

XII. YÜZYILDAN XVI. YÜZYILA KADAR HALEP KENTİ VE ASYA İLE AVRUPA ARASINDAKİ TİCARİ HAREKETLER*

Eugen WIRTH - Çeviren: Muzaffer ÜREKLİ**

Öz

Doğu-Batı ticaret yolları vasıtasıyla Asya içlerinden Doğu Akdeniz yerleşim merkezlerine getirilen ticari malların; depolanması, korunması ve Avrupa'ya nakli üzerinde durulmuştur. Yine Avrupa'dan getirilen malların, bu bölgelerde kurulan ticaret merkezleri vasıtasıyla dağıtımı ve Asya içlerine kadar götürülmesi konusu değerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Ortaçağ Ticaret Yolları, Halep, Doğu Akdeniz, İpek Yolu.

Aleppo From 12th Century To 16th Century And Commercial Movements Between Asia And Europe

Abstract

This article focuses on the commercial goods brought to the Eastern Mediterranean settlements from Asia through the East-West trade routes as well as it focuses on the storage, preservation, and transport of these goods to Europe. The distribution of the goods brought from Europe through the trade centers established in these regions and delivering of those goods to the inner parts of Asia was also assessed.

Keywords: Medieval Trade Routes, Aleppo, Eastern Mediterranean, Silk Road.

Müslümanlar tarafından meskûn Yakın Doğu'nun büyük ticarî kentlerinin (metropoller) rolü ve önemi, Ortaçağı, başından sonuna kadar çok kuvvetli bir şekilde değiştirmiştir. Bu bakımdan, bu kentler, Akdeniz'in büyük ticaret merkezleri ile mukayese edilebilir. Esas itibariyle bu ticaret, Batı Hıristiyan dünyasına mensup Venedik, Ceneviz, Barselona, Marsilya, Floransa ve Livorne ile İslam alemine mensup Selanik, Bursa, Halep, Şam, İskenderiye ve Tri-

* Eugen Wirth tarafından, "Alep et Les Courants Commerciaux Entre l'Europe et l'Asie du XIIe au XVIe Siècles" (Revue des Mondes musulmans et de la Méditerranée, Villes au Levant, nr. 55-56, 1990, pp. 44-56) başlığıyla Fransızca yayınlanan makalenin tercümesidir.

** Beykent Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

poli (Libya)'yi birbirine bağlayan kıtalararası ve Ortaçağdaki dünya ticaretinin aynısıdır. Mal mübadelesi ve tüccarların şahsi ilişkileri, mukayese edilebilir ekonomik ve sosyal gelişmeler meydana getirmiştir.

Kuzey İtalya'nın liman kentlerinde olduğu gibi, -bir taraftan mal satın alıyorlar ve diğer taraftan mal imal ediyorlar ve bütün bu malları deniz ötesi yerlere naklediyorlardı- Halep ve Şam tüccarları, mal satın almak ve satmakla yetinmeyip, geniş bir endüstri ve üstelik karayolu nakliyatı için gayet geniş bir sistem kurmuşlardı. Bu sistem, Akdeniz'i geçmekten daha zor ve tehlikeli idi. Bu sisteme göre, Yakın Doğu'nun bozkır ve çölleri geçilerek, Mekke'ye, Bağdat'a, Doğu Anadolu ve İran'a veya İran Körfezi'nin sahillerine ulaşıyor ve mallar buradan Hindistan'a ve Uzak Doğu'ya gönderilmek üzere gemilere yükletilmiş oluyordu.

Yakın Doğu çölleri geçen kervanların sağladıkları önemli sonuçlar, Akdeniz'de yapılan deniz ticaretinin sağladığı sonuçların hemen hemen aynısıydı. Coğrafi durumları ve yaptıkları hizmetler, Halep ve Şam kentini çölde, adeta liman kenti haline sokmuştu. Halep ve Şam kentleri, çölleri geçen kervanların büyük yollarının kalkış ve varış noktaları olmuşlardı. Doğuya giden deve kervanları bu kentlerde hazırlanıyor ve bütün malların develerden indirilmesi ve develere yüklenmesi veya iyi bir şekilde muhafazası (depolanması), bu kentlerde yapılıyordu.

Halep ile Şam arasındaki dağ, develerle nakliyat yapılmasına engel olduğu gibi sahil yolu da aynı iş için elverişli değildi. *Halep, Şam arasındaki dağlardan geçen katır yolları develerin geçmesine uygun değildi.* Malların nakli bu bölgede, eşek ve katırlarla yapılıyordu. Bu nedenlerle, Şam ve Halep kentini, İskenderiye ve İstanbul gibi, Doğu Akdeniz'in büyük iskeleleri arasında sayabiliriz. Şimdi, büyük ticaret merkezi olan İslam kenti Halep, Şam ve İskenderiye'nin, Ortaçağ baştan sonuna kadar değiştiren rol ve ehemmiyetini özetle belirtmeye çalışacağız.

Bu arada ilginç bir sonucu zikredelim: Bazı durumlar (conjuncture), krizler, evrensel ticari hayattaki dalgalanmalar ve dünya ticareti, anlaşıldığına göre, bu kentlerin kaderlerine çok tesir etmişlerdir. *Şimdiye kadar düşünmediğimiz bu şehirlerin kaderini etkilediler.* Doğulu vak'anüvisler genellikle, Acem ve Arap müelliflerin izahlı taslaklarını örnek almaktadırlar. Kentlerin ilerlemesinin, yüksek mertebeye ulaşmasının ve gerilemesinin, ilgili kentin yakınında cereyan eden siyasî veya askerî olaylardan ileri geldiğini kabul ederler. Gerileme nedeni olarak harpleri, yağmacılığı, yangınları veya bulaşıcı hastalıkları, kıtlığı ve depremi veya malî politikayı ve sömürücü bir vergi alma usulünü gösterirler.

Buna mukabil, Doğu Akdeniz'in büyük metropollerinde meydana gelen milletlerarası ve dünya ticaretinin bazı gelişmelerinin daha ziyade, uzak bölgelere müdahale ederek, ekonomik durum üzerinde mahalli veya bölgesel olaylardan daha fazla tesir ettiği her haliyle görülmektedir. Şu halde, malî krizleri ve uluslararası ekonomik sıkıntıları, harpler ve istilalar, sonunda uzak deniz yollarının kapatılmış olmasını, *eskiye göre* daha fazla göz önünde tutmak mecburiyeti hasıl olmuştur. Yağmanın, kıtlıkların, fevkalade bir verginin bir ticari liman kentine zarar vereceği pek tabiidir.

