

## XVI. VE XVII. YÜZYILLARDA OSMANLI İMPARATORLUĞU VE ASYA TİCARETİ \*

ROBERT MANTRAN

Çeviren: ZEKİ ARIKAN

En parlak döneminde yani XVI-XVII. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu tarihi, her şeyden önce Akdeniz'e ve Orta Avrupa'ya doğru kaymış bulunmaktadır: Batılılarla savaşlar, diplomatik ilişkiler, ticarî bağlar seyahatnamelerde, yıllıklarda ve hattâ dönemin tarih kitaplarında oldukça büyük bir yer tutmaktadır. Bu, tarihi yalnız Avrupa açısından kavrayan batıcılar için kutsal bir gelenektir.

XVI. yüzyılda I. Selim ve Muhteşem Süleyman'ın saltanatları döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun Yakın Doğu'daki Arap ülkelerini topraklarına katarak genişlediğini unutmamak gerekir: Bunlar, Suriye, Filistin, Mısır, Irak ve Arabistan idi.

Bu ülkelerin özellikle Mısır ve Suriye'nin fethi, Osmanlıların kafasını kurcalayan yığınla kaygıların doğması anlamına geliyordu. Bunların başında siyasal sorunlar yer alıyordu; zira bu fetihler sultanın, Emevi ve Abbasi halifelerinin yerine geçmesini olup bittiye getirmişti. Üstelik XVI. yüzyılın başından beri Osmanlılarla çatışma halinde bulunan Safevi hükümdarlarının temsil ettiği İran Şii'leri de yenilgiye uğratarak Sünniliğin zaferi kanıtlanmış oluyordu: I. Selim, 1514 yılında Safevi ordularını Çaldıran'da ezmiş ve Tebriz'in ele geçirilmesiyle Azerbaycan yolu da açılmıştı. 1534'te Bağdat'ın fethini, 1535'te ve daha sonra 1546'da Basra'nın alınması izlemiş ve Irak, Muhteşem Süleyman'ın egemenliği altına girmişti.

Demek ki bu sonuncu tarihte Osmanlılar, Fas'ın dışında bir yandan Akdeniz'deki bütün İslam limanlarına öte yandan Kızıldeniz ya da Basra körfezine açılan kapılara sahip bulunuyor, Karadeniz'i ve Kuzey İran'dan gelen kervan yollarını da denetimleri altına almış oluyorlardı. Bizans

\* Robert Mantran, "L'Empire ottoman et le commerce asiatique aux XVIe et XVIIe siècles", *Islam and the Trade of Asia. Colloquium of the Near Eastern History Group Oxford: Bruno Cassirer and University of Pennsylvania Press*, 1970, 169-179. Bu yazı ayrıca yazarın şu eserinde yeniden yayınlanmıştır: *L'Empire ottoman du XVIe au XVIIIe siècle. Administration, économie, société*, London (Variorum Reprints), 1984 (Ç.N.).

İmparatorluğu'nun 7. yüzyılda dağılmasından beri ilk kez tek bir devlet, Hind Okyanusu'ndan Akdeniz'e ulaşan bütün yollar üzerinde egemenlik kurmuştu.

Aynı dönemde Sultan Süleyman'ın gözlerini Hind Okyanusu'na çevirdiğini belirtmek gerekir. Kimi kaynaklara göre padişah 1531'de Mısır beylerbeyisine Hindistan'a doğru bir sefer düzenlemek amacıyla donanma hazırlaması buyruğunu vermiş olacaktır. Süleyman, 1536'da Edirne'de bulunduğu sırada Moğol hükümdarı Humayun Şah'ın ve Portekizlilerin saldırısına uğrayan Gücerat hakimi Sultan Bahadır'ın bir temsilcisini kabul ediyordu. Bahadır, 1535 yılında Humayun Şah'a karşı Portekizlilerden yardım istemiş ve Amiral Nuno da Cunha bir filoyla Goya'dan kalkarak Diu'ya varmış ve Bahadır Şah'ın Kambaya ülkesindeki düzeni yeniden sağlamıştı. Fakat ertesi yıl Bahadır'la Portekizliler arasındaki ilişkiler bozulmuş, Nuno da Cunha yeniden Diu'ya gelmiş ve Bahadır'ı katletmiştir (1537). Bahadır'ın öldürülmesinden önce Mekke'ye gönderdiği hazinesini daha sonra Süleyman İstanbul'a getirtmiştir.

