

# Doğu'dan Batı'ya Ticaret

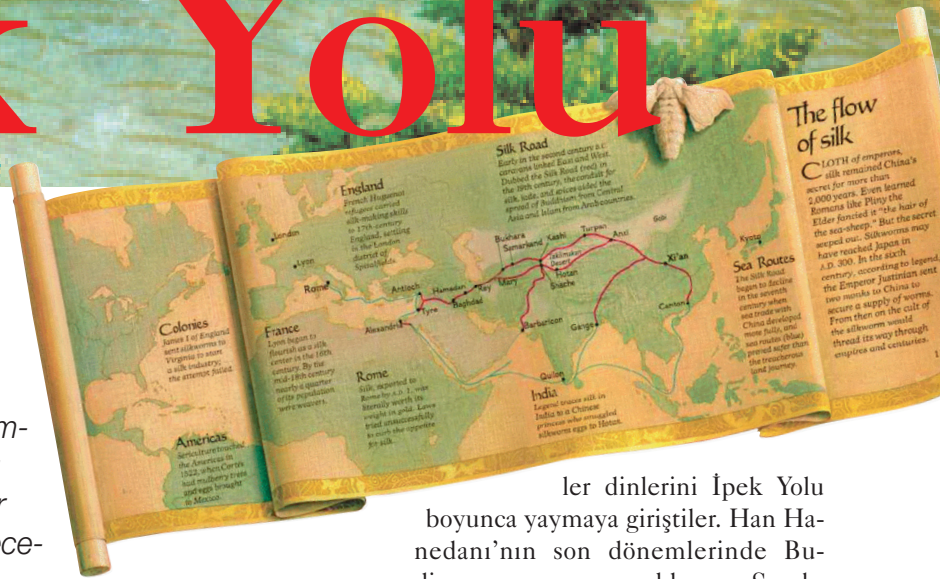
# İpek Yolu

Ünlü yazar Stefan Zweig, Macellan'ın yaşam öyküsünü anlatmaya başlar-ken şu sözleri kullanıyor: "Başlangıçta baharat vardı." Dünyanın kaderini de-ğiştiren, birçok keşfin yapıldığı bir dö-nemde Macellan, bu kâşiflerin en önem-llerinden biri olmuştur. Keşiflerin amacı belliydi: Doğu'ya, Hindistan'a giden bir yol bulmak. Avrupa'nın yaşamsal derecede önem verdiği malların, baharatların, ipeğin ve daha pek çok ticari ürünün kaynağıydı Doğu. Doğu'ya giden yollar yüzyıllarca ticaretle, kültürle, bilgiyle birbirine bağla-mıştı iki dünyayı. Bu yollardan en önemlisi İpek Yolu'ydü.

**İPEK YOLU'NUN** başlangıcı çok eskilere dayanır. İki büyük uygarlık olan Çin ve Roma İmparatorluğunu birbirine bağlayan bir yol olarak ortaya çıkmıştı İpek Yolu. Bu bağ yoluyla iki devlet arasında hem mal hem de fikir

alış veriş yapılabiliyordu. Bu alış veriş sırasında Doğu'ya yün, altın ve gümüş, Batı'ya da ipek gönderiliyordu. Bu yolun tek özelliği yalnızca mal alış-verişinin yapılması değildi. Bu yolla Nasturilik ve Budizm de Çin'e taşınıyordu. Hintli Budist misyoner-

ler dinlerini İpek Yolu boyunca yaymaya giriştiler. Han Hanedanı'nın son dönemlerinde Budizm yavaş yavaş yayıldı; ama Sanskritçe'den kuramları aktarmaya fazla elverişli olmayan somut bir dildi Çin dili. Bu da "büyük yol öğretisi" olarak bilinen Budizmin Taocu görüş ve sözcüklerle karıştırılarak büyük bir değişikliğe uğramasına neden oldu. Çin'e gelen bir başka din olan Nasturilik de çok etkili olmamasına karşın kalıcı oldu. Öyle ki çok sonraları Papalık Çin'e misyonerler gönderdiğinde burada az sayıda kilise olduğunu hayretle görecekti.



