları olan bir olaydı. Bu antlaşmalar;

- Dünya'nın bölünmesi politikasının temelini attı.
- Uluslararası hukukta “kapalı deniz” doktrinini yarattı.
- Sömürgeciliği resmîleştirdi ve “fiilî işgal” ilkesini, sömürgeciliğin temel ilkesi olarak tanımladı.

Tordesillas ve Lerida antlaşmalarının uluslararası ticaret üzerindeki etkileri daha hızlı hissedilmeye başlandı. Atlas Okyanusu'nun Pasifik ve Hint Okyanuslarının etki alanlarına bölünmesi, ticaret tarihinde eşi görülmemiş bir tekeli yarattı. Amerika, dünya ticaretine katıldı. Sevilla, Amerika ile önde gelen bir ticaret merkeziydi ve on altıncı yüzyıl boyunca Atlas Okyanusu'ndaki

## Orta Çağ'da Basra Körfezi ve Hint Okyanusu Ticareti

İspanyol üstünlüğünün bir simgesiydi. Portekiz, Goa'ya yerleşerek Hindistan'da büyük bir sömürge imparatorluğu kurdu ve 100 yıl boyunca Hint Okyanusu eyaletleriyle ticareti sürdürdü. Akdeniz ticareti keskin bir şekilde azaldı, dünya ticaretinin merkezi Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na kaydı. "Adriyatik Prensesi" Venedik, üçüncü sınıf bir ticaret devleti seviyesine düştü. Uluslararası ticarete hegemonya mücadelesinde yeni rakipler ve yeni ticaret çatışmaları (Osmanlı – Portekiz, İngiliz – İspanyol, İspanyol – Hollanda ve İngiliz – Hollanda rekabeti) ortaya çıktı. Deniz ticareti, kervan ticaretinin önüne geçti.

Basra Körfezi ve Hint Okyanusu bölgeleri, Orta Çağ'ın sonlarına doğru ticaret merkezleri olmaktan ziyade jeopolitik hedef merkezlerine dönüşmeye başladılar. Böylece Avrupa için stratejik önem taşıyan bölgeler belirlenmiş oldu ve Basra Körfezi ve Hint Okyanusu jeopolitik mücadelenin halen devam ettiği merkezler haline geldi.

### KAYNAKÇA / REFERENCES

- Al-Cazwini, Z. (1967). *Kosmographie*. Erster theil die winder der schopfung. Zweiter Theil آثار البلاد Die Denkmaler der Länder, Herzog Von F.Wusknfeld. Dr. Martin Sandig OHG.
- Al-İstakhri, A. (1967). *Viae Regnorum*. Brill.
- Al-Masudi (1881). *Muruj Al-dhahab wa Ma'adin Al-jawahir*. Cilt 1. Matbaatu-l Bulak.
- Al-Mokaddasi, M. (1967). *Descriptio Imperii Moslemici*. Brill.
- Antonova, K., Bongard Levin, G. & Kotovski, G. (1979). *İstoria İndii*. (Hindistan Tarihi). Nauka.
- Bakuvi, A. (1992). *Kitab Talxis Al-asar va Acaib Al-malik Al-kahhar*. (Z. M. Bünyadov, çev.). Şur.
- Bartold, V. (1963). Mesto prikaspiskikh oblastey v istorii Musulmanskogo mira (Hazar Bölgesi vilayetlerin İslam Dünyasında Yeri). *Soçineniya*, 9/2(1), 651-772.
- Bec-Kingham, C. (1960). *Atlas of the Arab World and the Middle East*. Djambatan.
- Chan, J. (1911). *On the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries*. Printing Office of the Imperial Academy of Science.
- Correia, J. (1997). *Os Portugueses no Malabar (1498-1580)*. Difel.

