



Prof. Dr.
Abdullah EKİNCİ

Harran Üniversitesi Fen Edebiyat
Fakültesi, Tarih Bölümü, Ortaçağ
Tarihi Anabilim Dalı.
eposta: ekinci63@gmail.com

Corresponding Author

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4767-2002>



Doktora Öğrencisi
Büşra BARAN

Harran Üniversitesi, Sosyal Bilimler
Enstitüsü, Şanlıurfa,
eposta: busraabaran@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5728-7677>

Başvuruda bulundu. Kabul edildi.
Applied Accepted

Eser Geçmişi / Article Past: 01/09/2021 25/09/2021

Araştırma Makalesi

DOI: <http://dx.doi.org/10.21551/jhf.989613>

Research Paper

Orjinal Makale / Original Paper

Orta Çağ Akdeniz’inde Beyrut Limanı

Beirut Port in Medieval Mediterranean Sea

Öz

Akdeniz, yalnızca sularının ıslattığı topraklar için değil bütün dünya için tarih boyunca son derece mühim bir coğrafya olmuştur. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını sarmalayan bu deniz, binlerce yıldır etrafındaki toplumları birleştirerek siyasi, ekonomik ve kültürel anlamda yoğun etkileşimlerin yaşandığı bir bölge olduğu gibi büyük kültür ve medeniyetlere de ev sahipliği yapmıştır. Bu sular etkisini yalnızca kültür ve medeniyette değil ekonomi, siyaset ve sanatta da tarih boyunca hissettirmiştir. Tüm çağlar boyunca yoğun ticari faaliyetlerin ve kültürel alışverişin yaşandığı liman kentleri, farklı medeniyetlerin kaynaştığı yerleşkeler olmuştur. Bu limanlardan demir atan gemilerde taşınan sadece mallar değil; kültür, ilim ve sanatta olmuştur. Bu çalışmaya konu olan Beyrut şehri de tıpkı diğer önemli Akdeniz Liman kentleri gibi tarih boyunca kültürel ve ekonomik işlevselliğini koruyan bir kent olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz, Orta Çağ, Beyrut, Liman, Şehir, Ticaret

Abstract

The Mediterranean has been an extremely important geography throughout history, not only for the lands wetted by its waters, but for the whole world. This sea, which encompasses the continents of Asia, Europe and Africa, has unified the societies around it for thousands of years and has been home to great cultures and civilizations as well as a region where intense political, economic and cultural interactions have been experienced. These waters have made their effects felt not only in culture and civilization but also in economy, politics and art throughout history. Port cities, where intense commercial activities and cultural exchange took place throughout all ages, have been settlements where different civilizations have merged. It is not only the goods that are transported on ships anchoring in these ports; has been in culture, science and art. The city of Beirut, which is the subject of this study, has been a city that has preserved its cultural and economic functionality throughout history, just like other important Mediterranean Port cities.

Keywords: Mediterranean, Middle Ages, Beirut, Port, City, Trade.

ATIF: EKİNCİ Abdullah, BARAN Büşra, “Orta Çağ Akdeniz’inde Beyrut Limanı”, **Tarih ve Gelecek Dergisi**, 7/3 (Eylül 2021), s. (620-632)

CITE: EKİNCİ Abdullah, BARAN Büşra, “Beirut Port in Medieval Mediterranean Sea”, **Journal of History and Future**, 7/3 (Eylül 2021), pp. (620-632)



Giriş

Bu çalışmanın asıl konusu olan Beyrut Limanının tarihteki Siyasi, Kültürel ve Ekonomik önemini anlatmadan önce Beyrut Limanının bir parçası olduğu Akdeniz'in tarihi önemi hakkında genel bilgiler vermek çalışma için faydalı olacaktır.

Latin dilinde ve İngilizcede “karalar arasındaki” deniz olarak bilinen Akdeniz'in birçok tanımı vardır. Romalılar için “Bizim Deniz”, Yahudiler için “Büyük Deniz”, Türkler için “Akdeniz”, Almanlar için “Orta Deniz” olarak anılmakla birlikte Akdeniz, antik Mısırlıların “Büyük Yeşil” idi. Modern araştırmalarda ise Akdeniz, “Kuşatılmış Deniz”, “İç Deniz”, “Dost Denizi”, “Mümin Denizi”, “Acı Deniz” gibi tanımlamalarla sözcük dağarcığına katkıda bulunmuştur¹.

Orta Çağ harita yapımcıları Akdeniz'i yalnızca Hristiyanların egemen olduğu üç kara kıtasının buluşma noktası olarak görseler de Akdeniz bütün yerkürenin tarihinde büyük bir önem taşımaktadır. Akdeniz gerek kökleri Atina, Roma ve Rönesans İtalya'sının klasik uygarlıklarına dayanan kültürel dünya tarihi gerek Musevilik, Hristiyanlık ve İslamiyet gibi semavi dinlerin önemli ölçüde biçimlendirdiği dinsel dünya tarihi gerekse Ceneviz, Venedik ve Katalanların öncülük ettikleri ekonomik dünya tarihi için mutlak bir öneme sahip olmuştur². Dünya tarihi için bu denizi önemli kılan etkenlerin başında Akdeniz'de yapılan ticaret gelmektedir³. Bu nedenle Orta Çağ devletleri için Akdeniz'e hâkim olmak ticaret yollarına hâkimiyeti olmak demektir⁴.

Akdeniz'i dünya tarihi için son derece önemli kılan diğer bir etken ise bu deniz vasıtasıyla yapılan kültür transferiydi. Birbirinden epeyce uzak ülkeler açık denizlerdeki hareket kolaylığından dolayı ticari, kültürel ve hatta siyasi bağlar kurma olanağı bulmuşlardır. Endülüs bunun en güzel örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada Suriye, Mısır ve Irak temelli kültüre dayanan, Doğu'yla ticari ilişkilerden yararlanan ve eş zamanlı Arapça ve Yunanca metinlerin tercümanlar aracılığıyla Batı Avrupa'ya aktarılmasını kolaylaştırarak kültürler arasında köprü işlevi gören gelişken bir uygarlık bulmaktayız. Bu bakımdan Akdeniz tarihi hayati öneme sahip bir vecheyi oluşturmakla birlikte sırf filolarının ve tüccarların tarihi değildir. Bu deniz fikirlerin ve dinlerin dolaşımını da belgelemektedir. Gemiler, taşınan mallar, yolcular ve yolculuğa çıkan kişilerin

- 1 David Abulafia, (2012). Büyük Deniz, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Alfa Yayıncılık, 19. Akdeniz kimliğinin tarihsel gelişimi için bakınız: Fernand Braudel, (1989). Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, cilt I., İstanbul: Eren Yayıncılık, 9-10; Eliyahu Ashtor, (1983). Akdeniz Kentleri için Ayrıca Bakınız: Ebul Fida, (2017). Ebul Fida Coğrafyası, çev. Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 39-43; Molly Greene, (2000). A Shared World Christians And Muslims In The Early Modern Mediterranean, New Jersey: Princeton University Press, 3.4.
- 2 David Abulafia, (2005). “Akdeniz Nedir”, Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları, haz. David Abulafia, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 12.
- 3 Akdeniz gemileri Okyanusta seyrüsefer eden gemilerden çok daha büyüktü. Çin gümrük müfettişi XII. asrın başlarında gemilerden şu şekilde bahsetmektedir: “Bir tek gemi birkaç bin kişi taşıyor. İçinde şarap ve gıda maddeleri dükkânları ve dokuma tezgâhları da vardır.” Akdeniz gemilerinin yapımında Atina'da yetişen Lebek ağacından yapılmaktaydı. Özellikle Venedik X. asırda Araplara gemi inşaatı için kullanılacak keresteyi tedarik ediyordu. X. asırda Arap gölü mahiyetinde olan Akdeniz'de ticaret yapmak için Araplarla ticari ilişkiler kurmak zorundaydılar. Ayrıntılı bilgi için bakınız; Adam Mez, (2014). Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti İslam'ın Rönesansı, çev. Salih Şaban, İstanbul: İnsan Yayınları, 573; David Ayalon, (2011). Memlûkler ve Deniz Kuvvetleri: İslam Âlemi ile Hristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası, Tarih Dergisi, 0/25, 40; S. D. Goitein, (1983). A Mediterranean Society, Volume IV. London: University of California Press, 1-2.
- 4 Muhammet Talha Özbey, (2019). Geç Dönem Ortaçağ'da (1300-1500) Akdeniz Gemicilik Geleneği, Ankara, Doktora Tezi, 41.