Süleyman'ın, Portekiz kaynaklarının Cojeçafar (Hoca Sefer) diye adlandırdıkları Bahadır'ın danışmanı olan bir İtalyan dönmesinin kışkırtmalarına kapılmış olması da mümkündür. Diu katliamından kaçabilen bu kişi, yeni Kambaya hükümdarına sığındı. Diu'daki Portekizlilere karşı bir sefer yapıldı. Böylece Osmanlı müdahalesi başlamış oluyordu: 27 Ağustos 1538'de Hadım Süleyman Paşa'nın başında bulunduğu Kızıldeniz'den gelen Türk donanması Diu önlerinde görüldü. Süleyman Paşa Diu'yu kuşattı fakat yirmi gün sonra demir alarak Mısır'a döndü. Bu geri çekilişin inandırıcı bir açıklaması yapılmamıştır.

1546 yılında Diu ikinci kez kuşatıldı. Fakat öyle görünüyör ki Osmanlılar bu kuşatmada önemli bir katkıda bulunmadılar.

Osmanlıların Gücerat'a yaptıkları bir müdahale oldukça sınırlı oldu. Aden üzerine pek zayıf bir şekilde el koymalarının ötesinde olumlu bir sonuç da vermedi.

Osmanlıların Yakın ya da Orta Doğu'daki bu yayılmaları yalnız siyasal (ve dinsel) bir çıkara bağlanabilir mi? Zaten fethin hemen hemen kendiliğinden getirdiği ekonomik yayılma amaçları yok mudur? Siyasal ve ekonomik yayılma, kısmen XV. yüzyıl sonlarındaki büyük keşiflerden özellikle Ümitburnu yolunun kullanılmasından beri ortaya çıkan bunalımlara bağlı değil midir?

Gerçekten bu Ümitburnu yolunun XVI. yüzyılın uzun bir süresince Hind Okyanusu, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den gelen eski yolları

batıracak derecede önem kazandığına ben kişisel olarak inanmıyorum. Sonuç olarak bana öyle geliyor ki Osmanlı sultanları fetih girişimlerine İslam ya da Akdeniz dünyasının dış olaylarını göz önüne alarak başlamadılar. Onlar önce geleneksel İslam dünyasının tek siyasal sonra da dinsel başı olmak istediler ve kısacası Basra Körfezi ya da Kızıldeniz'den Akdeniz'e ulaşan kara yollarının sahibi durumuna gelerek Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin anahtarlarını ele geçirdiler.

Şimdi Osmanlıların, bir yandan ekonomik bir yayılmaya elverişli koşulları bir araya getirip getirmediklerini başka bir deyimle uluslararası düzeyde ticarî bir geleneğe sahip olup olmadıklarını, öte yandan fetihlerin kendilerine sağladığı kolaylıklardan yararlanabilip yararlanamadıklarını incelemek yerinde olacaktır.

Birinci noktayı ele alalım. Bu konuda geçmişe bir göz atmak yerinde olacaktır. Osmanlıların büyümesinden önceki yüzyıllarda Türkler, ticarî alanda ancak Uzak Doğu'yla Yakın Doğu ülkeleri arasında özellikle Orta Asyalı kervancılar olarak bir aracı rolü oynamış gibi görünmektedirler. Fakat büyük Asya ticaretinin özellikle ipek ticaretinin ne kaynaklarını ne de çıkış noktalarını ele geçirmiş oldukları izlenimini vermemektedirler.

Daha sonra Selçuklular zamanında Irak ve Suriye'nin hakimi olan Türkleri, Yakın Doğu ticaretinin etkin temsilcileri olarak değil, siyasal fatihleri olarak düşünmek gerekir. Ardından Anadolu'ya sıkışmış olan Türkler, Akdeniz'le Karadeniz arasındaki transit ticaretinin güvenliğini sağlamak için Venedik ve Cenevizlilerle antlaşmalar imzaladılar. Konak yerleri oldukça iyi donatılmış kervan yolları ağı ördüler (han, kervansaray, konak şehirleri ya da mübadele merkezleri gibi). Fakat Anadolu, XIII. ve XIV. yüzyıllarda oldukça dar bir pazar yeri ödevi görmekte, ulaşım imkânı da epeyce sınırlı bulunmaktaydı. İstanbul hâlâ büyük bir merkez olarak görünmekte Karadeniz, İran ve Orta Asya'ya doğru giden ticaretin büyük acentası durumunda bulunmaktadır; Rumlar Trabzon'a, Cenevizli ve Venedikliler Kefe ve Azak'a hattâ Filistin kıyılarına yerleşmiş bulunmaktadır. Bu dönem için Türklerin büyük tüccar birlikleri konusunda bilgi bulunmamakta ve uğraştıkları ticaret de herhalde Anadolu'yu kapsamaktadır. Bu, Cenevizli, Venedikli ve Pizalılar sayesinde kimi ürünler açısından (yün, halı, kereste, şap vb.) zaman zaman dışa da açılabilen bir iç ticaretti.

