OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA COĞRAFYA VE KARTOGRAFYA

GEOGRAPHY AND CARTOGRAPHY IN THE OTTOMAN EMPIRE

Editörler / Editors

Prof. Dr. Mahmut Ak

Yükseköğretim Kurulu, Ankara, Türkiye

Doç. Dr. Ahmet Üstüner

İstanbul Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ YAYINEVİ

Yayıncı / *Published by*
İstanbul Üniversitesi Yayınevi / *Istanbul University Press*
İstanbul Üniversitesi Merkez Kampüsü, 34452 Beyazıt, Fatih / İstanbul - Türkiye

https://iupress.istanbul.edu.tr

Osmanlı İmparatorluğunda Coğrafya ve Kartografya / *Geography and Cartography in the Ottoman Empire*

Editörler / *Editors*: Mahmut AK, Ahmet ÜSTÜNER

Redaksiyon / *Redaction*: Mete ÇİNAR

Kapak Görseli / *Cover Image*: Atlas-ı Hümâyun, İstanbul Arkeoloji Müzeleri, nr. 1621, vr. 20.

E-ISBN: 978-605-07-1766-2

DOI: 10.26650/B/AH03AH08.2024.039

İstanbul Üniversitesi Yayın No / *Istanbul University Publication No*: 5377

Online Yayın, Aralık 2024 / *Published Online in December 2024*

Bu çalışmaya atıfta bulunurken, referansa DOI numarasının dahil edilmesi önerilir.
It is recommended that a reference to the DOI is included when citing this work.

Bu çalışma Creative Commons Atıf-GayrıTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı altında online olarak yayındadır.
This work is published online under the terms of Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/

Kitabın telif hakkı bulunmaktadır. Online olarak yayınlanan Creative Commons versiyonu haricinde, yasal istisnalar ve geçerli lisans sözleşmelerinin koşulları dikkate alınmalıdır.
This work is copyrighted. Except for the Creative Commons version published online, the legal exceptions and the terms of the applicable license agreements shall be taken into account.

BÖLÜM 11 / CHAPTER 11

KEŞİFLER ÇAĞI'NDA OSMANLI VE İSPANYOL İMPARATORLUKLARINDA DENİZCİLİK BİLİMİNE VE DENİZ HARİTALARINA KARŞILAŞTIRMALI BİR YAKLAŞIM: PİRİ REİS VE PEDRO DE MEDINA

A COMPARATIVE APPROACH TO MARITIME SCIENCE AND NAUTICAL CHARTS IN THE OTTOMAN AND SPANISH EMPIRES IN THE AGE OF DISCOVERY: PİRİ REİS AND PEDRO DE MEDINA

Hüseyin Serdar TABAKOĞLU[1]

[1]Dr. Öğr. Üyesi, Kırklareli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, Kırklareli, Türkiye

E-posta: htabakoglu@klu.edu.tr

DOI: 10.26650/B/AH03AH08.2024.039.011

ÖZ

15. Yüzyıl sonlarından itibaren deniz yoluyla gerçekleşen keşif yolculuklarını mümkün kılan gelişmeler kuşkusuz denizcilik bilimi ve kartografya sahasındaki ilerlemelerdi. Bu çalışmada yeni deniz ticaret yollarının çizildiği ve yeni kıtaların keşfedildiği bir dönemde Osmanlı ve İspanyol denizcilik bilimlerinin Piri Reis ve Pedro de Medina örnekleri üzerinden karşılaştırmalı olarak incelenmesi amaçlanmaktadır. Piri Reis kendisinden sonraki Osmanlı denizcilerinin bir el kitabı olarak kullanacağı *Kitâb-ı Bahriye* eserinde denizler, rüzgârlar, fırtınalar, pusula ve harita kullanımının yanı sıra Kristof Kolomb'un keşiflerinden de bahsederek, Osmanlıların çok erken tarihlerden itibaren bu keşifleri takip ettiklerini bize göstermektedir. Piri Reis'in eserlerini çağdaşı Avrupalı denizcilik bilimi çalışmalarıyla mukayese etmek gereklidir. Bu şekilde Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa arasında denizcilik bilimi ve kartografya alanlarında benzerlik ve farklılaşmanın değerlendirilmesi mümkün olabilecektir. Bu bağlamda Piri Reis'in çağdaşı olarak İspanyol kozmograf ve haritacı Pedro de Medina ve 1545 yılında Sevilla'da basılan *Arte de Navegar* isimli eseri dikkat çekmektedir. Bu eserin döneminde İngilizce, İtalyanca, Almanca ve Fransızca tercümelerinin yapılması Keşifler Çağı'nda hızla gelişmekte olan Avrupa denizcilik bilimine etkisine işaret etmektedir. Hem Piri Reis hem de Pedro de Medina üzerinde çalıştıkları seyrüsefer tekniklerinin ve ortaya koydukları haritaların imparatorlukları için stratejik önemde olduğunun farkındaydılar. Piri Reis'in Sadrazam İbrahim Paşa tarafından, Medina'nın da Medina Sidonia dükü Juan Pérez de Guzmán tarafından himaye görmesi denizcilik bilimine verilen büyük önemin bir göstergesidir. Bununla birlikte Pedro de Medina bir kozmograf ve haritacı olarak ortaya çıkarken Piri Reis'in denizcilik bilimine dair eserlerinin ve haritalarının yanı sıra Osmanlı donanması hizmetindeki askeri faaliyetleri sayesinde çok daha fazla pratik tecrübe ve gözlem imkanına sahip olduğuna dikkat çekmek gerekir.

Anahtar Kelimeler: Piri Reis, Pedro de Medina, Kitâb-ı Bahriye, El Arte de Navegar, Denizcilik Bilimi, Kartografya

ABSTRACT

Since the end of the 15th century, the main developments that made the voyages of discovery by sea possible were undoubtedly the advances in maritime science and cartography. This study aims to examine the Ottoman and Spanish nautical sciences comparatively through the examples of Piri Reis and Pedro de Medina in a period when new maritime routes were drawn and new continents were discovered. In his book *Kitâb-ı Bahriye*, which was used as a handbook by Ottoman sailors after him, Piri Reis mentions the seas, winds, storms, the use of the compass and maps, as well as the discoveries of Christopher Columbus, and shows us that the Ottomans closely followed these new discoveries from very early times. It is necessary to compare Piri Reis's works with contemporary European maritime studies. In this way, it will be possible to evaluate the similarities and differences in the fields of maritime science and cartography between the Ottoman Empire and Europe. In this context, Spanish cosmographer and cartographer Pedro de Medina, a contemporary of Piri Reis, and his work Arte de Navegar, published in Seville in 1545, draw attention. The English, Italian, German and French translations of this work in the period indicate its impact on the rapidly developing European nautical science in the Age of Discovery. Both Piri Reis and Pedro de Medina were aware that the navigation techniques they worked on and the maps they produced were of strategic importance for their empires. The patronage of Piri Reis by Grand Vizier İbrahim Pasha and Medina by Juan Pérez de Guzmán, the duke of Medina Sidonia, is an indication of the great importance given to nautical science. However, it should be noted that while Pedro de Medina emerged as a cosmographer and cartographer, Piri Reis had much more practical experience and observation opportunities thanks to his military activities in the service of the Ottoman navy, as well as his works on nautical science and maps.

Keywords: Piri Reis, Pedro de Medina, Kitâb-ı Bahriye, El Arte de Navegar, Maritime Science, Cartography

Extended Abstract

From the late 15th century, geographical explorations disrupted known trade routes, creating new sea routes through the oceans. Along with the discovery of America by Christopher Columbus and the Spanish colonialism operating in the New World, the Portuguese tried to monopolize the spice trade by spreading rapidly in the Indian Ocean. It was the breakthroughs in maritime science and cartography that made these ambitious overseas ventures of the Europeans possible. For hundreds of years, seafarers of the Mediterranean had been navigating and finding their way using traditional, and therefore reliable, methods. On the other hand, it was clear that Mediterranean type of navigation, which was based on the use of portolan charts and compass, and generally carried out without losing sight of the shore, was not suitable for harsh ocean conditions which require different navigational methods. Ottoman navigator and cartographer Piri Reis showed that he followed the Spanish discoveries and new navigation techniques closely with his map of the New World in 1513, and he also revealed detailed maps of the Mediterranean world with these navigation methods in his book *Kitâb-ı Bahriye*.

The aim of this study is to evaluate the similarities and differences in the fields of maritime science and cartography between the Ottoman Empire and Spain through Piri Reis and his contemporary Spanish cosmographer and cartographer Pedro de Medina. The basic method of the study is to follow the career lines of Piri Reis and Pedro de Medina, and to compare the *Kitâb-ı Bahriye*, prepared by Piri Reis in 1521, with the El *Arte de Navegar*, published by Pedro de Medina in Seville in 1545. In the 16th century, nautical science and nautical charts became a strategic issue for both Spain and the Ottoman Empire due to the competition in the seas. The arrival of Spanish ships to the colonies in the New World depended on the safe crossing of the Atlantic Ocean. Medina, a cosmographer and cartographer, produced works on navigation techniques, especially El *Arte de Navegar*, for this purpose, and also contributed to the tra-

ining of Spanish pilots/navigators. With a similar approach, Piri Reis prepared the book *Kitâb-ı Bahriye*, in which he explained the navigation techniques for the Ottoman sailors, and gave detailed information about the military targets and the ports where the Ottoman galleys could resupply, as well as the subjects related to navigation. Thus, it is possible to claim that both of them were aware of their states' political and military priorities.

Both Piri Reis and Pedro de Medina were protected by powerful people because of their expertise and importance of their fields of study. As Piri Reis was first supported by his uncle Kemal Reis, who was a famous corsair, and then he was protected by Grand Vizier İbrahim Pasha, one of the most powerful figures of the Sultan Süleyman period, Pedro de Medina was supported and encouraged by the duke of Medina Sidonia, one of Spain's leading families.

Although Piri Reis and Pedro de Medina were working on cosmography, navigation techniques and instruments and maps, they differed from each other on a fundamental issue. While Medina was essentially a theorist, Piri Reis's experience in the seas draws attention. The maps he prepared during his intense military career were enriched by his own systematic observations and experiences in the *Kitâb-ı Bahriye*. In Seville, Pedro de Medina could only touch on the practical problems of navigation in his work with the knowledge he gained from the Spanish sailors who had traveled the world's seas. In their works, Piri Reis and Pedro de Medina aimed to guide the sailors of their own nation by giving information about both traditional navigation methods with the help of maps and compass, as well as the rapidly developing astronomical navigation techniques based on measurement and observation.