düşünceleri deniz kıyıları boyunca kara yoluyla da dolaşıma olanak verecek niteliktedir. Ülkeler arasında kültür taşımacılığında Akdeniz'deki adalar son derece önemli olmuşlardır. Bu adalar Akdeniz dünyasının farklı kültürleri arasında adeta “*atlama taşı*” işlevi göyerek kültür transferinde katkı sağlamışlardır⁵.

Akdeniz'in diğer bir önemi ise Lojistik önemidir. Akdeniz yalnızca bir besin ambarı değil aynı zamanda mükemmel değilse bile yararlı bir “*taşıma yüzeyi*” olmuştur. Gemi, deniz yolu, liman donanımı, ticaret kenti; bütün bunlar büyük kentlerin, devletlerin, Akdeniz ekonomilerinin hizmetindeki araçlardır, onların alışveriş araçları, kısaca zenginlik araçlarıdır⁶. Bu nedenlerle söz konusu bu deniz tarih boyunca farklı güçlerin ilgi odağında olmuştur⁷.

Akdeniz'i önemli kılan diğer bir etkense Coğrafi konumu⁸ ve geriye bıraktıkları kadim tarihe sahip kentleridir. Güney Akdeniz'de ticari hayatın gelişmesiyle şehir hayatı da değişmiş⁹, İslam ticaret şehirleri olan Kahire, Kordoba ve Palermo gelişerek nüfusları 100.000 kişiye ulaşmıştır. Her türlü lüks tüketim mallarının ticaretinin yapıldığı bu şehirlerde camiler, kervansaraylar, çarşılar, hamamlar ve medreseler gibi tarihi yapılar günümüzde bile hala ayakta durmaktadır. Yeni kurulan İslam şehirleri antik dönem şehir kültüründen uzaktı; Greko-Romen şehirlerin büyük meydan ve caddelerinden eser kalmamış, bunların yerini merkez cami etrafında yer alan merkez toplanma yeri olarak sayılan pazarlar yer almıştır. X. yüzyıl seyyahlarından İbn Havkal'a göre Palermo'da pazarın tanımlaması şu şekilde aktarılmıştır; zeytinyağı satıcıları, un tüccarları, eczacıların, sarrafların, hububat ve tohum satıcılarının, balıkçıların, baharatçıların, marangozların ve demircilerin ve bu türden esnafların ayrı yerleri bulunduğu işaret etmiştir¹⁰.

İslam dünyasında seyyahlar beraberlerinde yeni tarımsal ürünlerden yenilebilecek olanları doğudan batıya taşıyarak, Batı Akdeniz'in üretken kırsal kesim manzarasını değişime uğratmıştır. Kuzey Afrika, Sicilya ve İberya'ya yerleşen Müslümanlar sıtmaya neden olan bataklıkları kurutmuş; Roma döneminden kalma su kanallarını onarmış ve yenilik dâhilinde su değirmeni bu sisteme ilave

5 David Abulafia, (2015). 13.

6 Fernand Braudel, (1990). Akdeniz'de Mekân ve Tarih, çev. Necati Erkurt, İstanbul: Metis Yayınları, 28.

7 Yerleşim yeri bakımından Akdeniz coğrafyası tarih boyunca dünyanın en hareketli bölgelerinden biri olmuştur. M.Ö. III. binyıldan itibaren Akdeniz kıyılarına sırasıyla Girit, Miken, Kıbrıs, Akha, Yunan, İyon, Fenike ve Kartaca gibi milletler medeniyetler kurmuş ve ortak bir kültür inşa etmişlerdir. Ne var ki bölgede siyasi birlik ancak Roma imparatorluğu hâkimiyetinde tesis edilmiştir. VII. asrın ortalarında Suriye ve Filistin topraklarını ele geçirilmesiyle Akdenizle tanışan İslam orduları bölgede hâkimiyet alanlarını genişleterek Akdeniz'in doğu ve güneyini ele geçirmişlerdir. VIII. asrın başında İspanya'nın İslam egemenliğine geçmesi ile Akdeniz'de İslam Üstünlüğü başlamış ve bu üstünlük aralıklı olarak sekteye uğrasa da XV. asra kadar devam etmiştir. Akdeniz'deki İslam hâkimiyetini sekteye uğratan önemli bir gelişme bölgeye başlatılan Haçlı Seferleri olmuştur. XI. yüzyıl sonu ile XIII. yüzyıl sonu arasında demografik açıdan büyük bir gelişme gösteren batı, saldırgan bir şekilde ekonomik, siyasal, dinsel ve daha birçok sebeple Kudüs ve Kutsal Topraklar üzerine askeri harekâtlar düzenlemişlerdir. İlk Haçlı Seferi sonucunda Kudüs ele geçirilmiş (1099), Lübnan, Suriye ve Türkiye arasındaki kıyılarda çeşitli Latin devletleri kurulmuştur. Böylece Akdeniz'in çeşitli kentlerinde başlayan Haçlı hâkimiyeti Eyyubi ve Memluk devletlerinin haçlı bakiyelerini ortadan kaldırmasıyla sonlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: İdris Bostan, (1989). Akdeniz, “Tarih”, İstanbul: TDV İslam Ansiklopedisi, c.II, 231-232; Altan Çetin, (2009). Memluk Devleti'nin Kuzey Sınırı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2-3; Abdullah Ekinci, (1992). Akdeniz Havzasında Bir Liman Kenti ve Selçuklu Merkezi Alanya, XII. Tarih ve Kültür Sempozyumu, Edit. Faruk Nafiz Koçak, Alanya. 235-252, 235; Umberto Eco, (2014). 138-139; Işın Demirkent, (2007). Haçlı Seferleri Döneminde Doğu-Akdeniz'de Deniz Hâkimiyeti, Haçlı Seferleri Tarihi, Makaleler, Bildiriler, İncelemeler, Haz. Ebru Altan, 221; Abdullah Ekinci, (2005). Türkiye Selçuklularının Akdeniz Politikası ve Doğu Akdeniz'de Hâkimiyetin Tesisi, Doğu Batı, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 247-266, 248.

8 Ayrıntılı bilgi için bakınız: Fernand Braudel, (1990). 9-11.

9 Eliyahu Ashtor, (1983). 3-5.

10 Monique O'connel-Eric R. Dursteler, (2019). 120-121.

edilmiş ve geliştirilmiştir. Yaşanan yeniliklerle birlikte mevcut tarımsal üretim artmış ve tarımsal alanlar daha yoğun ekilip biçilerek yerleşimde nüfusun artması sağlanmıştır. Bu sayede Hint ve İran kökenli sebze ve meyveler; hurma, portakal, şeker kamışı, kayısı, pirinç, safran ve patlıcan gibi ürünlerin ekim alanları batıya yayılmıştır. Tarımda üretkenliğin artması Doğu Akdeniz ile Batı Akdeniz arasında ticari faaliyetlerin artmasına neden olmuştur.