- Daniel, G. (2008). *Osmanlı Dünyası ve Avrupa. 1300-1700*. (Ü.Tansel, çev.). Kitap Yayınevi ltd. (Orijinal eserin yayın tarihi 2002).
- De Lamar, J. (1992). *Renaissance Europe: Age of Recovery and Reconciliation*. D.C. Heath.
- Deny, T. & Trevor, I. (1960). *A Short History of Technology*. Clarendon Press.
- Diffie, B. (1977). *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. University of Minnesota Press.
- Gözelova, Y. (2006). *Beynelhalk Münasebetler Tarihi (XVI-XVII Asrın Birinci Yarısı)*. Elm.
- Gözelova-Çağlayan, Y. (2019). *Orta Asırlarda Avrasya'nın Ticaret Alakaları*. Turhan.
- Hazard, H. (1954). *Atlas of Islamic History*. Third Edition. Princeton University Press.
- İbn al-Fakih, H. (1967). *Libri Kitab al-Boldan*. Brill.
- İbn Jubair, A. (1907). *The Travels*. Brill.
- İbn Khordadbeh, A. (1967). *Liber Viarum et Regnorum*. Brill.
- İbn Khordadbeh, A. (1986). *Kniga Putey i Stran*. (Yolların ve Ülkelerin Tarihi). (N.Velikhanova, Çev.). (Orijinal eserin yayın tarihi 1967).
- İbn Rosteh, A. (1967). *Kitab al-A'lak an-Nafisa*. Brill.
- Khazanov, A. (2003). *Portugalia i Musulmanskii Mir (XV-XVI vv.)*. (Portekiz ve İslam Dünyası). RAU-Universitet (Rusça).
- Khennig, R. (1961). *Nevedomiye Zemli*. (Bilinmeyen Topraklar). V.4, Tom 2. İzdatelstvo inostrannoy literaturı. Khennig, R. (1962). *Nevedomiye Zemli*. (Bilinmeyen Topraklar), 4(3). İzdatelstvo inostrannoy literaturı.
- Kodama, İbn Djafar (1967). *Excerpta e Kitab al-Kharadj*. Brill.
- Kovalevski, A. (1956). *Kniga Akhmeda İbn Fadlana o Ego Puteşestvii na Volgu v 921-922 gg.* (Ahmet İbn Fadlan'ın Volga'ya Seyahatı hakkında. 921-922 Yılları). İzdatelstvo Kharkovskogo Universiteta.
- Kraçkovski, İ. (1957). *Arabskaya geografiçeskaya literatura*. (Arap Coğrafi Edebiyatı). *İzbranniye Soçineniya*, 4(4). İzdatelstvo AN SSSR.
- Magidoviç, İ. (1981). *Oçerki İstorii Geografiçeskikh Otkritiy*. (Coğrafi Keşiflerin Tarihi). Tom 1. İzdatelstvo Ministerstva Prosveşeniya.

- Mahmudov, Y. (2006). *Azerbaycan Diplomatiyası*. Tahsil.
- Mets, A. (1973). *Musulmanskiy Renessans*. (İslam Uyanışı). (İ. Bertels, çev.). Nauka.
- Mojeiko, İ. (1977). *V İndiyskom Okeane. Oçerki İstorii Piratstva v İndiyskom Okeane i Yujnikh Moryakh (XV-XX vv.)*. (Hint Okyanusu'nda ve Güney Sularında Korsarlar. XV-XX Yüzyıllar). Nauka.
- Petrov, A. (1976). Aziatsko-Zapadnoyevropeyskiy Torgovıy Balans Na Rubeje Naşey Eri. (Asya ve Avupa arasında Ticaret Dengesi). *Narodı Azii i Afriki*, 4, 68-78.
- Polo, M. (1955). *Kniga*. (Seyahat). Perevod so starofransuzskogo yazıka. Nauka.
- Psevdoarrian (1940). Peripl Eritreyskogo Morya. (Eritrea Denizine Seyahat). 7. *Voprosı Drevney İstorii*, 2, 245-281.
- Rozenberg, N. (1995). *Kak Zapad Stal Bogatım. Ekonomiçeskoye Preobrozavaniye İndustrialnogo Mira*. (Batı Nasıl Zengin oldu. Sanayii Dünyasının Ekonomik Gelişmeleri). (B.Pinskor, Çev.). Ekor. (Orijinal eserin yayın tarihi 1991).
- Singer, E. (1957). *A History of Technology*. Vol. 3. Oxford University Press.
- Strabon (1964). *Geografıa*. V. 17, knigakh. (G.A. Stratanovski: Çev.). Nauka.
- Tumanoviç, N. (1982). *Yevropeyskiye Derjavı v Persidskom Zalive v XVI-XIX vv.* (XVI-XIX. yüzyıllarda Avrupa devletlerinin Basra körfezinde faaliyetleri). Nauka.
- Zotov, O. (2001). Aliye Parusa. (Al Yelkenler). *Vokrug sveta*, 5, 60-67.

### EXTENDED ABSTRACT

Maritime commerce had a great place in the history of trade, which was one of the most important factors of the medieval economy. In the Ancient and Middle Ages, sea routes were active as well as the caravan routes and mostly developed over the roads between the Black Sea, Caspian Sea, Eastern Mediterranean, Red Sea and Persian Gulf and Indian Ocean regions. With the collapse of the Roman Empire, international trade weakened as well and the trade balance between Europe and Asia deteriorated.