## The flow of silk

Most of empires, silk remained China's secret for more than 2,000 years. Even learned Romans like Pliny the Elder focused on "the hair of the sericiferous" but the secret seeped out. Silkweavers may have reached Japan in A.D. 100. In the sixth century, according to legend, the Emperor Justinian sent two monks to China to secure a supply of worms. From then on the cult of the silkworm would thread its way through empires and centuries.

İpek ve Baharat yolu olarak bilinen Doğu ve Batı arasındaki yolların tarih sahnesine çıkmaları Milattan öncesine kadar uzansa da, bu yolların öneminin zaman zaman azalması, zaman zaman artması, kimi zaman savaşlar ya da iç karışıklıklar nedeniyle ticaretin kesintiye uğraması nedeniyle inişli çıkışlı bir öyküsü vardır. İlk görkemli çağını Çin'de Han Hanedanı zamanında yaşar İpek Yolu. Han Hanedanı yönetimindeki Çin'in önce Fergana kentini ele geçirmesi, küçük prenslikleri birleştirerek imparatorluğa katması bu bölgede istikrarın hakim olmasını sağlar. Böylece Çinli tüccarlar ipeklerini kervanlarla korkusuzca Pamir Dağlarının eteğindeki "Taş Kule"ye getirirler. Romalı tüccarlar onları burada beklemektedir. Değerli ipek, Antiochia'ya (Antakya) doğru çıkacağı yola burada başlar. Si-an kentinden başlayan yol, 6400 km uzunluğundadır. Çin Seddi'ni kuzeybatı yönünde izledikten sonra Taklamakan Çölü'nün yanından ilerleyip Pamir dağlarını geçer. Kervanlar bu yolu aştıktan sonra Afganistan'ı da geçer ve Doğu Akdeniz kıyılarına ulaşırlardı. Mallar burada gemilere yüklenirler ve deniz yoluyla Batı kentlerine ulaşırdı. İpek Yolu'nun tümünü geçen yolcular çok az sayıdaydı. Mallar genellikle araçlar arasında aktarılarak taşınırdı. İpek Yolu'nun bu parlak dönemleri bir süre sonra Romalıların Asya'daki topraklarını kaybetmeye başlamasıyla sarsıldı, yavaş yavaş da sona erdi. Bu dönemde Asya'ya açılan yollar el değiştiriyor, Müslüman Arapların eline geçiyordu.

Günümüzde ipek, deniz ya da hava yoluyla batı pazarlarına kolayca ulaşıyor. Bu da fiyatını oldukça düşürüyor elbette. Oysa geçmişte İpek Yolu'nda seyahat her zaman zor olmuştu. Doğa koşulları kara yolculuğu için hiç de uygun değildi. Özellikle İpek Yolu'nun geçtiği bölgedeki çöller, kervanların yolculuklarını daha da güçleştiriyordu. Kervanlar neredeyse kaplumbağa hızında yol alabiliyordu bu bölgede. Yazları çöller geçilirken hep geceleri yolculuk yapılırdı. Geceleyin ortaya çıkan korkunç çöl cinleri söylentisi her zaman kervanlarda ku-



laklara fısıldanırdı. Ne var ki, Asya çöllerinin korkunç sıcağı cinlerden daha ölümcüldü. Bu yüzden tüccarlar korkularını frenler ve geceleri yol alırlardı. Tek sorun bu değildi elbette. Çölde çıkan kum fırtınaları kervanların durmasına neden olurdu. Şiddetli bir kum fırtınasıyla karşılaşan kervan bu felaketi atlatabilirse kendini şanslı sayardı. Çünkü kumların insanların ya da hayvanların boğulmasına ya da tamamen toprak altında kalmasına neden olması da oldukça rastlanan şeylerdi. İnsanlar Taklamakan çölü için şöyle diyordu: İçine giren bir daha çıkamaz. Sorunlar yalnızca yazın sıcak günlerinde yaşanmıyordu. Eğer kışın kar üzerinde yolculuk etme gerekiyorsa kar körlüğü de bir başka tehlikeydi.

