

## XVIII. YÜZYILDA OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA TİCARETİN DEĞİŞMESİ\*

Robert Mantran

Burada sunulan bildirinin konusu, esas olarak Osmanlı İmparatorluğundaki uluslararası ticaret ve özellikle bunun en belirgin ifadesi olan deniz ticaretidir. Bundan şu sonuç çıkmaktadır ki burada Türklerden daha çok yabancılardan söz etmek fırsatı doğacak ve yabancı ticaretin incelenmesiyle XVIII. yüzyılda Osmanlı dünyasındaki ticaretin gelişimini de ele almış olacağız.

Daha önce XVII. yüzyıldaki durumun bir değerlendirmesini yapmak ve elbette Osmanlı ticaretini dünya ticaretinin bütünlüğü içinde ele almak gereklidir.

XVI. yüzyıl boyunca I. Selim ve Muhteşem Süleyman'ın fetihleri, Osmanlı İmparatorluğunu Eski Dünyanın en büyük siyasal ve ekonomik gücü haline getirdi. Bu yüzyılın önemli bir bölümü içinde Osmanlı Devleti, Uzakdoğu ülkeleriyle Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında önemli bir geçit yolu olarak kalmış, ticaret eşyasının toplandığı bir merkez ödevini görmüş, Venedik başta olmak üzere Akdeniz uluslarının zenginlik kaynağı olmak özelliğini korumuş, coğrafi keşifler ve Ümit burnu yolunun düzensiz olmakla birlikte kullanılmasının sonuçları, ancak XVI. yüzyılın ilk yarısında duyulmaya başlamıştı. Yüzyıllardan beri süregelen alışkanlıklar birkaç yılda alt üst olmadı, eski ticaret yolları akşamdan sabaha yön değiştirmede, tüccar, bezirgân ve araçlar arasındaki ilişkiler ve bunlar tarafından kurulmuş

(\*) Prof. Robert Mantran'ın «La transformation du commerce dans l'Empire Ottoman au XVIII<sup>e</sup> siècle» başlığı altında *Studies in Ottoman Eighteenth century Islamic History* (Ed. Thomas Naff-Roger Owen, Southern Illinois University Press, London, 1977, 220-235, notes 394-396)'de yayınlanan bu incelemesi Zeki Arıkan tarafından çevrilmiştir. Bu yazı, R. Mantran'ın *L'Empire Ottoman du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Variorum Reprints, London, 1985) adlı eserinde yeniden yayınlanmıştır.

menziller ortadan kalkmadı. Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa devletleri açısından önemini korumaya devam ediyor, bu da kapitülasyonların imzalanması ve konsoloslukların kurulmasıyla kendini belli ediyordu. Böylece Fransa'nın 1535 yılında elde ettiği kapitülasyonlar 1569, 1581 ve 1604 yıllarında yenilendi; Kendilerine 1579 ve 1597'de buna benzer ayrıcalıklar verilen İngilizler 1581'de «Levant Company» yi kurdular; Hollandalıları gelince, bunlar da 1612 yılında kapitülasyonları elde ettiler. Bununla birlikte Venedik oldukça sağlam bir durumda bulunuyordu. XVII. yüzyılım başında o hâlâ Doğu Akdeniz'in birinci tüccar devleti idi; ticarî ayrıcalıklarının büyük bir kısmını korumayı başarabilmişti; Berberi korsanlara rağmen Venedik'in deniz ticaret filosu üstünlüğünü koruyordu.

Bununla birlikte ticaretin yön değiştirmesinin tehlikeleri ortaya çıkmaya başladı ki bunun en açık belirtilerinden biri, Hindistan kıyılarına ve Basra Körfezinin kimi limanlarına Portekiz ticaret şirketlerinin yerleşmesiydi. Fakat yalnız ticaret şirketleri söz konusudur ki bunların özellikle Basra Körfezindeki etkinlikleri oldukça sınırlı idi.

Bundan sonraki olayların en önemlisi Batılı büyük devletlerin kapitülasyonlar elde etmesidir. Bu kapitülasyonların o zamanki Osmanlı ticareti üzerindeki etkisi çok zayıf bir şekilde duyuluyordu. Fakat Batılılar artık ilk adımı atmışlardı.

XVII. yüzyıl içinde ortaya çıkan birkaç büyük olayı göz önünde bulundurmak gerekir. Bağdat ve Tebriz'in yeniden fethi ve Girit adasının alınması - hem ne pahasına - dışında Osmanlı İmparatorluğu, özellikle 1664'te imzalanan Vasvar ve 1699'da imzalanan Karlofça antlaşmalarıyla onaylandığı gibi gözle görülür ilk başarısızlıklara uğruyordu. Osmanlı üstünlüğü kavramı kaybolmakta idi. 1683'teki Viyana kuşatması bozgunu Avrupa'da derin bir yankı uyandırmıştı ve Osmanlı tehlikesi hâlâ ağırlığını duyuruyor olsa bile Türklerin yenilmezliğini kayıtsız şartsız kabul etmek artık söz konusu değildi. Buna bağlı olarak Avusturya'nın toparlandığına, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki baskısını arttırdığına ve XVIII. yüzyılda alabildiğine genişleyecek olan çıkarlar elde etmeye başladığına tanık oluyoruz. Henüz ortaya çıkmış olan Rusya ancak sınırlı bir rol oynuyordu. Venedik'e gelince; bu devlet Girit savaşının ağırlığını omuzlarında taşıyordu. Doğu Akdeniz'de Venedik, denizciliğinin temel üssünü yitirmekle kalmadı aynı zamanda özellikle Osmanlı İmparatorluğuyla ekonomik ilişkilerdeki yerini Avrupalı rakiplerine bırakmak zorunda kaldı. İstanbul'a yerleşmiş olan Venedik tüccarlarının kişilikleri ve mal varlıkları tehdit edilmemekle birlikte bunlar, Venedik'le olan ticarî ilişkilerini doğrudan doğruya sürdürmediler ve genellikle kendilerine çok ağır koşullar kabul ettiren ya da kendilerini elemek

isteyen Yahudi tüccarların veya diğer ulusların aracılığına sığındılar. Gerçekten artık Osmanlı limanlarına Venedik bayrağı taşıyan gemiler gelmiyordu, ancak bu, Venedik ticaret eşyasının ve ürünlerinin gelişinin son bulduğu anlamına da gelmiyordu. Kimi ürünlerin değeri çok yüksekti, bunların Osmanlı dünyasında satışı çok gerilere gidiyordu ve çok gelenekselleşmişti. Her zaman alıcı buldukları Türk pazarlarından kaybolmayacak kadar büyük üne kavuşmuşlardı. Ticaret eşyası (değerli kumaşlar, kâğıt, cam eşya, ayna vb.) doğrudan doğruya Venedik'ten, hem tarafsız gemiler hem yabancı bandırası taşıyan Venedik gemileri tarafından getiriliyor hem de dolaylı olarak kimi limanlardan aktarma yoluyla varıyordu. Osmanlı korsanlarına yakalanmak tehlikesini önlemek için ticaret eşyası, İstanbul'daki ve diğer iskelelerdeki Yahudi, İngiliz ya da Fransız tüccarlarının adına gönderiliyordu.