Osmanlı İmparatorluğunun büyüüp gelişmesiyle durum değişti mi?

Bilindiği gibi İstanbul'un fethinden hemen sonra Türkler, Karadeniz'deki deniz ticaretini kendi tekellerine almakla birlikte Cenevizli, Floransalı

sonra da Venediklilere ticarî ayrıcalıklar verdiler. Bununla birlikte Anadolu ve İran'daki siyasal koşullardan ötürü bu ticaret pek az canlılık gösteriyordu.

XVI. yüzyılda Türkler bütün Arap Yakın Doğu'sunu işgal ettikleri zaman Asya dünyasına giden ticareti ele geçirmek için ellerine pek büyük kozlar geçmiş bulunuyordu. I. Selim'in bu üstünlüğün sağladığı kolaylıklardan yararlanmayı tasarlamış olması mümkün görünmektedir: Süveyş kıstağı boyunca bir kanal projesi hazırlatmadı mı (proje zaten ölü doğmuştu)? Bu tasarı, belki de ekonomik olmaktan çok siyasal amaçlarla yaptırılmıştı.

Her ne olursa olsun, gördüğümüz gibi Hindistan bir aralık Süleyman'ın kafasını kurcaladı. Fakat arkası gelmedi. Bu, önce Osmanlıların iki cephede birden savaşmalarının imkânsızlığına bağlanabilir. Bir yandan Akdeniz-Avrupa, öte yandan Hind Okyanusu-Asya cephesi. Bundan sonra Hind Okyanusu'nda bir donanmayı ayakta tutmanın güçlükleri geliyordu. Üstelik Osmanlılar, kimi kez Moğollara, kimi kez Portekizlilere kimi kez Türklere bel bağlayan muhtemel bağlaşıklarına ya da korumaları altına alacakları yerlilere pek güvenmiyorlardı. Askerî kuvvetlerine karşın Osmanlılar ticaret alanında yeterince güçlü değillerdi ve pek sağlam bir şekilde de örgütlenmemişlerdi. Araplar, İranlılar sonra Portekizli, Hollandalı ve zaten İtalyanların yerleştikleri yerlerde kurmayı başardıkları tüccar ve bezirgân şebekelerine de sahip değillerdi. Kısacası bu ilk soruya karşılık denebilir ki Türklerin hiç olmazsa bu dönemde ticaret konusunda belirgin eğilimleri yoktu.

İkinci noktaya gelelim. Fetihlerin kendilerine sağladığı kolaylıklardan şu ya da bu yolla yararlanmasını bildiler mi?

Belgelerden açık ve seçik olarak şu gerçek ortaya çıkmaktadır. Osmanlılar genellikle ister Arap ister İran, ister Bizans çıkışlı olsun özellikle iskelelerle ilgili buldukları eski kanunnameleri kendilerine mal ettiler. Dış alım ve dış satım eşyası üzerine koydukları gümrük resimleri de selefleri zamanında yürürlükte bulunuyordu. Bu kanunnamelerde olabilecek bazı düzenlemeler yapılmış bulunmakla birlikte denebilir ki değişiklikler bunların bütününde oldukça seyrek ve pek önemsizdir.

Asya ticaretine gelince: İstanbul arşivlerinde [Başbakanlık Arşivi] iki suretini bulduğum XVI. yüzyıla ait yayınlanmamış Basra limanı kanunnamesinden bir örnek vereceğim. Bu konuya biraz sonra döneceğim. Fakat şimdiden diyebilirim ki metnin dikkatle incelenmesi, bu kanunname-

nin hiç olmazsa temel olarak eski metinlere dayandığını ortaya koymaktadır.

Benim düşünceme göre Osmanlıların elde ettikleri başlıca kâr şurada yatmaktadır. Kendi toprakları üzerinde yapılan ticaretten elde edilen kazançlara vergi koymak; öyle görünüyor ki bu ticaretin gelişmesi yüzünden para miktarı hiç de azalmıyordu. İltizam yoluyla elde edilen bu kaynaklar, hem hazine-i humayunu besliyor hem de taşra yönetimlerinin ihtiyaçlarını karşılıyordu.