Akdeniz’de uluslararası düzeyde yapılan ticaret büyüyen hacmi ile birlikte bireysel ve toplu hareketlilik ve göç miktarında artış göstermiş; özellikle XII ve XIV. yüzyıl arasında bilinmeyen sebeplerden dolayı binlerce insan, kadın ve erkek kendi iradeleri dâhilinde veyahut köle olarak Akdeniz’in bir ucundan başka bir ucuna gitmiş veya gönderilmişlerdir¹¹.

Orta Çağ’da Doğu Akdeniz (Levant)

Tarih boyunca Akdeniz, farklı kültürlerin etkileşim alanı ve önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Denizin bu özelliğini kazanmasında ise şüphesiz liman kentlerinin hayati bir önemi vardır. Çalışmamızın omurgasını oluşturan Beyrut Limanı da Akdeniz’in doğu kentleri için kullanılan Levant şehirlerindedir. Bu nedenle Beyrut limanı hakkında bilgi vermeden önce “Levant” sözcüğünü tanımlamak çalışmanın daha iyi anlaşılması bakımından önemlidir.

Latince’de “*meydana çıkma, yükselme*” anlamındaki “*levare*”den türetilen Levant sözcüğü: “*güneşin doğduğu yönü*”, “*doğuyu*” işaret etmek anlamına gelmektedir. Bu sözcük İtalyanca’da “*levante*” Fransızca ve İngilizce’de ise “*levant*” olarak telaffuz edilmektedir. Levant kavramı tarihin farklı dönemlerinde farklı yerleri ifade etmek için kullanılmıştır¹².

Levant’ı tanımlayan W. Harris: “*Kilikya Dağları ile Sina Yarımadası arasındaki Akdeniz kıyı şeridi, Avrasya/Afrika “dünya adası”nın kavşak noktasını oluşturur. Bu mütevazı bölge, üç kıtayı (Avrupa, Asya ve Afrika) bağlayan köprüye hâkimdir ve insanlık tarihindeki bazı bazı temel olaylara sahne olmuştur. Bölge, tek tanrılı büyük dinlerden (Hristiyanlık ve Yahudilik) ortaya çıktığı yer olmuş ve dolayısıyla üçüncüsünün de (İslam) temellerinin oluşmasında etkili olmuştur*”¹³.” der. Yeryüzünde başka hiçbir bölge çeşitli devletler ve imparatorluklar tarafından sürekli çekişmeli bir durumda olmamıştır. Levant’a hâkim olmak geçmiş iki bin yıl boyunca devletlere ve imparatorluklara manevi ve stratejik bir itibar sağlamıştır. Bölge VII. asırda İslam dünyasının kontrolünde olmasıyla merkez üssünü görev almış; ancak X. asırda Bizanslılar, XII. asırda Haçlılar ve XIII. asırda da Moğollar tarafından ele geçirilmiş ancak Moğol hâkimiyeti uzun sürmerek bölgede tekrar İslam hâkimiyeti başlamıştır¹⁴.

Doğu Akdeniz kıyılarının Levant olarak adlandırılmasında ise Orta Çağ’da Bizans’tan serbest ticaret izni alma girişiminde bulunan denizci İtalyan şehir devletlerinin önemli rolü vardır. Bu İtalyan şehirlerinden ilki X. yüzyılda Avrupa’da çok aranan ecza ve boya ham maddeleriyle ipekli kumaşları Bizans başşehirinden ya da İskenderiye’den İtalya’ya taşıyan Amalfi olmuştu; ancak Amalfi’nin Levant’taki üstünlüğü uzun sürmeyip yüzyılın sonlarında üstünlüğünü Venedik’e kaptırmıştır. Venedik’in ardından XII. yüzyıl başlarında Pisa ve yüzyılın sonlarında Cenova bu ticarete pay sahibi olma ve bölgede koloniler kurma yarışına girişmiştir. Böylece çeşitli faaliyetler sonucunda Levant’da önemli bir güç haline gelen İtalyan şehir devletleri X. ve XV.

11 S. D. Goitein, (1983). 7-8; Monique O’connel-Eric R. Dursteler, (2019). 276-278.

12 Ayrıntılı bilgi için bkz: Şemsettin Turan, (2003). “Levant”, TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, 27: 145-147; <https://medium.com/@ibraltunbas/levant-ticaretinin-çerçevesi-ve-doğu-akdeniz-liman-kentlerinde-yaşanan-sosyoekonomik5718f4731eb5/20.01.2021>.

13 William Harris, (2005). Levant Bir Kültürler Mozaigi, çev. Ercan Ertürk, İstanbul: Literatür Yayınları, 1.

14 Moğolların Anadolu coğrafyasına gelişi ile ilgili bkz: Ercan Gördeğir, Süleyman Özbek (2018). “Moğolların Mardin Kuşatması ve Hulagu’dan Olcaytu’ya İlhanlı Artuklu Münasebetleri”, Tarih ve Gelecek Dergisi, 4(3), 106-118; Ercan Gördeğir, (2020). Hülâgû Han Dönemi İlhanlı-Abbasi Diplomatik Münasebetleri. Ortaçağda Diplomasi, Efe Akademi, Editör: Ercan Gördeğir, 1; Ercan Gördeğir; (2020). Tarihte Adıyaman Devlet, Toplum ve Kültür, İlhanlılar Devrinde Adıyaman, Sonçağ Yayınları, (Editör: Kazım Kartal, Kevser Taşdöner, Fehminaz Çabuk, Ülkü Yancı),1.

asırlar arasında bölgede hüküm süren farklı devletlerle ticari anlaşmalar yaparak sahip oldukları kazanımlarını korumaya çalışmışlardır. XI. asırda çeşitli sebeplerle başlayan Haçlı seferleri ticareti önce Suriye ve Filistin'e, ardından Mısır'a kaydırmış, bu esnada orduları Levant'a taşıyan Ceneviz ve Venedikliler bölgede kurulan Haçlı krallıklarından ve prensliklerinden oldukça geniş ticarî imtiyazlar almıştır. Böylece İtalyan tüccarlar Mısır ile yoğun ticarî ilişkilere girerek Asya'dan gelen malları Avrupa'ya taşımaya başlamışlardır. Bu dönemde Asya malları Suriye pazarlarında bulunsa da malların limanlara taşınması için uzun ve pahalı olan bir kervan yolculuğu gerekmesi tüccarları İskenderiye'ye yönlendirmiştir¹⁵.

Levant, gerek önemli felsefi akımlar ve dinlerin doğduğu coğrafya olması gerek doğu ile batı'nın kavşak noktası olması gerekse Doğu-Batı ticaretinin güzergâh merkezi olması bakımından ziyadesiyle önemli bir coğrafya olmuştur. Burada farklı ülkeler arasında yapılan ticarete taşınan yalnızca mallar olmayıp filolarda insanlar; fikirler, düşünceler ve kültürler de taşınmıştır. Dinamik bir ortama sahip olan limanlar bulunduğu çevrenin hem ekonomik hem de kültürel anlamda "ebru"yu andıran renkli bir ahengi oluşturmaktadır. Predga Matvejevic Akdeniz'de oluşan bu ahengi "Evrenselliğe karşı yerellik. Agora'ya karşı labirent. Dynoissos neşesine karşı Sisyphoskayası. Alethia'ya karşı Enigma. Atina'ya karşı Sparta. Roma'ya karşı barbarlar. Doğu İmparatorluğu'na karşı Batı imparatorluğu. Kuzey kıyısına karşı Güney kıyısı. Avrupa'ya karşı Afrika. Hıristiyanlığa karşı İslâm. Katolikliğe karşı Ortodoksluk. İsa'nın öğretilerine karşı Musevi soykırımı"¹⁶ cümlelerle ifade etmektedir.