1670'de imzalanan antlaşma yeniden Venediklilere Osmanlı İmparatorluğunda geniş bir ticaret yapmak özgürlüğünü veriyordu. Fakat Fransızlar 1673'te, İngilizler ve Hollandalılar da 1674'te veziriazamdan ancak yüzde üç oranında gümrük resmi ödemek hakkını elde ettikleri halde Venediklilerin yüzde beş oranında gümrük resmi ödemeleri gerekiyordu. Venedik, bütün çabalarına rağmen eşit bir muamele elde edemedi. Bu yüzden Venedik tüccar ve kaptanlarının kendilerini İngiliz ya da Fransız tüccarları gibi göstererek ticaret yaptıkları görülüyordu. Yüzyılın sonunda Venedik'in Kutsal İttifak'a katılması o sırada kesin bir çöküntüye uğramış olan ticaretinin daha da aleyhine oldu ve bundan özellikle Fransızlar yararlandılar.

Burada diğer etkenleri de belirtmek yerinde olur. Sözelimi Hindistan ve Uzakdoğu ticaretinin bir kısmının fakat yalnız bir kısmının yavaş yavaş Ümit Burnu'na doğru yön değiştirmesi gibi... zira Basra Körfezi, İran ve Kızıldeniz yolları kullanılmaya devam ediliyordu. Bu ticaret yolunun yön değiştirmesi özellikle baharat konusunda kendini gösteriyordu ve baharatın Avrupa'daki büyük merkezi XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra artık Venedik değil fakat Amsterdam idi. Hatta Hollandalıların Türk İmparatorluğuna baharat satmaya başladıkları dahi görülmektedir.

Bundan sonra sanayi tekniği ve ticari yöntemlerdeki gelişmeyi de işaret etmek gerekir. İngiliz, Fransız ve Hollandalılar XVII. yüzyıl içinde geleneksel olarak Venedik'in yaptığı malları özellikle Doğuların çok beğendiği orta ve yüksek nitelikteki yünlü kumaşları üretmeye koyuldular. Osmanlı İmparatorluğu ile Venedik arasındaki ticari ilişkilerin kesilmesi ya da hiç olmazsa yavaşlaması kısmen Venedik «çuha»larının elbette gözden düşmesine yol açarken «londura»lar da büyük bir üne kavuşuyordu.

Bundan başka İngiliz, Fransız ve Hollandalılar kendilerini dış yayılmaya iten bir ekonomik canlılık gösteriyorlardı. Bunların sanayi-leri, gerekli olan ham maddeleri ya da Batı Avrupa'da bulunmayan ürünleri sağlayarak işyerlerinin çalışmasını güvence altına almak için dışarıya satılması zorunlu olan malları üretiyordu. Üretim tekniğindeki gelişmeler, Avrupa eşyasının Osmanlı İmparatorluğunda geleneksel olarak üretilen mallardan daha nitelikli olmasına yol açıyor ve eşyanın fiatı bazan düşük, bazan eşit, bazan da rekabete dönük bulunuyordu. Öte yandan o sırada Osmanlı İmparatorluğunda ve özellikle İstanbul'da Batı ürünlerine karşı bir rağbetin, üreticileri elden geldiğince Doğuluların beğenilerine uygun üretim yapmaya teşvik eden Avrupalı tüccarların ya da onların temsilcilerinin yerinde yaptıkları çalışmalarla ortaya çıkan bir rağbetin bulunup bulunmadığını araştırmak ilginç olacaktır. Avrupalı tüccarlar, kendi hareketlerini kolaylaştıran ve başkentle imparatorluğun belli başlı şehirlerindeki yabancı toplulukların büyümesine olanak veren kapitülasyonlardan faydalanıyorlardı. Bu yerleşme, aralıksız düzenli bir şekilde herkesi kapsamına almıyordu. Böylece XVII. yüzyıl başında köprü başını tutmuş olan Fransızlar, 1615 ve 1675 dolaylarında bir geri çekilme evresine geldiklerini anladılar. İngilizler ve Hollandalılar bunun tersine XVII. yüzyılın ortasında ticaretlerini en yüksek düzeye ulaştırdılar. Buna karşılık daha 1670'de değişmiş olan Fransız siyaseti, 1682'den sonra açıkça Osmanlı yanlısı bir tutuma girdi ve bu, İstanbul, İzmir, Halep ve Kıbrıs'daki Fransız tüccarlarının etkinliklerini kolaylaştırdı. Öte yandan Batılılar, tüccarların hisse senetlerinin ortaklığına dayalı kumpanyalar kurarak ticaretlerini düzene soktular ve gemi kafileleri savaş gemilerinin koruması altında denize açılmaya başladılar. Fakat kafil düzeni çeşitli nedenlerden ötürü Fransız tüccarlarının (Venedik tüccarlarının da) bireyciliğine dayanamadı: yavaşlık, büyük masraflar, birçok geminin fazla mal getirdiği zaman fiatların kırılması gibi... Kısaca her batı hükümeti özellikle 1683'ten sonra, Osmanlıların saygınlığının ve gücünün azalmasından, fakat aynı zamanda kısmen XVII. yüzyıl ortalarından sonra Osmanlı İmparatorluğunu kasıp kavuran mali bunalımlardan ötürü rüşvetin bütün Osmanlı yönetimini sarmasından da ayrıca yararlanarak veziriazam katında kendi uyruklarını korumak için yoğun bir şekilde girişimde bulundu.

İngilizler ve Hollandalıların XVII. yüzyılın sonunda Akdeniz'de belirli bir gerileme göstermeleri, biraz da bunların Batı Avrupa'da karşılaştıkları güçlüklerden ileri geliyordu; ancak daha önemli olmak üzere biraz da denizcilik alanındaki etkinliklerini diğer bölgelere (Amerika, Hind Okyanusu, Doğu Asya) kaydırmış olmaları-

na bağılı bulunuyordu. Bununla birlikte Akdeniz'den uzak kalama-  
dılar ve özellikle İngilizler Livorno aracılığıyla ticaretlerini sür-  
dürüyorlardı. Bu liman, XVII. yüzyılın ortalarından sonra Akdeniz  
gemiciliğinde ve ticaretinde seçkin bir yer tutuyordu. İstanbul'da  
ve diğer Osmanlı iskelelerindeki soydaşlarıyla Batı Akdeniz liman-  
larındaki tüccar ve bezirgânlarla ilişki kurmuş olan pek çok Yahudi  
buraya yerleşmiş bulunuyordu.

