



Article Info/Makale Bilgisi

✓Received/Geliş: 03.12.2024 ✓Accepted/Kabul: 25.01.2025

DOI: 10.30794/pausbed.1595891

Research Article/Araştırma Makalesi

Değerli Velet, A. (2025). "Yarı-Çevreden Merkeze: Erken Modern Dönemde Balkanlar'da Ticaret, Ekonomik Entegrasyon ve Jeopolitik Rekabet", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 67, ss. 35-52.

YARI-ÇEVREDEN MERKEZE: ERKEN MODERN DÖNEMDE BALKANLAR'DA TİCARET, EKONOMİK ENTEGRASYON VE JEOPOLİTİK REKABET

Ayşe DEĞERLİ VELET*

Öz

Bu makale, Erken Modern Dönem Balkanları'nın ekonomik ve jeopolitik dinamiklerini, Immanuel Wallerstein'in "Modern Dünya Sistemi Teorisi" çerçevesinde incelemektedir. Çalışmada, Balkanlar'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun yarı-çevresel bir bölgesi olarak dünya ekonomisine entegrasyon süreci analiz edilmektedir. Bu bağlamda, bölgenin tarımsal ve ticari üretim kapasitesindeki artışın ekonomik entegrasyona etkileri, yerel aktörlerin rolü, uluslararası ticaret yolları ve bölgesel güç dengeleri ele alınmıştır. Ayrıca, Balkanlar'ın küresel ticaret ağlarına katkısı ve bu entegrasyonun yerel topluluklar üzerindeki etkileri tartışılmıştır. Çalışma, Osmanlı kontrolünün Balkanlar'da ekonomik canlılığı artırdığı, ancak aynı zamanda çevreleşme süreçlerinin bölgesel ekonomik eşitsizlikleri derinleştirdiğini göstermektedir.

Anahtar kelimeler: *Balkanlar, Osmanlı, Ticaret, Entegrasyon, Jeopolitik rekabet.*

FROM SEMI-PERIPHERY TO CENTER: TRADE, ECONOMIC INTEGRATION, AND GEOPOLITICAL COMPETITION IN THE BALKANS DURING THE EARLY MODERN ERA

Abstract

Using Immanuel Wallerstein's "Modern World System Theory," this essay examines the geopolitical and economic dynamics of the Balkans during the Early Modern Era. As a semi-peripheral territory of the Ottoman Empire, the research examines the Balkans' assimilation into the global economy. This setting discusses the role of local actors, international trade routes, regional power balances, and the consequences of the region's increased agricultural and commercial production capability on economic integration. Additionally, the impact of this integration on local communities and the Balkans' contribution to international trade networks are examined. The study demonstrates that while Ottoman rule boosted the Balkans' economy, encirclement processes also widened regional economic disparities.

Keywords: *Balkans, Ottoman, Trade, Integration, Geopolitical competition.*

*Doç. Dr., İzmir Demokrasi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, İZMİR.
e-posta: ayse.degerli@idu.edu.tr, (<https://orcid.org/0000-0001-9035-6745>)

1. GİRİŞ

Bu makale, Erken Modern Dönem Balkanları'nın ekonomik ve jeopolitik dinamiklerini, Immanuel Wallerstein'in "Modern Dünya Sistemi Teorisi" (1974) çerçevesinde incelemeyi amaçlamaktadır. Wallerstein, dünya ekonomisinin hiyerarşik bir yapıda çekirdek, yarı-çevre ve çevre olarak üç temel kategoriye ayrıldığını öne sürmüştür. Bu çerçevede çekirdek bölgeler ekonomik olarak ileri, politik olarak güçlü ve sermaye birikimi yüksek alanları temsil ederken, çevre bölgeler hammadde ve doğal kaynak sağlayıcıları olarak öne çıkar. Yarı-çevre bölgeler ise çekirdek ve çevre arasında ekonomik aracılık rolü oynar. Bu teorik bağlamda, Erken Modern Dönem Balkanları, çevre (Yakın Doğu ve ötesi) ile çekirdek (Venedik ve Batı Avrupa) ekonomileri arasında bir köprü işlevi gören yarı-çevre bir bölge olarak tanımlanabilir.

Dünya imparatorluğu, ekonomik yeniden dağıtımın siyasi kararlarla belirlendiği ve sermaye birikiminin sınırlı olduğu bir sistemdir. Buna karşın, dünya ekonomisi, piyasa odaklı ve sermaye birikimine dayalıdır. Wallerstein, Osmanlı'yı başlangıçta bir dünya imparatorluğu olarak tanımlarken, daha sonra kapitalist dünya ekonomisine periferik bir bölge olarak entegre olduğunu vurgular (Wallerstein, 1979: 389-398). Diğer taraftan, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya sistemine entegrasyonuna ilişkin literatür, periferikleşme sürecinin zamanlaması ve niteliği üzerine farklı görüşler sunmaktadır. Halil İnalçık, bu sürecin 1590'larda başladığını ileri sürerken, daha sonraki dönemlere işaret eden görüşler de vardır. Wallerstein ise bu sürecin çeşitli Osmanlı bölgelerinde farklı dinamikler çerçevesinde yaşandığına dikkat çeker. Balkanlar, Osmanlı ekonomisinin çok katmanlı yapısında kritik bir öneme sahip olmuş, ancak bu bölgenin kapitalist sistemle bağlantısı diğer Osmanlı topraklarından farklı bir zaman ve dinamik çerçevesinde gerçekleşmiştir.