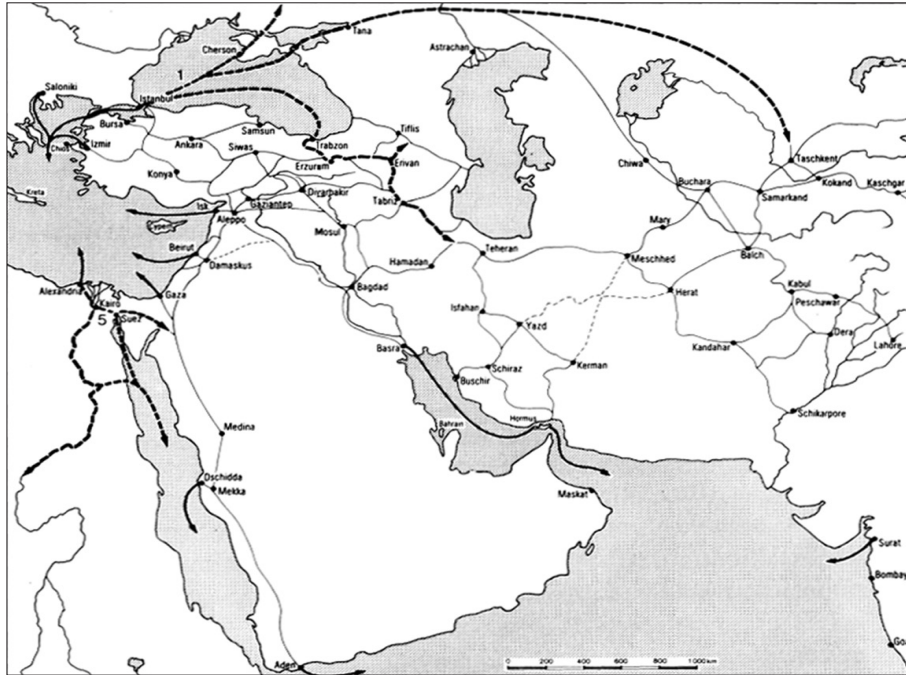
Bununla beraber, İskenderiye, Halep ve Şam kentleri, hareketli tarihlerinin birçok döneminde, bu tür sıkıntıları, yani siyasî bunalımları ve harp

hallerini, dünya ekonomisi ile ticaretinin büyük ölçüde uygun bir düzeyde bulunduğu zaman süratle atlatmışlardır. Uzun yılların veya bir yüzyılın durgunluğu, elbette daha derin nedenlerden gelmektedir. Bunun için, görüşlerimin lokomotifini aşağıda yazılı bulunan tezi kabul etmek istiyorum:

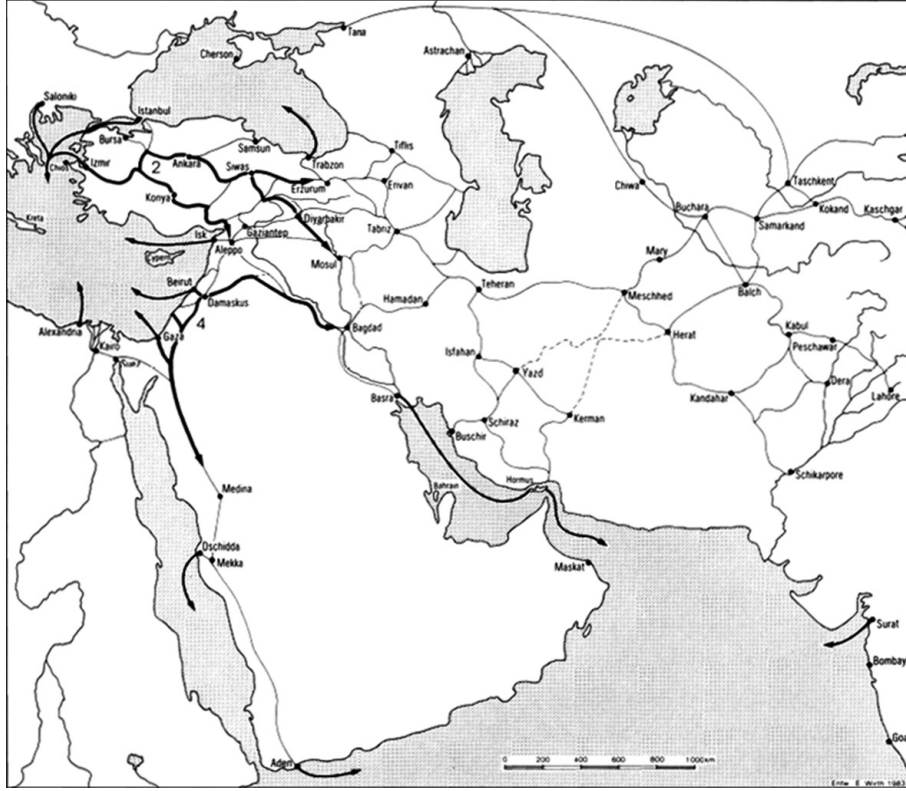
Ortaçağda, Doğu Akdeniz'in büyük ticaret merkezlerinin ilerlemesi ve gerilemesi esas olarak, Asya ile Avrupa arası nakliye yolları ile ticarî hareketlerin yoğun olduğu geniş bir liman kentine yerleşme olayından ileri gelmiştir. *Bu olgu savaflara, yangınlara, salgın hastalıklara ve depremlere nazaran daha fazla kaderini etkiledi.* Bu manzarayı aydınlığa kavuşturmak ve müşahhas bir hale sokmak için, Batı Akdeniz ile Yakın Doğu, Asya'nın güneyi ve Uzak Doğu merkezlerindeki coğrafi konumları itibariyle, geçilmesi nazari olarak mümkün ve mutasavver yolları, her şeyden önce saymamız gerekecektir.

Batı Akdeniz yani Avrupa memleketlerine yakın olan Akdeniz bölgesi ile Yakın Doğu, Hindistan ve Çin arasındaki ticarî ilişkiler için -Hindistan deniz yolunun keşfinden evvel- beş değişik yol hizmet veriyordu (Şekil 1-3).

Daha kuzeyde olan birinci yol, Çanakkale ve İstanbul boğazlarını izleyerek Karadeniz'e çıkmakta olan ve bu denizin kuzey veya doğu sahilinden Orta Asya veya İran ve Afganistan'ın yüksek yaylalarına ulaşmak amacı ile Kafkasya ile Hazar Denizi'nin kuzey ve güney kısımlarına doğru yönelen kara yoludur. Gemiden gemiye mal nakil işlerinde ve malların stok edilmesine uygun bir yer olan İstanbul kenti, bu yolun kullanılmasında daima çok önemli bir rol oynamıştır. Doğu Akdeniz ile Rusya ve Kafkasya (beyaz köleler) arasındaki ticarî ilişkiler için bu yol tercih ediliyordu.