1. Giriş

Coğrafi Keşiflerin dünya tarihini değiştirdiği 15. ve 16. yüzyıllar denizcilik bilimi ve kartografya alanlarında önemli bir birikimin oluştuğu dönemdir. Osmanlı dünyasında Avrupalıların keşif yolculuklarına dikkat çeken en önemli isim kuşkusuz Piri Reis'tir. 1513 gibi oldukça erken bir tarihte Yeni Dünya Haritasını Yavuz Sultan Selim'e sunan Piri Reis Amerika kıtasının ilk kartografik tasvirlerinden birini de meydana getirdi.[1] Piri Reis 1521 yılında ise Osmanlı denizcilerinin bir el kitabı olarak kullanacağı *Kitâb-ı Bahriye* eserinde denizler, rüzgârlar, fırtınalar, pusula ve harita kullanımı gibi konuları ele alarak hem seyrüsefer için gereken temel bilgileri vermekte hem de Kristof Kolomb'un keşiflerinden de bahsederek, güncel okyanus ötesi yolculuklar hakkında detaylı bilgi sahibi olduğunu göstermekteydi. Buna ek olarak, Piri Reis sadece İspanyol keşifleri hakkında bilgi vermekle kalmamış aynı zamanda Portekiz girişimlerine de dikkat çekerek yeni deniz yolları hakkında Osmanlı denizcilerini bilgilendirmeyi amaçlamıştı.[2] Bu boyutuyla Piri Reis'in esasen bir Akdeniz denizcisi olmasına rağmen denizcilik biliminin ve kartografyanın Akdeniz'in sınırlarını aştığının farkında olduğunu söylemek mümkündür.

Keşifler Çağı'nda Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa arasında denizcilik bilimi ve kartografya alanlarında benzerlik ve farklılaşmanın değerlendirilmesi için Piri Reis'in ve *Kitâb-ı Bahriye*'nin çağdaşları ile mukayese edilmesi gereklidir. Bu bağlamda İspanyol denizci Pedro de Medina ve 1545 yılında Sevilla'da basılan *Arte de Navegar* isimli eseri dikkat çekici bir örnek olarak ortaya çıkmaktadır.[3] Aynı Piri Reis gibi sıradan denizcilere hitap etme amacında olan Pedro de Medina eserini denizcilerin daha rahat kullanabilmesi için basitleştirerek *Regimiento de Navegación* ismiyle tekrar düzenlemiştir.[4] Bu eserin döneminde İngilizce, İtalyanca, Almanca ve Fransızca tercümelerinin yapılması onun önemine işaret etmektedir. *Arte de Navegar*, dünyanın oluşumu ve düzeni, denizlerin durumu ve seyrüseferin nasıl icat edildiği, rüzgârların isimleri ve nasıl kullanılacakları, güneşin ve ayın yüksekliği ve seyrüseferde nasıl kullanılabileceği, yılın günleri, kutup yıldızlarının yüksekliği ve pusula/seyrüsefer iğnesi hakkında bilgi vermektedir. Piri Reis'in bilimsel bir merak ile sistematik gözlemlerde bulunarak sıradan denizcilere rehber olması için hazırladığı eseri *Kitâb-ı Bahriye* ve Pedro de Medina'nın benzer bir yaklaşımla hazırladığı *Arte de Navegar*, denizcilik sahasında esas olanın kapalı dünyaların kendi içlerinde gelişimlerinden ziyade karşılıklı etkileşimin esas olduğunu göstermektedir.

2. Keşifler Çağı'nda Akdeniz Dünyası

Piri Reis'in amcası Kemal Reis'le birlikte denizlerde faaliyet gösterdiği 15. yüzyıl sonlarında Akdeniz dünyası önemli tarihsel gelişmelerin etkilerini yaşamaktaydı. Coğrafi Keşifler yüzlerce yıldır ticaret ve ulaşım yollarının birbirine bağlandığı ve bilinen dünyanın en önemli denizi olan Akdeniz'in

1 Gregory C. McIntosh, "The Piri Reis Map of 1513 is Important Because", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, cilt 1 (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014), 134.

2 Fikret Sarıcaoğlu, "Kitâb-ı Bahriyye", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, cilt. 26 (Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2002), 72-75.

3 Pedro de Medina, *El Arte de Navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos q a la buena navegacio son necessarios, y se deue saber, hecha por el maestro Pedro de Medina. Dirigida al Serenissimo y muy eclarescido Señor, don Phelipe Principe de España, y de las dos Sicilias* (Valladolid: Francisco Fernández de Cordoua, 1545).

4 Pedro de Medina, *Regimiento de Navegación en que se contienen las reglas, declaraciones y avisos del libro del Arte de Navegar* (Sevilla: Juan Canalla, 1552).

küresel ticaret yolları için bir merkez olma konumunu zayıflatmıştı. Portekizlilerin Afrika kıtasını dolaşarak Hint Okyanusu'na açılmaları Doğu Akdeniz limanlarını baharat ticaretinde ikinci konuma düşürmüş ve bu durum aynı zamanda korsanların hedef alabileceği deniz trafiğinin azalmasına neden olmuştu. Bu nedenle aralarında Kemal Reis'in de bulunduğu Türk korsanları deniz ticaretinin daha canlı olduğu Batı Akdeniz'e yönelmeye başladılar. Akdeniz cephesinde İspanyollarla mücadele eden Piri Reis daha sonraları Hint Kaptanı olarak Hint Okyanusunda Portekiz tehdidi ile karşı karşıya gelecekti. Akdeniz dünyasına etki eden bir diğer önemli gelişme kuşkusuz İspanya'da *Reconquista* sürecinin sonunda Endülüs Müslümanlarının siyasi varlıklarının son bulmasıydı. Bu gelişmenin doğrudan sonucu İspanya'da din değiştirme baskısıyla karşılaşan yüzbinlerce Endülüslü Müslümanın İslâm topraklarına göç etme sürecinin başlamasıydı. Bu göç aynı zamanda yüzlerce yıldır İspanya topraklarında farklı alanlarda gelişen bilimsel birikimin Kuzey Afrika ve Osmanlı topraklarına taşınması anlamına gelmekteydi. Endülüslü coğrafyacıların teorik eserlerinin yanı sıra çeşitli seyrüsefer aletleri ve kartografya konularına dair pratik tecrübelerinin de aktarıldığı düşünülebilir. Bu süreçte Kemal Reis'le birlikte Piri Reis'in de Endülüs Müslümanlarını İslâm dünyasının güvenli limanlarına taşıyan Türk denizcileri arasında olduğu görülmektedir. Piri Reis'in hem bizzat bir denizci ve asker olarak bütün bu tarihsel gelişmelerin içinde yer aldığı hem de bir denizcilik bilimi ve kartografya uzmanı olarak ortaya koyduğu eserler vasıtasıyla Osmanlı dünyasında bu tarihsel öneme sahip gelişmelere dikkat çekmeye çalıştığı görülmektedir.

3. Kozmograf ve Haritacı: Pedro de Medina

İspanya'nın 15. yüzyılın sonlarından itibaren okyanus ötesi keşif yolculuklarında öncü bir rol oynaması ülkede seyrüsefer konusunda bilgili kılavuzlara (İsp. *piloto*) duyulan ihtiyacı arttırmaktaydı. Buna ek olarak erken modern dünyanın insanlarının bilinen dünyası Coğrafi Keşiflerle birlikte oldukça genişlemiş, bu nedenle denizcilik biliminin yanı sıra kozmografya ve kartografyanın da dünyanın genişleyen sınırlarını yeniden düşünmesi gerekmişti. 1493 yılında, muhtemelen Sevilla'da dünyaya gelen Pedro de Medina Keşifler Çağı İspanya'sının yetiştirdiği en önemli kozmografya uzmanı ve haritacılarından biri olarak dikkat çekmektedir. 1520 yılında Pedro de Medina'nın İspanya'nın en soylu ailelerinden Medina Sidonia dükü Juan Pérez de Guzmán'ın varisi Juan Claros Pérez de Guzmán y Aragón'un öğretmeni olarak görevlendirilmesi onun bu güçlü hanenin himayesi altına alındığının bir göstergesidir.[5]

Çalışmalarına Medina Sidonia ailesinin patronajıyla başlayan Pedro de Medina bu soylu ailenin sunduğu imkanlarla kozmografya biliminin hem teorik hem de pratik kısımlarını öğrenme imkanı buldu. 1538'de *Libro de Cosmografia* başlıklı kitabını yayınlayan Medina bu eserini İspanya kralı ve Kutsal Roma İmparatoru V. Carlos'a ithaf ederek kariyerine iddialı bir başlangıç yaptı. Medina kısmen de olsa istediğini elde etmeyi başardı, kılavuzluk lisansı aldı ancak İspanya ve Yeni Dünya arasındaki deniz trafiğini düzenleyen sömürge idaresi *Casa de la Contratación*'da bir kadro elde edemedi.[6] Medina'ya verilen 20 Aralık 1538 tarihli kraliyet lisansı harita yapımı, seyrüsefer aletlerinin imalatı, seyrüseferin iyileştirilmesine dair çalışmalar yapmasına olanak sağlamakta ve *Padrón Real* denilen şablon haritaya

5 *Dictionary of the Literature of the Iberian Peninsula, L-Z*, ed. Germán Beliberg, Maureen Ihrie, Janet Pérez (Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1993), 1057.