Bu çalışma, kapitalist dünya sisteminin Balkanlar'daki ekonomik entegrasyon ve jeopolitik rekabet üzerindeki etkilerini, Hopkins ve Wallerstein'in kavramsal çerçevesinden hareketle tartışmaktadır. Hopkins ve Wallerstein'a göre kapitalist dünya ekonomisinin temel özelliği, sürekli bir genişleme ve yeni bölgelerin dahil edilmesi sürecidir. Bu kapsamda Balkanlar, Osmanlı İmparatorluğu döneminde hem Avrupa merkezli ticaret ağları hem de yerel üretim faaliyetleri aracılığıyla önemli bir yarı-çevre bölge haline gelmiştir. Kapitalist dünya ekonomisinin genişleme mantığı, ucuz işgücü ve hammaddenin mobilizasyonunu öncelikli kılar (Hopkins & Wallerstein, 1987: 763-780). Balkanlar, bu çerçevede hem çalışma rejimlerinin hem de tarımsal ve sanayi üretiminin yeniden düzenlenmesi ile sistemin bir parçası haline gelmiştir. Osmanlı Balkanları'nda, tarımsal üretimin artışı ve ticaret yollarının çeşitlendirilmesi, ekonomik entegrasyonun önemli ayaklarını oluşturmuştur. Ancak, bu entegrasyon süreci, genellikle merkezle çevre arasındaki çatışmalara da yol açmıştır. Kapitalist sistemin genişlemesi, Balkanlar'daki jeopolitik rekabeti şekillendirmiştir. Bölge, bu anlamda Avrupa'nın çeşitli güçleri ile Osmanlı arasındaki siyasi ve ekonomik çekişmelerin odak noktalarından biri olmuştur. Çıkar gruplarının yerel ticaret yolları üzerindeki etkisi, dünya ekonomisinin Balkanlar'daki sınırlarını belirlemiştir.

Osmanlı'nın yarı-çevresel bölge olarak Balkanlar'ı nasıl kontrol ettiği ve bu kontrolün imparatorluğun ekonomik sürdürülebilirliği üzerindeki etkileri de bu çalışmada tartışılmaktadır. Yerel aktörlerin kısa vadeli ittifaklar ve ihanetler yoluyla bölgesel dengeleri nasıl şekillendirdiği analiz edilmiştir. Çalışmanın ilk kısmı, yarı-çevre şehirlerin ekonomik entegrasyonunu ve bu şehirlerin küresel ticaret sistemlerindeki rollerini incelerken; ikinci kısmı, ticaret yolları üzerindeki rekabeti, yerel ve uluslararası aktörler arasındaki ittifakları ve kırılğan siyasi dengeleri tartışmaktadır. Bölgenin tarihi, yalnızca yerel unsurların değil, aynı zamanda küresel ticaret ağlarının ve imparatorluk stratejilerinin bir yansımasıdır. Bu perspektif, Balkanlar'ın dünya ekonomisinin gelişimindeki yerini ve geçirdiği dönüşümü anlamak için yeni bir bakış açısı sunmaktadır.

2. DOĞU VE BATI ARASINDA: BALKANLAR'IN EKONOMİK KORİDOR ROLÜ

Bazı Balkan tarihçileri, Osmanlıların bölgeye gelişinin ekonomik hayata olumsuz etkiler yaptığını; ticaret, kentleşme ve tarımda gerilemeye yol açtığını savunmuştur. Ancak bu iddialar, tarihsel verilerle çalışmakta ve dönemin küresel ekonomik bağlamı dikkate alındığında yeterince desteklenmemektedir. Pax Mongolica (Moğol Barışı) döneminde, 13. yüzyılın ortalarında kıtalararası ticaretin canlanması, Karadeniz, Konstantinopolis, Balkanlar ve İtalya'da ekonomik refahı artırmıştır. Ancak 14. yüzyılın ortalarında, Osmanlıların bölgeye gelişinden önce, Çin ve Orta Asya'ya giden küresel ticaret yollarının kapanması ve veba salgını, Levant ve Balkanlar'ı etkileyen büyük bir ekonomik krize neden olmuştur. Bu krizi Osmanlılara atfetmek tarihsel olarak yanlış bir

çıkarımdır. Aksine, Osmanlı yönetimi altında Balkanlar, daha geniş ticaret ve idari ağların parçası haline gelerek önemli bir ekonomik iyileşme sürecine girmiştir (İnalçık, 2016: 23). Örneğin uzun yıllar küçük bir kale içi yerleşimi olarak kalan Belgrad gibi şehirler, Osmanlı döneminde önemli ticari ve idari merkezlere dönüştürülmüştür. Bu merkezlerin kırsal alanlarla entegrasyonu, ekonomik aktiviteyi artırmış ve köylerin de bu ticari hareketlilikten faydalanmasını sağlamıştır. Osmanlılar, cami inşaatı gibi büyük ölçekli projeleri Avrupa standartlarına kıyasla daha hızlı bir şekilde organize etmiş ve bu projeler ekonomik çevreyi canlandırmıştır. Serez ve Prizren gibi daha küçük yerleşim birimleri bile bu dönüşümlerden olumlu etkilenmiştir. Dolayısıyla Osmanlı'nın ilk dönemlerinde Balkanlar'daki şehirleşme oranında artış yaşanmış, Selanik ve o dönemde Osmanlı vassallığı haline gelmiş olan Dubrovnik gibi liman şehirleri büyüyerek önemli ticaret merkezleri haline gelmiştir (Mazower, 2014: 70). Bu gelişmeler, Osmanlı'nın Balkanlar'ı küresel ekonomiye bağlayarak bölgeyi ekonomik krizden çıkardığını ve çekirdek-çevre ilişkilerinde stratejik bir konuma yükselttiğini göstermektedir.