Şekil-1: Doğu Ticaret Yolları, No: 1 ve No: 5 (İstanbul, İskenderiye)



Şekil-2: Doğu Ticaret Yolları, No: 2 ve No: 4 (İzmir, Doğu Akdeniz'in güney kısmı)

İkinci yol, yaklaşık Anadolu'nun batı sahilinde bulunan ve memleketin iç kısımlarına çok giriş yolu bulunan İzmir kentinde başlar. Bu yol, Orta Anadolu'da, biri kuzey-doğu, diğeri doğu ve bir diğeri güney-doğu yönlerine ayrılır. Bununla beraber, İzmir'in iç kısımlarındaki kentlerde XI. yüzyıl ile XV. yüzyıl arasında, Bizanslılarla, Selçuklular ve Osmanlılar arasında sık sık savaş cereyan ettiği için bu ikinci yol, Osmanlıların bu bölgeye hakim olmalarından sonra önem kazanmıştır (Şekil-2).

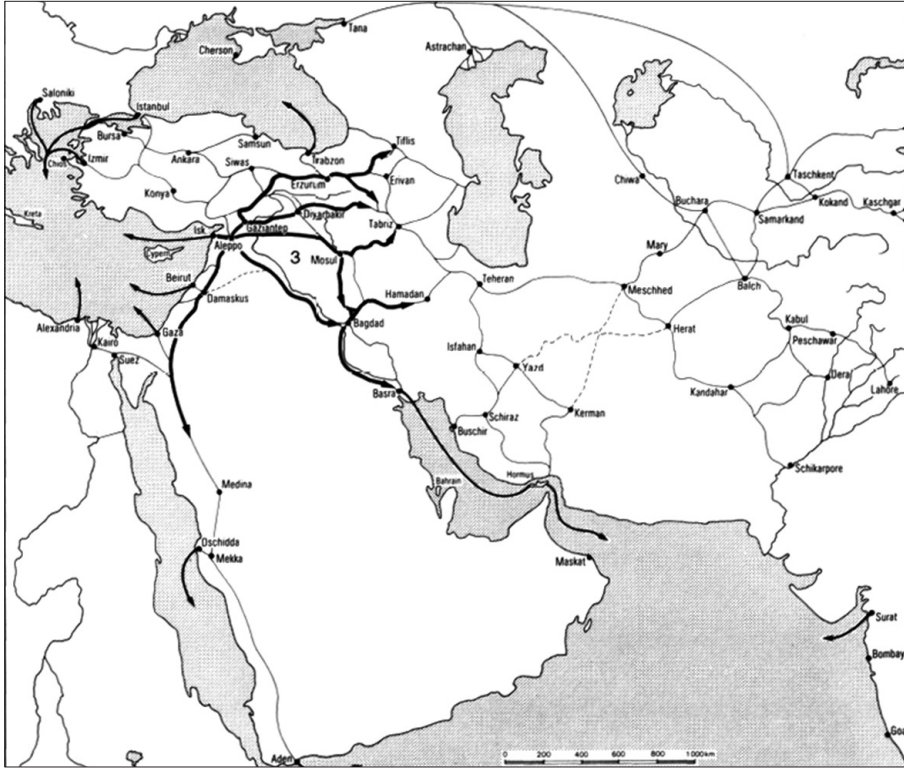
Üçüncü yol, İskenderun Körfezi'nden başlar ve mal stokuna elverişli Halep kentini merkez olarak kabul eder ve buradan kuzeye doğru (Güneydoğu Anadolu, Doğu Anadolu, Ermenistan), doğuya (Yukarı Mezopotamya, Musul, Azerbaycan), güney doğuya (Fırat Irmağı, Bağdat ve oradan kuzey doğuya ve İran'ın yüksek yaylalarına, ya da güney doğuya İran Körfezi'ne kadar) ve güneye doğru (Şam, Kızıldeniz, Mekke) (şekil-3) devam eder.

Dördüncü yolun hareket noktaları, Doğunun güneyinde, Beirut ile Gazze arasında bulunan limanlar olup, sahilin dağlık kentlerini geçtikten sonra, Halep yolunun güneyindeki (Şam, Kızıldeniz, Mekke) Suriye-Filistin bölgesinin iç tarafında son bulur. Bu dördüncü yol, daha ziyade, giriş yolları için tamamlayıcı bir rol oynamaktadır. Bu yol, tabiat bakımından dezavantajlıdır. Çünkü Doğunun güney sahilinin çok gerilerinde kalmış kentlerinde, Suriye-Arap çölünün iskan edilmemiş geniş arazisi bulunmaktadır (Şekil-2).

Son olarak, beşinci yol, daha ziyade güneyde olmak üzere, Nil Irmağı'nın deltasından (İskenderiye, Damiette, Süveyş Boğazı) başlar ve üç kola ayrılır. Kollardan biri, Kızıldeniz'in kuzeyindeki Sina-Mekke-Yemen-Aden Yarımadası'nın kara yolunu takip eder. İkinci kol, Kızıldeniz'den Hint Denizi'ne kadar olan bütün deniz yollarını kullanır. Üçüncü kol, Yukarı Mısır'a kadar Nil Irmağı'nda deniz yolunu kullanır, Kızıldeniz'e kadar çölü geçer ve orada ikinci kol ile birleşirler (Şekil-1).

Kuzeyde olsun güneyde olsun, sözü edilen beş yolun yararlı olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Çünkü uzak mesafeler için deniz yolunu kullanma imkânı sağlamaktadırlar. Özellikle deniz yolu çok yararlı kabul edilmektedir. Kızıldeniz'i yelkenli gemilerle geçmek çok zordur. Çünkü, bu bölgede, rüzgarlar ve kum, mercan yığınları, denizde rahat seyretmeyi engeller. Diğer taraftan, limanlardaki Müslüman devletler, gayrimüslimlerin Kızıldeniz'e girmelerini ve Mekke ve Medine'ye ulaşmalarını önlemek için her çareye başvurmuşlardır. Yalnız buharlı gemiler (vapur), Kızıldeniz'i, deniz ticaretine açacaktır.

Karadeniz de yaz mevsiminde, birkaç ay müstesna, uygun olmayan iklim şartlarına tâbidir. Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçmek de yelkenli gemiler için genellikle zor idi. Bu nedenle, liman şehri olan İstanbul'un, Doğu Akdeniz ile Güney Rusya bozkırları ve Orta Asya arasındaki ticarete, önemli bir yeri yoktu. Bizans hâkimiyeti zamanında olduğu gibi, Osmanlılar idaresin-



Şekil-3: Doğu Ticaret Yolu, No: 3 (Halep)

de de, İstanbul büyük bir metropol idi. Bu metropolde, lükse alışmış imtiyazlı bir sınıf ve beslenmesi gereken geniş kitleler bulunduğu için, kente gelen mallar, beslenme ihtiyacını karşılamaya ayrılırdı. İthal edilen mallar, ihraç edilen malların muhtemelen on misli idi.