6 *Dictionary of the Literature of the Iberian Peninsula*, 1057.

erişim imkânı vermekteydi. Bu lisansa göre Medina ayrıca Casa de la Contratación'da kılavuzların eğitim ve sınavlarına destek olabilecekti.[7]

Pedro de Medina Casa de la Contratación'da bir konum elde etmeye çalışırken kendisini kılavuzlar ve kozmograflar arasında okyanus ötesi deniz yolculuklarında astronomik seyrüsefer yöntemlerinin mi yoksa geleneksel seyrüseferin mi daha iyi olduğuna dair halihazırda devam eden bir tartışmanın içinde buldu. Kılavuzlara göre temel sorun deniz haritaları için şablon teşkil etmesi gereken *Padrón Real*'in, yani rehber haritanın denize hiç açılmamış, seyrüsefer tecrübesi olmayan ve denizcilik sanatını anlamayan insanlar tarafından hazırlanmış olmasıydı. Karşı görüşte yer alan kozmograf ve teorisyenlere göre de kozmografya ilminden habersiz kılavuzlar astronomik gözlemler yerine pusula ve mesafe ölçümlerine göre konum belirlemekteydiler. Kılavuzlara göre geminin seyir rotasına bağlı olarak geleneksel seyrüsefer yöntemleri, yerel koşulların dikkate alınması kaydıyla, yeterli bir verimlilik sağlamaktaydı. Kılavuzların raporlarıyla *Padrón Real*'in gözden geçirilmesine karşı çıkan Pedro de Medina onların gözlemlerini güvenilmez bularak, bunun şablon haritadaki hataları düzeltmekten ziyade yeni yanlışlara yol açacağını savunmaktaydı.[8]

Pedro de Medina sahip olduğu kraliyet lisansı sayesinde 1538 yılında Sevilla'da harita yapıp satmanın yanı sıra kılavuzları da eğitmeye başlamıştı. Bununla birlikte onu harita piyasasında bir rakip olarak gören Sebastian Cabot'un engellemeleriyle karşılaşmış ve hatta Medina'nın *Padrón Real*'e erişimi bile kısıtlanmıştı. 1512'den beri aralıklarla İspanya hizmetinde bulunan İtalyan kaşif ve haritacı Sebastian Cabot hem *piloto mayor* (baş kılavuz) hem de *Consejo de India* (Yeni Dünya Konseyi) üyesi olarak görev yapmaktaydı.[9] 1540'lar boyunca Sevilla'daki harita piyasasında Cabot ve Diego Gutiérrez'in neredeyse tekeli söz konusuydu. Gutiérrez ailesi Casa de Contratación bünyesinde oldukça etkindi. İspanyol haritacı ve kozmograf Diego Gutiérrez (1485-1554) 1534 yılında Casa de Contratación tarafından harita ve seyrüsefer aletlerinin yapımıyla görevlendirildi. Sebastian Cabot'la birlikte *Padrón Real*'in hazırlanmasından rol aldı. 1554'teki ölümünden sonra oğulları Diego ve Sancho Gutiérrez de yine Casa de Contratación'da kozmograf, haritacı ve seyrüsefer eğitmeni olarak görev yapmaya devam ettiler.[10] Sevilla'da Cabot ve Gutiérrez tekeline karşı Pedro de Medina ve diğer teorisyenler kendi haritalarının en iyileri olduklarını savunarak kılavuzların bunları kullanmalarını istemekteydiler. Seyrüsefer haritalarının sıkı bir devlet kontrolü altında olması sebebiyle sarayın konuya bakışı önem kazanmaktaydı, zira kraliyet onayı Medina'nın haritalarına şüpheyle yaklaşan kılavuzları ikna edebilirdi. Şablon haritaya ulaşan Medina piyasada yaygın olarak kullanılan haritaların çoğunun buna uymadığını fark edince çabalarını arttırdı. Diğer kozmograf ve teorisyenlerle birlikte kılavuzların kullandığı haritaların güvenilir olmadığını ve astronomik seyrüsefer için uygun olmadığını ilan eden Medina tek çözümün şablon haritaya uygun olarak hazırlanmış deniz haritalarının kullanılması olduğunu ifade etmekteydi.[11]

7 Nieves Rodriguez Amunátegui, "Pedro de Medina", *Difundiendo el Patrimonio Bibliográfico de la Armada*, (Madrid: Museo Naval de Madrid, 2016), 2.

8 Alison Sandman, "Mirroring the World: Sea Charts, Navigation and Territorial Claims of Sixteenth-Century Spain", *Merchants and Marvels: Commerce, Science and Art in Early Modern Europe*, ed. Pamela Smith, Paula Findlen (New York, Londra, Routledge, 2002), 89-90.

9 Alison Sandman ve Eric H. Ash, "Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England", *Renaissance Quartely*, cilt 57, sayı 3 (Sonbahar, 2004), 817.

10 José Pulido Rubio, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla* (Sevilla: CSIC - Escuela de Estudios Hispano- Americanos (EEHA), 1950), 982.

11 Sandman, "Mirroring the World…", 91-92.

Kılavuzların kullanacakları haritalar kadar onların nasıl eğitilmeleri gerektiği de önemli bir tartışma konusuydu. Pedro de Medina ve diğer kozmograflar mevcut eğitimlerin yetersiz olduğunu vurgulayarak kılavuzların astronomik seyrüsefer bilgilerinin titiz bir denetimden geçirilmeleri gerektiğini savunmaktaydılar. 1530'ların başlarından itibaren kılavuzların eğitiminden Gutiérrez sorumluydu. Bununla birlikte Gutiérrez'in derslerinde astronomiden ziyade denizcilik biliminin pratik yanlarına ağırlık vermesi eleştiri konusu olmaktaydı. Onun rakibi olan Medina kılavuz eğitimlerinin yozlaştığını ve kılavuzların hiçbir şey anlamadan kendilerine önceden verilen cevapları tekrar ettiklerini iddia etmekteydi. Kılavuzların eğitimi astronomik seyrüsefer için de büyük önem taşımaktaydı, zira astronomi bilmeyen ve denizde konum belirlemek için gözlem yapamayan kılavuzlar pusula ve mesafe ölçümlerine mahkum kalmaktaydılar. Her ne kadar bütün kılavuzlar güneş ve Kuzey Yıldızı vasıtasıyla enlem tayin etmeyi bilmek zorunda olsalar da kılavuzlar denizde bazen haftalarca uygun gözlem koşullarının oluşmadığını ifade ederek sonuçların çoğu zaman güvenilmez olduğunu savunmaktaydılar. Buna karşılık kozmograflar deniz haritalarının düzenli enlem ölçümleri yapılarak kullanılması için yapıldıklarını belirterek ancak ondan sonra manyetik sapma dikkate alınmak kaydıyla pusulanın rota kontrolü için kullanılabileceğini ifade etmekteydiler.[12]

Kılavuzlar genel olarak onları İspanya'dan Yeni Dünya'ya götürebilecek, kullanımı kolay herhangi bir haritayı yeterli görmekteydiler, zira onlar için esas mesele okyanusu geçmekti. Kozmograflar ve teorisyenler ise haritaların denizcilerin pratik ihtiyaçlarını karşılamak kadar dünyanın bilimsel olarak doğru bir tasvirini yapması gerektiğini savunmaktaydılar, zira Keşifler Çağı'nda deniz haritaları giderek uzmanlar arasında teknik bir tartışma konusu olmaktan çıkarak, keşfedilen toprakların paylaşımı için politik önem kazanan bir mesele haline gelmekteydi.[13] Pedro de Medina da stratejik önemi artan seyrüsefer sanatı ve kartografya alanlarında bir kozmograf ve teorisyen olarak çalışmalarıyla Sevilla'da ağırlığını hissettirmeye başlayacaktı.

4. El Arte de Navegar, 1545

Kılavuzların eğitimleri ve kullandıkları haritalarda astronomik seyrüsefere dair bilgi yetersizliklerinden dolayı hala geleneksel yöntemlere bağlı kaldıklarını gören Pedro de Medina 1545 yılında *El Arte de Navegar* (Seyrüsefer Sanatı) başlıklı çalışmasını yayınladı.[14] Eserde yer alan rüzgâr güllerinde belirttiği rüzgarların Akdeniz kökenli olması ve eserin diğer kısımlarında yer alan rüzgâr ve yön isimlerinin, her ne kadar okyanuslarla ilgili olsalar da, İtalya kökenli olmaları denizcilik biliminin güçlü Akdenizli kökenlerine işaret etmektedir.[15] Pedro de Medina El *Arte de Navegar*'ı sekiz bölüm olarak tasarladı. İlk bölümde dünyanın düzeni ve oluşumunu ele alan Medina, ikinci bölümde deniz bahsini açmakta ve denizlerde seyrüseferin gelişimini ele almaktaydı. Üçüncü bölümde ise rüzgârlar üzerine eğilen Medina, rüzgâr isimleri, özellikleri ve seyrüsefere etkilerini ele almıştı. Pedro de Medina özellikle astronomik seyrüsefer tekniklerini öğretme amacında olduğu için kitabının önemli bir kısmını gök cisimlerinin özelliklerine ayırmıştı.

12 Sandman, "Mirroring the World…", 95-96.

13 Sandman, "Mirroring the World…", 97.

14 Pedro de Medina, *El Arte de Navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos q a la buena navegacio son necessarios, y se deue saber, hecha por el maestro Pedro de Medina. Dirigida al Serenissimo y muy eclarescido Señor, don Phelipe Principe de España, y de las dos Sicilias* (Valladolid: Francisco Fernández de Cordoua, 1545).

15 Amunátegui, "Pedro de Medina", 3.

Bu bağlamda dördüncü bölüm güneşi ve seyrüsefer için nasıl kullanılabileceğini incelerken, yedinci bölüm ayı ele almakta ve deniz yolculukları için nasıl gözlemlenmesi gerektiği üzerinde durmaktaydı. Beşinci bölüm güneş ve ay dışında kutup yıldızlarının gözlemlenmesine ve seyrüsefer için kullanımına ayrılmıştı. Pedro de Medina eserinin altıncı bölümünde ise seyrüsefer iğnesi ve pusula hakkında nispeten kısaca bilgi vermekteydi. Medina sekizinci ve son bölümü ise bir takvim ile yılın günlerine ayırmıştı.[16]

Genel olarak bakıldığı zaman Pedro de Medina'nın *El Arte de Navegar*'ı büyük ölçüde okyanus ötesi yolculuklara çıkan İspanyol kılavuzların astronomik seyrüseferi öğrenmeleri için hazırlanmış bir eser görünümdedir, zira eserde harita veya portolan kullanımı ile ilgili ayrı bir bölüm yer almadığı gibi pusula ile ilgili bahis de oldukça kısa tutulmuştur. Bu durumu Casa de la Contratación içinde geleneksel seyrüseferi savunan kılavuzlar ve astronomik seyrüseferin önemi vurgulayan kozmograf ve teorisyenler arasındaki çekişme bağlamında değerlendirmek gerekmektedir. *El Arte de Navegar* yayınlandığı zaman büyük başarı elde etmiş, çok kısa bir süre içinde Fransızca, İtalyanca, Almanca ve İngilizce tercümeleri yapılmıştı. Bu durum Coğrafi Keşiflerde öncü rol oynayan İspanyol denizciliğinin Avrupa'da denizcilik bilimine katkılarına işaret etmektedir.[17]