With the emergence of the Caliphate in the 7<sup>th</sup> century, trade took an international dimension again, the economic relations between the two continents were

revived, and these relations made a great contribution to the world economy. Although the Indian Ocean has large water basins such as the Red Sea and the Arabian Sea and two other important gulfs such as the Gulf of Oman and the Gulf of Aden, the Persian Gulf has a different place in international trade.

According to medieval geographers, the Persian Gulf was suitable for seafarers in all seasons. During the rule of the Caliphate, the main ports of the gulf were Aden, Basra and Sîrâf. Since the 9<sup>th</sup> century, Baghdad has also begun to take place in the Persian Gulf trade. The caravan and sea routes from China and India to the west, trade routes from the North Sea to the Persian Gulf converged in Baghdad.

Thanks to the Persian Gulf, Indian Ocean trade was one of the biggest areas for trade of Muslim traders and it remained under their control until the end of the 15th century. The Silk Road also played a big role in this trade. The main reason why the Persian Gulf and Indian Ocean provinces were so famous was the silk and spices that were already exported and the huge income from this trade. In the 8th and 9th centuries these regions had turned into giant trade centers.

Towards the end of the 9th century, however, with the decrease in the political importance of Baghdad, world trade moved back to the Mediterranean and the Red Sea once again. European countries' efforts to gradually participate in world trade during the Crusades further increased the importance of the Mediterranean.

In the 10th century, the rise of the Samani State and its control over a large part of the Silk Road was one of the reasons for the weakening of the Persian Gulf trade. During the Karakhanids period, Fergana – Pamir agriculture road comes to the fore again, depending on the Karakhanids taking West Turkistan and choosing Kâşgar as their center.

As for the ports of the Indian Ocean, these ports, which were still active in the between 10<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> centuries, continued their role as international trade centers. The most important reason for this revival was the increase in the relations of the Indian Ocean provinces with the Red Sea ports. The main intermediary city in the Indian Ocean – Mediterranean trade routes was the Ayzab Port of the Red Sea.

The Mongol domination of Arab Iraq after the Mongol invasions has led to some positive changes for the Persian Gulf trade. Namely, after the capture of Baghdad by the Ilkhanid ruler Hülâgû in 1258, the ports of the Persian Gulf became active again. Tabriz and Hormuz were the new participants of this trade. Tabriz, which was not only the political center of the Ilkhanid Empire, but also a major industrial and commercial city, was also the crossroads of roads from Erzurum, Urfa, Mosul and Ardabil. Hormuz had direct relations with the ports of the Gulf of Aden, Moha, Zeyla.

Over a long period of time, the Mongols managed to keep the “Great Silk Road” under their control and gradually began to include European traders in this trade. Although there was no change in the activities of the Indian Ocean ports during the Mongolian rule, we can say that the interest of Europeans in India gained strength in this period.

The start of the colonial invasions of Portugal and Castile in the Atlantic Ocean, which successfully continued the Reconquista at the beginning of the 14<sup>th</sup> century, resulted in the commercial depression of all the countries of the Mediterranean region. International trade has moved from the seas to the oceans and the new development phase of the world economy has begun. The Canary Islands were colonized in 1336, Ceuta in 1415, Madeira Islands in 1419, Azores in 1427, Senegal and Cape Verde in 1445, and Sierra Leone in 1461. After that, when the colonial activities of Castile and Aragon started, the Atlantic Ocean was shared between Portugal and Castile with the Tordesillas Treaty in 1494.

Based on these treaties, Portugal and Spain continued their colonial occupations and established large colonial empires in a short time. India also became a colony as a result of the military expeditions carried out by the Portuguese. In addition to India, the ports of East Africa and the Gulf of Aden were also occupied by the Portuguese. The Portuguese State has completely controlled the roads connecting the Indian Ocean with the Red Sea and the Mediterranean. When Hormuz was occupied, the trade routes between the Persian Gulf and the Indian Ocean came under the monopoly rule of the Portuguese.

The 1494 Tordesillas and 1529 Lerida Treaties, which were signed after the fighting between Portugal and Spain for the Atlantic Ocean, laid the foundation for the division of the world, created the “closed sea” doctrine in international law, formalized colonialism and defined the principle of “actual occupation” as the basic principle of colonialism. The effects of these treaties on international trade were also enormous as well. The division of the Atlantic Ocean, Pacific and Indian Oceans between the two colonial states created an unprecedented monopoly in trade history. Portugal established a great colonial empire in India. Mediterranean trade declined sharply; the center of world trade shifted from the Mediterranean to the Atlantic Ocean. New rivals and new trade conflicts emerged in the struggle for hegemony in international trade. Maritime trade surpassed caravan trade.

The Persian Gulf and Indian Ocean regions ceased to be trade centers towards the end of the Middle Ages and began to become more geopolitical destination centers.