Kızıldeniz ile Karadeniz'deki yelkenli gemilerle yapılan nakliyat ve coğrafi durum göz önünde tutulursa, üçüncü yolun en uygun yol olduğu anlaşılmaktadır. İskenderun Körfezi'nden başlayarak Halep kenti ile irtibat sağladıktan sonra kollara ayrılarak meydana gelen geniş bir yol şebekesi, Yakın Doğu'nun kuzeyindeki yüksek yaylaları ve bunlarla beraber Kafkasya ve Orta Asya'yı, Mezopotamya'yı, İran Körfezi'ni ve Arap Yarımadası'nı, Akdeniz deniz ticaret yoluna bağlar (Şekil-3).

Bu mütalaalar göz önünde tutulursa, Haçlı seferlerinden Yeniçağın başlangıcına kadar, İskenderiye'nin doğu ile yapılan ticarete zaman zaman Halep kadar rol oynadığını tespit etmek biraz şaşırtıcı olabilir.

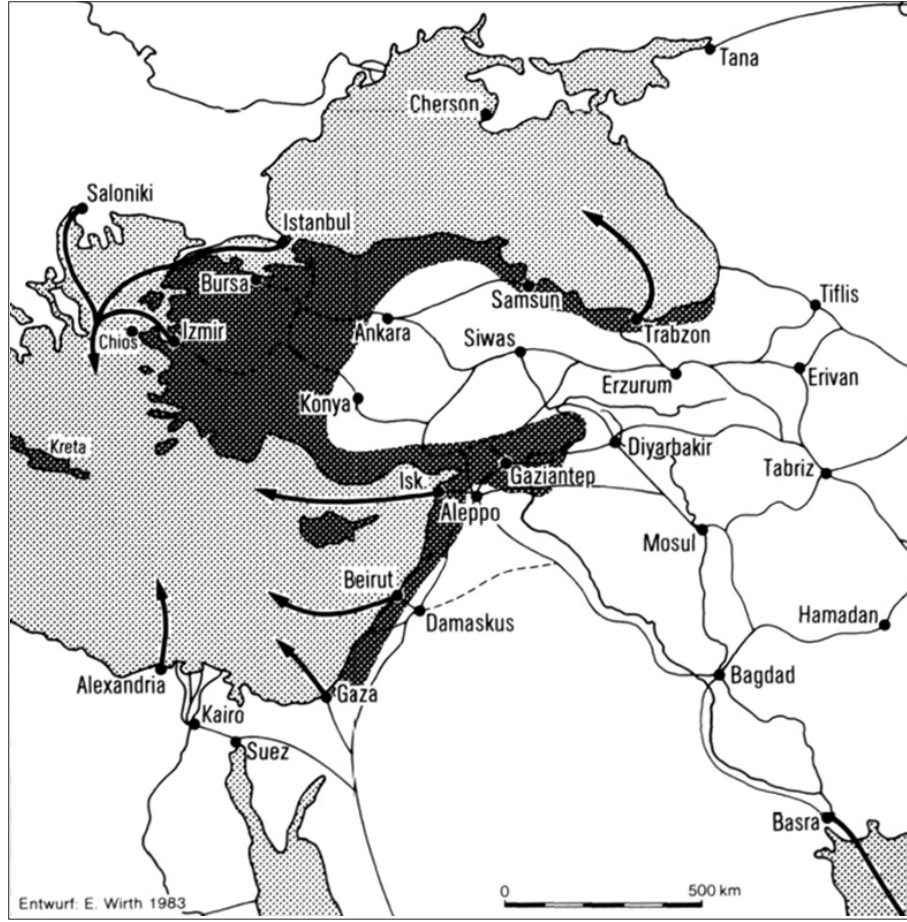
Kızıldeniz ve Aden'e doğru giden beşinci yolun İskenderiye'den başladığını bilmeyen ve görmeyen bir kimse, bu kentin değerini küçümseyebilir. Bundan başka, bu kent aynı zamanda Nil Irmağı'nı geçerek, Sudan, Habeşistan ve Doğu Afrika'ya giden ve buralardan gelen ticarî yolların hareket ve varış noktalarının bulunduğu kenttir.

İskenderiye'nin ayrıca ekonomik sahada önemli bir biçimde gelişmesi sonunda, Kahire, mal stoku bakımından önemli bir merkez ve Nil Vadisi'nin zengin bir kenti haline gelmiştir. Bununla beraber, İskenderiye'nin, orta çağda ticaret merkezi olan Halep ve İstanbul'a nazaran, bazen çok üstün bir rol oynamış olması yalnız bu kentin iki görev ifa ettiği gerçeğiyle izah edilemez. Doğu ve Afrika ile yapılan ticarete de bir merkez olduğunun bilinmesi gerekir. Akdeniz'de cereyan eden ticarî ilişkiler ile Doğu, Avrupa ve Hindistan-Çin arasındaki ticarî ilişkiler için yukarıda izah edilen beş yoldan birinin seçilmesi, öncelikle, Yakın Doğu'daki siyasî parlaklıktan ileri gelmekte idi.

XI. yüzyıldan Moğol istilâsına kadar, transit ticaret amacıyla Orta Asya'dan ve Rusya'nın güneyindeki bozkırlardan geçmek mümkün olamamıştır. Bu nedenle, Hindistan ve Çin ile olan çok kısıtlı ticarî alış-veriş için deniz yolu tercih edilmiş ve bu da güneydeki yolların ve bilhassa İskenderiye'nin lehine bir durum meydana getirmiştir.¹ Birinci Haçlı Seferi'nden itibaren şöyle bir yol izlenmiştir: Düşman ve Müslüman devletlerle doğrudan ticarî ilişkileri olan Avrupa Akdeniz'ine mensup tüccar ve denizcileri, Hıristiyanlık davasına karşı ihanetle itham edilmişlerdir. Bu durum, Doğu ticaretinin, Yakın Doğu'nun denize yakın, Bizans ve Haçlılar elinde bulunan bölgelerine doğru akması sonucunu doğurmuştur.

XII. yüzyılda bu hal, yukarıda beyan olunan dört yol tarafından tamamlanmıştı. Ticaret merkezinin İskenderiye olduğu güneydeki beşinci yol, yalnız Müslümanların elinde idi. Bu suretle, Doğu Akdeniz sahilindeki Hıristiyan devletler, Doğu ile Avrupa arasındaki ticaretin köprübaşını teşkil ediyorlardı (Şekil-4).

¹ C. Cahen, *La Syrie du Nord à l'époque des croisades et la principauté franque d'Antioche*, I, Paris 1940, s. 476.