Tüccarların geçtiği yolda yaşanan tehlikeler yalnızca doğal tehlikeler değildi. Yol üzerinde pusuya yatmış hırsızlar, yağmacılar, çapulcu çeteleri her zaman vardı. Çapulcuların gözü kervanların değerli yükündeydi. İpek, değerli taşlar, baharat, tütsüler, porselenler kervanların taşıdığı mallardı. Haydutlardan korunmak için tüccarlar kalabalık durumda yolculuk eder, büyük kervanlara katılırlardı. Öyle ki, bin deveden oluşan kervanları yolda görmek mümkündü. Bu kervanlara ayrıca silahlı muhafızlar da eşlik ederdi.

Kervanlarda yük taşımak amacıyla develer kullanılırdı. Çöllerini geçerken dayanıklı yapısıyla tüccarlara güven veren hayvanlardı develer. Bunun yanında iki hörgüçlü develer tek hörgüçlü olanlara tercih edilirdi. İki deve-

nin de taşıma kapasitesi yaklaşık aynıydı; ama iki hörgüçlüler tek hörgüçlü develerden daha hızlıydı. Bu develerle tüccarlar, yüzlerce yıl boyunca Doğu'yla Batı arasında mal taşıdılar. Ne var ki İpek Yolu adı bu ticaret yoluna 1870 yılında verildi. Tarihi yola bu adı kazandıran da Ferdinand von Richthofen adlı bir Alman coğrafyacı.

Yol, pek çok açıdan çeşitli bölgele- re ayrılmıştır. Bunlar politik ve ekonomik ayrımlardır. Han Hanedanı zamanında Çinli tüccarlar, mallarını Dunhuang'a kadar getirirlerdi. İzledikleri bir başka yol da Çin Seddi boyunca ilerleyip Loulan kentine ulaşıyordu. Bu kentlerde Orta Asyalı tüccarlar, araçlar bu malları ya takas eder ya da satın alırlardı. Part, Suğdak ya da Hintli olan bu araçlar mallarını İranlı, Suriyeli ya da Yunan tüccarlara satarlardı. Mallar, doğal olarak her aracıya geçişte daha pahalanırdı.

Hanların İpek Yolu, görkemli başkentleri Chang'an'dan (Bugünkü Si-an) başlardı. Yol batıya doğru Gansu eyaletinden geçer ve Çin Seddi'ne ulaşırdı. Buradan Yumenguan geçidinden geçen tüccarlar, Dunhuang kentine varırdı. Burası genellikle Çinli tüccarlar için son noktaydı. Buradan sonra Orta Asyalı tüccarların aldığı mallar, Tanrı Dağları'nın eteklerinden geçer, Taklamakan Çölü'nü aşardı. Kervanlar, vaha kent görünümündeki Hami, Turfan, Yankı, Kuça





ve Kaşgar kentlerine uğrarlardı. Bu yol, kuzey yolu olarak bilinirdi. Dunhuang'ın güneyinden çıkan bir başka yol daha vardı. Taklamakan Çölü'nün güneyinden geçen bu yolda tüccarlar Loulan, Khotan, Yarkent ve Kaşgar rotasını izlerdi.

Kaşgar, tüccarlar için bir kavşak noktasıydı. Buradan birçok yöne yollar ayrılırdı. Tanrı Dağları'ndaki Terrek geçidi kullanılarak batıya, Fergana, Taşkent, Semerkant kentlerine ulaşılabilirdi. Yolun devamı Merv kentine ulaşırdı. Başka bir yol Pamir Dağlarını geçiyor, Taşkurgan'ın güneyinden Afganistan'a, Belh kentine varıyordu. Kaşgar'dan ayrılan bir başka yol da Taşkurgan'ı geçer, Karakurum üzerinden Hindistan'a ulaşırdı.

Merv kentinden batıya devam eden yollar, Partların başkenti Hecatompylos'a gelirdi. Buradan Hazar Denizi geçilerek Tahran, Hamedan üzerinden bugünkü Bağdat yakınlarında Dicle kenarında kurulmuş Seleucia ve Ctesiphon kentlerine ulaşırdı. Bu kentler Akdeniz'e ulaşmadan önceki son kentlerdi. Doğu'nun değerli malları Akdeniz'e geldiğinde gemilerle Roma'ya taşınırdı.