Osmanlı döneminde Balkanlar'daki ekonomik entegrasyon, üç büyük ticaret yolu aracılığıyla gerçekleşmiştir. Bunlardan ilki, Edirne'yi Dubrovnik ve Avlonya'ya bağlayarak bölgeyi Batı pazarlarıyla entegre etmiştir. İkinci yol, Edirne'den başlayarak Niğbolu ve Braşov üzerinden Transilvanya'ya ulaşmaktadır. Üçüncüsü ise Konstantinopolis'ten deniz yoluyla Akkerman'a ve oradan Lehistan'ın ticari merkezi Lviv'e kadar uzanmaktadır. Bu ağ içerisinde Edirne, Balkanlar'ın Konstantinopolis ve Bursa ile bağlantısını sağlayan kritik bir kavşak noktasıdır. Askerî, idari ve ticari açıdan büyük öneme sahip bu merkez, doğu mallarının Balkanlar ve Kuzey Avrupa'ya dağıtımında hayati bir rol oynamıştır. Bu ticaret yolları, sadece Bursa ve İran ipeği, Hint baharatı ile boyaları, Safranbolu safranı, Anadolu'dan gelen pamuklu kumaşlar, Ergani ve Küre bakır, Kütahya çinileri gibi malları taşımakla kalmamış; aynı zamanda Balkanlar'ı küresel ticaretin çözülmez bir parçası haline getirmiştir. Osmanlılar, Şam, Halep, Bursa, Konstantinopolis ve Akkerman üzerinden Avrupa'ya doğu mallarını taşıyan uluslararası bir ticaret yolu inşa etmişlerdir. Lehistan'dan Moskova'ya kadar uzanan Doğu Avrupa, doğu mallarını büyük ölçüde bu yoldan sağlamıştır. Bu güzergâh, Beyrut veya İskenderiye üzerinden Venedik'e ulaşan Akdeniz ticaret yoluyla rekabet içinde olmuştur. Bu rekabet, Balkanlar'ın Erken Modern Çağ ticaretindeki merkezî rolünü artırmış ve bölgeyi stratejik bir konuma taşımıştır (İnalçık, 2016: 24-25). Böylece Osmanlı'nın inşa ettiği uluslararası ticaret ağı, Balkanlar'ı sadece hammadde sağlayan bir bölge olmaktan çıkarıp, doğu mallarını Batı Avrupa'ya aktaran hayati bir ticaret koridoru haline getirmiştir. 1500'lere gelindiğinde Osmanlı ticaret yollarından geçen baharat hacminin zaman zaman Lizbon'a eşit olması, Balkanlar'ın dünya ticareti için bir kanal olarak küresel önemi konusunda çarpıcı bir göstergedir.

Balkan tarihi uzmanı Traian Stoianovich'in çalışmalarında vurguladığı üzere, Balkanlar'ın çevre kaynakları arasında tahıl, hayvancılık ürünleri, madenler ve kereste yer almaktadır. Bu kaynaklar, yarı-çevre şehirler aracılığıyla, Venedik gibi çekirdek ekonomilere entegre edilmiştir. Bu süreçte, taşımacılık ağlarının ve fuarların gelişimi kritik bir rol oynamıştır. Ancak bu kaynak akışının, genellikle Balkan köylüsünün sömürülmesine dayandığı ve bölgedeki ekonomik eşitsizlikleri artırdığı iddia edilmiştir. Nitekim 1590'larda Balkanlar'ın ekonomik açıdan Avrupa'ya kıyasla hayli geri kaldığı öne sürülmüştür. Avrupa'da Aşağı Ren Nehri, Po Nehri'nin alt ve orta kısımları ile kısmen Seine Nehri'nin alt ve orta bölümleri bu dönemde çekirdek bölge mahiyetindedir. Bu bölgelerde gıda pahalı, ancak para nispeten ucuzdur. Balkanlar ise, gıda fiyatlarının düşük ve paranın maliyetinin yüksek olduğu yarı-çevre bölgelerdendir (Stoianovich, 2015: 188-192).

Bu genel ticaret ağlarının ve kaynak akışının yarattığı ekonomik bağlam, özellikle Adriyatik kıyısındaki stratejik şehirlerin Balkanlar ile Batı Avrupa arasındaki ticaret ilişkilerinde merkezî rolünü öne çıkarmaktadır. Bu şehirlerden biri de Dubrovnik'tir. Orta Çağ'da Ragusa olarak bilinen Dubrovnik, hem Akdeniz hem de Balkan ticaret sistemlerine entegre bir yapı sergileyerek merkez ve çevre bölgeler arasında mal, sermaye ve kültürel alışveriş akışında önemli bir aktör konumundadır. Osmanlı'da bir ticaret kentine önemli bir miktar vergi karşılığında özerlik veya hatta bir tür bağımsızlık tanınabileceğini gösteren nadir bir örnektir. Dubrovnik'in limanı, Balkanlar, İtalya ve daha uzak bölgeler arasındaki ticaretin akışını kolaylaştırarak, Akdeniz ve Balkan ticaret ağlarında hayati düğüm noktalarından biri olmuştur. Dubrovnikli tüccarlar, Karadeniz ve Levant'a kadar uzanan geniş ticaret ağları geliştirerek, tuz, yün ve değerli metaller gibi malların ticaretini yapmış; böylece Venedik gibi çekirdek ekonomiler ile Osmanlı Balkanlar'ı ve çevre bölgeler arasında önemli bir bağlantı kanalı olarak öne çıkmıştır. Dubrovnik'in serbest şehir statüsü, ticari tarafsızlığını koruyarak, rakip güçler arasındaki ticarete aracılık etme kapasitesini artırmış; şehrin diplomatik becerileriyle birleşen bu tarafsızlık, Dubrovnik'in karmaşık siyasi ortamda hem