Şekil-4: 1200'lere doğru Yakın Doğu'nun Hıristiyan Devletleri

İtalyan liman kentleri, Yakın Doğu'da yaptıkları istilâlarda, Haçlıları fiilen destekliyorlardı. Buna karşılık İtalyanlar, Haçlıların istilâ ettikleri Hıristiyan devletlerin liman kentlerinde önemli ticarî imtiyazlara sahip oluyorlardı. Bununla beraber, bu imtiyazları abartmamak gerekir. Zira, İtalyanların elde ettikleri imtiyazlar, ticarî kapasitelerinin çok üstünde idi.²

XII. yüzyılda, Akdeniz'in Doğu ile olan ticaret hacmi, daha da azalmış ve tehlikeler daha da büyük olacağı benziyordu. Terre Sainte (Arz-ı Mev'ud) (Ter seut) le yapılan ticaret çok daha kârlı idi. İtalyan liman kentlerinden kalkan gemiler, büyük menfaatler karşılığında, bilhassa hacı adayları ile Hıristiyan prensliklerine zarurî gıda maddeleri taşıyorlardı. Şimdi anlıyoruz ki, Zengiler ve Eyyübiler zamanında, Halep ve Şam kentlerinin, politikanın zirvesinde olmalarının nedeni, ticarî ve ekonomik nedenler değildir. Komşuları olan Haçlı devletlerine karşı açtıkları savaşta, yukarıda sözü edilen hanedanlar, politik

² C. Cahen, *La Syrie du Nord à l'époque des croisades et la principauté franque d'Antioche*, I, Paris 1940, s. 492.

ve askerî bir plan üzerinde Suriye topraklarını kuvvetli bir devlet meydana getirmek amacı ile birleştirmişlerdi. Sonuç olarak bu devrin askerî binaları, inşaattaki kalite ve büyüklükleri bakımından tesiri büyük limanlar olarak kabul edilmektedir.

Zengiler ve Eyyubî Hanedanlarına ait dinî yapılar, aksine olarak büyüklük ve ihtişamdaki ziyade, taşıdıkları mimari incelik ve ölçülerdeki ahenk bakımından farklı bir durum arz ediyorlardı. Bu devrin hiçbir ticarî binası, korunmamış veya hiçbir binanın mimari bünyesi muhafaza edilmemiştir.

Bununla beraber, Halep ve Şam daha ziyade bu yüzyıllar boyunca devam eden sade bir refah sayesinde büyük iktisadî gelişmenin şartlarının yaratıldığını görmüşlerdir. Kuzey İtalyan sahil kentleri, Hristiyan prenslikleri ile yaptıkları birçok kavga ve anlaşmazlık sonunda artık yorulmuşlar ve Müslüman Eyyubîlerle doğrudan ticarî ilişkiler kurmaya başlamışlardır. 1173'de Selahaddin, Pizalılara, İskenderiye'de, mağaza, hamam ve kilisesi bulunan bir ticaret merkezi verdi.³ Venedikliler, aynı şekilde, İskenderiye'deki ikinci bir mağazadan başka, Halep'te mağaza, hamam ve kiliseyi kapsayan bir ticarî merkez imtiyazını elde ettiler. 1225/1229 yıllarında, bu imtiyaz teyit edildi ve Eyyubîlere ait Lazkiye sahil kentine kadar genişletildi.

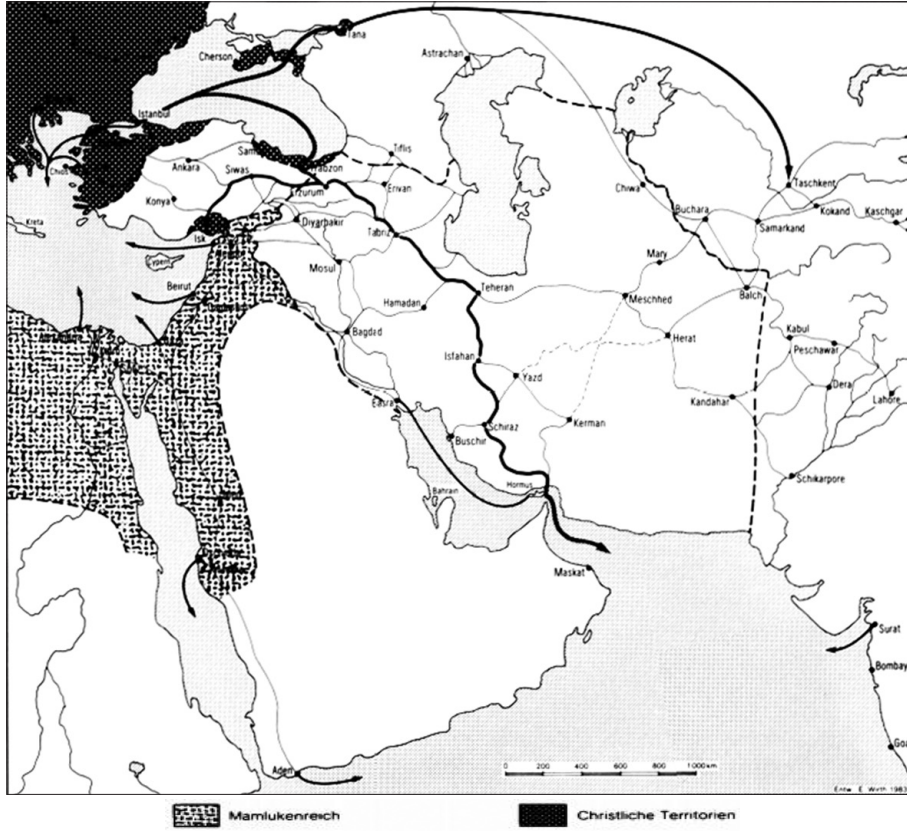
1260 yılında, Moğolların hücumları Suriye'nin 130 yıldan beri süren zirvede olma durumuna son verdi. Bunu iki yüz yıl devam eden siyasi karışıklıklar, askerî tehditler ve ekonomik çöküş takip etti. 1348 yılında meydana gelen veba hastalığı ve 1400-1401'de Suriye'nin Timur tarafından istilâ edilmesi, ticareti ve esnaf hareketlerini yıllar boyunca felce uğrattı. Fakat Halep ve Şam kentleri için (1260-1460) karanlık günlerle dolu bu iki yüzyılı izah etmek, askerî istilâ ve bazı bölgelerde veba hastalığının zuhuru nedeniyle, oldukça hatalı olacaktır. Bunun sonucu olarak, ticarî yollar, geniş ölçüde bu kere kuzeye doğru çevrilmiş ve bu durum gerilemeyi meydana getirmiştir (Şekil-5).

Doğu Akdeniz'e hâkimiyet meselesi bakımından, Venedik ile Ceneviz arasındaki eski rekabetten doğan mutlu ve mutsuz anlara gelince; bir yüzyıl boyunca denge Cenevizliler lehine meyletmiştir.