Han Hanedanı'nın Tarım havzasında kontrolü kaybetmeye başlamasıyla İpek Yolu'nun görkemli günleri sona eriyordu. Roma'nın da Asya'daki topraklarını yavaş yavaş kaybetmesi, bölgede yaşanan savaşlar ve iç karışıklıklar, ticaretin güvenli biçimde yapılmasını engellemeye başlamıştı. Böylece Doğu-Batı ticaret yolları bir dev-

rin sonuna geldiğini gösterir biçimde önemini kaybediyordu. Bu, aynı zamanda başka bir devrin başladığını gösteren bir işaretti. Zamanla yol üzerindeki devletler çökmüş, yerlerine yenileri kurulmuştu. Ticaret yollarının kontrolü, başka devletlerin eline geçse de ticaret sürdü.

Batı, ticaret yollarının sağladığı mallara muhtaçtı. Bu nedenle Roma İmparatorluğu'nun yıkılışından sonra da Doğu'yla ticaret sürdü. Ne var ki, bu mallar oldukça zor koşullarda Avrupa'ya ulaşıyordu. Kara yolculukları, başlayıp biten serüvenlerden çok, uzun süreli ve kişisel amaçlardı. İngilizce yolculuk etmek anlamındaki "travel" sözcüğü "travail" sözcüğünden gelir. Travail, yorucu ve bezdirici iş anlamındadır. Bu sözcük geçmişteki kara yolculuklarını en güzel betimleyen sözcüklerden biri. Birkaç öncü gezgin, bu yolculuklara göğüs gerebilmiş ve Avrupa'ya Doğu'nun kapılarını açmıştır.

Avrupalılar kendi coğrafya sınırlarının karanlığına gömülüken bile, doğunun efsaneleri dillerde gezerdi. Bireyler, dünyanın uzak noktaların-

dan gelen Çin ipeği ya da porseleni gibi lükslerden yararlanabiliyorlardı. Duvarları Acem halılarıyla bezenmiş odalarda Seylan ve Java'dan getirilmiş tabaklar içinde ziyafetler verilir, Siyam'dan gelen abanoz satranç takımlarıyla vakit geçirilirdi.

Bu tür egzotik doğu mallarını satarak zengin olan Venedikli, Cenevizli ve Pisalı tüccarların hiçbiri bu toprakları aslında görmemişlerdi. Bu tüccarların Uzakdoğu ile olan bağlantıları Doğu Akdeniz liman kentleri üzerinden sağlanıyordu. Değerli mallar değişik yollarla kendilerine ulaşabiliyordu. Orta Asya, Semerkant ve Hazar Denizi, Hint Okyanusu üzerinden ya Basra Körfezi'nden Basra'ya ya da Kızıldeniz bağlantısıyla Süveyş'e ulaşan malların Avrupa pazarlarına ulaşabilmesi için kara yoluyla İran, Suriye ya da Mısır'dan geçmesi gerekirdi. Bu karayollarında ilerlemek isteyen Fransız ya da İtalyan tüccarların Akdeniz



limanlarından doğuya ilerlemeye başlar başlamaz yolları kesilirdi. Müslümanlar çekinmeksizin Avrupalı tüccarlarla İskenderiye, Halep ve Şam'da ticaret yapar ama tüccarların doğuya doğru ilerlemesine izin verilmezdi.

Bu ortaçağın demir perdesiydi. Bu demir perde 1250 ve 1350 yılları arasında ortadan kalktı ve Avrupa ile Çin arasında kesintisiz bir bağ kurulabildi. Bu süre içerisinde İtalyan tüccarların daha yürekli ve girişken olanları Halep, Şam ya da İskenderiye'de beklemek yerine, artık Hıristiyan misyonlarının da kurulmuş olduğu Hint ve Çin kentlerine kendi kervanlarıyla İpek Yolu üzerinden doğrudan ticarete başlamışlardı. Doğu'yla Batı'nın özgülürce fikir ve kültür alışverişi yapabil-

diği bu çekici dönem, fazla uzun sürmedi ve demir perde büyük bir gürültüyle yeniden kapandı. Okyanus yollarının keşfedilmesi ve Avrupa'nın bir kez daha Güneydoğu Asya ve Çin limanlarına gelmelerine izin verilmesi yüz yıllar aldı.