El Arte de Navegar'ı Prens Felipe'ye ithaf eden Pedro de Medina geleceğin kralının teveccühünü kazanarak, bir gün kraliyet kozmografı olma hedefini koruduğunu göstermişti. Medina her ne kadar bu hayalini gerçekleştiremese de *Arte de Navegar* birçok dile çevrilmiş ve Medina Yeni Dünya ile ilgili meselelere bakan *Consejo de India*'nın oturumlarına davet edilmişti. 1548 yılında İspanya ve Portekiz üzerine bir nevi seyahat rehberi niteliğinde bir kitap olan *Libro de grandezas y cosas memorables de España*'yı yayınlamıştı.[18]

Pedro de Medina 1552 yılında el Regimiento de Navegación başlığı ile *El Arte de Navegar*'ın genel okuyucuya hitap eden daha basit ve sade bir versiyonunu yayınladı.[19] *El Arte de Navegar* daha çok kılavuzların eğitimi için hazırlanan teknik bir eser konumundayken bu ikinci edisyonda eser altı bölüme indirilmiş, bazı kısımlar kısaltılmış ve metinler basitleştirilmişti. Altı bölümden oluşan eserde seyrüsefer haritası, güneş ve kutup yıldızının yükseklikleri, pusula, ayın durumu ve gelgitlerin oluşumu ile gece vakit tespiti için saat kullanımı ele alınmıştı.[20] 1563 yılında Regimiento de Navegación'un gözden geçirilmiş bir baskısı daha yayınlandı. Medina *Arte de Navegar*'da inanmadığı pusula iğnesinin manyetik sapma problemini Regimiento de Navegación'un 1563 baskısının dördüncü bölümünde kabul etmek zorunda kalmıştı.[21] Casa de Contratación'daki entrika ve çekişmelerden bezen Medina 1555 yılında *Libro de la verdad* (Hakikat Üzerine) başlıklı kitabını yayınladı. Medina ayrıca farklı alanlardan okuyucular

16 Amunátegui, "Pedro de Medina", 3-4.

17 Amunátegui, "Pedro de Medina", 6.

18 Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de España* (Sevilla: Dominico de Robertis, 1548) ve *Dictionary of the Literature of the Iberian Peninsula*, 1057.

19 Pedro de Medina, *Regimiento de Navegación en que se contienen las reglas, declaraciones y avisos del libro del Arte de Navegar* (Sevilla: Juan Canalla, 1552).

20 Amunátegui, "Pedro de Medina", 4-5.

21 Pedro de Medina, *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe* (Sevilla: Simón Carpintero, 1563).

için *Arte de Navegar*'ın daha açık ve basit bir versiyonunu, *Suma de cosmographia*'yı kaleme aldı.[22] Pedro de Medina 1561 yılında Medina Sidonia ailesinin tarihini ele alan son eseri *Crónica de los Duques de Medina Sidonia*'yı yayınlayarak kendisini himaye edip destekleyen Medina Sidonia hanesine vefa borcunu ödemişti.[23]

5. Bir Osmanlı Denizcisi: Piri Reis

Kozmografya ve denizcilik bilimine dair teorik çalışmaları ile öne çıkan Pedro de Medina'dan farklı olarak Piri Reis'in denizlerde hem korsan hem de Osmanlı hizmetinde bir amiral olarak yoğun hizmet geçmişi dikkat çekmektedir. Piri Reis'in çalışmalarını da teorik veya akademik kaygılardan ziyade pratik amaçlara yönelik hazırladığı görülmektedir. Piri Reis'in hayatı ile ilgili bilgileri *Kitâb-ı Bahriye* isimli eserinde zaman zaman kendisi ve amcası Kemal Reis ile ilgili andığı hatıralardan öğrenebilmekteyiz. Gelibolu, Mora kıyıları ve Adalar Denizi'ndeki irili ufaklı adalar hakkında verdiği detaylar onun denizcilik hayatına bu sularda başladığının işaretidir.[24]

Piri Reis amcası Kemal Reis ile birlikte 1495 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun hizmetine girene kadar Akdeniz'de korsanlık faaliyetlerinde bulundu[25] Bununla birlikte "Korsanlık" ve "Deniz haydutluğu" kavramlarının farklılığına dikkat çekmek gerekir. Korsanlık, meşru bir otoritenin izin ve himayesinde, belirli sınırlamalara tâbi olarak denizlerde faaliyet gösterilmesidir. Osmanlı kaynaklarında korsan kelimesi karşılığı daha çok "levend" veya daha çok "gönüllü reisler" ifadelerini görülmektedir. Müslüman korsanların İslâm hukukuna bağlı olarak faaliyet göstermeleri esastı. Bu sistemde Şer'i hukuk içinde ele geçirilen ganimetin beşte biri hükümdara verilmekte ve emân/ahidnâme verilen devletlere saldırılmaması şartı ile korsanlığa izin verilmekteydi. Buna karşılık deniz haydutluğu ise herhangi bir otoriteye bağlı olmadan ve hiçbir sınırlama kabul etmeden denizlerde gerçekleştirilen bütün kanun dışı eylemleri içermektedir. Osmanlıların "harami levend" olarak isimlendirdikleri deniz haydutları resmi makamlar tarafından ele geçirildikleri zaman ağır bir şekilde cezalandırılmaktaydılar.[26]

Piri Reis amcası Kemal Reis'le denizde geçen yıllarında Rodos'ta üslenen Hıristiyan korsanlar St. Jean Şövalyeleri ile savaştı. Adalar Denizi'nde Osmanlı-Venedik dengesinin Osmanlılar lehine değişmesinde kuşkusuz Kemal Reis liderliğindeki korsanların Venedik Cumhuriyeti ile mücadeleleri de etkili oldu.[27] Batı Akdeniz'e de yelken açan Kemal Reis ve Piri Reis Endülüs Müslümanlarına yardım için İspanya kıyılarına akınlar düzenledi. Piri Reis Kemal Reis'le 1490-91 yılında üslendikleri Bona limanından Sicilya, Sardunya ve Korsika adalarıyla Fransa kıyılarına yapılan akınlara katıldı.[28] 1493'te

22 Pedro de Medina, *Suma de cosmographia* (Sevilla: Suavius Lambert, 1550).

23 *Dictionary of the Literature of the Iberian Peninsula*, 1057.

24 İdris Bostan, "Piri Reis", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, cilt. 37 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2007), 283.

25 Bostan, "Piri Reis", 283-284.

26 İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler, 1575-1620* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009), 17-23, Uskoklar üzerinden Akdeniz dünyasında "korsan", "başıbozuk", "eşkıya" ve "haydut" kavramlarının değerlendirilmesi için bk. Catherine Wendy Bracewell, *16. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık ve Eşkiyalık: Senjli Uskoklar*, çev. Mehmet Moralı (İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2009), 12-21.

27 Volkan Dökmeci, *Akdeniz'de Devletler ve Korsanlar: Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık* (İstanbul: Babil Kitap, 2020), 239-274.

28 Bostan, "Piri Reis", 284.

Tunus'ta bulunan Piri Reis Sicilya kıyılarındaki yerleşimler, tahkimatlar ve gemilerin yanaşabileceği koylar hakkında detaylı bilgiler vermekte ve bölgeye yönelik kendi akınlarını da zikrederek Sicilya'nın özellikle Tunus'ta üslenen korsanlar için iyi bilinen bir hedef olduğunu göstermektedir.[29] Aynı şekilde Korsika ve Sardunya adaları da Kuzey Afrika limanlarında üslenen Türk denizcilerin uğrak noktaları haline gelmiştir. Piri Reis'in Amerika kıtasının keşfine dair ilk bilgileri de bu yıllarda Batı Akdeniz'de esir alınan İspanyol denizcilerden ve ele geçirilen haritalardan elde ettiği anlaşılmaktadır.

6. Osmanlı Hizmetinde

Osmanlı denizciliğinde her ne kadar Fatih Sultan Mehmed ve II. Bayezid dönemlerinde önemli altyapı yatırımları yapılıp çok sayıda kadırga inşa edilmiş olsa da Osmanlı denizgücünün ruhu denizleri çok iyi tanıyan Türk korsanlarıydı. Onları idare edecek uzman denizciler olmadan kadırgaların bir işe yaramayacağının farkında olan Sultan II. Bayezid 1495 yılında Kemal Reis'i ve beraberindeki denizcileri İstanbul'a gelerek Osmanlı İmparatorluğu'nun hizmetine girmeye davet etti. Bu teklifi kabul eden Kemal Reis'in yanında Piri Reis de yer almaktaydı. Piri Reis II. Bayezid döneminde Venedik Cumhuriyeti'ne karşı gerçekleştirilen deniz harekâtlarına katılarak, İnebahtı kuşatmasında (1499), Modon ve Koron fetihlerinde (1500) ve Navarin fethinde (1501) bulundu. Adalar Denizinde güvenlik filosunda görev yaptı. Kemal Reis Anadolu'daki Haremeyn vakıflarının gelirlerini deniz yoluyla İskenderiye'ye götürmekle görevlendirildiğinde Piri Reis de ona eşlik etti, dönüş yolunda Rodos Şövalyeleri ile çarpıştı. Piri Reis 1504 yılında Rodos'ta bulunan Müslüman esirleri kurtarmak için gerçekleştirilen bir seferde de yer aldı. 1505'te Trablusgarp emirinin yardım talebine yanıt verdi. Ertesi yıl ise Kuzey Afrika ve Endülüs'e seferler gerçekleştirildi. Portekizlilere karşı Memlüklere destek verilmesi için Osmanlı yardımıyla oluşturulan filoda görev yaptı.[30]

Kemal Reis'in 1510 yılı sonlarında Mısır yolunda bir fırtınaya yakalanarak gemisinin batması üzerine Piri Reis sadece amcasını değil aynı zamanda her zaman kendisine kol kanat geren önemli bir hamiyi de kaybetti.[31] Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferinde Kapudan Cafer Bey komutasında gemi reisi olarak görev aldı. 1517'de Nil nehri üzerinden Kahire'ye ulaşarak burada 1513'te hazırladığı ilk Yeni Dünya haritasını Yavuz Sultan Selim'e sundu.[32] Piri Reis böylece sadece bir gemi kaptanı olarak değil aynı zamanda kartografya ve denizcilik bilimine dair çalışmalarıyla da dikkat çekmeye başladı.