1204'den 1261'e kadar, İstanbul ve boğazlar, Venedik'in müttefiki olan Latin İmparatorluğu'nun elinde idi. Halep kentinin Moğollar tarafından tahrip edildiği tarihte yâni 1261 tarihinde, İzmit'teki Paleolog Hanedanı tarafından geri alınmıştır. Bu imparatorluk, Cenova (İtalya) ile müttefik olduğu için, Cenova filosu ile ticaretinin, Ege ve Karadeniz bölgesinde üstünlüğü başlamış ve bu üstünlük Ortaçağın sonuna kadar devam etmiştir. Bu 1 nolu yoldur. Daha ziyade kuzeyde olup, 1240-1340 yılları boyunca Avrupa ile Asya arasındaki ticarî faaliyetler nedeni ile tercihen kullanılmıştır. Zira, Karadeniz'in arka kenti/ülkesi (arrière-ville-Pays) Moğol-Tatar hanlarının elinde bulunuyordu. Bu kimseler Hristiyan tüccarlara karşı tamamen serbest bir ticarî politika uyguluyorlardı.

Bu şekilde meydana gelen değişiklik sonunda Orta Asya'dan Çin'e doğru ticarî ilişkiler kuvvetle gelişmiş, Akdeniz ile Hindistan arasındaki ticaret de

³ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, I, Amsterdam 1959, s. 397.



Şekil-5: 1300'lere Doğru Yakın Doğu Devletleri

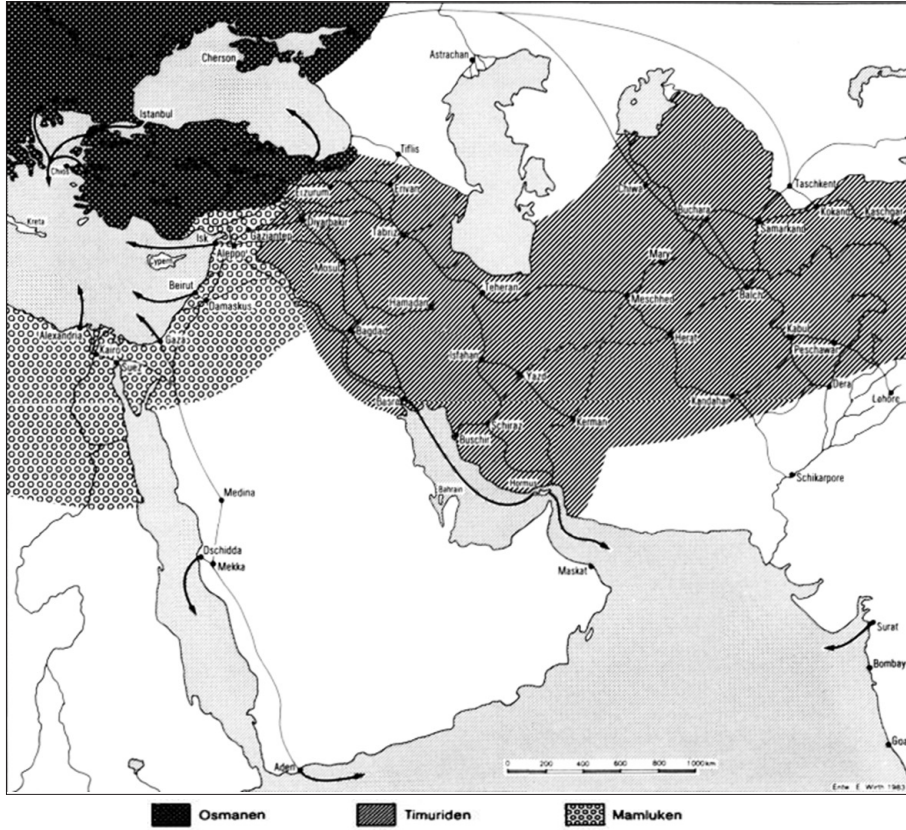
kısmen kuzeye doğru akmaya başlamıştır. Hindistan ile olan ticarî ilişkilerde aracı rolünü oynayan Bağdat kentinin de önemi azalmış ve İlhanlılara (Moğollara) ait toprakların metropolünü teşkil eden Tebriz, XIV. yüzyılda, Batı ile Doğu arasındaki ticaretin önemli bir dönüm noktasını teşkil etmiştir.

Güzel kokular, ilaç ve baharat, Avrupa'da çok rağbet gören lüks kumaşlar, kıymetli taşlar ve madenler, Hindistan'dan Hürmüz kentine kadar deniz yolu ile getirilmekte ve oradan da karayolu ile Tebriz'e nakledilmekte idi (Şekil-6).

Halep ve Şam bu ticarî hareketlilikten uzakta bulunuyorlardı ve bu onların çöküşünü yangınlardan depremlerden, veba salgılarından daha iyi gösteriyordu.

1291 yılında, Memluklar, hâla Kudüs idaresinin elinde bulunan sahil kentlerini işgal ettiler. Bu kentler, Tartous, Beyrut, Sayda, Sur ve Acre (bugünkü Akka, eski Ptolemais, İsrail'in limanı).

Mukaddes topraklarda bulunan ve Hıristiyanlara ait varlıkların kaybedilmesine tepki olarak Papa, Hıristiyan devletlerinin, Memluk İmparatorluğu ile ticarî ilişkiler kurmasını kesinlikle yasaklayan bir emirname neşretmiştir. Bu yasağın, Cenovalılar tarafından kullanılan kuzeydeki 1 nolu yola etkisi olmamıştır.



Şekil-6: 1470'lere Doğru Osmanlılar Tarafından Kuzey Yollarının Kapatılması

Trabzon İmparatorluğu'nda, Kırım'da ve Azak Denizi çevresinde bulunan ve ehemmiyetsiz olan Hıristiyan varlıkları bu kısıntılardan zarar görmemişler ve bu suretle Moğol ve Tatarlara ait topraklarla olan ticarî ilişkilerde, imtiyazlı köprübaşı haline gelmişlerdir. Buna karşı, Memlukların egemenliğinde bulunan sahil kentleri -İskenderiye, Şam ve Halep- Doğu ile Batı arasında cereyan eden ticarî trafiğin önemli bir kısmını, kuzeydeki küçük Hıristiyan Ermenistan Krallığı'nın sahil kentleri ile ticaret merkezi olan kentlere terk etmeye mecbur kalmışlardır. Özellikle, Ceneviz kentinin egemenliğinde olan Karadeniz yoluna alternatif arayan Venedik -ki Ceneviz'in ezeli rakibidir- bundan böyle Tebriz ve oradan Çin ve Hindistan ile olan ticareti için, Moğollara bağlı küçük bir devlet olan Ermenistan'dan, ticarî bir köprübaşı olarak yararlanmışlardır.⁴ (Şekil-6).