özerkliğini hem de ekonomik gücünü korumasını sağlamıştır. Ticaretten elde edilen zenginlik, altyapı yatırımları, anıtsal mimari projeler ve sanat himayesi gibi çeşitli kalkınma faaliyetleri aracılığıyla ekonomik ve kültürel gelişimi destekleyen bir döngü yaratmıştır (Riedler & Stefanov, 2021: 77-111). Osmanlı İmparatorluğu'na vergi veren bir Katolik tüccar cumhuriyeti olan Dubrovnik, Venedik'e giden Osmanlı elçileri için stratejik bir konaklama noktası ve aynı zamanda savaş esirlerinin takas edilebildiği bir yer olarak da hizmet vererek rakip imparatorluklar arasındaki arabulucu rolünü daha da vurgulamıştır. Şehrin tüccarları, İtalyan ve diğer Avrupa mallarının Osmanlı Balkanları'na kanalize edilmesinde etkili olmuş ve Balkan pazarlarının daha geniş Akdeniz ekonomik sistemine entegrasyonunu güçlendirmiştir. Dahası, Dubrovnik'in bağları Osmanlı ve Akdeniz alanlarının ötesine geçerek onu Boğdan, Lehistan-Litvanya ile Orta ve Doğu Avrupa'daki diğer bölgelerle birleştirmiştir. Bu bağlantılar onu Litvanya ve diğer kuzey destinasyonlarına giden gezginler ve tüccarlar için önemli bir yol noktası haline getirmiştir. Şehir ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'ndakilere benzer hanlar ve tesisler sağlayarak Osmanlı tüccarlarını ağırlamış; kültürlerarası etkileşimi teşvik etmiş ve bölgeler arası ticaret için bir merkez olarak konumunu güçlendirmiştir (Faroqhi, 2010: 38). 14. ve 15. yüzyıllarda Sırbistan ve Bosna'da başlattığı ticaret faaliyetleriyle Dubrovnik, Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş ticaret ağının bir parçası haline gelmiştir. Ragusalı tüccarlara Bulgaristan ve Arnavutluk'ta bile rastlanmakla birlikte, Macaristan'daki faaliyetleri özellikle dikkat çekicidir. 13. yüzyılın ikinci yarısında Macaristan'a yayılan Ragusalı tüccarlar, özellikle Sirem bölgesinde aktif olmuş ve Belgrad, Kovin, Baia Mare, Buda, İstolni-Belgrad gibi önemli merkezlerde bulunmuşlardır. 1521'de Belgrad'ın Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle birlikte yeni fırsatlar doğmuş ve Ragusalı tüccarlar hızla Macar pazarını ele geçirmişlerdir. 1540'lardan itibaren Buda, Peşte ve Peç gibi şehirlerde faaliyet gösteren Ragusalılar, 1552'de Temeşvar'ın düşmesiyle de Erdel Prensiği ve Romen voyvodalıklarına doğru genişlemişlerdir. Bu ticaret kolonilerinin konumları, Macaristan ile olan ticaret rotalarını belirlemiştir. Buda, Temeşvar veya doğrudan Belgrad'a bağlı olan bu küçük karakollar arasında, ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunan Belgrad, Macaristan'a yapılan tüm ihracat ve ithalatın merkezi haline gelmiştir. Buda-Belgrad askerî yolu, Ösek üzerinden Belgrad'a ulaşan güzergâh ve Temeşvar'dan Transilvanya'ya uzanan yollar, ticaret ağındaki stratejik güzergâhlardandır (Molnár, 2021: 90-93).

Osmanlıların Balkanlar'da izlediği fetih stratejisi, öncelikle Sırbistan, Makedonya ve Bosna gibi bölgelerdeki altın, gümüş, kurşun, bakır ve demir madenlerine ulaşan yolları denetim altına almak ve bu yolla siyasi direniş merkezlerinin ekonomik gücünün kırılmasına dayanmıştır. Arnavutluk'ta ise Osmanlılar, yerel beylerin Dıraç gibi Venedik kontrolü altındaki limanlara erişimlerini engelleme politikası izleyerek, bu beylerin tarımsal ürün fazlalarını Osmanlı toprakları dışında pazarlamasını önlemiştir. Bu politikayı uygulayabilmek için Akça Hisar ve Berat gibi Arnavut kalelerini ele geçirirken, Elbasan'da yeni Osmanlı kaleleri inşa etmişlerdir. Aynı zamanda, Venedik limanı Alessio ile Venediklilerin elindeki işlevsel bir kale şehir olan İşkodra da Osmanlılar tarafından kontrol altına alınmıştır. Nihayet, 1501'de Dıraç Osmanlı idaresine geçmiş ve böylece Via Egnatia (Sol Kol)'nın Arnavutluk bölümü, 1200'lerden bu yana uzak kaldığı bölgesel ve uluslararası ticarete yeniden entegre olmuştur. Osmanlılar, Selanik'ten Arnavutluk'un orta kesimlerine kadar Balkanlar'ı kateden ana yol üzerindeki hakimiyetlerini ancak 1501'de tam anlamıyla kurabilmişlerdir. Balkanlar'ı aşan yollar ise 16. yüzyılın ikinci yarısına kadar büyük ölçüde uluslararası ticaret için önemli hale gelmemiştir. Bölgenin batısında, başlıca üç ticaret yolu öne çıkmaktadır: Birincisi, Via Egnatia; ikincisi, Yeni Pazar (Novipazar) üzerinden Dubrovnik'e ulaşan ve Fatih Sultan Mehmed döneminde 1455'te kurulan yol; üçüncüsü ise Saraybosna'dan Travnik üzerinden Venedik'in Spalato (Split) limanına ulaşan yoldur. Spalato, Yahudi merkantil girişimleri sayesinde gelişmiş ve Dubrovnik'in denetimindeki ticaretin bir kısmını kendine çekmeyi başaran bir merkez haline gelmiştir (Stoianovich, 1999: 225-230).