Fethedilen ülkelere özellikle Irak ya da Mısır'a Türk tüccarlarının gelip yerleştikleri pek görülmemektedir. Bunlar, Karadeniz'de, Ege Denizi'nde seyrek olarak Mısır'la İstanbul arasında iç ticaret ya da kabotaj ticareti yapmaya devam ettiler. Osmanlıların denetimi ve yönetimi altına geçmiş bu ülkelerde yerli tüccarlar ve aracılar kendi ticaretlerini sürdürüyor; özellikle Süveyş ya da Basra'dan hattâ Trabzon ya da Erzurum'dan başlayarak Asya ile ticaret yapıyorlardı. Bu yerli tacirler eski olmak, Hind Okyanusu ya da İran'la ilgili pratik ticari bilgilere sahip olmak bakımından Osmanlılardan üstün durumda bulunuyorlardı. Bunların konak yerleri, temsilcileri vardı ve İranlılarla, Hintlilerle ya da başkalarıyla hattâ Portekizliler Gücerat'a, Basra körfezine vardıkları sırada onlarla birlikte çalışıyorlardı.

Osmanlılar bu yeni dünyanın davetsiz misafirleri ve özellikle fazla imkânları olmayan konukları olduklarını kavradılar: Şurası hemen hemen kesindir ki Osmanlı tüccarlarıyla ticari ilişkilerin kurulması akıl almaz güçlükler doğuracak, bir çatışma tehlikesi hesaba katılmasa bile Portekizlilerle büyük bir rekabete yol açacaktı. Belki de Türk ticaret gemilerini bir savaş filosuyla korumak gerekirdi. Bunun hemen hemen imkânsız olduğunu gördük.

O halde bütün bu kanıtlar Hind Okyanusu'nda ve hattâ sanırım Doğu Anadolu sınırlarının ötesinde Türk tüccarlarının yokluğunu açıklamaktadır. Bunu birçok gezginin seyahatnamesi ve konsolos raporları da doğrulamaktadır ki buna örnek olarak Paris'te Ulusal Arşiv'de (Archives Nationales) bulunan eylül 1669 tarihli rapordan bir alıntı yapacağım: "Ticaret amacıyla İstanbul'a varmak için birkaç Acem ve Ermeni'nin katıldığı, karayoluyla gelen belli başlı kervanların çıkış noktası olan Hindistan ve İran'a; Kahire, Halep ve İzmir'e bir raslantı sonucu giden serüven peşinde koşan bazılarının dışında Türklerin yabancı ülkelere sık sık gidip geldikleri asla görülmemektedir". Bu açıklama, XVII. yüzyıl için olduğu kadar XVI. yüzyıl için de doğrudur.

Asya ticaret yollarında Türklerin bulunmaması ya da az olması, Osmanlı İmparatorluğu'na doğru veya Osmanlı İmparatorluğu çıkışlı bir ticaretin hiç bulunmadığı anlamına gelmemektedir. Bu ticaret Rumların, Acemlerin, Ermenilerin ve Arapların elindedir. Konuyla ilgili bulduğum bütün belgeler bu olguyu doğrulamaktadır. Öte yandan bu ticaret başlıca iki yoldan yapılmaktadır. Kuzeydeki yol, Anadolu'dan geçiyor, İran'a ve bunun ötesinde Hindistan'a ve Orta Asya'ya hattâ Çin'e ulaşıyordu. Güneydeki yol Süveyş ya da Basra'dan başlıyor, Kızıldeniz veya Basra körfezinden Orta ve Güney Hindistan'a, Güneydoğu Asya'ya varıyordu. Bunlardan birincisi kervan, ikincisi deniz yoludur.