7. Yeni Dünya Haritası, 1513

Piri Reis'in 1513 yılında Gelibolu'da çizdiği harita denizcilik ve haritacılık tarihindeki en ilgi çekici ve önemli haritalardan biridir.[33] Bu haritanın günümüzde elimize ulaşan parçası İspanya, Portekiz, Batı Afrika kıyıları ve yeni keşfedilen Amerika kıtasının doğu kıyılarını göstermektedir. Haritanın şekli, üzerindeki rüzgârgüllerinin konumu orijinal halinin üç kat daha büyük olduğunu işaret etmektedir. 1513 Haritası'nın şekil özellikleri itibariyle Akdeniz denizciliğinin seyrüsefer haritaları tipinde olduğu anlaşılmaktadır zira portolan haritalarında olduğu gibi bu haritada da yer isimleri kara parçasının içine

29 Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, cilt II, haz. Yavuz Senemoğlu (İstanbul: Tercüman Yayınları, 1973), 43-56.

30 Bostan, "Piri Reis", 284.

31 İdris Bostan, "Kemal Reis", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, cilt. 25 (Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2022), 227.

32 Bostan, "Piri Reis", 284.

33 McIntosh, "The Piri Reis Map of 1513…", 133.

dik olarak yazılmıştır. Ayrıca haritada yer alan renkli şehir, hükümdar, hayvan ve canavar tasvirleri ile bunların açıklamaları birer referans olarak portolan haritalarının özelliklerine uymaktadır. Bununla birlikte Piri Reis'in haritası her ne kadar teknik olarak bir portolan olsa da dar kapsamlı tipik Akdeniz portolanlarından daha gelişmiş ve daha geniş kapsamlı olmasıyla ayrılmaktadır.[34]

Piri Reis'in 1513 Haritası özellikle Amerika kıtasının günümüze ulaşabilen erken tarihli ender haritalarından biri olarak dikkat çekmektedir. Zira Yeni Dünya'nın keşfinin ilk otuz yılından sadece bir düzine kadar harita günümüze ulaşmayı başarmıştır. Bunun yanı sıra tecrübeli Osmanlı denizcisi Piri Reis'in Doğu ve Batı dünyalarının coğrafya gelenekleri kadar denizcilik bilimi ve harita ilmine de hâkim olması bu haritayı 16. yüzyılda farklı kaynaklardan beslenen çarpıcı bir örnek haline getirmektedir. Piri Reis'in haritasına kaynaklık eden 34 yapıt arasında en az sekizi Müslüman coğrafyacıların eserleridir. Buna ek olarak dört Portekiz haritasının ve yirmi kadar tarihi belirsiz haritanın Piri Reis'in dünya haritasının kaynakları arasında olduğu ifade edilmektedir. Piri Reis bu haritada eski coğrafya eserlerinde yer alan antik çağ ve orta çağ efsanelerine büyük ihtimalle birer referans olarak yer vermiş, Rönesans denizcilik biliminin en son teknik ilerlemelerini de kullanmıştır. Piri Reis'in eseri coğrafya ilminin tarihsel ilerlemesine uygun olarak antik çağın büyük coğrafyacısı Batlamyus'un Geographia'sından, eski mappaemundilerden ve Akdeniz portolanlarından istifade etmiştir. Yeni keşfedilen Amerika kıtasına dair bilgilerin bir kısmının Akdeniz'de esir alınan İspanyol denizcilerden ve ganimet olarak ele geçirilen bir Kolomb haritasından öğrenildiği bilinmektedir. Bu durum Piri Reis'in yeni gerçekleştirilen keşifleri dikkatle takip ettiğini ve Yavuz Sultan Selim'e mümkün olduğunca bu gelişmeleri yansıtan güncel bir dünya/keşifler haritası sunma isteğini göstermektedir.[35]

8. Kanuni Sultan Süleyman Hizmetinde

Piri Reis'in ihtiyaç duyulan her yerde Osmanlı denizgücünün hizmetinde olduğu anlaşılmaktadır. Bu usta denizci sadece coğrafi koşullarının birbirinden çok farklı olduğu Akdeniz ve Hint Okyanusunda değil aynı zamanda nehir filolarında da görev aldı. Kanuni Sultan Süleyman'ın 1521 tarihindeki Belgrad seferinde Osmanlı bahriye teşkilatında İnce Donanma olarak da bilinen Tuna donanmasında görev yaptı. 1522 yılında ise Kanuni döneminin en önemli deniz harekâtlarından biri olan Rodos seferine katıldı. Piri Reis deneyimli bir denizci olarak Hain Ahmed Paşa isyanını bastırmak ve eyalete bir çeki düzen vermek için 1524 yılında Mısır'a giden İbrahim Paşa'ya kılavuz olarak eşlik etti. Bu yolculuk esnasında seyrüseferle ilgili konularda Piri Reis'in sık sık kendi notlarına başvurması sadrazamın dikkatini çekti. Bunun üzerine Piri Reis *Kitâb-ı Bahriye* taslağını İbrahim Paşa'ya göstererek çalışmaları hakkında bilgi verdi. Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerde de güçlü bir varlık göstermesi gerektiğini savunan İbrahim Paşa Piri Reis'in Osmanlı denizcilerine yol gösterecek pratik bir Akdeniz portolanı olarak tasarladığı *Kitâb-ı Bahriye* taslağından oldukça etkilendi ve Piri Reis'i himayesine alarak kısa sürede bu çalışmayı tamamlamasını istedi. Paşa hava muhalefeti nedeniyle Rodos'tan sonra yoluna karadan devam edince Piri Reis de Gelibolu'ya dönerek çalışmalarına devam etti. 1526'da *Kitâb-ı Bahriye*'nin ikinci telifini Kanuni Sultan Süleyman'a sundu.[36]

34 Svat Soucek, *Piri Reis ve Kolomb Sonrası Türk Haritacılığı*, çev. Ece Irmak (İstanbul: Boyut Yayınları), 2013, 64-65.

35 Afet İnan, *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018), 26-39.

36 Bostan, "Piri Reis", 284.

9. Kitâb-ı Bahriye, 1526

Piri Reis hem korsanlık döneminde hem de Osmanlı hizmetindeki yıllarında hayatları denizlerde geçen diğer denizciler gibi Akdeniz coğrafyasına dair önemli bir tecrübe kazandı. Bununla birlikte onu diğer denizcilerden ayıran şey Akdeniz'deki güvenli limanlara, gemilerinin sığınabilecekleri küçük koylara, su kaynaklarına ve adalara dair neredeyse sistematik ve bilimsel denebilecek gözlemlerde bulunması ve bunları diğer Osmanlı denizcilerinin pratik kullanımına sunmak üzere kayıt altına almasıydı. Bu şekliyle denizcilere bir rehber kitap olması amacıyla hazırlanan *Kitâb-ı Bahriye* ilk olarak 1521 yılında mensur olarak yazılmış daha sonra Kanuni Sultan Süleyman'a takdim edilmek üzere 1526'da kısmen manzum olarak gözden geçirilmiş ve yeni haritalarla zenginleştirilmiştir. *Kitâb-ı Bahriye*'nin Veziriazam İbrahim Paşa aracılığı ile Kanuni Sultan Süleyman'a sunulan nüshasının özellikle manzum kısımları Seyyid Murâdi tarafından hazırlandı.[37] Hem Piri Reis'in saraya tanıtılmasında hem de daha sonra Barbaros Hayreddin Reis'in Osmanlı hizmetine çağrılmasında İbrahim Paşa'nın önemli rol oynaması kuşkusuz veziriazamın denizlerde bir atılım yapma isteği ile ilgilidir.

Kitâb-ı Bahriye'nin Kanuni'ye sunulan nüshasında Piri Reis, denizciliğe dair temel terminolojiyi açıklayarak başlamaktadır. Bu kısımda öncelikle seyrüsefere dair konular, fırtınalar, rüzgârlar, pusula ve haritaların açıklanması yer almaktadır. Piri Reis denizciliğe dair temel konular bilinmeden, yani harita ve pusula kullanmadan denizde yol almanın mümkün olmadığını ifade eder.[38] Daha sonra dünya denizleri hakkında bilgi veren Piri Reis, Çin Denizi, Hint Denizi, Bahr-i Pars, Bahr-i Zenc, Bahr-i Mağrib, Rum ve Kulzum (Hazar) denizlerinden bahseder, ancak Karadeniz ile Kızıldeniz eserinde yer bulmaz. Piri Reis *Kitâb-ı Bahriye*'de Coğrafi Keşiflerle ilgili güncel bilgileri aktarır. Portekizlilerin Hint Okyanusuna bilinen yollar dışında nasıl yeni bir rota bulduklarını açıklar. Keşiflerle ilgili genel bilgilerin dışında Portekiz'den yelken açan bir denizcinin Hint Okyanusu'na ulaşmak için neler yaptığını, hangi mevsimde demir aldığını, hangi yöne kaç mil gittiğini, nereden su aldığını ve harita ile seyrüsefer aletlerinin yardımıyla rotasını nasıl belirlendiğini adım adım anlatır. Piri Reis eserinde sadece Portekiz keşiflerine değil aynı zamanda İspanyolların girişimlerine de yer verir. Piri Reis'e göre elinde deniz ilmine dair eski bir kitap olan Kristof Kolomb İspanya kralına başvurmuş ve kendisine verilen gemilerle "Antilye" sahillerine ulaşmıştır. Bu kısımda Piri Reis Kolomb'un haritalarından birinin kendi eline geçtiğini belirterek önemli bir bilgi verir. Bugün kayıp olan bu Kolomb haritası Piri Reis'in dünya haritası için de temel kaynak olmuş olmalıdır. Böylece Osmanlı denizcilerinin Coğrafi Keşiflerle ilgili gelişmeleri yakından takip ettikleri anlaşılmaktadır.[39]

Kitâb-ı Bahriye'nin esas kısmı Piri Reis'in Çanakkale'den başlayarak, Adalar Denizi ve Akdeniz'deki önemli liman kentlerini ve adaları ele aldığı ve kolay anlaşılması için nesir olarak anlattığı bölümdür. Piri Reis haritalarda gösterilmesi mümkün olmayan detayları eserinin metin kısmında ele almış, coğrafi bilgi-

37 Sarıcaoğlu, "Kitâb-ı Bahriyye", 72-73. Tarihçi, denizci ve şair olan Seyyid Murâdi Piri Reis'in Kitâb-ı Bahriye taslaklarını düzenlemiş ve kitap haline getirmiştir. Murâdi daha sonra Barbaros Hayreddin Paşa'nın da hizmetinde bulunarak Gazavât-ı Hayreddin Paşa'yı da kaleme almıştır. Bk. Abdülkadir Özcan, "Murâdi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, cilt, 31 (Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2020), 193-194.

38 Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, cilt I, 46-51.