Demir perdenin kalkmasına neden





açık yol politikalarını getirmişlerdi. Böylece Batı'dan Hindistan'a giden yolların açılmasını sağladılar. Yüzyıllardır kullanılan büyük İpek Yolu Tatarların eline geçince, Avrupalıların serbestçe ve sürekli kullanabildikleri bir yol haline geldi. Oysa Müslümanların elinde olan Mısır yolları hâlâ Avrupalılara yasaktı. Buradan geçen mallara Memluk sultanları tarafından ağır vergiler konuyor, böylece Hint ürünleri İtalyan tüccarların eline geçtiğinde en az üç kat pahalanmış oluyordu.

İlk karayolu gezginlerinin ortaya çıktığı günlerde Avrupa ve Doğu Asya arasında gelişen, ama küçük çapta uzmanlaşmış bir ticaret söz konusuydu. Kimi Avrupalı tüccarlar, doğunun uzak kentlerine gittiler; ama Polo ailesi dışında hiçbiri arkalarında bu yolculuklara ait bir bilgi bırakmadı. Çin kentlerindeki bazı Avrupa kolonilerine ait bilgileri de, buralara gelen Fransisken keşişlerinin tuttuğu kayıtlardan öğrenmek mümkün. Bunlar arasında en önde gelenlerinden biri İtalyan Fransisken keşişi Montecorvinolu John'du. John, Papa'nın emriyle Kubilay Han'ı Hıristiyanlığa davet etmek için Pekin'e gitmişti. Kubilay Han Hıristiyanlığı kabul etmedi ama ülkesindeki diğer din adamlarına davrandığı gibi Hıristiyan rahiplere de iyi davrandı. Keşiş John Avrupalı tüccarların kullanımı için bir liman kenti olan Zayton'da üç büyük kilise olduğunu anlatıyor anılarında.

Floransalı bir banker ailesi tarafından 1340 yılında gönderilen Francesco Balducci Pegelotti, ya da kısa adıyla

olan olay, ne Hıristiyan birliklerinin bir harekâtı, ne de Avrupalı politikacıların çabalarının ürünüydü. Pek çok tarihsel olayda olduğu gibi, demir perdenin kalkması ana amaç değil, bir yan üründü. Doğu yolunun açılmasını sağlayan, Türklerle akraba olan ve Orta Asya'da yaşayan Moğol ırkından Tatarlardı. Ortaçağ'da Tatarlar, Avrupa için büyük bir korku haline gelmiş, Avrupa tarihine acımasız ve yok edici bir güç olarak geçmişlerdir. Bu dönemde Tatar sözcüğü barbar anlamında kullanılmaya başlamıştı. İngilizce'de yer alan ve düzensiz kalabalık anlamına gelen "horde" sözcüğü Türkçe "ordu" sözcüğünden türetilmiştir. Tatarların Avrupa'daki tanıtımı onların ilk seferlerinde Avrupa'da yaptıkları zulümleri gören ya da duyan tarihçiler tarafından yapılmıştı. Oysa çok az sayıda yazar gerçekten bir Tatar görmüştü. Hiçbiri de Tatar hanlarının ülkelerinde sağladığı kök-



lü başarılarından haberdar değildi. Moğol İmparatorluğu, en geniş zamanında Roma İmparatorluğu'nun iki katı büyüklüğe ulaşmış bir kara imparatorluğuydu. Cengiz Han ve orduları, Asya'nın en doğu ucundan Avrupa'ya kadar birçok yeri ele geçirdi. Kubilay Han imparatorluğun başına geçtiğinde, hüküm sürdüğü bölgenin sınırları doğuda Çin'de Sarı Irmak'tan, Doğu Avrupa'da Tuna kıyılarına, kuzeyde Sibiry'a'dan güneyde Basra Körfezi'ne kadar uzanıyordu. Moğol hükümdarlarının kişisel becerileri ve üstünlükleri olmasaydı Doğu'ya giden yollar Avrupalılar'a çok daha sonra açılırdı. Marco Polo ve onun gibi Avrupalıların düş gücünü harekete geçirmeyi başaran diğer araştırmacılar olmasa, Kristof Kolomb gibi kâşifler ortaya çıkar mıydı?