Asya ticaretinin çifte bir rolü bulunmaktadır. Öncelikli bazı ürünler bakımından Osmanlı İmparatorluğu'nun daha açıkçası büyük şehirlerin ihtiyacını karşılamak: Büyük tüketim merkezleri olan İstanbul, Halep, Şam, Bağdat, Kahire ve İskenderiye aynı zamanda belirli maddelerin özellikle dokumacılıkla ilgili hammaddelerin işlendiği yerlerdi. Sonra Avrupa'ya doğru giden ürünleri ve malları Osmanlı topraklarından geçirmek gerekiyordu. Osmanlı İmparatorluğu özellikle XVI. yüzyılda önemli ve zengin bir müşteridir: Özellikle yönetici sınıfına yönelik lüks malların dışalımını bu sırada en yüksek düzeye ulaştırmıştı. İpekli ve diğer pahalı kumaşlar, güzel kokular, süs boyaları, inciler, değerli taşlar, Çin porselenleri aranan ürünlerdi. Baharat da bu ticarete önemli bir yer tutuyordu (krş. Jean Sauvaget ile birlikte yayınladığımız Suriye livaları kanunnameleri<sup>1</sup>); aynı zamanda boya maddeleri özellikle çivit de istenilen mallardı. Bütün bu ürünler XVII. yüzyılın ticaret trafiğinde bulunan nesnelere. Fakat bir yandan ticaret yolunun Ümitburnu'na doğru değişmesinden, öte yandan Avrupalılar arasındaki rekabet yüzünden bunların miktarı oldukça azalmıştı. Kumaşlar büyük ölçüde İngiltere, Hollanda ve Fransa imalathanelerinden geliyordu.

Baharat da aynı zamanda ticari bir değişiklik konusu olmuştu. XVI. yüzyılın sonuna kadar Doğulular ve Portekizliler bunun ticaretini paylaşıyorlardı ve Venedik bu tarihe kadar Avrupa'nın en büyük pazarı ödevini görüyor ve Osmanlı İmparatorluğu bundan oldukça büyük kazançlar sağlıyordu. Fakat XVII. yüzyılda Hollandalılar bu işe el atmış, Ümitburnu yolunu izleyerek baharat ticaretini kendi lehlerine çevirmiş ve Venedik'in ayağını kaydırarak Amsterdam'ı Avrupa'nın bir numaralı

<sup>1</sup> Robert Mantran-Jean Sauvaget, *Règlement fiscal ottomans. Les provinces syriennes* (Institut Français de Damas), Paris, 1951 (Ç.N.)

pazarı durumuna getirmişlerdi. Osmanlı İmparatorluğu'nda satılan baharatın bir kısmı dahi şimdi Hollanda'dan geliyordu!

Bununla birlikte Basra ve Süveyş her zaman Hind Okyanusu'nun ürünlerinin dışalımını yapan limanları oluşturuyordu. Süveyş'te listeye yeni bir ürün eklenmişti. Bu, gittikçe önemi artacak olan kahvedir. Aden bölgesinde Yemen'den alınan kahve Süveyş'ten geçerek İstanbul'a ve Avrupa'ya doğru yol alıyor ve Süveyş'in baharat ticaretinden kaynaklanan kayıplarını kısmen dengeliyordu.

Kuzeydeki kervan yolları üzerindeki asıl ticaret maddesi ipekti ve M. Carswel'in ortaya koyduğu gibi Ermeniler hemen hemen bunu tekellerine almışlardı.

Bu konuda Ermenilerin XVI.-XVII. yüzyıllarda Batıya doğru yayılışlarını ortaya koymak ilgi çekicidir. İran'ın batı, Anadolu'nun doğu eyaletlerindeki Ermenilerin İstanbul yolu üzerinde bulunan bütün konak şehirlere sırasıyla yerleştikleri görüldü. Erzurum, Sivas, Tokat, Ankara, Bursa ve hattâ Avrupa'ya geçerek Edirne'ye bile yerleştiler. Onlara Halep, Trabzon ve İzmir'de de rastlanıyordu. Bu konuyla ilgili bütün belgeler birbirini tutmaktadır. Bunlar gitgide Acemlerin pabucunu dama atıyor (yeniden M. Carswel'den alıntı yapıyorum) hattâ bu alanda, İran ipeğini Avrupa'ya satmakta başarısızlığa uğrayan Acemlerden memnun olmayan ve bu görevi Ermenilere veren Şah Abbas'ın da desteğini sağlıyorlardı. Öte yandan XVII. yüzyıl başlarında Türklere karşı savaş halinde bulunan Şah Abbas, sınır eyaletlerindeki Ermenilerin birçoğunu ipek üretim merkezi olan Geylan'a (özellikle Culfa'ya) kaydırıldı. Bu iki etken Ermenilere önemli bir gelişme fırsatı verdi. Tavernier, Tournefort, le P. Raphael du Mans gibi XVII. yüzyılın Avrupalı gezginleri bunları, Doğu ve Batı arasındaki ticaretin başlıca temsilcileri olarak saymaktadırlar. Avrupa'nın büyük ticaret kumpanyaları ortaya çıktığı zaman kolayca aracı olarak bunlara doğru yöneldiler ve böylece rolleri gittikçe daha büyük bir önem kazandı.