39 Fikret Sarıcaoğlu, *Piri Reis'ten Örfi Paşa'ya: Osmanlı Tarihi Haritaları ve Tarihi Coğrafya Eserleri* (İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2015), 58 ve İnan, *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*, 17-26.

ler kadar, seyrüsefere dair bilinmesi gereken hususlara işaret etmiş ve bu bağlamda Osmanlı leventlerini denizlerdeki tehlikeler hakkında uyarmıştır. Eserin sonunda Piri Reis'in İbrahim Paşa ile Mısır yolculuğu ve *Kitâb-ı Bahriye*'nin takdim serüvenini içeren bir sonuç kısmı yine manzum olarak düzenlenmiştir. *Kitâb-ı Bahriye* Piri Reis'in diğer eserleri gibi kartografya ve denizcilik bilimi bağlamında bir Doğu-Batı sentezi olma özelliğini taşımaktadır, zira bu eserin hazırlanmasında Müslüman coğrafyacıların haritaları kadar Akdeniz'de yaygın bir şekilde kullanılan İtalyan, Katalan ve Portekiz portolanlarının ve ada haritalarının kullanıldığı düşünülmektedir.[40] Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriyesi* sadece kendisinden sonraki Osmanlı denizcilerine değil, aynı zamanda coğrafyacılarına da kaynaklık etmiştir. Hem Kâtib Çelebi hem Evliya Çelebi eserlerinde bu kaynaktan istifade etmiş, *Kitâb-ı Bahriye* Osmanlı coğrafya geleneğinde önemli bir konuma yerleşerek uzun yıllar birçok atlas ve deniz haritası için bir örnek teşkil etmeye devam etmiştir.

10. 1528 Haritası

Piri Reis 1528 yılında yine Gelibolu'da yapımını tamamladığı ikinci dünya haritasını Kanuni Sultan Süleyman'a takdim etti.[41] Haritanın bugüne kalan sol üst köşesinden bir parçasından Piri Reis'in ikinci dünya haritası olarak bilinen 1528 Haritasının Atlantik Okyanusu'nun kuzeyi ile Kuzey ve Orta Amerika kıyılarını gösterdiği anlaşılmaktadır. Piri Reis'in bu çalışması da haritacılık tekniği bakımından çizilen rüzgâr gülleri ve kerte çizgileri ile içerik ve kartografik olarak mükemmel bir deniz haritası örneği sayılmaktadır. 1513 Haritasına göre Piri Reis'in bu çalışmasında hem ölçek daha büyümüş ve daha önce koy ve körfezler yarım daire şeklinde gösterilirken bu eserde teknik olarak daha gerçekçi bir görünüm kazanmışlardır. Buna karşılık 1513 Haritasına göre üzerinde yazılı metin azalmış, haritanın kaynaklarına ve yapım tekniğine ilişkin bir bilgi verilmemiştir. Piri Reis aynı zamanda ilk dünya haritasında Kolomb'un haritasına güvenerek hatalı bir şekilde gösterdiği yerleri bu eserinde keşiflerin ilerleyişine göre düzeltmiş ve henüz keşfedilmeyen yerleri ise beyaz bırakmıştır. Bu durum Piri Reis'in bir deniz adamı olmasının ötesinde sistematik araştırmaları ölçüsünde doğru bilgi verme kaygısı güden bilimsel bir yaklaşım sergilediğini göstermektedir.[42]

Piri Reis'in kartografya alanındaki çalışmaları devam ederken hiçbir zaman donanmadaki aktif görevini bırakmadığı anlaşılmaktadır. Prof. Dr. İdris Bostan ikinci haritasını takdimi esnasında Piri Reis'ten "Piri Kethüda" olarak bahsedilmesini kendisinin Gelibolu Tersanesi'nde görevli olduğu şeklinde yorumlamaktadır. 1534 yılında Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cezayir'den çağrılarak Osmanlı hizmetine girmesiyle donanma ve tersanede yeni bir atılım gerçekleşti. Piri Reis'in denizciliğin hem teorik hem de pratik yönlerini çok iyi bilen bir isim olarak Barbaros'un yeniden organize ettiği Osmanlı denizgücünde yerini aldığı görülmektedir. Piri Reis 1537 yılındaki Korfu kuşatmasına katıldı, burada kendisine hilat giydirildi.[43] 1537 yılından 1547 yılında Hint Kaptanlığına atanıncaya kadar hangi faaliyetlerde bulunduğu konusunda maalesef net bir bilgi yoktur. Bu durum ünlü Türk denizcisinin biyografisinde kabaca 10 yıllık bir boşluk bulunmasına neden olmaktadır.

40 Sarıcaoğlu, *Piri Reis'ten Örfî Paşa'ya*, 61-62.

41 Bostan, "Piri Reis", 284.

42 Cevat Ülkekul, "Piri Reis'in 1528 Tarihli Bölgesel Haritası", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, cilt 1 (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014), 186-210.

43 Bostan, "Piri Reis", 284.

11. Hint Kaptanlığı

Piri Reis 1547 yılında Yemen beylerbeyi tayin edilen Ferhad Paşa'nın yerine Hint kaptanlığına getirilmesi ile coğrafya ve seyrüsefer özellikleri bakımından Akdeniz'den oldukça farklı olan bir bölgeye adım atmış oldu.[44] 16. Yüzyılın başlarından itibaren Osmanlılar hem Kızıldeniz'de hem de Hint okyanusunda yıllardır Portekiz tehdidi ile mücadele etmekteydiler. Bu bölgede kurulan yeni eyalet ve kapudanlıklar hem bölgede Osmanlı hakimiyetini pekiştirmekte hem de Portekiz'le savaşta yeni askeri üsleri oluşturmaktaydı. Osmanlıların güney siyasetinin merkez üslerinden belki de en önemlisi Süveyş idi, bu nedenle 16. Yüzyılın ilk çeyreğinde Portekiz'le mücadelede ilk olarak burada Memlüklerden kalan tersane daha faal hale getirilmiş ve bir Süveyş kaptanlığı kurulmuştu. Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgeyle ilgisi arttıkça Süveyş kaptanlığı ismi de bölgeye yönelik daha geniş bir vizyon izleneceğinin işareti olarak "Hint kaptanlığı" olarak değiştirildi.[45]

Hint kaptanı olarak Piri Reis'in ilk görevi Osmanlı denizgücünün okyanusa açılması için hayati bir öneme sahip olan Aden'i geri almak oldu. Süveyş tersanesinde hazırlanan 60 gemilik bir Osmanlı filosu öncelikle büyük gemilerin seyrüseferi için ciddi tehlikeler barındıran Kızıldeniz'i boydan boya geçerek Moha limanına ulaştı. Burada Yemen Beylerbeyi Ferhad Paşa ile görüşen Hint Kaptanı Piri Reis takviye asker ve gemilerle tekrar yola çıktı. Osmanlı filosunun Kasım 1548'de Aden civarına ulaşmasıyla çatışmalar başladı. Önceden hazırlanan strateji gereğince eski Aden sancakbeyi Kasım Bey'in kara harekâtına Piri Reis de denizden destek vermekteydi. Osmanlıların özellikle ateşli silahlar konusundaki üstünlüğünün farkında olan Aden'deki isyancılar Portekizlilerden donanmalarıyla müdahale etmelerini ve ayrıca kendilerine top vermelerini istemişlerdi. Bununla birlikte Kasım Bey karada kendi üzerine yürüyen isyancı Ali b. Süleyman'ın kuvvetlerini bozguna uğrattı, deniz cephesinde de Piri Reis Portekiz gemilerinin müdahalesine engel oldu. Osmanlı donanmasının deniz tarafına tam olarak hâkim olmasından sonra Piri Reis karaya asker ve top çıkartarak karadan da hücuma destek vermeye başladı. Yerli Arapların karşı hücumlarının püskürtülmesinden ve böylelikle kaleye hâkim tepelerin ele geçirilmesinden sonra kale surlarının doğrudan bombardımanı mümkün oldu. Osmanlı kuvvetlerinin gerçekleştirdikleri nihai hücum sonucu Aden kalesi 3 Şubat 1549 tarihinde fethedildi.[46]

12. Hürmüz Seferi ve Piri Reis'in İdamı

Piri Reis'in Hint Kaptanı olarak Kızıldeniz'deki ilk görevinin başarılı sonuçlanması üzerine bu sefer Portekizlilerin Basra körfezindeki üssü Hürmüz hedef olarak belirlendi. Portekizliler Basra körfezinde hem 1515'te sağlam bir şekilde yerleştikleri Hürmüz'deki üsleriyle varlık göstermekteydiler hem de yerli halkı Osmanlı idaresine karşı kışkırtarak bölgede huzursuzluk çıkartmaktaydılar. Osmanlı idaresindeki Basra'da henüz bir tersane altyapısı kurulamadığı için burada Hürmüz'e yönelik bir harekât düzenleyebilecek bir filo da bulunmamaktaydı. Bu nedenle Osmanlı yönetimi Basra körfezindeki Portekiz varlığına karşı güçlü bir cevap verilmesi için Piri Reis komutasında Süveyş'teki üssünde bulunan Hint filosunun görevlendirilmesine karar verdi.[47]

---

44 Bostan, "Piri Reis", 284.

45 Cengiz Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", *Belleten*, cilt XXXIV, sayı 134 (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1970), 235-236.

46 Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", 236-239.

47 Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", 239-241.

Piri Reis'in Hürmüz harekâtı Arap yarımadasının dolaşılmasını gerektiren bir sefer olarak hem lojistik olarak hem de Okyanus koşulları nedeniyle Aden seferine göre çok daha zorluydu. Nisan 1552'de Süveyş'ten hareket eden Piri Reis Basra Beylerbeyi Kubâd Paşa'yı da donanmanın hareketinden haberdar etti. Yapılan planlamalara göre Piri Reis Hürmüz'ü ele geçirdikten sonra gemilerin en azından bir kısmının Basra'da kışlaması düşünülmekteydi. Piri Reis Kızıldeniz'den Hint okyanusuna çıktıktan sonra Aden limanında donanmanın eksiklerini tamamladı. Bu esnada Osmanlı idaresi Basra bölgesine gönderdiği hükümler ile Hint filosunun bölgeye varıp varmadığını sormakta ve filo geldiyse ne zaman geldiğini, kaç gemiden oluştuğunu ve tam olarak nerede olduğunu araştırmakta ve Basra ile Lahsa taraflarındaki gelişmelere dair bilgi istemektedir. Portekiz tarafı da kısa sürede Osmanlıların Süveyş'teki donanma hazırlıklarından ve Hint filosunun hareketinden haberdar olmuşlardı. Hürmüz kalesi komutanı Alvaro de Noronha gelen haberleri teyit etmek için Yemen kıyılarına bir gemi göndererek bir saldırı ihtimaline karşı hazırlıklara başladı. Noronha uzun bir kuşatmaya direnmek için yiyecek ve su depoladı, kale savunmasını güçlendirdi ve Osmanlı filosunu tespit etmek için iki gözcü gemi gönderdi. Bunlardan birinin görevi eğer Osmanlı kuvvetleri sayıca çok fazlaysa Goa'daki Portekiz üssüne gidip buradaki genel validen yardım istemekti.