Bu dönem açısından işaret edilmesi gereken ve önemsiz olma-  
yan bir nokta da şudur: O sırada Osmanlı İmparatorluğunun eko-  
nomik hayatı bunalım içinde bulunuyor, hiç olmazsa söz götürmez  
bir darlık kendini gösteriyordu. Savaşlar pahalıya mal oluyor, Girit  
savaşı ayrı tutulacak olursa artık zafere ulaşamıyordu. Üstelik iç  
karışıklık artıyor, hükümetin gücü azalıyor, bölgeler kendi içine  
çekiliyordu. Artık imparatorluğun toplu ve tutarlı bir siyasetinden  
söz edilemeyecek fakat bunun yerini merkezi hükümet katında ol-  
duğu gibi eyaletler düzeyinde de eyyamcı ve rastlantıya bağılı bir  
siyasetin aldığı görülecektir. Toplu bir bütünlük görülüyordu.  
Dış ticaret gelirleri azalmaya yüz tuttukça her eyalet kendi hesa-  
bına geldiği biçimde hareket ediyordu. Şüphesiz azımsanamayacak  
ölçüdeki Doğu ürünleri Basra'ya ve Süveyş'e ulaşmaya devam edi-  
yor ve sonra buralardan transit olarak imparatorluğun Akdeniz  
limanlarına getiriliyordu. Fakat bunlar, artık Doğudan mal almak  
için gelen Avrupa gemilerinin esas yüklerini oluşturmuyordu: Bun-  
lar işlenmemiş mallar, Küçük Asya'nın, Suriye'nin, Mısır'ın hattâ  
Karadeniz kıyılarının (Avrupalılara her zaman kapalı bulunuyordu)  
ham maddeleriydi. Böylece bir yandan transit resimleri gözle görü-  
lür biçimde azalıyor öte yandan dışarıdan alınan çoğunu işlenmiş  
malların oluşturduğu maddelerin fiyatı arttıkça dışarıya satılan  
ürünlerin fiyatları belirli bir ölçüde ucuzluyordu. Osmanlı yedek  
akçalarının sürekli biçimde azalmakta olduğu da açıktı.

Bu dış ticaret alanında deniz ticaretinin her zaman kara tica-  
retine üstün geldiğini belirtmek uygun olur; konsolosluk raporla-  
rı da bunu kanıtlamaktadır. Ege Denizi hâlâ üzerinde en fazla ge-  
milerin dolaştığı bir alandı. Doğu'nun (Levant) iskeleleri Avrupalı  
yada Osmanlı gemilerinin sürekli varlığına tanık oluyorlardı. Ege  
Denizi çevresini kendi girişimleri açısından en uygun bir yer olarak  
seçen Berberî ve diğer korsanların yanında aynı Berberîler, Türkler-  
Rumlar «Körfez» (Adriyatik)'i en çok sevdikleri bir hareket alanı  
haline getiriyorlar, Delvine ve Kastel'in yerel yöneticilerinin çıkar-  
larına uygun olarak bunlar tarafından destekleniyorlardı. Bunlar,  
o sırada Kuzey Afrika ocaklarıyla uzlaşmak ve saldırmazlık antlaş-  
ması imzalamak isteyen ancak bundan verimsiz sonuçlar alan Ve-  
nediklilere ağır zararlar veriyorlardı.

Bu XVII. yüzyılın sonunda, kişiler ve olaylar karanlıkta kalmaktadır. Avrupalı tüccarlar ya da bunların yerel aracıları ile imparatorluktaki üreticiler ve tüccarlar arasındaki ilişkiler konusunda pek az şey bilinmektedir. Osmanlı sermayedarları uluslararası ticarete ne ölçüde katılıyorlardı-ki katılan vardı-ve bu ticaret hangi düzeyde bulunuyordu? Malların istif edilmesinde, üretilmesinde, dolaşımının denetlenmesinde doğrudan doğruya ya da üçüncü bir kişi aracılığıyla Avrupalıların ticaretine ortak olunmasında payları ne idi? Osmanlıların uğradıkları yenilgiler ve yabancı arabuluculara (Fransızlar ya da İngilizler) yapılan başvurular, bu yabancıların kendi hizmetlerinin karşılığını ödetmek amacıyla sonradan yaptıkları isteklerden ötürü kendilerine Osmanlı İmparatorluğundaki ticaretlerini kolaylaştırmak için verilen ayrıcalıkları ne ölçüde etkiledi?

Şimdilik karşılığının verilmesi o kadar zor olan yığınla soru bulunmaktadır. Her ne olursa olsun, Osmanlı İmparatorluğunda ticaretin değişmesinin başlangıcını gerçekten XVII. yüzyılın ikinci yarısına yerleştirmek gerektiği açıkça görülmektedir.

XVIII. yüzyıldaki durum nasıl bir gelişme gösterdi? Biz bu gelişimin dış ve sonra da iç görünüşünü incelemeyi deneyeceğiz.

Bu dönem her şeyden önce Osmanlı İmparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesiyle belirginleşmektedir; bu üstünlük hükümetler tarafından desteklenen merkantilist bir kapitalizmin gelişmesine bağlı bulunmaktadır. Çünkü dış-satımlar zorunlu bir ihtiyaç haline geliyordu. Bu kapitalizm ortaklıklar, «kumpanyalar» kurulması ve yayılmasıyla kendini gösteriyor ve Osmanlı İmparatorluğunda bu kumpanyalar, devletin gücü azaldıkça yetkileri artan, hattâ varlıkları bir ihtiyaç haline gelen büyükelçilerin ve konsolosların desteğinden yararlanıyorlardı. Bu sırada kapitülasyonlar, İmparatorluğun bütün iskelelerine yerleşmiş olan batı tüccarlarının yararına çok geniş ölçüde işletiliyordu.

Yakın doğu'da ticaret yapan eski ulusların yanında yeni gelenler, sözgelimi Avusturyalılar, ortaya çıktı. Bunlar 1725'de Tunus ve Trablus'da; 1727'de de Cezayir'de konsolosluk açmak hakkını elde ettiler. Bununla birlikte, bu sırada Avusturyalılar henüz ulusal bir filoya sahip değillerdi ve korsanlar ya da Napoli ve Sicilya gemilerinin hizmetinden faydalanıyorlardı. Fakat gemiciliklerini ve kendi öz ticaretlerini geliştirmek için canla başla çalışıyorlar ve Trieste'yi Venedik'e rakip bir limana dönüştürmek için çaba gösteriyorlardı. Bu limana çok geniş bağışıklıklar verildi; hatta 1719 yılında Trieste, İstanbul ve Selanik'te şubeleri olan bir «Levant Avus-

turya Kumpanyası» kuruldu. Bu kumpanya başlangıçta iyi iş yapıyordu. Fakat Osmanlılara karşı girişilen ve genel olarak sonuçları Osmanlıların lehine olan 1736-1739 savaşı Avusturya'nın Pasarofça'da elde etmiş olduğu kazançların bir çoğunu yitirmesine ve kumpanyanın çöküşüne neden oldu. Yeni bir Levant Kumpanyası 1754 yılında, imparatoriçe Mari Terez tarafından kuruldu ve Trieste bir Avusturya filosunun kurulması ve düzenlenmesiyle ve Türklerin 1784 yılında Avusturya gemiciliğine Osmanlı sularında kolaylıklar bahsetmesiyle belirgenleşen yeni bir atılım yaptı.