Avrupa'nın ticaret kumpanyalarından söz ettiğime göre bunların, Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretinde büyüyen rollerine de hemen işaret etmek gerekir. Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanma sürecinde bu kumpanyaların sorumluluğunu başka bir incelemede belirttiğim için üzerinde durmuyorum.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaretiyle ilgili sorunlardan bana önemli gibi gelen birine daha değinmek istiyorum: Bu da gümüş ticaretidir. Osmanlı İmparatorluğu gücünün ve zenginliğinin doruğunda bulunduğu

sırada böyle bir sorun yoktu. Eyaletlerin gelirleri, düşmandan alınan ganimetler, haraçgüzar beylik ve devletlerin ödediği haraçlar Türk yöneticilerinin Asya'dan ithal edilen lüks malları satın alma konusundaki isteklerini karşılıyordu. Tüccarlar ve simsarlar bu alımlar için gerekli altın ve gümüşü elde etmekte sıkıntı çekmiyorlardı. Yine de sonuç olarak doğuya doğru ya bir para kaçakçılığı özellikle gümüş para kaçakçılığı yapılıyordu ve Türkler çok şey satın alıyor; pek az şey satıyorlardı, İran'ın (sınırlı bir ölçüde de Hindistan'ın) oldukça belirli gümüş para pazarları olduğu çok iyi bilinmektedir.

XVII. yüzyılda fakirleşen Osmanlı Devleti'nin aracı rolü kendisine pahalıya mal oluyordu. Çünkü Avrupalı tüccarlar kendilerine, Doğu ülkelerindeki alışverişleri için kaçınılmaz olan gümüşü getiriyor, sonra da bu gümüş Osmanlı İmparatorluğu'nun simsarlarına Asya'nın ürünlerini daha uzaktan sağlamalarına yarıyordu. Osmanlı İmparatorluğu gümüşün yalnızca bir geçiş bölgesidir. İran ve Hindistan'a giden kervanlar, Hind Okyanusu ülkelerindeki alışverişleri için gerekli olan altın ve gümüşü külçeler halinde kendileriyle birlikte götürüyorlardı. Fakat açıkladığım gibi bir yandan Avrupalı tüccarlar Doğuya Osmanlıların ancak kendi pazarlarında kullanabildikleri ayarı düşük parayı sokuyorlar, öte yandan da Hollandalı, İngiliz ve Portekizliler Hindistan'da Türklerin XVI. yüzyıldaki kârlı aracı rolünün azalmasına yol açan rekabete girişmiş bulunuyorlardı. O halde Osmanlı İmparatorluğu mali bir dengesizlik içinde bulunuyor ve Asya'ya yönelik Türk ticareti kesin olarak bir düşüş gösteriyordu. Bu, XVIII. ve XIX. yüzyıllardaki Osmanlı çöküşünün nedenlerinden bir olmuştur.

Size Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya ülkeleriyle olan ticaretini genel çizgileriyle vermeye çalıştım. Türklerin bu ticarete aracı olmanın ötesinde temel bir rol oynamadığı sonucuna varabiliriz. Değiş tokuş oldukça sınırlıydı ve özellikle lüks eşyayı kapsamına alıyordu. İkinci olarak yerel bir düzeyde kalıyor ve sınır boyundan sınır boyuna günlük tüketim maddelerine yönelik bulunuyordu.

Bu sonuncu nokta bir ara sözünü ettiğim Basra kanunnamesiyle aydınlığa kavuşmaktadır ki şimdi size bazı bilgiler vereceğim.

Burada, İstanbul Arşivlerinde [Başbakanlık] bulunan 282 ve 534 numaralı tapu defterlerinden çıkartılmış iki belge söz konusudur (Bu belgeler JESHO'nın gelecek sayılarından birinde yayınlanacaktır<sup>2</sup>).

<sup>2</sup> R. Mantran, "Règlements fiscaux ottomans. La province de Bassora (2e moitié du XVIe siècle), *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, X, 2-3 (1967), 224-277 (Ç.N.)



Birincisinin tarihi yoktur, fakat Basra beylerbeyisi Kubad Paşa'nın aldığı bir önlemlle ilgili olarak Rebiulahır 958 (1551 nisan ortaları) tarihi verilmektedir ki bu tarih, şehrin kesin olarak fethinden beş yıl sonrasına aittir. İkinci belgenin (numara 534) girişinde Ramazan 982 (Ocak 1575) tarihi bulunmaktadır ve bu sonuncu belge hemen hemen oldukça eksiksizdir. Onun belirleyici başlığı şöyledir: "Düsturu'l amel-i bender-i Basra der zaman-ı Arab Hind tarafından gemilerle gelen meta'dan alınan rüsumatdır ki beyan olundu".