Bununla beraber, Hindistan, Hürmüz-Tebriz ticarî yol, kullanılması zor bir yoldur. Zira, Yakın Doğu'nun kuzeyinde bulunan yüksek ve dağlarla çevrili yaylalardan geçmek, oradan Trabzon Devleti'ne veya Küçük Ermenistan

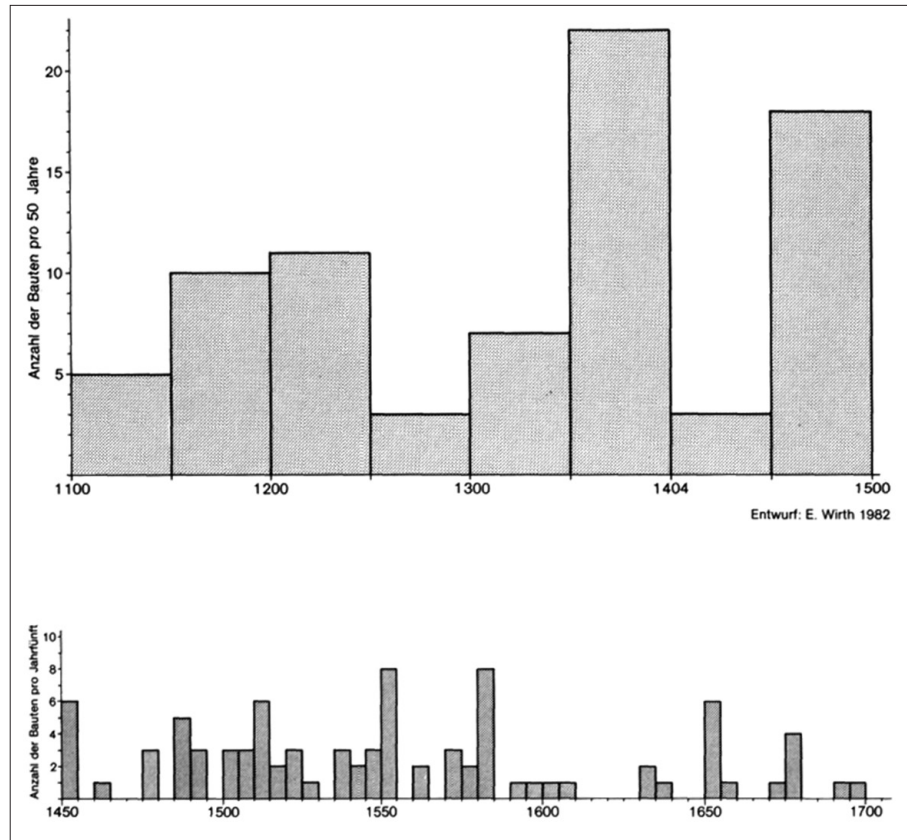
⁴ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, 2 vol., Réimpression Amsterdam, 1959, II, 73 vd.

Krallığı'na ulaşmak o kadar zor idi ki, Kızıl Deniz boyunca uzanan 5 nolu yolun doğrudan doğruya irtibatı sağlamış olması veya aynı amaçla sahranın kullanılması keyfiyeti kısa zamanda tekrar önem kazanmıştı.

1344, 1355 ve 1361 yıllarında, Venedikliler, Memlûk sultanları ile ticarî anlaşmalar yapmışlardır. Memlûk Devleti ile Kıbrıs arasında yapılan barış anlaşmasından sonra, Kuzey İtalya ile Mısır arasındaki ticarî hayatta yeni bir gelişme görülmüştür. Papalık makamı, yapılan ödemelerde uzun zamandan beri istisna kabul edilmesi için emir vermişti. Bu suretle, İskenderiye, Avrupa ile Doğu arasındaki ticarî ilişkilerde, imtiyazlı bir merkez ve stok yeri olma niteliğini tekrar kazanmıştır.

Halep ve Şam, 1260 yılından beri, Memlûk imparatorluğunun bir parçasını teşkil ediyordu. Her iki kent, Venedik ile Kahire arasında yapılan ticarî anlaşmalardan yararlanıyordu. Bugün meydana çıkarılan mimarî eserlerde, Suriye tarafından yapılan ticaretin, en aşağı XIV. yüzyılın ikinci yarısında ve on yıllar boyunca devam eden nisbi bir refah sağladığı görülmektedir. (Şekil-7)

Birkaç on yıllık süreden sonra ve Timur'un seferlerinden itibaren Moğollar, Orta Asya ve Avrupa arasındaki ticarî şartlar, önemli bir biçimde kötüleşmiştir. Karadeniz boyunca Kırım'a giden kuzeydeki 1' nolu yol, 1243 yılından



Şekil-7: Halep'deki İnşaat Faaliyetleri; Her elli yılda dikkate değer sayıda bina inşa edildiği tabloda görülmektedir.

itibaren, emniyetsiz bir duruma gelmiş ve Tebriz, Doğu ile Batı arasındaki ticarete dönüş noktası olma niteliğini kaybetmiştir. 1375 yılında Küçük Ermenistan Krallığı'nın fethedilmesi ile Hristiyanların doğu bölgesinde dayandıkları son köprübaşı (krallık) da Müslümanların eline düşmüş oldu.

XV. yüzyılda Doğunun büyük kısmı ve Balkan Yarımadası'nın Osmanlılar tarafından fethedilmesi sonunda, Doğu ile Batı arasındaki ticarî ilişkilerin daha ziyade güney yollarından sağlanması zorunluluğu meydana çıkmıştır. 1453'te İstanbul'un fethiyle, Boğazlar tamamen Osmanlıların hükümranlığına geçmiş ve nihayet 1461 yılında, Yakın Doğu'da son Hristiyan kalesi olan Trabzon da Osmanlıların eline geçmiştir. Bu suretle, kuzeydeki yollar ehemmiyetini tamamen kaybetmiştir. XVI. yüzyıldan XVIII. yüzyıla kadar, Avrupa kıtasına ait hiçbir gemi, Karadeniz'e doğru yol alamamış⁵ ve İskenderiye, Doğu ile olan ticarete tekrar merkez olmuştur (Şekil-6). Bununla beraber, XV. yüzyılda meydana gelen siyasî gelişmeler ve iktidar değişikliklerinden Halep ve Şam yararlanmışlardır.

İskenderiye gibi Şam ve Halep de, Memluk İmparatorluğu'nun bir parçasını teşkil ediyordu. Doğuda ve daha gerilerde kalan kentleri, Osmanlı ordularının geçiş yollarının dışında kalıyordu. Bu suretle, Suriye'nin iki ticarî metropolü, vaktiyle Karadeniz ve Anadolu'da görülen ticarî canlılığın bir kısmını kendilerine çekmeyi başarmışlardır.