Osmanlı Devleti, Balkanlar'da fetih politikalarının yanı sıra, bu bölgelerdeki ekonomik canlılığı artırmak ve ticari faaliyetleri teşvik etmek amacıyla şehirleşme politikalarını aktif bir şekilde uygulamıştır. Bu bağlamda, yeni şehirlerin kurulması ve mevcut şehirlerin canlandırılması öncelikli hedeflerden biri olmuştur. Filibe, Selanik, Belgrad, Üsküp, Saraybosna ve Sofya, Osmanlı yönetimi altında hem ticari hem de sosyal merkezler olarak öne çıkmıştır. Bu şehirler hem iç ticarete hem de Avrupa ile yapılan dış ticarete kritik birer kavşak noktası haline gelmiştir (Stoianovich, 1960: 234-313). Osmanlı'nın Balkanlar'da şehirleşme ve ticaret politikaları, Wallerstein'in teorisi ışığında, merkez-perifer ilişkilerinde aracı bir rol oynama çabası olarak okunabilir. Bu şehirler, tarımsal ve hammadde üretiminin çevreden toplandığı ve merkezî pazarlara aktarıldığı ara bölgeler olarak dikkat

çekmektedir. Balkan şehirleri, Osmanlı'nın dünya ekonomisine katılımını sağlayan birer "ara ekonomik çekirdek" oluşturmuştur.

Ticari ağların genişletilmesi için Osmanlı, yalnızca şehirlerin inşasına odaklanmamış, aynı zamanda bu şehirleri bağlayan ticaret yollarının altyapısını da geliştirmiştir. Kervan yolları boyunca hanlar, kervansaraylar ve karakollar inşa edilerek tüccarların güvenli bir şekilde mal taşımaları ve konaklamaları sağlanmıştır. Bu altyapılar, Wallerstein'in perspektifinden bakıldığında, kapitalist dünya ekonomisinde malların dolaşımını hızlandırmak ve ticari ilişkileri sağlamlaştırmak için kurulmuş yerel "lojistik merkezler" olarak görülebilir. Örneğin, Larissa, Varna, Vidin, Sofya, Selanik, Üsküp, Belgrad ve Novi Pazar gibi şehirler Osmanlı'nın ticari malları hem yerel hem de uluslararası piyasalara entegre etme çabalarının somut birer örneğidir. Hem askerî yollar hem de ticari güzergâhlar üzerinde bulunarak, Osmanlı'nın Balkan coğrafyasında kontrolü sağlamasında stratejik roller üstlenmişlerdir. Osmanlı'nın ticareti kolaylaştırma politikaları çerçevesinde palankalar, ticaret yolları üzerinde önemli bir güvenlik unsuru olarak kullanılmıştır. Bu palankalar, yalnızca askerî kontrol noktaları değil, aynı zamanda tüccarlar ve gezginler için geçici konaklama yerleri ve mallar için depo alanları olarak hizmet vermiştir. Palankaların çevresinde zamanla zanaatkarların ve tüccarların faaliyet gösterdiği yerleşim alanları gelişmiş ve bazıları önemli ticaret merkezlerine dönüşmüştür. Tatar Pazarcık, Harmanlı, Dupnica, Petriç ve Rusucuk gibi noktalar, bu türden ticari merkezlere örnek teşkil etmektedir. Bu şehirler ve ticari altyapılar sayesinde Osmanlı, sadece yerel pazarlarda ekonomik canlılık sağlamakla kalmamış, aynı zamanda Karadeniz'den Adriyatik'e ve buradan Avrupa içlerine uzanan ticaret yollarını entegre ederek geniş bir ticari ağ oluşturmuştur (Stoianovich, 1960: 240-246). Osmanlı Devleti, bu sistemde Balkanlar'ı tarımsal üretim ve hammadde sağlayan çevre bölgeler ile merkez arasındaki bir bağlantı koridoru olarak konumlandırmıştır. Örneğin, Selanik gibi liman şehirleri, Balkan hinterlandında üretilen tahıl, deri, balmumu ve hayvansal ürünlerin Akdeniz ve Batı Avrupa piyasalarına aktarımında kritik bir rol üstlenmiştir. Osmanlı'nın bu şehirlerdeki ekonomik organizasyonu, kâr maksimizasyonu ve ticaretin merkezleşmesi hedeflerine uygun bir şekilde hem çevreden hammadde toplamak hem de merkezlere bu ürünleri ulaştırmak için bir ticaret ve lojistik ağı yaratmıştır. Balkan şehirlerinin büyümesi ve ticaret yollarının gelişimi, Osmanlı yarı-çevre rolünün ekonomik olarak güçlenmesine olanak sağlamıştır. Ancak Wallerstein'in teorisi çerçevesinde, Osmanlı'nın Balkanlar'daki bu faaliyetleri, aynı zamanda imparatorluğun merkez güçler (örneğin Batı Avrupa) ile rekabetini artırmaya yönelik bir çabanın parçası olarak da değerlendirilebilir. Özellikle, Karadeniz ve Adriyatik arasındaki ticaret yollarının Osmanlı kontrolü altına alınması ve "mare clausum" politikası¹, merkez bölgelere karşı bir ekonomik bağımsızlık girişimi olarak okunabilir.