Aslında metin bu çerçeveyi aşmakta bütün komşu ülkelerden ya da az çok uzak bölgelerden Basra'ya gelen ve Basra'dan buralara giden bütün ticarî mallar konusunda açık ve seçik bilgiler vermektedir. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Basra'nın ekonomik etkinliğinin ayrıntılı bir görünümü burada yer almaktadır. İçeriğinin bazı yönleri üzerinde biraz sonra duracağım.

Her iki belge ayrıca Basra eyaletindeki mukataaların bir icmalini de kapsamaktadır. Kısacası 282 numaralı defter ek olarak Garrak ve Zekiye livaları, Kurna iskelesi, Sadr-i suyeb nahiyesi, Mahrazi adası, Kapan livası, Karun Suyu, Katif limanı (bender) kanunnamelerini (Düsturu'l amel) de vermektedir.

Her iki belgenin incelenmesinden çıkan sonuca göre Basra, İran'dan gelen halı, bez, çeşitli kumaşlar, yün ipliği, pamuk, arpa, koyun ve atların satıldığı yerdı. Hindistan'dan buraya dülbend, çivit ve baharat geliyordu. Günlük tüketim maddelerine yönelik dışalım malları at sırtında Hürmüz'e doğru yola çıkarılıyordu ve muslin İran'a, belki de Hindistan'dan gelen çivit İran içlerine doğru gönderiliyordu.

Kanunnamenin bir maddesi Portekizlilerle ilgili olması yüzünden özellikle ilgi çekicidir. Metnin özellikle belirttiği madde şöyledir:

"Kaide-i ıtlak-ı feytur-ı kapitan-ı Hürmüz. Hürmüz'de her kapitan üç yıl hükümet edermiş. Ol zamanda Basra'da dahi kapitan canibinden feytur oturmuş. Kapitan canibinden gelen mühür mektub mucibince esbabından Basra'da nesne alınmayub mutlak olurmuş. Ve Basra'dan kapitan için alınan at ve sair meta' ve akmişeden nesne alınmayub mutlak olurmuş. Girü eyle ola"

Bu madde her iki belgede de dolayısıyla 1551 tarihli olanında bulunmaktadır. Bu Portekizlilerin geçmişte Basra körfeziyle ilişkiler kurduklarını ve Osmanlıların birkaç yıl önce onlara karşı çıkmakla birlikte bu durumu onayladıklarını kanıtlamaktadır. Bu şunu göstermektedir ki

Osmanlılar Hind Okyanusu ve Süveyş'de Portekizlilere karşı sonucu kesin olmayan bir savaşa girişmek istemediler; tam tersine kısa bir süre önce Basra'ya, yalnız komşu ülkeler açısından değil fakat yabancı simsarlar bakımından da bütün ticari kolaylıkları sağlamak istediler. Bu, Osmanlı İmparatorluğu'nun yararına idi.

Saniyorum ki bu, kârlarının nerede olduğunu bilip görmek isteyen Türklerin eyyamcı siyasetlerinin de bir açıklamasıdır; fetih bir kazanç kapısı olmalıdır.

Bu bildirim sonunda, bana birkaç soru işareti gibi gelen bazı veriler üzerinde durmak istiyorum; Herşeyden önce Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya ticaretiyle ilgili olarak incelenmiş olan belgelerin sayısı oldukça sınırlıdır. Bunların seyrek oluşlarına içeriklerinin de her zaman yeterince açık ve seçik olmayışları da eklenmektedir; sorunun toptan bazı yönleri yakalanabilmekle birlikte bütün yönlerinin aydınlanması ve öncelikle çoğunlukla bilinmeyen birçok ayrıntının gün ışığına çıkarılması gerekir: Dışarıya satılan ve dışarıdan alınan malların miktarı ne kadardı ve bu malların fiatı neydi? Üstelik araçların kimlikleri ve tam olarak rolleri üzerinde de bir şey bilinmemektedir. Bu alanda, bazı bilgi kırıntıları bize Avrupalı gezginler tarafından yeri geldikçe verilmekte ancak bunlar ne kadar ilginç olursa olsun yine de eksik kalmaktadır. Aynı zamanda alış ve satış bölgeleriyle ilgili veriler oldukça azdır ve pek belirgin değildir. Belgeler bu konuda bize oldukça genel bilgiler vermektedirler, yalnız ülkeler ya da büyük bölgeler, seyrek olarak da çok belirgin yerler işaret edilmektedir. Böylece değiş tokuşun yolunu tam olarak ortaya koymak zorlaşmaktadır.