İran'ı ele geçiren Tatarlar buraya da, ele geçirdikleri diğer ülkeler gibi düşük vergi, iyi koruma ve herkese



**Baharat ticareti Doğu ve Batı arasında yüzyıllarca önemli bir yer tuttu. Biber, zencefil, kakule gibi birçok baharat türü deve kervanlarına yüklenirdi. Kervanlar uzun zahmetli yolculuklara göğüs gerer ve değerli yüklerini Avrupa'ya ulaştırmak üzere Akdeniz kıyılarna gelirdi. Ticaret yollarını önemini kaybettiyse de baharatlar değerini günümüzde de koruyor**



la Bardi, gezgin tüccarlar için bir el kitabı hazırlamıştı. Bu kitapta gelişen ticaretle ilgili bazı ipuçları vardı. O dönemin tüccarları için bir "yol kitabı" ya da "gezi rehberi" gibi düşünülebilecek bu kitap, kara yolculuğu yapanların gereksinimi olan kentler arasındaki uzaklıklar, yerel tehlikeler, ağırlık ölçüleri, fiyat ve kurları, gelenekler ve görenekler, gümrük kuralları üzerine pratik tavsiyelerin yanı sıra ne yemeli, ne içmeli, ne yememeli ve yatacak yerler gibi birçok bilgiyi içeriyordu:

"Öncelikle sakalınızı uzatmalı ve hiç tıraş olmamalısınız ve Tana'da kendinize bir çevirmen bulmalısınız. Ucuz diye iyi yerine kötü çevirmen asla bulmamalısınız. İyi bir çevirmene vereceğiniz fazla parayla ona sahip olacaksınız ve böylelikle o da kendini ucuza getirecektir. Çevirmenden başka yanınıza Cumanian (Kuma) dilini çok iyi bilen en az iki de hizmetkâr almalısınız..."

Tüccarlar yanlarında ne miktarda gümüş bulundururlarsa buldursunlar, Çin'in efendisi bunu onların elinden alacak ve kendi hazinesine aktaracaktır. Böylece gümüş getiren tüccarlara onun yerine kâğıt para verilecektir. Bu kâğıt paralar sarı renkte olup yukarda sözü edilen efendinin mührünü taşıyacaktır. Buna para derler. Bu parayla kolayca ipek ve istediğiniz diğer malları alabilirsiniz. Ülkenin tüm halkı bu parayı kabul eder. Ayrıca paranız kâğıt olduğu halde aldığınız mallara daha fazla para da ödemeyeceksiniz.

Gümrük memurlarına saygılı davranmayı, onlara para ya da malla bir armağan vermeyi ve aynı şekilde çevirmenlerle diğer küçük memurları da unutmamalısınız. O zaman onlar da saygılı ve terbiyeli davranır ve mallarını daha düşük değerinde gösterirler."

Dünyanın bir ucundan diğer ucuna uzanan o günlerin canlı kara trafiği çok uzun ömürlü olmadı. 13. yüzyılın ortalarında açılan karayolu bir yüzyıl sonra kapandı. Moğol İmparatorluğu'nun gücü ve bütünlüğü bu yolu açmış ve Avrupa'dan Hindistan ve Çin'e kadar uzanan karayolundaki güven sağlanmıştı. Moğol yüzyılı denen bu dönemde bazı Avrupalılar Do-



ğu'ya, bazı Çinliler de Batı'ya yöneldiler. Evlerine dönen batılılar ve yolculuk eden Çinliler, yanlarında Doğu'nun birçok egzotik mallarını da getirmişlerdi. Oyun kağıtları, porselen, kumaşlar, mobilya stilleri gi-

bi birçok yenilik Batı yaşamını yeniden şekillendiriyordu. Kağıt para, matbaa ve barut gibi çok önemli yenilikler dünyayı sarsıyordu. Bu yenilikler önce Ortadoğu'ya sonra da Araplar ve diğer uluslar aracılığıyla Avrupa'ya taşındı.