Osmanlı filosu Yemen kıyılarında Şihr ve Zufar limanlarına da uğradıktan sonra Umman körfezine yöneldi. Piri Reis burada ilk olarak Portekiz idaresindeki Maskat'ı yaklaşık bir hafta süren kısa bir kuşatmadan sonra ele geçirerek sefere başarılı bir başlangıç yaptı. Zengin bir şehir olan Maskat yağmalandı ve burada esir alınan 128 Portekiz askeri kadırgalarda küreğe koşuldu. Bununla birlikte Osmanlı kuvvetlerinin Hürmüz kuşatması çok daha zorlu oldu. Osmanlı sefer gücü 24 kadırga, 4 barça ve 850 askerden oluşmaktaydı. Piri Reis'in kuvvetleri ve Portekiz kalesi arasında yirmi gün boyunca karşılıklı top atışları gerçekleşti ancak bu karşılıklı bombardımanda Osmanlı askerleri daha çok zayiat verdi. Hücumlara inatla dayanan iç kale hariç bütün Hürmüz adası ve Hürmüz çevresindeki küçük adalar ele geçirilmesine rağmen kuşatmanın uzun sürmesi Osmanlı askerlerinin moralini bozmaktaydı. Piri Reis bu süreçte esir aldığı Maskat kalesi komutanı Jean de Lisbao'yu Hürmüz'deki Portekiz kuvvetlerinin durumu hakkında bilgi almak ve Hindistan'dan müdahale ihtimali olup olmadığını öğrenmek için kullanmaktaydı. Piri Reis'e göre kuşatma uzadıkça Portekiz donanmasının baskınına uğrama ihtimali artmaktaydı. Piri Reis Hürmüz kalesinin teslim edilmesi durumunda Maskat'ta aldığı Portekiz esirlerini serbest bırakmayı teklif ettiği halde olumlu cevap alamadı. Neticede Hürmüz'deki Portekiz direnişi sonucu iç kale alınmadı ve Portekiz filosunun hareketleri hakkında istihbarat toplamaya devam eden Piri Reis kuşatmayı kaldırarak Basra'ya çekilmeye karar verdi. Geri çekilen Osmanlı filosu Keşim adasında birkaç gün kalarak adayı yağmaladı ve çok sayıda esir aldıktan sonra Basra'ya yöneldi.[48]

Piri Reis Basra'da bulunduğu esnada bir Portekiz filosunun Hürmüz açıklarına geldiği haberi ulaştı. Hürmüz boğazının Portekizlilerce kapatılması ve gemilerin burada mahsur kalma tehlikesi belirmişti. Bu ihtimali düşünen Piri Reis Osmanlı Hint filosunun büyük kısmını Basra'da bırakarak sadece ganimet yüklü üç kadırgayla Basra'dan çıkarak Süveyş'e ulaşmaya çalıştı. Yolda gemilerinden biri parçalanan Piri Reis iki kadırgayla önce Hürmüz boğazında daha sonra da Aden körfezinde karşılaştığı Portekiz gemilerini atlatmayı başararak Süveyş tersanesine ulaştı ve kara yoluyla Kahire'ye gitti. Buna karşılık Piri Reis burada kendi sorumluluğundaki Hint filosunu geride bırakması sebebiyle görev yerini terk eden bir

48 Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", 243-244.

komutan gibi algılanarak, seferin idaresine yönelik eleştiri ve hatta suçlamalarla karşılandı. Hem Mısır Beylerbeyi Semiz Ali Paşa'nın hem de Basra Beylerbeyi Kubâd Paşa'nın Piri Reis'in Hürmüz'de Müslümanların mallarını yağmalattırdığı yönündeki suçlamaları ve Portekizlilerden rüşvet alıp kuşatmayı kaldırdığı iddiaları neticesinde Piri Reis 1553 sonlarında İstanbul'dan gelen emirle Divan-ı Mısır'da idam edildi. Bütün malı müsadere edilerek kayıt altına alındı ve İstanbul'a gönderildi.[49]

13. Sonuç ve Değerlendirme

Coğrafi keşiflerin denizcilik dünyasında önemli değişimlere neden olduğu bir dönemde hem İspanya hem de Osmanlı İmparatorluğu için denizcilik bilimi ve kartografya bilimsel ve akademik araştırma alanları olmanın ötesinde stratejik ihtiyaçlar haline gelmişti. Pedro de Medina'nın dikkat çektiği gibi İspanyol gemilerinin Yeni Dünya'daki kolonilere ulaşması Atlantik okyanusunun güvenli bir şekilde geçilmesine bağlıydı. Öncelikle bir kozmograf ve haritacı olan Medina bu amaçla başta *El Arte de Navegar* olmak üzere seyrüsefer tekniklerine dair eserler vermiş hem de İspanyol kılavuzların eğitimine destek vermiştir. Piri Reis'in de benzer bir yaklaşımla Osmanlı denizcileri için seyrüsefer tekniklerini açıkladığı *Kitâb-ı Bahriye* eserini hazırlamış ve seyrüseferle ilgili konular kadar askeri hedefler ve donanmanın ikmal yapabileceği noktalar hakkında da ayrıntılı bilgi vermiştir. Böylece hem Medina'nın hem de Piri Reis'in devletlerinin siyasi ve askeri önceliklerinin farkında olduklarını ifade etmek mümkündür.

Piri Reis ve Pedro de Medina arasında bir diğer benzerlik noktası bu iki önemli ismin güçlü kişiler tarafından himâye edilmesidir. Piri Reis'in Sadrazam İbrahim Paşa tarafından himaye edilmesi gibi Pedro de Medina da İspanya'nın önde gelen ailelerinden Medina Sidonia dükü tarafından desteklenmiş ve çalışmaları teşvik edilmişti. Pedro de Medina daha sonraki çalışmalarıyla da kraliyet himayesi elde etmeye çalıştı. Kraliyet kozmografı olmak isteyen ve Casa de la Contratación'da bir pozisyon elde etmek isteyen Medina, *Arte de Navegar*'ı İspanya Kralı II. Felipe'nin dikkatini çekmek için önemli bir adım olarak görmekteydi. Pedro de Medina her ne kadar bütün bu isteklerini gerçekleştiremediyse de yaptığı çalışmalarla hizmetleri İspanya tarafından tanındı ve Sevilla'da hizmetlerine devam etti. Piri Reis ilk olarak ünlü bir korsan olan amcası Kemal Reis tarafından desteklenmiş, daha sonra da Kanuni döneminin en güçlü isimlerinden biri olan Sadrazam İbrahim Paşa tarafından himâye görmüştü. Buna karşılık amcasının ölümü ve İbrahim Paşa'nın katli Piri Reis'i bütün eserlerine rağmen güç mücadeleleri ve siyasi çekişmelerin odağı olan Osmanlı payitahtında desteksiz bırakmıştı.

Piri Reis ve Pedro de Medina kozmografi, seyrüsefer teknik ve aletleri, haritalar üzerine çalışmalar yürütmekle birlikte birbirlerinden temel bir konuda ayrılmaktaydılar. Medina esasen bir teorisyen iken Piri Reis küçük yaşlardan itibaren denizlerde yetişmiş ve Osmanlı donanmasının faaliyet gösterdiği hemen hemen her cephede savaşmıştı. Yoğun askeri kariyeri arasında hazırladığı haritalar, *Kitâb-ı Bahriye* eseri kendi sistematik gözlem ve tecrübeleri ile zenginleşmişti. Pedro de Medina Sevilla'da ancak dünya denizlerini dolaşan İspanyol denizcilerden elde ettiği bilgiler ile çalışmalarına denizcilerin seyrüseferle ilgili pratik sorunlarına değinebilmekteydi. Sonuç olarak, Piri Reis ve Pedro de Medina eserlerinde hem harita ve pusula yardımıyla gerçekleşen geleneksel seyrüsefer yöntemlerini hem de hızla gelişmekte olan ölçüm ve gözlem temelli astronomik seyrüsefer teknikleri hakkında bilgi vererek kendi milletlerinin denizcilerine yol göstermeyi amaçlamışlardı.

49 Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", 245.

Görsel Listesi

Görsel 1. Pedro de Medina, *El Arte de Navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos q a la buena navegacio son necessarios, y se deue saber, hecha por el maestro Pedro de Medina. Dirigida al Serenissimo y muy eclarescido Señor, don Phelipe Principe de España, y de las dos Sicilias* (Valladolid: Francisco Fernández de Cordoua, 1545).

Görsel 2. "Deniz Haritası". Pedro de Medina, *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe* (Sevilla: Simón Carpintero, 1563).

Görsel 3. "Güneşin Yüksekliği". Pedro de Medina, *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe* (Sevilla: Simón Carpintero, 1563).

Görsel 4. "Kuzey/Kutup Yıldızının Yüksekliği". Pedro de Medina, *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe* (Sevilla: Simón Carpintero, 1563).

Görsel 5. "Pusula". Pedro de Medina. *Suma de cosmographia* (Sevilla: Suavius Lambert. 1550).

Kaynakça / References

Amunátegui, Nieves Rodriguez. "Pedro de Medina." *Difundiendo el Patrimonio Bibliográfico de la Armada*. Madrid: Museo Naval de Madrid, 2016.

Bostan, İdris. "Kemal Reis." *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*. Cilt. 25. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2022.

Bostan, İdris. "Piri Reis." *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*. Cilt. 37. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2007.

Bostan, İdris. *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler, 1575-1620*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.

Bracewell, Catherine Wendy. *16. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık ve Eşkiyalık: Senjli Uskoklar*. Çev. Mehmet Moralı. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2009.

Dictionary of the Literature of the Iberian Peninsula, L-Z. Ed. Germán Beliberg, Maureen Ihrie, Janet Pérez. Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1993.

Dökmeci, Volkan. *Akdeniz'de Devletler ve Korsanlar: Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık*. İstanbul: Babil Kitap, 2020.

İnan, Afet. *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018.