Belki bulunacak ve incelenecek belgeler yoksun olduğumuz bilgileri vererek Osmanlı İmparatorluğu'nun Yakın Doğu ve Uzak Doğu ticaretinin olabildiğince kesin bir tablosunu günün birinde ortaya koymaya yardım edecektir.

Sorulması gereken bir başka soru da şudur; biraz önce gümüş ticaretine telmihte bulundum; bu sorun yatırılan sermayeden söz etmedikçe eksik kalacaktır. Bir ölçüde sermaye Avrupa devletlerinden geliyordu fakat bunun içinde gerçek anlamda Osmanlı parası var mı idi? İç ticaretin büyük bir bölümünün özel sermaye ile yapıldığı bilinmektedir. Asya'ya doğru olan uluslararası ticarete de durum böyle mi idi? Devlet sermayesinin katılımı söz konusu mu idi? Eğer özel sermayenin payı varsa bu nereden geliyordu? Osmanlı tüccarlarının Batıyla yaptıkları ticarete elde ettikleri kârlar; vakıf mütevellilerinin kazançları ya da büyük toprak sahiplerinin gelirleri dış ticarete yönelik mi idi? Yığınla soru şimdilik karşılıksız kalmaktadır.

Bununla birlikte Osmanlıların aracı durumunda bulunması bunlardan bazılarını dıştan kazanç sağlamaya itmiştir. Dikkatinizi çektiğim gibi bu Osmanlılar arasında Türklere seyrek olarak rastlanıyordu. Değiş tokuş yapılan malların listesinde ve ticarî sözlük dağarcığında Türkçe sözcüklerin az bulunması küçük ama yine de önemli bir kanıttır; Arapça ve Farsça sözcüklerin oldukça fazla bulunması Türklerin kendilerinden önce var olan bir duruma yapısal bir değişiklik yapacak kadar müdahale etmediklerini ortaya koymaktadır. Onlar yerleşmiş olan ticarî geleneklerin alt üst olmasına yol açmak istemediler ya da isteyemediler.

Kırım hanlarının Osmanlılara bağımlı olmalarına karşın XVI ve XVII. yüzyıllarda Orta Asya'ya doğru yapılan ya da bu bölgeden kaynaklanan ticaretin oldukça zayıf bir oranla temsil edildiği gerçeği de bunlara eklenmektedir. Orta Asya ticaretinin bir kısmı Rusya'ya yönelmiş olmakla birlikte bu ülkenin bu dönemde önemli bir baskı yapabildiğini de sanmıyorum. Üstelik çoğu kez Safevilerle kötü olan siyasal ilişkiler Kuzey İran'la ve daha uzakta Orta Asya ile ticaretin gelişmesine elbette yardım etmiyordu. Ermenilerin İran'la Osmanlı İmparatorluğu arasında oynadıkları rolü bu görüş açısından değerlendirmek gerekir.

Fakat her ne olursa olsun ve daha kesin bilgilere ulaşamayacağımız zaman ne kadar uzak olursa olsun Osmanlıların Doğu ve Batı ile yaptıkları ticaretin birbirinden ayrılmasının imkânsızlığını ileri sürmek zorundayız. Daha kesin bilgiler zaten bizi iki büyük ticarî akım arasındaki bağıntıyı vurgulamaya itecek ve Osmanlıların XVI. ve daha dar anlamda XVII. yüzyılda oynadıkları aracı rolünü de gün ışığına çıkaracaktır. Şurası bir gerçektir ki Avrupa ticaretinin gelişmesi, Ümitburnu yolunun daha sık olarak kullanılması ticarî bakımdan Osmanlı çöküşünün temel etkenlerini oluşturmaktadır. Nedenleri zaten yalnız ekonomik bir çöküşte aranmayacak olan siyasal bir gerileme de bunu izlemiştir. Fakat bütün bunların hepsi birbirini tutmaktadır. Sonuç olarak şunu diyeceğim ki Osmanlı İmparatorluğu tarihçilerine bu devletin tarihsel, siyasal ve ekonomik gelişmesini iyi kavramak için yapılacak daha çok şey düşmektedir.