Kubilay Han'ın ölümünden sonra zayıflayan ve parçalara ayrılan Moğol İmparatorluğunun ardından doğuya giden yollar tehlikeye düşmüştü. İmparatorluk parçalanırken bir süre için de olsa doğu-batı ticareti için gereken istikrarı sağlayabilecek biri çıkıyordu tarih sahnesine: Timur. Semerkant'ın batısında yönetim birimlerini kurmuş olan Timur, tüm dünyayı ele geçirme planlarını da uygulamaya koyuyordu bu sırada. Birçokları için uçsuz bucaksız gibi görünse de Timur, Cengiz Han'ın imparatorluğunun yalnızca güneybatı bölümüne sahipti. Ne var ki Timur, Doğu'ya çıkış kapısını elinde bulunduruyordu.

İmparatorluk'tan kopmalar Pegolotti'nin önceden sözünü ettiği yolların güvenliğinin bozulmasına neden olmuştu. Timur, kendi yönetimi altında Avrupalıların güvenlik içinde ve rahatça İran'daki Tebriz'e ulaşabilmelerini sağladı. Timur'un gücünün son bulunduğu yer olan Semerkant, Asya'nın kültür merkeziydi. İpek Yolu'nun en işlek kenti olan Semerkant,

1405'te Timur'un ölümünden sonra neredeyse bir hayalet kente dönüştü.

Çin'e geçiş yolları artık Avrupalılara kapanmış, Çin'den haber almak iyice güçleşmişti. Kıtadaki en iyi haberleşme ağına sahip olan Papa bile Pekin'den en küçük bir haber bile alamıyordu. Moğol İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonra Avrupalılar, Uzakdoğu'yla olan bağlantılarını kaybettiler. Gelen haberler yalnızca bazı gezginlerin Timur'un ülkesinden getirdikleri haberlerle sınırlıydı. Bu kaynaklar ne kadar yetersiz, haberler de ne kadar önemsiz olursa olsun, Avrupa'nın Asya ile kurduğu tek bağlantıydı ve uzun süre de böyle kaldı.

Ticaret yollarının sağladığı malların Batı için ne kadar değerli olduğu kuşku götürmez. Ne var ki bu mallar içinde baharatların Avrupa için önemi özellikle büyüktü. Baharat eski çağlarda ilaç yapımında, kutsal yağ ya da merhemlerin hazırlanmasında ve afrodizyak olarak kullanılırdı. Rahipler büyü törenleri, dinsel ayinler sırasında baharattan yararlanırlardı.

Baharatların Eski Yunan, Roma

Çin, Hitay, Asur ve Mısır gibi uygarlıklarda ilaç olarak kullanıldığını biliyoruz bugün. Hippokrat, Galen, Pedanios ve Dioskorides gibi ünlü hekimler, baharatlarla ilaçlar yapmışlardı. Plinius, Doğa Tarihi adlı yapıtında baharatın yararlarını ve şifa

veren güçlerini uzun uzun överek kendi zamanında bilinen hastalıkların iyi edilmesinde genellikle baharatların kullanıldığını anlatır.

Baharatın yiyeceklerde ne zaman kullanılmaya başlandığı tam olarak bilinmiyor. Susamın çok eski çağlar-





dan beri şarap yapımında ve yiyecek olarak kullanıldığını biliyoruz. Bunun yanında sarmısak ve soğan da yüzyıllardır beslenme alışkanlıklarında önemli bir yere sahip. Bunun yanında eski Yunan ve Roma'da baharatların, artık yiyeceklere çeşni vermesi amacıyla kullanıldığını görmek mümkün. Herodot, rastladığı insan topluluklarının beslenme alışkanlıklarını anlatırken, bazılarının et ve balığı çiğ yediğinden, bazılarının da bunları güneşte kurutulmuş, tuzlanmış ya da bunları salamuraya bastırılmış olarak yediğinden bahseder. Ne var ki baharatların kullanımı çok uzun yıllar, yüzyıllar boyunca zenginlerin ayrıcalıklı bir hakkı gibi göründü.

Uzak ülkelerden gelen baharatı yalnızca zenginler kullanabiliyordu; çünkü bu malların fiyatı çok pahalıydı. Baharatlar yola çıktıkları Çin'den Avrupa'ya ulaşmaya kadar birçok kez el değiştiriyor, araçlar her seferinde mallarının fiyatını artırıyorlardı. Bununla birlikte Çin'de de baharatların çok ucuz olmadığını belirtmek gerek. Marco Polo, 13. yüzyılda Hitay'da yalnız üst sınıfların değişik baharatlarda bekletilmiş et yiyebildiklerini, yoksullarınsa sarmısak sosuna batırılmış etle yetinmek zorunda olduklarını anlatıyordu.