Venedik Cumhuriyeti ise 1715 savaşıdan sonra Mora'yı yitirdi; artık bu bölgede ancak Çerigo adasını elinde tutabiliyordu. Fakat buna karşılık gümrük resimleri konusunda İngiltere ve Fransa ile eşit duruma gelmiş bulunuyordu. 1735'te Balyos Contarini'nin çabaları sayesinde Osmanlılarla sürekli bir barış antlaşması imzalandı ki bu gerçekten yüzyılın sonuna kadar yürürlükte kaldı. Fakat Venedik Cumhuriyeti öte yandan ticari bir ortaklık amacıyla Napoli Burbonlarıyla anlaşmayı deniyordu. Fakat kendisini, gemilerin giriş ve çıkışlarına ağır vergiler koymaya zorlayan malî siyaseti yüzünden trafik, Trieste ya da Papalık limanlarına, özellikle 1732 yılında serbest bir limana kavuşmuş olan Anône'a yöneliyordu. Bununla birlikte Venedik hâlâ Doğu ile pek te önemsiz olmayan karşılıklı ticaretini sürdürüyordu. Hatta 1765'den sonra bir canlılık bile görülmüyordu. O sırada Levant'ta yirmi kadar Venedik kumpanyasının bulunduğu hesaplanmaktadır. Bunların biri İstanbul'da, biri İzmir'de beş ya da altısı Halep'te, üç ya da dördü İskenderun'da, bir o kadarı İskenderiye'de, altısı da Kahire'de bulunuyordu. Bu kumpanyaların üçte birinin Venedik Yahudilerinin tekelinde olduğunu belirtmek yerinde olur.

Genel olarak Venedik kumpanyaları kendilerine Fransa ve İngiltereden sonra üçüncü sıraya sokan bir ticaret yapıyorlardı. Bu ticaret başlıca Hindistan ve Uzakdoğu'dan gelip deniz yoluyla ya da kervanlarla Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'deki iskelelerine ulaşan malları kapsayan transit bir nitelik taşıyordu. Bu konuda şunu da işaret etmek gerekecektir ki Suriye, Mısır, İstanbul ve İzmir iskelelerindeki ezici üstünlükleri, Ümit Burnu yolunu kullanamayan Venedik kumpanyalarının Hint Okyanusu, Basra körfezi ve Kızıldeniz yoluyla Hindistan ve uzakdoğu'dan gelen mallara duydukları ilgiyi kanıtlamaktadır. Genellikle Venedik kumpanyaları kendi başlarına iş yapmakta, bireyci bir tutum içinde bulunmakta ve ticaretin yeni koşullarına uymaya çalışıyor gibi görünmemektedirler. Livorno bir uğrak limanı ve işlek bir transit merkezi olma özelliğini korumaya devam etmektedir. Burası Akdeniz iskelelerindeki Yahudi tüccarla-

rın, orta ve hatta Batı Akdeniz'de yeni görünmeye başlayan Ermenilerin de ara limanı idi Livorno ile Selanik, İzmir ve İskenderiye arasındaki ilişkiler oldukça yoğundu. Uzun süren gizli pazarlıklardan sonra padişah, Kasım 1747'de Toskana grandükünün uyruklarına İmparatorlukta serbestçe ticaret yapma hakkını verdiği zaman bu ilişkiler daha da sıklaştı ve bundan herkesten önce Livornolular yararlandılar. Bu limana sık sık uğrayan İngilizlerden başka, 1747'de kapitülasyonlara kavuşan Almanların, özellikle Garp Ocaklarıyla ticaret yapan fakat fırsat buldukça Doğu Akdeniz'e kadar sokulmayı ihmal etmeyen İskandinavların (İsveçliler ve Danimarkalılar) da bundan böyle buraya yanaştıkları görülüyordu.

1770'de Çeşme savaşıyla sonuçlanan ünlü deniz seferi dışında Rusların Akdeniz işlerine karıştıkları pek görülüyordu. Kuşkusuz Ruslar deniz ticareti yapmıyorlar fakat kendi bandıraları altında toplanan Rumların hizmetlerinden yararlanıyorlardı. Kendi gemiciliklerini geliştirmek için canla başla çalışan Rumlar, dönem ve koşullara göre Rus, Venedik, Fransız ve hattâ Osmanlı bayrağı altına sığınarak Orta ve Doğu Akdeniz'de gittikçe önem kazanan bir deniz ticareti yapıyor, böylece git gide kendilerini Türklere daha az bağımlı saymaya iten servete, hareket gücüne ve bağlantılara kavuşmuş bulunuyorlardı: Özerkliklerini, sonra da bağımsızlıklarını isteyecekleri gün pek uzak değildi.

Bütün bu dönem süresince Doğuyla olan belli başlı ticareti Fransa yürütüyordu ve bu durum bütün bir yüz yıl boyunca git gide kendini açıkça gösteriyordu. İngilizler onların epeyce arkasından ikinci sırada yer alıyorlardı. Bu, özellikle şundan ileri geliyordu. 1763'ten sonra İngilizler özellikle Hindistan ve Amerika ile ilgilendikleri halde Fransızların hemen hemen hiç kolonileri kalmamıştı.

Daha aşağıda Akdeniz ticaretinin dayandığı ürünleri inceleyeceğiz, fakat şimdiden ilk değerlendirmeyi yapabiliriz: XVIII. yüzyılda Türk Akdenizi'ndeki deniz ticareti geniş ölçüde uluslararası bir nitelik kazanmış ve Karadeniz'e girişi ancak 1774 yılına kadar kendi ellerinde tutmayı başaran Türklerin zararına olmuştur. Bununla birlikte 1740'dan sonra Kefe, Eflak ve Boğdan'da Fransız ticaret acentaları yerleştirse de bunlar büyük bir canlılık gösteremediler. 1774'ten sonra Küçük Kaynarca antlaşmasının hükümlerine göre Karadeniz biraz Batılılara açıldı ve Güney Rusya, Kırım ve Marsilya arasında bağlantı kurma çabaları da gösterildi; Hatta Venediklilerle Ruslar arasında da bir işbirliği girişimi olduysa da başarıya ulaşamadı. 1788-1791. Türk-Rus savaşı Karadeniz'deki ticareti engelledi; ancak Zıştovi (1791) ve Yaş (1792) antlaşmalarından sonra biraz canlılık kazandı.