McIntosh, Gregory C. "The Piri Reis Map of 1513 is Important Because." *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*. 26-29 Eylül 2013. Cilt 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014.

Orhonlu, Cengiz. "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis." *Belleten*. Cilt XXXIV. Sayı 134. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1970.

Özcan, Abdülkadir. "Murâdi." *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*. Cilt, 31. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2020.

Pedro de Medina. *El Arte de Navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos q a la buena navegacio son necessarios, y se deue saber, hecha por el maestro Pedro de Medina. Dirigida al Serenissimo y muy eclarescido Señor, don Phelipe Principe de España, y de las dos Sicilias*. Valladolid: Francisco Fernández de Cordoua, 1545.

Pedro de Medina. *Libro de grandezas y cosas memorables de España*. Impresor: Dominico de Robertis. Sevilla, 1548.

Pedro de Medina. *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe.* Sevilla: Simón Carpintero, 1563.

Pedro de Medina. *Regimiento de Navegación en que se contienen las reglas, declaraciones y avisos del libro del Arte de Navegar*. Sevilla: Juan Canalla, 1552.

Pedro de Medina. *Suma de cosmographia*. Sevilla: Suavius Lambert, 1550.

Piri Reis. *Kitâb-ı Bahriyye*. Cilt II. Haz. Yavuz Senemoğlu. İstanbul: Tercüman Yayınları, 1973.

Rubio, José Pulido. *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla*. Sevilla: CSIC - Escuela de Estudios Hispano- Americanos (EEHA), 1950.

Sandman, Alison ve Eric H. Ash. "Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England." *Renaissance Quartely*. Cilt 57. Sayı 3. Sonbahar, 2004.

Sandman, Alison. "Mirroring the World: Sea Charts, Navigation and Territorial Claims of Sixteenth-Century Spain." *Merchants and Marvels: Commerce, Science and Art in Early Modern Europe*. Ed. Pamela Smith, Paula Findlen. New York, Londra, Routledge, 2002.

Sarıcaoğlu, Fikret. "Kitâb-ı Bahriyye." *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*. Cilt. 26: Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2002.

Sarıcaoğlu, Fikret. *Piri Reis'ten Örfî Paşa'ya: Osmanlı Tarihi Haritaları ve Tarihi Coğrafya Eserleri*. İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2015.

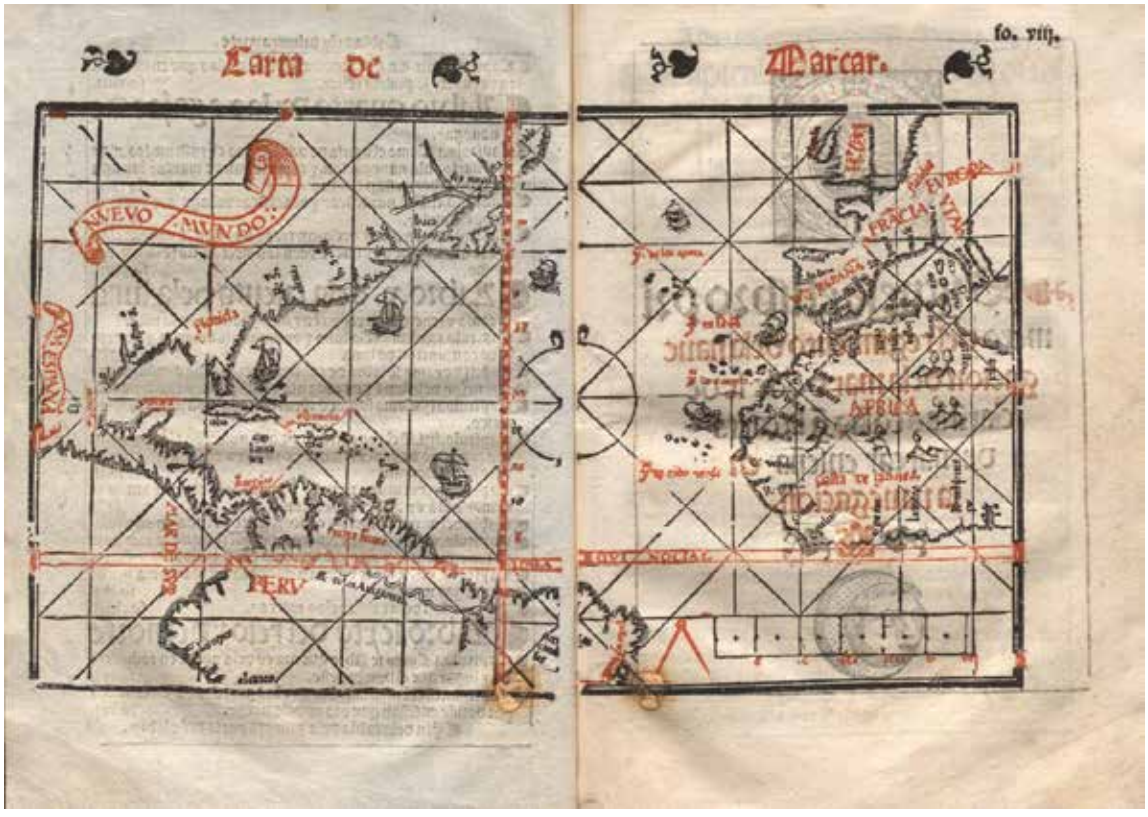
Soucek, Svat. *Piri Reis ve Kolomb Sonrası Türk Haritacılığı*. Çev. Ece Irmak. İstanbul: Boyut Yayınları, 2013.

Ülkekul, Cevat. "Piri Reis'in 1528 Tarihli Bölgesel Haritası." *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*. 26-29 Eylül 2013. Cilt 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014.

EKLER



Görsel 1. Pedro de Medina**,** *El Arte de Navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos q a la buena navegacio son necessarios, y se deue saber, hecha por el maestro Pedro de Medina. Dirigida al Serenissimo y muy eclarescido Señor, don Phelipe Principe de España, y de las dos Sicilias***.** Impresor: Francisco Fernández de Cordoua. Valladolid. 1545. Biblioteca Nacional de España.



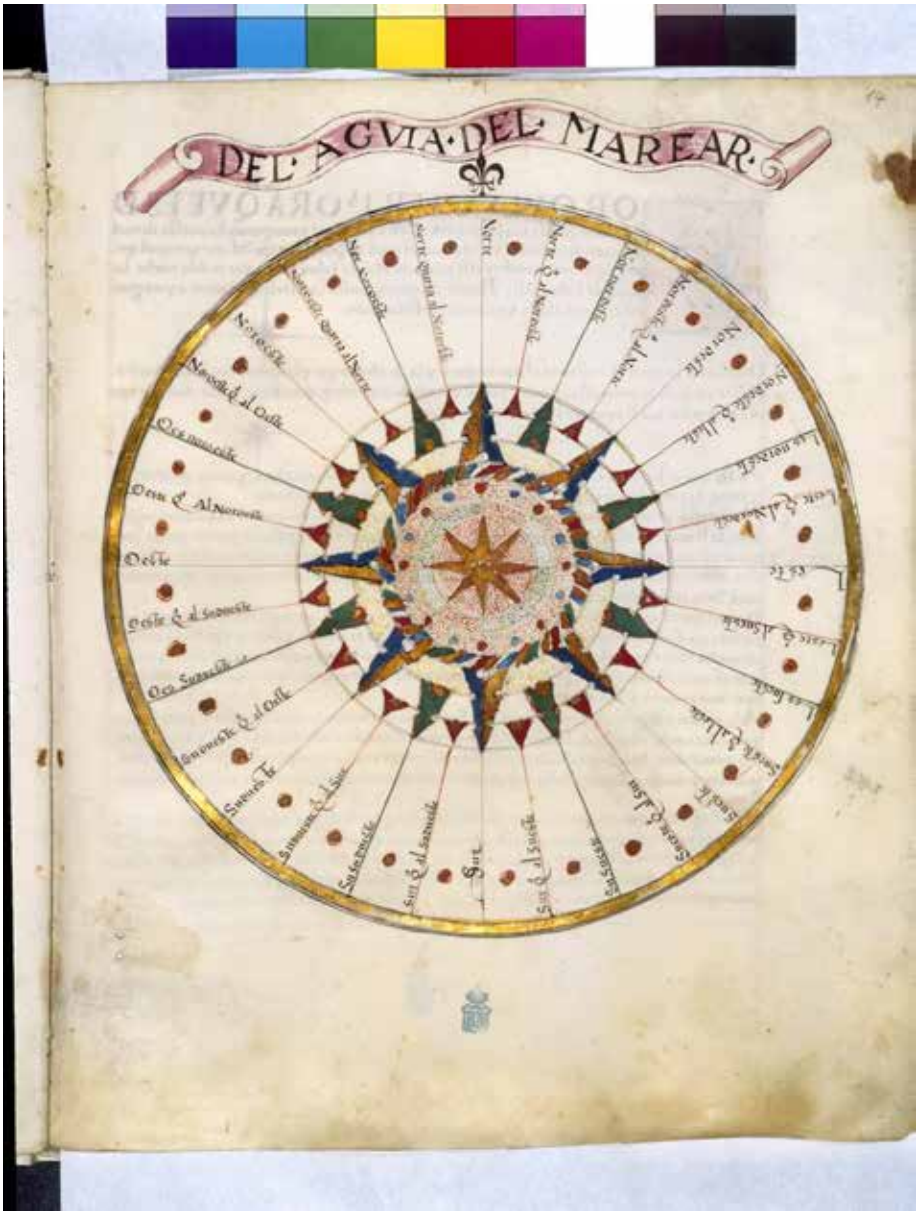
Görsel 2. "Deniz Haritası"**.** Pedro de Medina**,** *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe*,
Impresor: Simón Carpintero, 1563. Biblioteca Nacional de España. Fol.8.



Görsel 3. "Güneşin Yüksekliği". Pedro de Medina**,** *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe***,** Impresor: Simón Carpintero, 1563. Biblioteca Nacional de España.



Görsel 4. "Kuzey/Kutup Yıldızının Yüksekliği". Pedro de Medina**,** *Regimie[n]to de nauegacio[n]: contiene las cosas que los pilotos ha[n] de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que ha[n] de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder. Dirigido a la real magestad del rey don Philipe***,** Impresor: Simón Carpintero, 1563. Biblioteca Nacional de España.



Görsel 5. "Pusula". Pedro de Medina. *Suma de cosmographia*, Impresor: Suavius Lambert. 1550. Biblioteca Nacional de España.