Tarih boyunca siyasi ve ekonomik amaçlarla Doğu Akdeniz'e gelip yerleşen Avrupalılar nesiller boyunca bölgede iskân etmişlerdir. Bu kimselere "Levanten" ifadesi kullanılmıştır. Levanten denen kimseler toplumda ne azınlık guruba ne de tamamen batılı kimselere benzememekteydi. İngiliz, İtalyan, Fransız ve Macar kökenli olan bu kişiler bölgedeki Rum, Yahudi ve Ermeni gibi gayrimüslim kişilerle evlilik yoluyla ilişkiler kurarak toplumda farklı kültürel yapıyı ortaya koymuşlardır. Levantenler daha iyi yaşam koşulları ve iş amacıyla Doğu Akdeniz'e yerleşmişlerdir. XI. asırda ipek ve baharat ticareti için Doğu Akdeniz limanlarını kullanan İtalyan şehir devletleri ardından XII. asırda doğunun zenginliklerini ele geçirmek amacıyla yapılan Haçlı Seferleri sırasında birçok Avrupalı tüccar bölgeye yerleşmiştir. Yabancı tüccarlara verilen ayrıcalık ve ticari imtiyazlar 1252 senesinde Memluk Devleti tarafından Katalan ve Fransız tüccarlara verilmiş ve bu durum Osmanlı Devletinin bölgeye hâkimiyetine kadar süregelmiştir¹⁷.

Liman kentlerinin benzer mekânsal özelliklerinin başında liman ve kent arasındaki ilişki ve bu özelliklerin ürettiği mekânsal kurgu gelmektedir. Levant'ın önemli kentlerinden olan Beyrut'u Halep ve Şam'dan farklı kılan özelliği kıyı şeridine uzanan deniz yöneliminin panoramik manzarasını oluşturan mekânsal yapısıdır. Kıyı kentine uğrayan gezgin ya da araştırmacı pek çok kişi bu sebeple kenti anlatırken, kentin içinden değil, kentin denizden görünümü ile anlatmaya başlamış ve kenti deniz ile ilişkilendirerek değerlendirmiştir¹⁸.

Orta Çağda Beyrut Liman Kenti

Günümüzde Lübnan Devleti'nin başkenti olan Beyrut, yaklaşık beş bin yıllık tarihi geçmişi ile dünyanın en yaşlı kentleri arasındadır. Kente dair ilk bilgiler, milattan önce XV. asra kadar geriye gitmektedir. Şehir Suriye'nin, özellikle de Şam'ın iskelesi sayılmaktadır. Kent kuzeyde Halep, doğuda Suriye vilayeti, güneyde Kudüs-i Şerif Mutasarrıflığı ve batıda Akdeniz ile çevrilidir¹⁹.

-
- 15 William Harris, (2005). 87-92; Şerafettin Turan, (2003). 45; Eliyahu Ashtor, (1983). 7-8; Haçlıların Anadolu coğrafyasına gelişi ile ilgili ayrıca bkz: Efe Durmuş, (2020). "Ortaçağ'da Harran", Tarih ve Gelecek Dergisi, Haziran, 6(2), (558-575), 567-569.
- 16 Bernard Lewis, (2006). Ortadoğu, çev. Selen Y. Kolay, Ankara: Arkadaş Yayınları, 338-339;
- 17 Bernard Lewis, (2006). Ortadoğu, çev. Selen Y. Kolay, Ankara: Arkadaş Yayınları, 338-339;
- 18 Tülin Selvi Ünlü, (2020). On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı, Mersin Üniversitesi, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, 30(1):1-14. 2.
- 19 İbn Hurdazbih, (2008). Yollar ve Ülkeler, çev. Murat Ağarı, İstanbul: Kitapevi Yayıncılık, 71; Fırat Küskü, (2019). Müslüman Seyyahların Gözüyle Beyrut Şehri (1890-1914), Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3 (1):143-168. 151.

Beyrut ismi; Sâmi dillerinde “*kaynak*” anlamına gelmektedir. Antik dönemde şehir; “*Birut*” ve “*Berytus*” adları ile de anılan kent farklı milletlerden aldığı göçler sayesinde çok uluslu, çok dinli, kozmopolit bir hüviyet kazanmıştır²⁰.

Akdeniz kıyısındaki konumu nedeniyle; ticaret, ulaşım, kültür ve finans açısından önemli bir kent olagelen Beyrut Levant’ın önemli şehirlerinden biridir. Tarihinin Fenikelilere kadar dayandığı şehre Mısır, Asur, Babil ve İran hükümdarlarının da istilasına uğramıştır. Büyük İskender döneminde önemli bir liman şehri olan Beyrut, İskender’in halefleri ve Mısırlılar tarafından yönetildikten sonra Roma yönetiminde kalmıştır²¹. Roma İmparatorluğu hâkimiyetinden Bizans egemenliği altına girmesiyle, Beyrut şehrine canlılık kazandırılmış; Roma döneminden kalan hukuk okulları yeniden açılarak şehrin öneminin artması sağlanırken, öte yandan kentte icra edilen cam ve ipek endüstrisi ticari bakımdan şehrin daha da canlanıp gelişmesini sağlamıştır. Beyrut’ta açılan hukuk okulları Hristiyan dünyasından gelen öğrencilerin öğrenimi sebebiyle şehrin kültür ve eğitim alanında önemli bir merkez olma niteliği kazandırmıştır²².

Ebü Ubeyde b. Cerrah kumandasındaki bir ordu ile Hz. Ömer’in hilafeti döneminde 635 senesinde Müslümanların hâkimiyetine girerek Beyrut’ta yeni bir dönem başlamıştır. VI. asırda meydana gelen deprem nedeniyle yıkılan şehir Müslümanlar tarafından yeniden inşa edilmiştir. Emeviler dönemi Beyrut limanında gemi inşa etmek amacıyla tesisler kurulmuş ve ayrıca Muaviye döneminde İran’dan göçmen getirilip şehrin iskân edilmesini hızlandırmışlardır. Liman kenti olarak gelişen Beyrut Yakınoğu’nun Akdeniz dünyasına açılan başlıca iskelesi haline gelmiş ve İslam’ın ilk yıllarında ribat gibi görünen bu şehir, ilmi faaliyetler sonucunda gittikçe gelişerek Levant kentlerinin arasındaki ticari payını artırmıştır²³. Emeviler’den sonra bölgede sırasıyla; Abbasiler, Tolunoğulları, İhşidiler ve Fatımiler hâkim olmuşlardır. Orta Çağ’da Levant şehirlerinin oluşturduğu Doğu Akdeniz’de gelişen ticaretten elde edilen gelirler ülke ekonomilerinde önemli bir yer tutmuştur. Bu nedenle Haçlı devletleri de Beyrut ile ilgilenmiş ve burayı Kudüs Krallığı’na bağlamışlardır. Selahaddin Eyyubi şehri Haçlılardan almışsa da ölümünden sonra şehir tekrar Haçlı hâkimiyetine girmiştir. Nihayet 1291 yılında şehirde Memluk hâkimiyeti başlamıştır. Bu hâkimiyet ise XVI. asra Osmanlı fetihleri ile son bulmuştur²⁴.

Suriye’nin en hareketli limanlarından olan Beyrut IX. asırda Levant’ın diğer liman kentleri ile Avrupa’dan gelen tüccarlar ile ticari ilişkilerini devam ettirmiş ve toplumsal kent yapısına bakıldığında Rumlar, Yahudiler, Acemler, Hintliler ve hatta Levantenlerin bu kentlerde nüfuz ettikleri bilinmektedir²⁵.