Akdeniz'de Avrupa gemiciliğinin geniş ölçüde gelişmesini engelleyen nedenlerden biri ortadan kalkmak üzereydi. Uzun süre egemenlik kurmuş olan Berberi ve Rum-Türk korsanlar karşılarında belli başlı Avrupa devletlerinin korsanlarını ve hattâ bu devletlerin düzenli savaş gemilerini buldular. Bu devletler öte yandan Kuzey Afrika emaretleriyle dostluk ve ticaret antlaşmaları imzalıyor ve antlaşmaların çiğnenmesi halinde Cezayir, Tunus ve Trablus üzerindeki ekonomik baskılarını arttırırken bunlara karşı kuvvet kullanmaktan da çekinmiyorlardı. İlgili çekici bir olayın belirtilmesi gerekir. Yedi Yıl Savaşları sırasında Fransızların sıkıntılarından yararlanan Tunuslular batı tekeline karşı tepki göstermeyi denediler ve Fransa yönüne giden kendi ticaret gemilerini düzene koydular. Tunus gemilerine Marsilya'ya gitmek üzere yerel eşya yüklediler. Ticaret Odası (Marsilya) karşı çıkmakla birlikte nazır, yüklerin boşaltılmasına izin verdi. Bu Mağrip ticareti 1775 yılına kadar sürdü fakat Marsilyalılar aralıksız olarak çıkardıkları güçlükleri ve yaptıkları hakaretleri çoğalttılar. Tunuslu ya da Türk tüccarlarını yeme ve onlardan şüphelenme kampanyası, bekleme ve boşaltma yasakları, ambarlarda yer yokluğu bahanesi, tercüman bulunmayışı gibi... Gerçekten bu Garp Ocakları rekabeti oldukça sınırlı oldu. Eğer Marsilyalılar böyle davrandıysalar bu onların özellikle Kuzey Afrika ile Avrupa arasındaki ticaret tekelinin kendilerine ait olduğunu kanıtlamak istemelerinden ileri geliyordu. Gerçekten de Tunuslular 1775'ten sonra bu ticareten ellerini eteklerini çektiler ve esas dış ticareti Fransızlara bıraktılar.

XVII. yüzyıldaki saldırılarına devam eden yabancılar, gitgide Osmanlı ticaretinde daha etkili bir duruma geldiler; kumpanyalar daha sağlam olarak düzenleniyor ve diplomatik destekten yararlanıyordu. Yerinde, Osmanlı İmparatorluğunun bağrında, belirli bir ölçüde İran'da bile bu kumpanyaları destekleyen önemli topluluklar bulunuyor aynı zamanda kendi hesaplarına da çalışan ve Osmanlı bağımlılığından kurtulmak çarelerini arayan bu toplulukların aracılığından da faydalanıyorlardı. Rumlar, Ermeniler, Suriye Hıristiyanları, Yahudiler yani «azınlık» olarak nitelenen bütün bunlar berat'la bir koruma güvencesi elde ediyor ve yabancı diplomatik görevlilerin koruması altında bulunuyorlardı (Bunlar Fransız kaynaklarında sık sık «barataires» olarak anılmaktadır).

Bundan başka yabancı tüccarlar bir yandan Osmanlı yönetiminin memurlarıyla ya da gümrükçülerle (burada genellikle Yahudi mütezimler söz konusudur) doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak öte yandan da Osmanlı tüccarlarıyla (bu Türk tüccarlarından söz edildiği anlamına gelmez) iletişim içinde bulunuyorlardı. Böylece İran'la Karadeniz ve İstanbul arasında, Basra Körfeziyle Suriye-Filistin kı-

yıllarındaki limanlar arasında, Kızıldenizle Kahire üzerinden İskenderiye arasında bir ticaret zinciri kurulmuş oluyordu.

Ümitburnu yolunun kullanılması sürekli bir gelişme göstermekle birlikte Levant'tan geçen geleneksel yollar kesin olarak terk edilmediği gibi Avrupa rekabetinin oyun alanı olmaktan da kurtulamadı. Önemli kervanların, bir yandan Yakındoğu kıstağı boyunca transit olarak geçen malları, öte yandan Osmanlı İmparatorluğunda üretilen ve bir kısmı Doğu Akdeniz limanları üzerinden Avrupa'ya doğru gönderilen ham maddeleri taşımaya devam ettiğini biliyoruz. İngiltere XVIII. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Hindistan'da kesin egemenliğini kurduğu zaman hâlâ Basra Körfezi ve Kızıldeniz yollarını denetim altına almaya çalışıyordu. East India Company, Basra Körfezinde üstün bir durumda bulunuyordu ve öte yandan İngilizlerin Memluk Ali Bey zamanında, Cidde'de yerleşmiş olan Venedikli tüccar Carlo Rossetti'nin verdiği bilgiler üzerine doğrudan doğruya Süveyş'e ulaşmak için girişimlerde buldukları da bilinmektedir (Zaten Carlo Rossetti'nin durumu oldukça karmaşıktı. O, Türklerin ticaret yapması için Cidde'de oturmasına izin verdikleri ilk Avrupalı idi; ticaret acentasında özellikle Milanolular olmak üzere on dört Avrupalı çalıştırıyordu). Mart 1775'te Warren Hasting, Muhammed Ebu Zeheb ile Kızıldeniz'de karşılıklı gemi işletme serbestliğine dayanan bir antlaşma imzaladı ve Süveyşle Kahire arasında malların taşınmasını Mısırlılar güvence altına aldılar. Fakat bu girişimleri hiçe indiren engeller çıkmakta gecikmedi. Fransızlara gelince, onlar Basra'ya yerleşmişlerdi fakat orada yaptıkları ticaretin sonucu pek verimsiz oldu ve arkası gelmedi. Mısır'da İngilizlerin başarısızlığından faydalanmasını bilemediler. Fransızlar bu bölgelerde kendilerini, uzun süreden beri buralara yerleşmiş, önemli konaklama yerlerine sahip olan, Süveyş ve Basra körfezinden Batı Hindistan kıyılarına ve Doğu Afrika kıyılarına kadar hareket olanakları bulunan, oynadıkları kaçınılmaz rollerden vazgeçmek, zorunlu aracılıklarının kârından yoksun kalmak istemeyen tüccarları karşılarında buldular.