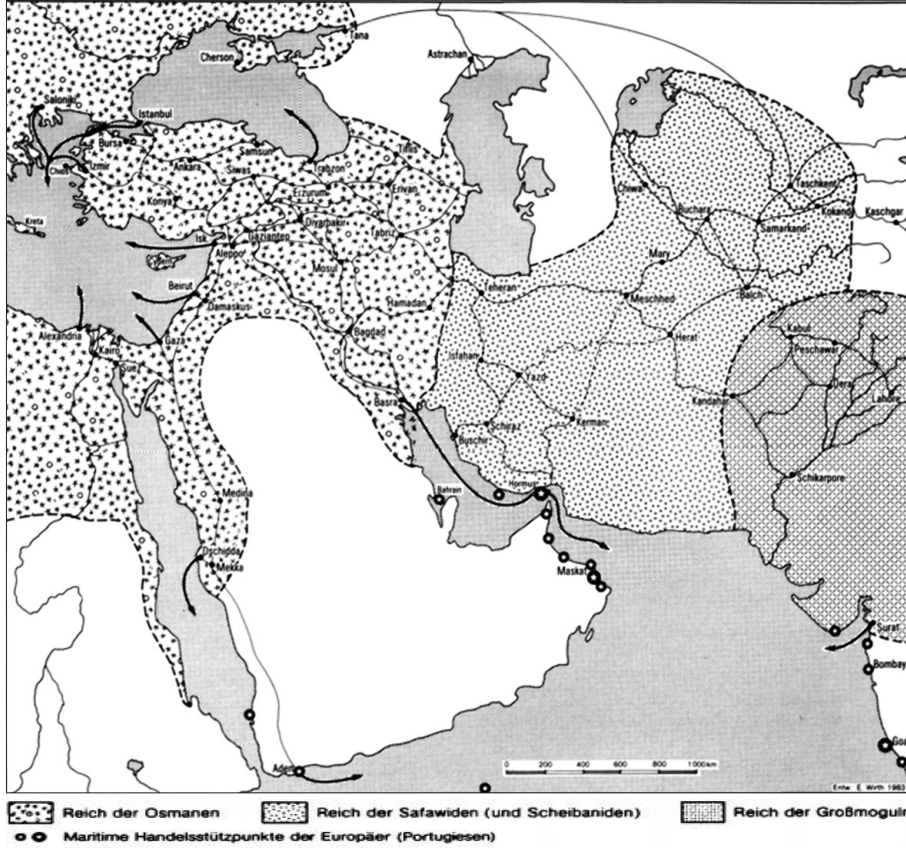
İran menşeli ipek ve Suriye menşeli pamuk, kumaş, baharat ve güzel kokuların Doğu'dan Batı'ya ihraç edilmesinde ve Batı'dan Doğu'ya yapılan kumaş ithalatında, Halep kenti önemli ve evrensel bir ticaret merkezi durumuna gelmiştir. Kumaşların dış memleketlerdeki satışı, cinslerin ayırt edilmesine ve aşağı yukarı yeni şekillere bağlı çok ilginç bir iş taksimine dayanıyordu.

Avrupa'dan (Floransa-Venedik-Barselona-İngiltere-Flandres) esas itibarıyla değişik desen ve yapıda kaliteli yün kumaşlar geliyordu. Buna karşı, Avrupa'ya pamuk ve ipekten yapılmış nefis kumaşlar, sırmalı ipek kumaş, sırma ve gümüşten yapılmış kumaşlar gönderiliyordu. Tarihçilerin çoğunluğu (bilhassa Jean Sauvage) Memlûkların Suriye'deki son on yıllık hükümranlık süresinin, askerî ve diğer anlaşmazlıklar yüzünden kişilerin yaşamlarından emin olmadıkları karanlık bir devre teşkil ettiği düşüncesindedirler. Fakat, dünya ekonomi ve ticaretinde görülen genel canlılık, özellikle Halep için yararlı olmuştur. Memlûk hâkimiyetinin son on yılında yapılan fevkalâde güzel dinî ve ticarî binalar, XV. yüzyılda Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin güneye doğru akması sonunda İskenderiye gibi, Halep'in de ne kadar yararlandığını açıkça göstermektedir.

Yaygın bir görüşün aksine olarak, Halep ve Şam'ın yaşadığı yeni refah süresi, Osmanlılar tarafından fethedilmeleri sonunda meydana gelmemiş olup, bu refah süresi yarım yüz yıl evvelden başlamıştır.

XV. yüzyıl ile XVI. yüzyıl arasında iki tarihî olay meydana gelmiştir. Bu olaylar, Doğu Akdeniz'in ticarî anakentlerinin mukadderatı üzerinde (yakla-

⁵ A.H. Lybyer, "The Ottoman Turks And The Routes Of Oriental Trade", *English Hist. Rev.* 30 (oct.), 1915, p. 577-588.



Şekil-8: 16. Yüzyılın Büyük İmparatorlukları

şık üç asır) müessir olmuştur. Bu tesirin, tamamen olumlu olduğu sonradan anlaşılmıştır. Vasco de Gama tarafından 1498 yılında Hindistan deniz yolunun keşfedilmesi ve Suriye ile Mısır'ın, Osmanlılar tarafından 1517 / 1518 yıllarında fethedilmesi.⁶ Yüzyıllardan beri Doğu Akdeniz'den hareket eden ve Avrupa ile Asya arasında cereyan eden ticarî ilişkileri sağlayan beş yol, ilk defa olarak, yalnız büyük bir imparatorluğun topraklarından geçecekti (Şekil-8).

Doğu ile yapılan ticarî ilişkiler tarihinde ilk defa olarak bahsi geçen beş yola Avrupalılar bir alternatif bulmuşlardı. Bu son nokta, makalemin konusunun dışındadır.

Kaynaklar

CAHEN, C.J., "La Syrie du Nord à l'époque des croisades et la principauté franque d'Antioche", (Institut Français de Damas, Bibliothèque Orientale, Tome I), Paris 1940.

GOİTEİN, S.D.: *Studies in Islamic History And Institutions*, Leiden 1966.

⁶ A. Raymond, *Grandes Villes Arabes à l'époque Ottomane*, Paris 1985.

HEYD, W.: *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, 2 vol., réimpression Amsterdam 1959.

LYBYER, A.H.: "The Ottoman Turks And The Routes Of Oriental Trade", *English Hist. Rev.*, 30 (oct.), 1915, p. 577-588.

RAYMOND, A.: *Grandes Villes Arabes à l'époque Ottomane*, Paris 1985.

SAUVAGET, J.: "Alep. Essai sur le développement d'une grande ville Syrienne des origines au milieu du XIXe siècle", 2 vol. (texte, album), (Bibl. Archéol. et Hist. vol. 34), Paris 1941.

WIRTH, E.: "Aleppos Fernhandel und Exportgewerbe im Kontext weltwirtschaftlicher Zusammenhänge und Schwerpunktverlagerungen" - In : Gaube, H. et Wirth, E. : *Aleppo. Historische und geographische Beiträge zur baulichen Gestaltung, zur sozialen Organisation und zur toirtschaftlichen Dynamik einer vorderasiatischen Fernhandelsmetropole*. Vol. 1, Wiesbaden 1984, p. 223-272 (avec bibliographie étendue).