Balkanlar'daki ticarileşme süreci, belirli malların taşınmasında yoğunluğun artmasıyla kendini göstermiştir. Bu sürecin bir yansıması olarak Tuna ve Sava Nehirlerinin güneyindeki panayırın sayısı dikkate değerdir: 1300'lerde 50 civarında olan panayır sayısı, 1400'lerde 60-100'e ulaşmış, 1600'lerde ise 100 civarında sabitlenmiştir. Ancak bu sayı, 18. yüzyıl sonunda 200-400 aralığına, 1875 yılına gelindiğinde ise 1000 dolaylarına kadar yükselmiştir. Panayır, uluslararası ve bölgesel ticaretin gelişmesinde önemli bir rol oynamış, bu gelişme özellikle Via Egnatia çevresindeki ticaret etkinliklerinde belirginleşmiştir. Yol boyunca artan panayır sayısı, ithal malların (örneğin şeker, kahve, boya maddeleri, kumaşlar ve ev gereçleri gibi) limanlardan iç bölgelere kadar geniş bir alana yayılmasını sağlamıştır. Bu süreç, özellikle Avrupa ve Atlantik ekonomisinden gelen malların bölge ticaret ağlarına entegrasyonunu kolaylaştırmış ve bölgesel ticari dinamizmin artmasına katkıda bulunmuştur (Stoianovich, 1999: 237).

Osmanlı İmparatorluğu, 16. yüzyıl boyunca Balkanlar'da çekirdek-çevre ilişkilerinden etkilenmiş ve bu süreçte kontrol kapasitesini sınırlayan yapısal zorluklarla karşılaşmıştır. Artan mali ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tımar sistemini büyük ölçüde iltizama dönüştürmüştür². Bu sistem, mültezimlere geniş yetkiler tanımıştır. Ancak bu süreçte mültezimlerin yerel halk üzerindeki ağır baskıları, köylülerin toprağı terk etmesine ve kırsal bölgelerin boşalmasına neden olmuştur. Bu durum, yerel düzeyde ekonomik ve sosyal istikrarı bozmuş, merkezî otoritenin kontrolünü zayıflatmıştır. Büyük toprak sahipleri ve yerel liderler, merkezî otoritenin zayıflamasından yararlanarak güç kazanmıştır. Bu kişiler hem ekonomik hem de askerî güçlerini artırarak Osmanlı idaresine karşı daha bağımsız bir konum elde etmişlerdir. Büyük mülklerin zorunlu iş gücüne dayalı üretime yönelmesi, merkezleşmeyi daha da zorlaştırmıştır (Kotenbach, 1982: 131-133). Wallerstein'a göre çevre bölgelerde üretim genellikle zorunlu

¹ Karadeniz'in sadece Osmanlı gemilerinin ticaret ve seyrüseferine izin verilen bir "kapalı deniz" olma durumu (1475-1774).

² 16. ve 17. yüzyıllarda Aşağı Tuna bölgesinde iltizam sisteminin uygulanmasına dair bilgi için bk. A. Kayapınar & L. Kayapınar, 2010: 87-96.

işgücüyle gerçekleştirilirken, elde edilen ürünler çekirdek bölgelerde işlenmek üzere dışa aktarılır. Balkanlar'daki büyük toprak sahiplerinin zorunlu işgücüne dayalı tarımsal üretimi, bu çevresel işlevi güçlendirmiştir.

Osmanlı nüfusu 16. yüzyıl boyunca hızla yükselmiş, özellikle şehirlerde gıda ve hammaddelere olan talep artmıştır (Barkan, 1970: 167-170). Ancak, Balkanlar'dan sağlanan tarımsal ürünlerin büyük bir kısmının Avrupa pazarlarına yönelmesi, şehirlerde gıda kıtlığına ve fiyat artışlarına neden olmuştur. Balkanlar'daki yerel ticaret Avrupa'nın yükselen ekonomik merkezleriyle entegre oldukça yani Balkanlar, Avrupa'nın artan ihtiyaçlarını karşılayan çevresel bir ekonomik bölge haline geldikçe Osmanlı'nın geleneksel ekonomik düzeni sarsılmıştır. Özellikle Yahudi ve Ortodoks tüccarlar, Avrupa'ya yönelik ticareti domine etmiş ve bu durum, Osmanlı'nın yerel üretim ve ticaret üzerindeki kontrolünü sınırlamıştır. Balkanlar, Osmanlı merkezinin yönlendirdiği bir bölgeden ziyade Avrupa çekirdek ekonomilerinin taleplerine hizmet eden bir çevre bölgeye dönüşmüştür. Özetle Osmanlı İmparatorluğu, Balkanlar'da hem ekonomik kaynakları hem de yerel güçleri kontrol etmeye çalışmış, ancak bu çabalar 16. yüzyılın sonlarından itibaren giderek etkisiz hale gelmiştir. Avrupa'nın ekonomik nüfuzu, kapitülasyonlarla desteklenen yabancı tüccarların rolü ve yerel aktörlerin güçlenmesi, Osmanlı'nın Balkanlar üzerindeki otoritesini sınırlamıştır. Bu süreç, merkezî otoritenin yerel ekonomik ve siyasi dinamikler üzerindeki kontrolünü kaybetmesine ve Balkanlar'ın Osmanlı'nın çevresel bir bölgesi haline gelmesine neden olmuştur (Kotenbach, 1982: 127-149).