Böylece şu ortaya çıkmaktadır ki Levant ve Kuzey Afrika iskelelerinde yerel ticaretin efendileri Yahudiler ya da Hıristiyanlardı (Sözgelimi XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Kahire ve İskenderiye'de Suriyeli Hıristiyanlar bulunuyordu). İskelelerin ötesinde kervan sürüleri, karşılıklı ticari ilişkiler Yukarı Mısır ve Sudan'da bu ülkelerdeki Araplar tarafından yürütülüyordu; Bağdat ve Halep arasında genellikle Ermenilerin elinde bulunuyordu; İran ve Irak'ta Bağdat'a yerleşmiş olan Acemler vardı; Basra Körfezinde Acemler ve İngilizlerin koruyuculuğu altında bulunan kimseler egemendi. Bütün bunların hepsi dışalım ve dışatımları sağlayan yabancı kumpanyalarla ileti-

şim içinde bulunuyorlardı. Osmanlı İmparatorluğu ticarî önemi büyük, geniş bir alan olma özelliğini koruyor ve kendisine verilen değer gittikçe bu çerçeveyi taşıyordu. Doğuya giden gezginlerin sayısı gün geçtikçe artıyor, bunların seyahatnameleri ülkeyi, gelenek ve görenekleri anlatmakla kalmıyor, bilim, arkeoloji, tarih, doğa bilimleri vb. konular bu eserlerde bütün yönleriyle ele alınıp işleniyordu. Doğuya olan ilginin Batı Avrupa'da «turquerie» modasıyla kendini gösterdiği sırada İstanbul'da da Batının belirli bir rokoko üslubü yayılıyordu. Bu moda alış verişini hiç şüphesiz karşılıklı ticarî ilişkilerin bir sonucudur ve bu akımlardan kimin yararlandığını bulmak ta zor değildir. Bunlar Avrupalı tüccarlar ve aracı Levantenlerdi.

Bir olay gerçekleşmişti. Merkantilist kapitalizm artık kendi görüşlerini ve yöntemlerini Batı'da kabul ettirmişti. Onun için, ticaret yollarını, transit merkezlerini egemenliği altına almak, bir yandan ilkel ya da zorunlu maddelerin dışalımını öte yandan da işlenmiş ürünlerin dışsattımını güven altına almak söz konusuydu. Bir sanayi kapitalizmi (az çok endüstri öncesi) denizcilik kapitalizminin yerine geçiyor ya da her ne olursa olsun onunla bütünleşiyordu. Bu durum geleneksel üretim yapan ülkeler açısından daha da tehlikeli idi.

Avrupa ticaretinin bu saldırısı karşısında Osmanlı dünyası nasıl bir yer alıyordu? Bu ilk bakışta öyle görünüyor ki Batıyla Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticarî ilişkiler, bu devletin aleyhine idi. Gerçekten de tıpkı Fransız belgeleri gibi XVIII. yüzyıl İngiliz belgeleri de ticaret dengesinin İngiltere ve Fransa'nın lehine olduğunu göstermektedir. Osmanlı ülkelerinden yapılan ham maddelerin dışsattımı, diğer ilkel maddelerin özellikle işlenmiş maddelerin dış alımını dengelememektedir. Fakat bu ticarî açık ödemeler dengesi açığıyla devam ediyor muydu? Bu konuda belgeler yeterli olmamakla birlikte şimdilik bilinen mali verilerden ve Osmanlı İmparatorluğu'nun şimdiki alanlarda içinde bulunduğu güçlüklerden (mali sorunlar, eyaletlerde ayaklanmalar, kırsal bir burjuvazinin yükselişi, askeri yenilgiler vb.) yola çıkarak bu açığın var olduğunu düşünebiliriz. Osmanlı İmparatorluğu bu açığı nasıl göğüslüyor ya da hiç olmazsa nasıl düzeltiyordu? Ortaya iki olanak çıkmaktadır. Kişisel vergilendirmeyi arttırmak, özellikle gümrük resimlerini çoğaltmak. Vergilendirmeyi arttırmaya gelince bu ancak herşeyden önce köylülerden oluşan imparatorluğun üretici güçlerini kapsamına alıyordu. Gerçekten de büyük şehirlerde henüz dışsattım ürünleri türeten ağır sanayi kurulmuş değildi, yalnız var olanlar devlete aitti. Bunlar ancak kâr getirmeyen malların üretimini yapıyorlardı. Bunlar askeri ve savaş gemileri yapan tersaneler, saray, ordu ve denizcilik üzerine çalışan

devlet fabrikaları idi. Öte yandan zenaatçıların elinde olan yerel sanayi yalnız iç pazar için çalışıyor, çok olağanüstü mallar dışında dış-satıma yönelik bulunmuyordu.

Tahıl, deri, yün, pamuk, yağ ve pirinç üretimi Türk ekonomisinin temelini oluşturuyordu. Fakat bu ürünün büyük bir kısmı önce başkent İstanbul'un beslenmesine ayrılıyordu.,

Bundan başka bu üretim genel olarak düşük bir nitelikte bulunuyordu. Ve Osmanlı İmparatorluğu XVIII. yüzyılda tarım tekniğinde herhangi bir yeniliğe gitmediği için miktar da ancak iklim koşullarına bağlı olarak bir yıldan öbür yıla göre değişiyordu. Bununla birlikte bu tarım alanında, Halil İnalcık ve Bayan Cvetkova'nın belirttikleri gibi bir değişimin ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu, tımarların sayısının daha dar boyutlarda olmak üzere büyük tımar sahiplerinin lehine azalmasıyla ve bunları elinde tutanlar, kişisel mülk ve kaydı-hayat şartı gibi unvanlarının kalıtsal bir nitelik aldığını görüyorlardı. Böylece, taşrada toprak sahipleri sınıfı yani Ayanlar ortaya çıkıyordu ki bunların kökenleri her zaman kırsal değildi.

İmparatorluğun ekonomik ve mali gereksinimleri, sermayelerini toprak almak için kullanan ya da bir kısmını ticarete yatırmak isteyen sermaye sahiplerinin işini kolaylaştırıyordu. Bu, köylü üzerine yapılan vergi baskısını azaltmıyordu. Olağan vergiler XVII. yüzyıldan sonra artık hazineyi doldurmaya yetmediğinden, olağanüstü vergiler düzenli vergilere dönüştürülüyordu. Devletin ihtiyaçları, özellikle Balkanlar'da merkezileşme eğiliminin ağır bastığı mali alanda bir düzeltimi zorunlu kılıyordu. Buna karşı aynı zamanda hükümetin kendi ürünleri özellikle buğday üzerine koyduğu vergilerin bir kısmını ya da az çok büyük bir kısmını kaçırmak çarelerini arayan ayanlar karşı çıktı. Bu durum, özellikle kıyılarda ve Ege Denizi adalarında yeni bir kaçakçılığın ortaya çıkmasına fırsat verdi. Bu şunu göstermektedir ki pamuk, yün ve deri dışsatımına geniş ölçüde izin verdiği halde buğday ticaretini sıkı bir şekilde denetlemek isteyen Osmanlı hükümetinin çıkardığı engellere rağmen tahıl ticareti her zaman canlılığını koruyordu.