Şeker kamışı IX. asır boyunca Suriye sahil kıyısında ve Nil nehrinin suyunun akıttığı Mısır’da yetiştiriliyordu. Bu bölgenin Şeker kamışı plantasyonu açısından zengin olması ile Abbasi Devleti adına ağır şartlarda çalışan zenci kölelerin çıkardığı isyan anıldığı varsayılabilir. Huzistan²⁶

20 İbn Haldun, (2013). Mukaddime, cilt I, hazırlayan. Süleyman Uludağ, İstanbul: Dergah Yayıncılık, 238-239; Fırat Küskü, (2019). 144.

21 Şeyma Dereci, (2019). Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Edirne, 41.

22 David Jacoby, (2005). Commercial Exchange Across The Mediterranean Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and İtaly. 105; Henri Pirenne, (2013). Ortaçağ Avrupa’sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, çev.Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul:İletişim Yayınları, 41; Umberto Eco, (2014). 94; Fırat Küskü, (2019). 144; John H. Pryor, (2004). Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 120; David Ayalon, (2011). 41; Molly Greene, (2000). 5.6.

23 John H. Pryor, (2004). 109; Davut Dursun, (1992). Beyrut, TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, cilt 6, 81-84.

24 David Jacoby, (2005). 105; Henri Pirenne, (2013). 41; Umberto Eco, (2014). 94; Fırat Küskü, (2019). 144; John H. Pryor, (2004). 120; David Ayalon, (2011). 41; Molly Greene, (2000). 5.6.

25 Adam Mez, (2014). 539.

26 Huzistan: Çöl görünümlü yaylalarında dolaşan bedevî Arap kabilelerinden dolayı İranlılar’ın 1925’e kadar “Arabistan” dedikleri Hûzistan’ın batısında Irak, güneyinde Basra körfezi, kuzeyinde Zagros sıradağları yer alır; İîâm (Kirmanşâhân), Luristan (Hürremâbâd), Çehârmahal, Bahtiyârî, İsfahan ve Fars

bölgesinde üretilen beyaz ve esmer şekeri Anadolu, Irak, İran ve Yemen'e ihraç ediliyordu. Suriye'nin Akdeniz sahilindeki Beyrut, Trablusşam ve Akka şehirlerinde de üretim büyük oranda yapılmaktaydı. Suriye Mısır ile kıyas edildiğinde daha az miktarda üretim yapmasına rağmen pahalı olmakla birlikte, tüm Akdeniz havzasına şeker ihracatı yapmaktaydı²⁷.

XI. asırda Akdeniz'de ticari ilişkiler Anadolu, Kıbrıs, Mısır ve Suriye limanlarıyla sıkı ilişki içindeydi. Anadolu'dan ticaret gemilerine yüklenen ipek, yün, kilim, pamuk, sabun, kök boyalar, deri ve doğunun baharatı Kıbrıs limanları üzerinden Avrupa'ya ihraç edilen ürünlerdendi²⁸.

Akdeniz ve çevresinde İslam egemenliğinin ve Arap denetiminin arttığı dönemden sonra, XI. asrın sonlarına doğru bilhassa Suriye sahilleri Haçlı seferleriyle tanışmıştır. Kudüs merkezli kurulan Haçlı devletinin güvenli ve Batı-Doğu ticareti denetimini kontrol altına almak için 1110 yılına kadar Suriye kıyı şeridinde olan Yafa, Akka, Sur, Sayda ve Beyrut limanını ele geçirerek Doğu Akdeniz limanlarında hâkimiyet kurmuş ve İslam egemenliğine son vermiştir²⁹.

Doğu Akdeniz'de Avrupalı devletler tarafından kurulan koloniler ile kolonların din ihtiyaçları ihmal edilmemiş ve kendilerine bağışlanan mahallelerde kiliseye yer verilmiş veyahut yerleşen koloniler kendi adlarına veyahut cemaatlerine ait azizin adıyla anılacak şekilde inşa etmişlerdir. Bu sebeple Venedikliler Sur, Akka ve Beyrut'ta St. Marc kiliselerini; Cenevizler Sur ve Akka'da Kayseri'deki St. Laurent kiliselerini görebiliyoruz. Ayrıca koloni mahallelerinde kendilerine özgü fırın, değirmen ve özel mezbahaya sahiptirler ayrıca tesisatları özel veyahut kendilerine ayrılan hamamla (haftada bir gün) tamamlanıyordu. Koloni mahallesinin büyüklüğüne göre ikamet, mağaza ve atölye sayısı değişiyordu. Tüccarlar bunları satarak veyahut kiralayarak epey gelir elde ediyorlardı. Avrupa'dan gelen Haçlı ve tüccar kabileleri için bu koloniler, mesken görevi görmüş ve ticari faaliyetlerin artmasında etkili olmuşlardır. Gemilerle gelenlerin sadece mal olmadığı; beraberinde seyyahların ve kendi vatandaşlarının olduğu düşünülürse bu kimselerin de kendilerine ait mahalle kolonilerinde konakladığı düşünülebilir³⁰.

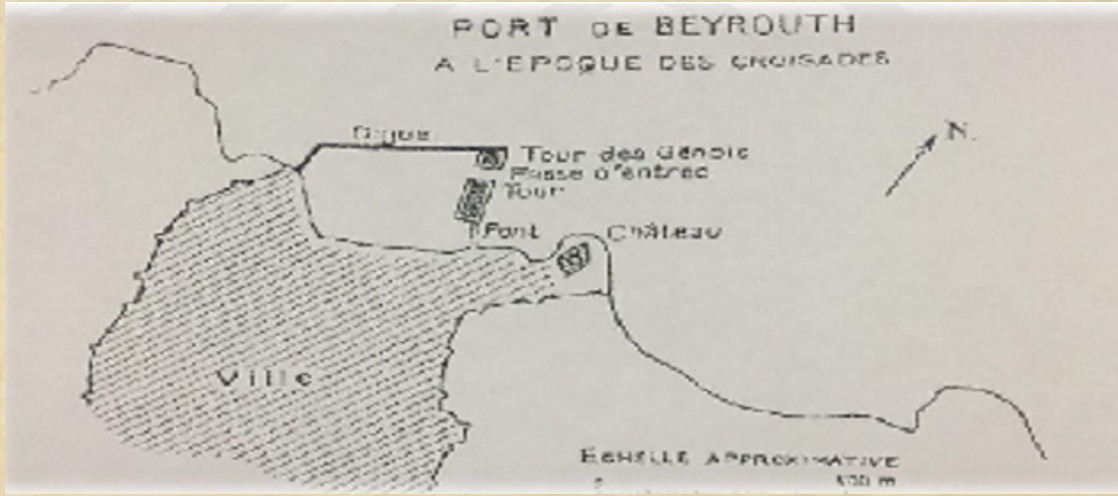
Haçlıların sadece kıyı şeridini fethetmelerine ve yerleşmelerine rağmen kurdukları Haçlı kolonileriyle Doğu ticareti gelişmiş ve gelen tüccarlarla ilk kez Asya'da Avrupalılar tutunabilmişlerdir. Suriye bölgesi Haçlı denetiminde iken Müslüman şehirlerinin hiçbirinde Müslüman tüccarlar çok fazla meşgul olmamışlardır. Doğu mallarının toplandığı ve büyük bir ticaret merkezi olan Şam, Suriye sahil limanlarından Beyrut, Akka ve Sayda'ya sadece birkaç kilometre uzaklıktaydı. Şam'a birkaç günlük mesafede bulunan Beyrut ve diğer liman kentleri için iskelelerinin öneminin arttığı ve Doğu-Batı ticaretinde aktif rol aldığı söylenebilir³¹.