Yemeklere tat verme özelliğinin yanı sıra, baharatlar yiyeceklerin havayla temas etmesini engellediği için ekşime ya da başka türlü bozulmalarını engelliyordu. Baharatların bu özelliği zamanla Avrupa'da da öğrenilecek ve besinlerin saklanması ve uzun süre dayanmasında baharatlar kullanılacaktır. Baharatın oldukça pahalı olması, herkesin bu maddeleri almasına engeldi. Ne var ki bu durum baharat ticareti yavaş yavaş Batı'nın eline geçince ortadan kalkacaktır.

Baharat ticaretinin kökeni oldukça eskilere dayanır. MÖ 2000'li yıllarda Arabistan'ın güneyine Çin'den gelen baharatların, ticaretin doğuşuna neden olduğu biliniyor. En çok kullanılan baharatlar tarçın, Çin tarçını, kakule, zerdeçal, zencefil ve biberdi. Çin'den Arabistan'a gelen mallar buradan diğer ülkelere dağılırdı. Arap tüccarlar baharatların gerçek kaynağını ustaca gizliyorlardı. Merakları yatıştırmak, pazarlarını koruyabilmek ve rakiplerinin cesaretini kırmak için Çin tarçınının kanatlı hayvanlarca korunan sığ göllerde, tarçının zehirli yılanlarla dolu vadilerde yetiştiğini anlatıyorlardı. Tarihçi Plinius, tüm bunlarla alay ediyor, "bu masalların tümünün fiyat yükseltmek için uydurulduğunu" söylüyordu.

Asya kıtasını karadan geçen ticaret yolları ne kadar önemli olursa olsun baharat ticareti ağırlıklı olarak deniz yoluyla gelişti. Arapların Çin'e doğrudan deniz yolculukları yapmalarının yanı sıra Çinliler, Malaya takımadalarında, Seylan'da baharat ticareti yapıyordu. Mısır'da, İskenderiye'nin liman gelirleri MÖ 80 yılında 11. Ptolemaios bu kenti Romalılara bıraktığında oldukça büyük miktarlara ulaşmıştı. İskenderiye, Romalılar döneminde dünyanın en büyük ticaret merkezi, Hindistan'ın güzel kokulu ve acılı baharatlarının satış merkezi haline gelmişti. Roma'nın Hindistan'la yaptığı ticaret 300 yılı aşkın bir süre yoğun olarak devam etti. Daha sonra düşüş gösterdi. Aslında aynı dönemde Araplar da baharat ticaretini sürdürüyorlardı. Bunun yanında Roma İmparatorluğu'nun Ortadoğu'dan çekilmesinin ardından, bölge Müslümanların kontrolüne geçiyordu. Araplar ticaretlerine Ortaçağ'da da devam ettiler. Ne var ki sonraki yüzyıllarda bölgenin Arap, Türk ve Venedik tekelleri Batı'yı baharata ulaşmak için başka yollar aramaya itti. Haçlı seferleri sırasında bu bölgede ticareti kontrol edebilecek kentlerin ele geçirilmesine çalışılmışsa da uzun süreli olmayan bu dönemin ardından Batı devletleri, Hindistan'a giden başka yollar bulmanın gerekli olduğunu düşünmeye başlamıştı. Kristof Kolomb'la başlayan, Macellan, Vasco de Gama gibi diğer keşiflerin sürdürdüğü yeni bir çağ başlıyordu artık. Bulunan yeni yollarla birlikte İpek ve Baharat yolları önemini kaybetti.

Gökhan Tok

Kaynaklar  
Boorstin, D., Keşifler ve Buluşlar, Çev: Dilber, F., Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1996  
Brenning, K., Wie Pfeffer, Zimt, und Safran Europa Veranderten, PM Magazine, Ağustos, 2000  
[http://www.pages.com.cn/chinese\\_culture/silk/history.html](http://www.pages.com.cn/chinese_culture/silk/history.html)  
<http://www.library.thinkquest.org/13406/st/>