Gümrük resim ve vergilerinin arttırılmasına gelince; Buna bir yandan uyrukları kapitülasyonlardaki maddelerin koşullarından yararlanan yabancı devletler, diğer yandan da ticaretin yön değiştirmesinden kaygılandıkları için elden geldiği ölçüde canlı bir dışalım ve dışsatımı sürdürmek isteyen tüccar, bezirgân ve Osmanlı aracılırları şiddetle karşı çıktılar. Hindistan ya da İranla Akdeniz arasındaki transit devam ediyor, fakat herhangi bir gelişme göstermiyordu. Konulan her ek vergi sonuç olarak bu ticareti de Ümit Burnu yo-

luna doğru kaydirmış olacaktı. Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik durgunluğu içerde pek duyulmuyordu. Dışarıda ise gözle görülebiliyordu: Dünyanın değişik bölgelerinde yeni ürünler bir istem (talep) tutarlı bir üretim konusu olurken, Osmanlı dünyasında hiçbir girişim eğilimi ve herhangi bir yaratıcı araştırma eğilimi görülüyordu. XVIII. yüzyılda ticareti belirli bir gelişme gösteren tek ürün kahve idi (bu ürün zaten XVII. yüzyılda ortaya çıktı). Kaldı ki XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Amerikan kahvesi bu kahve ile rekabet ediyordu. Öyle sanıyoruz ki bu koşullarda gümrük gelirlerinin önemli sayılabilecek olumlu bir katkısı yoktu ve genel olarak Osmanlı imparatorluğunun mali durumu parlak değildi.

Bu güçlükler, bölgelere ve toplumsal tabakalara göre değişik düzeylerde duyuluyordu. İç ayaklanmaların ve pek önemli diplomatik baskıların kurbanı olan Osmanlı hükümeti, Doğu Avrupa'da olduğu gibi Yakındoğu'da da ayrılıkçı ve özgürlüğe kalkışan eyaletler üzerinde gücünü sağlamaya çalışıyordu. Buradan kaynaklanan baskı siyaseti yerel bağların kaybolmasına ve Osmanlıya karşı ulusal bir tepkinin doğmasına yol açtı. Öte yandan kimi devlet adamları, Batılılarla doğrudan doğruya ilişki kurduklarından ötürü Osmanlıların ve daha genel olarak Müslümanların geri kaldıklarını görüyor, Osmanlı imparatorluğunu reformlar yoluna sokmak çarelerini araştırıyorlardı. Bunların sözlerine pek kulak verilmedi, çünkü reformları benimsemek Osmanlı yönetim yapısına değişiklikler getirmek anlamına gelmiş olacaktı ki bu o tarihlerde düşünülemez bir şeydi.

Bununla birlikte azınlıkların önemli etkinlikleri Osmanlı imparatorluğu'nun bağrında bir ayrıştırma mayası oluşturmuyor muydu? Bu azınlıklar çoktan ticaret alanında üstünlüklerini göstermişlerdi. Bu üstünlüğü büyük devletlerin desteğiyle bir başka alana sözgelimi siyasal alana kaydirmayı düşünmüyorlar mı idi? XIX. yüzyılın ilk yıllarında Sırlar ve Yunanlılar bu yolu izlemeyecek ve böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanma sürecini başlatmayacaklar mı idi?

Öte yandan büyük devlet memurları, âyan ve Türk tüccarları nasıl bir tepki gösteriyordu? Bunlar Avrupalılarla ve azınlıklarla hangi ölçüde işbirliği yapıyorlardı? Eğer varsa, bu, gerekli, katlanılabilir ve aranan bir işbirliği mi idi? İlişki kurduğu ortamlara göre değişik görünümde oluyor mu idi? Aracı niteliğinde bulunan kimi memurlar ve kimi tüccarların ünvanı bunlara, kısmen ticarete yatırdıkları ya da toprak satın aldıkları, ya da çok güzel konaklar yaptırmak için kullandıkları büyük servetler edinmelerine fırsat veriyordu. Fakat onlar için büyük bir tehlike vardı. Kıskaçlık ve rekabet onların göz-

den düşmesine, mallarını yitirmelerine ve felâketlerine yol açabilirdi. Zira malların müsaderesi hoş bir söz değildi. Bundan ötürü tehlikeleri sınırlandırmak amacıyla destek arıyor, işbirliği yapıyor ya da koruyucu bulmaya çalışıyorlardı. Batılı tüccarlar da bu güveni istedikleri valiler ya da onların temsilcilerinden elde etmeye çalışmaktadır ve şurası inkâr edilemez ki rüşvet ve ihtilas havası dış ticaretle ilişkisi olan Osmanlı yönetiminin her kademesindeki memurları arasında sürüp gidiyordu.

Ayrıca, XVII. yüzyılda sayıları keskin, çeşitli iskelelerde etkinlik alanları oldukça iyi oturmuş, bununla uğraşanları zaten belirli bir «bölgeleşmeye» iten büyük uluslararası ticaret yanında, daha özel olarak taşralardaki belli başlı şehirlerde merkezileşen bir ticaret yani iç ticaret öncesinden daha açık ve seçik olarak ortaya çıkmış gibi görünmektedir. Farklı eyaletlerin kanunnamelerinde belirginleşmiş olan Osmanlı nizamnameleri bu «bölgeselleşme» yi yada «taşralaşma» yi kolaylaştırıyor ve buradan başlayarak belirli eyaletlere yabancı tüccarlara ilişki kurmak ayrıcalıkları vermiyormu idi?

O halde Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaretin gelişimi tehlikeli bir yola girmiş bulunduğu görünmektedir. Haklı olarak bunun suçu hükümetin ihmaline, yasaların katılığına, yüksek düzeydeki devlet memurları arasındaki bozulmaya, tüccarlardaki utanma duygusunun yokluğuna, daha önceki ayrıcalıklarını korumak isteyen kimi âyan ve esnafın zararlı fakat insancıl kaygısına, insanların Batıda doğmuş olan yeni tekniklere uyum sağlayamamasına, uluslararası nitelikte bir Osmanlı ticaret filusunun bulunmayışına, kimi azınlık topluluklarının siyasal art düşüncelerine yüklenmektedir. Kuşkusuz bütün bunların hepsi doğrudur ve sadece bu nedenlerden birkaçı bile Osmanlı ticaretinde ortaya çıkan değişiklikleri açıklamak için yeterli olacaktır. Şurası da gerçektir ki sayıları hiç de az olmayan kimi Osmanlılar, XVIII. yüzyılın sonuna doğru reformları uygulama alanına koymayı ve Batının nüfuzuna karşı tepki göstermeyi denediler.

Bu durumun sorumluluğu yalnız Osmanlılara mı düşmektedir? Bir uluslar Avrupasına dönüşmeden önce tüccarlar, kumpanyalarla aynı zamanda Aydınlanma ülkesi olan Avrupa'nın da bunda payı vardır. Pazarların ekonomik yönden ele geçirilmesi, hammaddeler üzerinde tekel kurulması, Osmanlı mutlak monarşisinin sert, zorlayıcı ve gerici niteliğini ilân eden kurnazca bir propaganda ile hızlanıyor, içerdeki müdahale isteklerine, dış siyasal etkilerin girmesi kolaylaşıyor ve XIX. yüzyılda sömürge niteliğindeki yerleşmelerin gelişmesi ve Osmanlı imparatorluğu'nun zaman zaman parçalanması sonucunu doğuruyordu.