Haçlıların Beyrut limanını işgali sırasında, şehrin yapıları güçlendirilmiş ve onarılmıştı. 1185 yılında Selahaddin Eyyubi tarafından şehir alınmadan önce ziyaret eden seyyah Johannes Phocas limanı: "*girişi kapatan bir zincire sahip ve uçlarının her birinde bir büyük kule ile hilal şeklinde yapay bir liman*" ifadelerle tanımlamıştır. Akdeniz'den özellikle Haçlı Seferleri nedeniyle denizden gelebilecek tehlikelere karşı şehrin savunulması elzem olduğundan Haçlılar Beyrut limanındaki kaleler ve liman tesisinin onarılmasına öncelik tanınmıştı. Haçlıların Beyrut şehrini işgal ettiği

bölgeleriyle çevrilidir. Recep Uslu, (1998). Huzistan, TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, cilt 18, 436-439, 436.

- 27 Ahmet N. Özdal, (2014). Ortaçağ İslâm Dünyasında Farklı İşletmecilik Türleri ve Organizasyonel Yapıları, Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 1/1, Bahar, 73-95. 85.
- 28 Altan Çetin, (2009). Memluk Devleti'nin Kuzey Sınırı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3; Ahmet N. Özdal, (2013). İslam İktisâdî Coğrafyasında İş Yaşamı, Ticaret ve Tüccar (X. – XIV. Yüzyıllar), Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 215.
- 29 David Jacoby, (2005). 105; Şeyma Dereci, (2019). 24-25; William Heyd, (2000). Yakın Doğu Ticaret Tarihi, çev. Enver Ziya Karal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 49; İbni Cübeyr, (2019). Endülüsten Kutsal Topraklara, çev. İsmail Güler, İstanbul: Selenga Yayınları, 224-230; Gregory Abu'l-Farac, (1999). Abu'l-Farac Tarihi, cilt.II, çev. Ömer Rıza Doğrul, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 340.
- 30 William Heyd, (2000). 165-167.
- 31 David Jacoby,(2005). 110-111; Şeyma Dereci, (2019). 26; William Heyd, (2000). 48-49; İbni Cübeyr, (2019). 224.

1125 yılında da limanı tekrar kurup aktif olarak kullandıklarına dair kayıtlar mevcuttur³².



Kaynak: Şeyma Dereci, (2019). 27.

Beyrut limanı 100 m. ve 150 m. Uzunluğunda bir bent ile havzanın deniz yönünde kapatılmasıyla ve körfezin batısında kayalıklar eklenerek oluşturulmuştu. Liman havzasının derinliği 2 veya 3 metreyi aşmaksızın bünyesinde 5 veya 6 kadırgayı barındırabiliyordu. Limanın doğu kısmında kayalıklar üzerine inşa edilen Ceneviz kuleleri ile korunmaktaydı ayrıca güneyinde bulunan kule de 3 kemerli bir köprü ile karaya bağlanmıştı. Liman alanını, geceleri girişe gerilen bir zincir ile kapatılmış ve liman güvenliği için Beyrut ve Hassan kulesi ve kuzeyinde bulunan Khodr kulesi ile sağlanmaktaydı. Suriye sahilleri Fenikeliler dönemindeki ticari hareketini Haçlıların bu bölgeye gelip yerleşmesiyle yakalamıştır. Yeniden canlanan ticari ilişkiler ile Suriye liman kentleri özellikle Beyrut ve Akka limanları Batılı tüccarlar tarafından tercih edilmiş ve bu sebeple Doğu'nun ticareti Şam, Halep, Hindistan, Asya'nın neredeyse bütün ticari ürünleri Suriye limanları vasıtasıyla Batı'ya ulaşmıştır. Bir imtiyaz fermanına göre Beyrut çarşısında biber, çivit boyası, günlük, kızıl boya ağacı ve incinin bulunması, Kudüs Krallığı limanlarına Orta Asya'dan büyük oranda ürünlerin geldiğini tamamen ispatlar niteliktedir. Bu süreçte büyümeye devam eden Beyrut limanı da uluslararası ticari trafikte öne çıkan antropolardan biri olmuştur³³.

Suriye sahilleri Avrupalı devletlerin oluşturduğu ticari kurumlar sayesinde Batı'nın ticari akışı bu yöne eğilim göstermiştir. Doğu Akdeniz Haçlı idaresi altında iken Ceneviz, Venedik ve İtalyan şehir devletleri ticaret şehirleri olan Şam ve Halep ile ticari ilişkilerini kesintiye uğratmamışlardır³⁴. Beyrut bu anlamda Doğu-Batı ticaretinin ortak pazarı haline gelmiş limanı olarak, İtalyan tüccarların gemilerinin en sık uğradığı limanlardan biri haline gelmiştir. Ayrıca Cenevizlerinde Beyrut'ta ticareti kontrol altında tutmak için koloniler inşa etmiş olması Beyrut'ta idari bir merkez oluşturduklarının kanıtı sayılabilir³⁵.

Haçlıların XIII. asrın sonuna dek Doğu Akdeniz'de ki üstünlükleri 1291 senesinde Batı Hristiyan dünyasına bir darbe vurulmuş ve bölge Memlukların egemenliği ile son bulmuştur.³⁶

32 John H. Pryor, (2004). 132; Şeyma Dereci, (2019). 26.

33 William Heyd, (2000). 154; Şeyma Dereci, (2019). 26.

34 David Jacoby, (2005). 104; William Harris, (2005). 113.114.

35 Ergün Özsoy, (2010). XVI. Yüzyıl Alman Seyahatnamelerine Göre Akdeniz, Basılmamış Yüksek Lisans tezi, İstanbul, 114.

36 David Ayalon, (2011). 48.49; Eliyahu Ashtor, (1983). 3; Fahri Yahya Ayaz, (2016). Memlük-Kıbrıs

Suriye sahillerini Haçlı işgaline karşı tahkim eden Memluklar, Beyrut ve çevresini Buhturid adında yerel bir ailenin idaresine vermiştir. Buhturidlerin denetiminde olan liman gelirleri; demir, kereste vb. ürünlerin ticareti ile gelir elde etmişlerdir; ancak Beyrut iskelesinde kurulan gümrük idaresi, depo ve tesislere rağmen Ceneviz, Venedik ve İtalyan kent tüccarları Beyrut limanı yerine Trablusşam'ı tercih etmişlerdir. Bu durum Buhturidler döneminde Beyrut limanının ticari anlamda canlanmasının aksine ticari faaliyetlerin başka limanlara kaymasına sebep olmuştur³⁷.

Şehirle ilgili eserinde önemli bilgiler veren ve Sayda şehrinden sonra Beyrut'a seyahat eden İbn Batuta'nın eserinde şehir şu; "Oradan Beyrut'a geçtim. 16 Şehir fazla büyük değilse de çarşıları güzeldir. Büyük camii pek sanatkârane bir yapıdır. Beyrut'tan Mısır şehirlerine meyve ve demir ihraç olunur. Orada Fas krallarından olduğu kabul edilen Ebu Ya'kub Yusufun kabrini ziyaret etmek istedik. Ama bu kabir Bikaa'l-Azız'de (Bekaa vadisi) Kereknuh diye bilinen bir yerdedir. Kenarında bir zaviye var. Gelip gidenler yedirilir, içirilir orada. Bazıları Sultan Salahaddin'in, (Eyyubi) bir başka grup da Sultan Nureddin'in (Zengi) vakfı olduğunu söylüyor buranın. Sultan Nureddin hasır dokur, bundan kazandığı parayla günlük yiyeceğini karşılamış. Onlar gerçekten ulu insanlardandı"³⁸ ifadelerle aktarılmıştır.