Balkanlar'ın orta ve batı bölgeleri için, 17. yüzyılın özellikle ikinci yarısı, ekonomik açıdan önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde yaşanan kesintisiz büyüme, şehirleşmenin hızlanması ve ticari faaliyetlerin genişlemesiyle karakterize edilmektedir. Evliya Çelebi'nin yazıları, 1660'lara kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkanlar'ın batısına yaptığı yatırımların devam ettiğini göstermektedir. Bu durum, kısmen 1645-1669 yılları arasında yaşanan Osmanlı-Venedik Savaşı sırasında Bosna ve Dalmaçya kıyısına bitişik toprakların stratejik önem kazanmasıyla ilişkilidir. Evliya Çelebi'nin kayıtlarına göre, bu dönemde Balkanlar'ın batısında ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı başlıca merkezler arasında Berat, Beklin ve Ergirikası bulunmaktadır. Bu şehirlerin Via Egnatia ticaret yolu üzerinde yer alması nedeniyle coğrafi konumlarının ticari faaliyetlere olumlu etkisi olmuştur. Berat'ta inşa edilen 100 yeni dükkân, şehrin perakende kapasitesini %14 oranında artırmıştır. Ergirikası'nda Sultan Çarşısı'ndaki 200 dükkâna ilaveten Yeni Çarşı'da 80 yeni dükkân yapılmış olup perakende faaliyetlerinde %40'lık bir artış gözlemlenmiştir. Beklin'de ise Kaleönü Meydanı'nda tamamen yeniden inşa edilen 200 yeni dükkân, şehirde ticari canlılığın artmasına önemli katkıda bulunmuştur. Aynı dönemde Balkanlar'ın batısındaki diğer yerleşimlerde de benzer bir gelişme yaşanmıştır. Örneğin, 1648 yılında Arta'da Kapı Ağası Hanı adı verilen yeni bir perakende merkezinin inşa edilmesi, bölgedeki ekonomik yapının gelişimini destekleyen çarpıcı bir örnek oluşturmaktadır (Murphey, 1999: 200; Evliya Çelebi, 2011: 649-653; 686-689).

Selanik-Üsküp-Belgrad-Viyana ticaret yolu, Geç Orta Çağ ve Erken Modern Dönem'de hem ekonomik hem de jeopolitik açıdan önem taşımaktadır. Balkanlar'da özellikle pamuk ve mısır üretiminin yıldan yıla artışı dikkat çekicidir. Makedonya'da üretilen pamuk, Avusturya, Almanya ve Fransa gibi Batı Avrupa ülkelerine ihraç edilmiştir. Bu, Balkanlar'ın Batı Avrupa'nın sanayileşen çekirdek bölgelerine hammadde sağlayan yarı-çevre statüsünü pekiştirmiştir. Balkanlar'daki üretim, Batı Avrupa'daki çekirdek bölgelere hammadde sağlamaya odaklanmış; buna karşılık, yerel halkın ekonomik refahı sınırlı kalmıştır (Stoianovich, 1953: 403-411). Bu, Wallerstein'in çevreleşme sürecinde çevre ve yarı-çevre bölgelerin ekonomik kazançlardan eşit şekilde yararlanamadığını ve genellikle çekirdek bölgelerin sermaye birikimini desteklemek için kullanıldıklarını ifade eden varsayımını doğrulamaktadır. Batı Avrupa'nın sanayileşmesine hizmet eden Balkanlar, kendi sanayileşmesini gerçekleştirilememiştir. Dolayısıyla Batı'daki sistemin bir parçası olma noktasında sınırlı kalmıştır.

3. YARI-ÇEVRE ŞEHİRLER VE EKONOMİK ENTEGRASYON

Osmanlı İmparatorluğu'nun komuta ekonomisi olarak işleyişi, Balkanlar'ın ekonomik ve sosyal yapısı üzerinde belirleyici bir rol oynamıştır. Osmanlı, Balkanlar'ı hammadde sağlayıcı bir kaynak bölgesi olarak konumlandırmış ve bu durum, bölgenin tarımsal üretime dayalı bir ekonomiye mahkûm edilmesine yol açmıştır. Tahıl, hayvancılık ürünleri (yün, et), kereste ve madenler gibi kaynaklar, düşük fiyatlarla toplanmış ve özellikle Konstantinopolis gibi büyük şehirlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere aktarılmıştır. Bu süreç, Balkan üreticilerinin ekonomik durumunu kötüleştirirken, bölgenin ekonomik çeşitlenme kapasitesini de ciddi şekilde sınırlamıştır. Stoianovich, Osmanlı'nın