Sonuç olarak sorun, ekonomik olmaktan çok siyasal bir biçim aldı. Osmanlı imparatorluğu'nda bir bunalım olduysa bu hiç değilse içeride gerçek anlamda ekonomik olarak nitelendirilebilen ekonomik bir bunalım söz konusu değildi. Fakat kaynağı kısmen büyük devletlerin açgözlülüklerinde aranması gereken siyasal bir bunalım söz konusuydu. Osmanlılar'a yöneltilecek suçlama, imparatorluğun halkları arasındaki uyumu gözetebilecek ve devam ettirecek olan bir siyasal ve ekonomik reformlar sürecini erkenden başlatarak bu tamahkârlığın önüne engeller konmasını bilmemek şeklinde olmayacak mıydı? Bu, biraz anlamsız bir sorudur, zira tarih yeniden yazılamaz. Ancak böyle sonuçlar doğuracak olan bu ekonomik değişmelerden ötürü Osmanlı imparatorluğunu yalnız bunun kurbanı olarak görmek değil fakat tek sorumlu tutmak ta mantıksızlık olacaktır. Tarihin yargısı uzun süre Osmanlıların lehine olmadı ve batılı devletlerin yükselişi ve güçleri yüceltildi. Bu yargı tersine çevrilmek istenirse bile Osmanlı imparatorluğunun iç yapısının tarihi daha açık olarak gözler önüne serildikçe ve uzun süre bilinmeyen ve çoğu kez haksız hüküm verilen bir dünyanın yaşamı üzerine ışıklarını serpiştirince, bugün artık bütün olarak kabul edilmeyecektir.

#### KAYNAKÇA NOTLARI

Ö. L. Barkan, «Notes sur les routes de commerce orientales» *Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d' Istanbul* (ed. française) 1, no. 4 (Juillet, 1940) : 322-8.

M. Barozzi et G. Berchet, *Le relazioni degli stati europei lette al senato dagli ambasciatori veneziani nel secolo decimosettimo serie Va, Turchia*, 2 vols. (Venice, 1871/2).

L. Bergasse et G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. 4, 1559-1789, G. Rambert, gen. ed. (Paris, 1954).

F. Braudel, «L'Économie de la Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle,» *Cahiers de Tunisie* 4, no. 14 (1956) : 175,97.

G. Campos, «Al commercio esterno veneziano della seconda metà del «700 secondo le statistiche ufficiali,» *Archivio Veneto* 19 (1936).

E. Charlse-Roux, *Les Echelles de Syrie et de Palestine au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1928).

P. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française* (Paris, 1931).

Y. Debbasch, *La Nation française en Tunisie* (Paris, 1959).

P. Desfeuilles, «Scandinaves et Barbaresques à la fin l' Ancien Régime,» *Cahiers de Tunisie* 4, no. 15 (1956) : 327-49.

P. Duparc, *Recueil des instructions aux ambassadeurs et, ministres de France, vol. 29, Turquie (XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles)* (Paris, 1969).

M. Emerit, «L'Essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII<sup>e</sup> siècle,» *Cahiers de Tunisie* 3, no. 11 (1955) : 362-70.

H.A.R. Gibb et H. Bowen, *Islamic society and the west, vol. 1, pt. 1* (Oxford, 1950), pp. 299-313.

J. von Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman, trans. Dochez, livres IX-XXXII* (Paris, 1844).

N. Iorga, *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'orient a l'époque moderne* (Paris 1925).

H.J. Kissling, «Das osmanisch Reich bis 1774,» dans *Geschichte der islamischen Lander*, ed. B. Spuler (Leiden, 1959).

B. Lewis, «Some Reflections on the Decline of the ottoman Empire,» *Studia Islamica* 9 (1958) : 11-27.

R. Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1962). «Venise et ses concurrents en Méditerranée orientale aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles,» *Mediterraneo e Oceano indiano* (Florence 1970), pp. 375-91.

G. Marchesi, *Le condizioni commerciali de Venezia di fronte a Trieste alla metà del secolo XVIII* (Venise, 1885).

P. Masson, *Historie du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1896). *Historie du commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1911).

G.A. Morana, *Relazione del commercio d'Aleppo ed altre scale della Siria e Palestina* (Venise, 1799).

V. Mutafchieva et S. R. Dimitrov, *Sur l'état du système des timars aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* (/Sofia, 1968).

R. Paris, *Historie du commerce de Marseille, vol. 5 1660-1789, Le Levant*, G. Rambert, gen. ed. (Paris, 1957).

G. Pelissie du Rausas, *Le Régime des capitulations dans l'Empire ottoman, 2 vols.* (Paris, 1902-05).

E. Prresenti, *Diplomazia franco-turca e la caduta della Repubblica di Venezia* (Venise, 1898).



G. Rambert, gen. ed. *Histoire du commerce de Marseille* (Bergasse et Rembert et R. Paris).

A. Raymond, *Artisans et commerçants au Caire au XVIII<sup>e</sup> siècle* 2 vols. (Damas, 1973/4).

F. Rey. *La protection diplomatique et consulaire dans les échelles du Levant et de Barbarie* (Paris, 1899).

E. Rossi, *storia di Tripoli e della Tripolitana* (Rome, 1968), pp. 175-258.

J. Sauvaget, *Alep*, (Paris, 1941).

A. Segarizzi, *Relazioni degli ambasciatori Veneti al senato*, 3 vols./Bari, 1912-16).

S. J. Shaw, *Ottoman Egypt in the Eighteenth century* (Cambridge, Mass, 1962). *The Financial and Administrative organization and Development of Ottoman Egypt, 1517-1798* (Princeton, 1962).

G. Sonnino, *Saggio sulle industrie marina e commercio in Livorno sotto i primi due Lorensi (1737-1790)* (Cortona, 1909).

N. Sousa, *The Capitulatory Regime of Turkey* (Baltimore, 1933).

N. Svoronos, *Le Commerce de Salonique au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1956).

U. Tucci, «La marina mercantile veneziana nel settecento», *Bolletino dell'Istituto di Storia della Società e dello stato* 2 (1960) : 155-200

İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt. 4, Pt. 2, XVIII asır (Ankara, 1959). «XIX asır başlarına kadar Türk-İngiliz münasebatına dair vesikalar,» *Belleten* 13, no. 51 (Temmuz, 1949) : 573-648

H. Watjen, *Die Niderländer im Mittelmeergebiet zur zeit ihren höchsten Mactstellung* (Berlin, 1909).

A.C. Wood, *A History of the Levant Company* (London, 1935).