Albrecht Fuess aktarımına göre: Orta Çağ İslam dünyasında, Ortadoğu topraklarında Haçlılara karşı savunulması gibi bir misyona sahip olan Memluk Devleti'nin denizcilik politikası temelde üç gayeyi hedefliyordu. Bu amaçlardan konumuzla ilgili olanı, 1291 yılında Suriye-Filistin sahillerinden kovulan Frankların bir daha dönüşlerin engellemek ve bunun için de onlardan geriye kalan limanları yok etmeye yönelikti. İngilizce'de "scorched earth policy" olarak geçen yani, "düşmanın yararlanmasını önlemek için bütün ürün, kaynak ve tesisleri yok etme politikası", Memlukların takip ettiği en temel siyaset olmuş, bu amaca yönelik olarak da yıkılan limanlar üzerine ana kara ile sahili birbirine bağlayan yollar inşa edilmiş ve bu hatlar garnizonlarla güçlendirilmişti. Birlikler, şayet bu sahillerden Frank saldırısına maruz kalacak olursa hemen bunu geri püskürtecek nizamda, bir plana göre yerleştirilmişti³⁹.

Memluklar döneminde Doğu Akdeniz ticareti kıyılarıdaki hareketliliğini siyasi politikaları gereği kaybetmiş oldu; çünkü Memluklar olası Haçlı işgallerine engel olmak ve bölgeyi onlardan korumak için limanlara gereken önemi göstermeyip ticareti iç bölgelere çektiğini ve hatta limanları harabeye dönüştürdükleri hakkında yorumlar yapılmıştır. Yalnızca Trablusşam bir garnizon kasabası olarak hizmet vermek üzere yerleşime ve ticarete devam etmiştir. İç kesimler tamamen yeniden inşa ederek yeni camiler, okullar, pazarlar, hamamlar, değirmenler, konutlar ve kanallar ile donatılmıştır. Lübnan'ın pasifleşmesi ve sapkın mezheplerin bastırılması için önemli bir merkez haline geldi. Öte yandan, Suriye'de işleyen tek liman olan Beyrut, çürümeye bırakıldı, ticareti kesildi ve savunması bırakıldı. Suriye şehirleri için Memluk rejiminin politikalarından daha önemli hiçbir faktör yoktu. Dolayısıyla Memluk dönemi Doğu Akdeniz limanları ve kentleri istikrarsız ve durağan bir dönem yaşamıştır. Roma ve Haçlı döneminden kalan limanlarının önemi azaldığı gibi, işleyişinin ve zenginliğinin de azaldığı yorumu yapılabilir. Beyrut limanı Haçlıların işgalinin devam ettiği süre zarfında korunmuştur; ancak kontrolleri sona erdiğinde ise limanın kaderiyle başa bırakıldığı söylenebilir⁴⁰.

1421 senesinde seyyah John Poloner'in bölgeye yaptığı seyahatinde, Beyrut limanını elverişsiz ve bakımsız olarak tanımlamıştır ve bu durum Osmanlı Devleti'nin klasik çağında da

İlişkileri, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 49-50.

37 Baybars el-Mansuri, (2016). *et-Tuhfetu'l-Mulukiyye fi'd-Devleti't Turkiyye*, çev. Hüseyin Canpolat, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 117-119; Şeyma Dereci, (2019). 27.28; İbni Tagriberdi, (2013). *En-Nücumu'z-Zahire*, çev. D. Ahsen Batur, İstanbul: Selenga Yayınları, 71-77.

38 İbn Batuta, (2000). *İbn Batuta Seyahatnamesi I*, çev. A. Sait Aykut, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 92.

39 Abdullah Mesut Ağır, (2015). *Memluklarda Ticaret*, Konya: Çizgi Kitapevi, 89.

40 Ira Marvin Lapidus, (1984). *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, London: Cambridge Universty Press, 15-16; William Harris, (2005). 115.

farksız değildi⁴¹.

XIV ve XV. yüzyıl boyunca Ceneviz ve Venedik devletleri Levantta özellikle Beyrut ve İskenderiye limanlarından, Menteşe ve Aydın beylikleri arasında balmumu ticaretini üstlendiler.⁴² Metal ticareti Orta Çağ devletleri için önem arz ettiğinden bu dönemde Venedik ticaret filoları ile teneke, demir, bakır ve kurşun ticareti Akdeniz sahilleri boyunca pazarlardaki yerini aldı. Beyrut limanı Şam'ın liman kenti sayıldığından ilk uğrak yeri olmuştur⁴³.

XV. asırda Beyrut limanında ticari hayat zirveyi yakalamışsa da, İskenderiye'de ticaret yapmaktan daha zordu. Beyrut'a gelen Avrupalı özellikle de Frank tüccarlar baharat ticareti ve gereksinimleri için Dimeşk'e zorunlu seyahat yapmışlardır. Küçük bir liman kenti olmasına rağmen cazip bir pazar alanı olduğundan özellikle yabancı tüccarların faal olduğu liman olarak bilinmekteydi. Batı Akdeniz'in denizci tüccarları: İtalyanlar vasıtasıyla İngiliz, Belçika ve Fransız dokumaları Beyrut limanından iç pazara girmektedir. Levant ticareti ağında Beyrut'tan diğer liman kentlerine özellikle de İskenderiye'ye demir ve meyve ihracatı yapılmaktaydı⁴⁴.

Sonuç

Tarih boyunca Akdeniz medeniyetlerinin politikalarını etkileyen en önemli iki faktör ekonomi ve ticaret olmuştur.

Orta Çağ dünyasında Akdeniz, kendisine hâkim olan devletlere denizden gelen zenginlik, taşıma ve ulaşım avantajını cömertçe sunmuştur. Söz konusu avantajlarından yararlanmak isteyen devletler Akdeniz'e sahip olmak uğruna her yolu mubah görmüşlerdir.

IX. ve X. asırlarda Akdeniz'de çağının en parlak dönemini yaşayan İslam devletleri, Hristiyan devletlere oranla iç denizde tartışmasız bir güç oluşturmuşlardır; ancak XI. yüzyılda yaşanan Haçlı Seferleri akınları nedeniyle bu durum tersine dönmüş, özellikle İtalyan liman şehirlerinin Akdeniz'deki egemenlik alanı güçlenmiştir. Dolayısıyla su yüzeyi tamamıyla bu dönemde Hristiyanların kontrolüne geçmiştir. X. ve XI. asırda Hristiyan dünyası ana rotalar üzerinde kendini güvenceye aldığından XII. asırda Haçlı devletleri varlıklarını sürdürmüşlerdir⁴⁵.

Bu çalışmaya konu olan Beyrut kenti de hem Levant hem de bütün Akdeniz'de gerek ticari gerek siyasi gerekse kültürel bakımdan son derece önemli ve faal bir liman kenti ola gelmiştir. Bu kent stratejik konumu ile hâkimine büyük avantajlar sağlamış bu nedenle başta Haçlılar olmak üzere Orta Çağ'ın bütün büyük devletleri şehre sahip olmak için büyük çaba harcamışlardır. Kadim tarihli bu kent; Mısır, Asur, Babil ve İran hükümdarlarının egemenliğine girmiş İranlılardan sonra Büyük İskender şehre hâkim olmuştur. Beyrut, İskender'in halefleri ve Mısırlılar tarafından yönetildikten sonra Roma ve Bizanslıların eline geçmiş ardından da İslam egemenliğine geçmiştir. İslam egemenliğinde ise şehre sırasıyla Emeviler, Abbasiler, Tolunoğulları, İhşidiler ve Fatımiler hâkim olmuşlardır. Orta Çağ'da Levant şehirlerinin oluşturduğu Doğu Akdeniz'de gelişen ticareten elde edilen gelirler ülke ekonomilerinde önemli bir yer tutmuştur. Bu nedenle Haçlı devletleri de Beyrut ile ilgilenmiş ve burayı Kudüs Krallığı'na bağlamışlardır. Selahaddin Eyyubi şehri Haçlılardan almışsa da ölümünden sonra şehir tekrar Haçlı hâkimiyetine girmiştir. Nihayet 1291 yılında şehirde Memluk hâkimiyeti başlamıştır. Bu hâkimiyet ise XVI. asra Osmanlı fetihleri ile son bulmuştur.

Kaynakça

-
- 41 Şeyma Dereci, (2019). 26-31.
 - 42 Kate Fleet, (1999). *European and Islamic Trade in the early Ottoman State*, London: Cambridge University Press, 35.
 - 43 Kate Fleet, (1999). 114.
 - 44 Abdullah Mesut Ağır, (2015). 210.
 - 45 John H. Pryor, (2004). 117.

Abdullah Ekinci, (1992). Akdeniz Havzasında Bir Liman Kenti ve Selçuklu Merkezi Alanya, XII. Tarih ve Kültür Sempozyumu, Editör Faruk Nafiz Koçak, Alanya. 235-252.

Abdullah Ekinci, (2005). Türkiye Selçuklularının Akdeniz Politikası ve Doğu Akdeniz’de Hâkimiyetin Tesisi, Doğu Batı, Ankara: Doğu Batı Yayınları, 247-266.

Abdullah Mesut Ağır, (2015). Memluklarda Ticaret, Konya: Çizgi Kitapevi.

Adam Mez, (2014). Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti İslam’ın Rönesansı, çev. Salih Şaban, İstanbul: İnsan Yayınları.

Ahmet N. Özdal, (2013). İslam İktisâdî Coğrafyasında İş Yaşamı, Ticaret ve Tüccar (X. – XIV. Yüzyıllar), Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum.

Ahmet N. Özdal, (2014). Ortaçağ İslâm Dünyasında Farklı İşletmecilik Türleri ve Organizasyonel Yapıları, Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 1/1, Bahar, 73-95.

Altan Çetin, (2009). Memluk Devleti’nin Kuzey Sınırı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Baybars el-Mansuri, (2016). et-Tuhfetü’l-Mulukiyye fi’l-Devleti’t Turkiyye, çev. Hüseyin Canpolat, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Bernard Lewis, (2006). Ortadoğu, çev. Selen Y. Kolay, Ankara: Arkadaş Yayınları.

David Abulafia, (2005). “Akdeniz Nedir”, Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları, haz. David Abulafia, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul: Oğlak Yayıncılık.

David Abulafia, (2012). Büyük Deniz, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Alfa Yayıncılık.

David Ayalon, (2011). Memlûkler ve Deniz Kuvvetleri: İslam Âlemi ile Hıristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası, Tarih Dergisi, (25) , 39-50.

David Jacoby, (2005). Commercial Exchange Across The Mediterranean Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and İtaly.

Davut Dursun, (1992). Beyrut, TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, cilt 6, 81-84.

Ebul Fida, (2017). Ebul Fida Coğrafyası, çev. Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları.

Efe Durmuş, (2020). “Ortaçağ’da Harran”, Tarih ve Gelecek Dergisi, Haziran, 6(2), 558-575.

Eliyahu Ashtor, (1983). Levant Trade in the Later Middle Age, New Jersey: Princeton University Press.

Ercan Gördeğir, (2020). Tarihte Adıyaman Devlet, Toplum ve Kültür, Bölüm adı: (İlhanlılar Devrinde Adıyaman). Editör: Kazım Kartal, Kevser Taşdöner, Fehminaz Çabuk, Ülkü Yancı, Sonçağ Yayınları.

Ercan Gördeğir, (2020), Orta Çağ’da Diplomasi, (Hûlâgû Han Dönemi İlhanlı-Abbasi Diplomatik Münasebetleri). Editör: Ercan Gördeğir, İstanbul: Efe Akademi.

Ercan Gördeğir, Özbek Süleyman (2018). “Moğolların Mardin Kuşatması ve Hulagu’dan Olcaytu’ya İlhanlı Artuklu Münasebetleri”, Tarih ve Gelecek, 4(3), 106-118.

Ergün Özsoy, (2010). XVI. Yüzyıl Alman Seyahatnamelerine Göre Akdeniz, Basılmamış Yüksek Lisans tezi, İstanbul.

Fahri Yahya Ayaz, (2016). Memlûk-Kıbrıs İlişkileri, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Fernand Braudel, (1989). Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, cilt I. İstanbul: Eren Yayıncılık.

Fernand Braudel, (1990). Akdeniz’de Mekân ve Tarih, çev. Necati Erkurt, İstanbul: Metis Yayınları.

Fırat Küskü, (2019). Müslüman Seyyahların Gözüyle Beyrut Şehri (1890-1914), Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3 (1):143-168.

Gregory Abu'l-Farac, (1999). Abu'l-Farac Tarihi, cilt II, çev. Ömer Rıza Doğrul, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Henri Pirenne, (2013). Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul: İletişim Yayınları.

<https://medium.com/@ibraltunbas/levant-ticaretinin-çerçevesi-ve-doğu-akdeniz-liman-kentlerinde-yaşanan-sosyoekonomik5718f4731eb5> /20.01.202.

Ira Marvin Lapidus, (1984). *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, London: Cambridge University Press.

Işın Demirkent, (2007). Haçlı Seferleri Döneminde Doğu-Akdeniz'de Deniz Hâkimiyeti, Haçlı Seferleri Tarihi, Makaleler, Bildiriler, İncelemeler, Haz. Ebru Altan.

İbn Batuta, (2000). İbn Batuta Seyahatnamesi I, çev. A. Sait Aykut, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İbn Haldun, (2013). Mukaddime, cilt I, Haz: Süleyman Uludağ, İstanbul: Dergâh Yayınları.

İbn Hurdazbih, (2008). Yollar ve Ülkeler, çev. Murat Ağarı, İstanbul: Kitapevi Yayınları.

İbni Cübeyr, (2019). Endülüsten Kutsal Topraklara, çev. İsmail Güler, İstanbul: Selenga Yayınları.

İbni Tagriberdi, (2013). En-Nücumu'z-Zahire, çev. D. Ahsen Batur, İstanbul: Selenga Yayınları.

İdris Bostan, (1989). Akdeniz, "Tarih", İstanbul: TDV İslam Ansiklopedisi, cilt II, 231-234.

John H. Pryor, (2004). Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, çev. Fusun Tayanç, Tunç Tayanç, İstanbul: Kitap Yayınevi.

Kate Fleet, (1999). *European and Islamic Trade in the early Ottoman State*, London: Cambridge University Press.

Molly Greene, (2000). *A Shared World Christians And Muslims In The Early Modern Mediterranean*, New Jersey: Princeton University Press.

Monique O'connel-Eric R. Dursteler, (2019). Roma İmparatorluğu'nun Çöküşünden Napolyon'un Yükselişine Akdeniz Medeniyetleri, çev. Bozkurt Leblebicioğlu, İstanbul: Say Yayıncılık.

Muhammet Talha Özbey, (2019). Geç Dönem Ortaçağ'da (1300-1500) Akdeniz Gemicilik Geleneği, Ankara, Doktora Tezi.

Recep Uslu, (1998). Huzistan, TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, cilt 18, 436-439.

S. D. Goitein, (1983). *A Mediterranean Society, Volume IV*. London: University of California Press.

Şemsettin Turan, (2003). "Levant", TDV İslam Ansiklopedisi, Ankara: TDV Yayınları, 27: 145-147.

Şeyma Dereci, (2019). Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Edirne.

Tülin Selvi Ünlü, (2020). On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı, Mersin Üniversitesi, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, 30(1):1-14.

Umberto Eco, (2014). Ortaçağ (Katedraller, Şövalyeler, Şehirler), çev. Leyla Tonguç Basmacı, İstanbul: Alfa Yayıncılık.

William Harris, (2005). *Levant Bir Kültürler Mozaïği*, çev. Ercan Ertürk, İstanbul: Literatür Yayınları.

William Heyd, (2000). Yakın Doğu Ticaret Tarihi, çev. Enver Ziya Karal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.