merkeziyetçi politikalarının, Balkan şehirlerini birer üretim merkezi yerine tüketim merkezlerine dönüştürdüğünü öne sürer. Yerel sanayi ve zanaat gelişimi teşvik edilmemiş; bunun yerine, Osmanlı yönetimi, bölgenin tarım sektörü ve pastoral faaliyetlere odaklanmasını sağlamıştır. Balkanlar, ekonomik bağımsızlık geliştirememiş, aksine Venedik ve Ragusa gibi dış aktörlerin ticari çıkarlarına hizmet etmiştir. Bu durum, bölgenin dünya ekonomisinde yarı-çevresel bir rol üstlenmesine neden olmuştur. 16. yüzyılın sonlarından itibaren, uluslararası ticaretin merkezi Akdeniz'den Kuzey Avrupa'ya kaymış, bu da Osmanlı şehirlerini daha fazla tüketim merkezlerine ve rantiyelerin ikamet yerlerine dönüştürmüştür. Bu şehirler, kendi iç ekonomik dinamizmini geliştirememiş, aksine Avrupa pazarlarına yönelik tarımsal ürün ihracatına ve Avrupa'dan ithal edilen mamul mallara bağımlı hale gelmiştir. Wallerstein'in dünya sistemi teorisine paralel olarak, Stoianovich, Balkanlar'ın Osmanlı ekonomisi içinde çevre birim olarak konumlandığını savunur. Bu bağlamda Balkanlar, hammadde ve tarımsal ürün sağlayıcı bir bölge olarak Konstantinopolis, Batı Avrupa gibi çekirdek bölgelerin ekonomik kalkınmasına hizmet etmiştir. Balkan şehirleri, bu kaynakların işlenmesinden ziyade aktarımında aracılık etmiş, böylece ekonomik katma değer yaratma potansiyelini kaybetmiştir. (Stoianovich, 2015: 193-196). Bu yapı, Balkanlar'ın yarı-çevresel rolünü güçlendirmiş, bölgeyi Osmanlı'nın merkezî ekonomisinin ihtiyaçlarına hizmet eden bir köprü konumuna getirmiş; sistemin devamlılığını sağlama hedeflenmiştir.

Osmanlı yönetimi altında Balkanlar, imparatorluk için kritik bir ekonomik omurga olarak ortaya çıkmış ve Konstantinopolis'in ekonomik çekirdeği ile daha geniş çevre arasında aracılık eden yarı-çevresel bir bölgeyi somutlaştırmıştır. Timur'un 1402'de Ankara Savaşı'nda kazandığı zaferin ardından Balkanlar, Osmanlı Devleti'nin yeniden inşası sırasında daha da büyük bir önem kazanmış; Edirne ve daha sonra Konstantinopolis başkentlerinin ihtiyaçlarının karşılanmasında hayati bir rol oynamıştır. Semendire, Vidin, Niğbolu, Silistre, Ruscuk ve Kili gibi önemli Tuna liman şehirleri bölgesel ticaretin merkezleri olarak gelişmiştir. Edirne ve Konstantinopolis ile bağlantılı olan bu limanlar, Boğdan, Lehistan, Transilvanya ve Macaristan gibi kuzey bölgelerine giden ve bu bölgelerden gelen mallar için kritik geçiş noktaları haline gelmiştir. Benzer şekilde, Dubrovnik, Avlonya, Ston ve Nova gibi Adriyatik liman şehirleri de İtalya ile güçlü ticareti kolaylaştırarak önem kazanmıştır. Bu şehirler, Balkanlar'ın Osmanlı ticaret ağlarını Akdeniz ekonomileriyle bütünleştirmedeki yarı-çevresel işlevini örnekleyerek bölge genelinde ekonomik canlılığı teşvik etmiştir. Bu liman kentlerinin ekonomik hinterlandında ve Edirne'yi Tuna ve Adriyatik limanlarına bağlayan kervan yolları boyunca yer alan kasaba ve köyler de bu dönemde önemli bir büyüme ve refah yaşamıştır. Ortaya çıkan ekonomik gelişme, bir zamanlar periferik olan yerleşim yerlerini bölgesel ticaretin ayrılmaz düğümleri haline getirmiştir. Özellikle Dubrovnik, 15. yüzyılda Balkanlar ve İtalya arasındaki ticaretin önde gelen aktarma merkezi olarak öne çıkmıştır. Osmanlı pazarlarının Akdeniz ticaret sistemlerine entegrasyonunda kritik bir köprü görevi görerek, Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ekonomik bağların güçlendirilmesinde hayati bir rol oynamıştır (İnalçık, 2000: 311).

16. yüzyılın başlarında Balkanlar'daki şehirlerin çoğu oldukça küçük ölçekliydi. Bununla birlikte, bölgenin önemli Osmanlı şehirleri arasında 1569 yılında 3.207 vergi mükellefiyle yaklaşık 18.000 nüfusa sahip olan Atina öne çıkmaktaydı. Yeni kurulmuş ve uzun yıllar neredeyse yalnızca Müslümanların yaşadığı Saraybosna, eski Osmanlı başkenti Edirne ile önemli bir liman ve ticaret merkezi olan Selanik de bölgedeki diğer önemli şehirler arasındaydı. Sofya, bu dönemde nispeten küçük bir şehir olarak kalırken, Belgrad ve Macaristan'ın eski başkenti Buda, sürekli savaşlar nedeniyle büyük ölçüde harap olmuş durumdaydı (Faroqhi, 2014: 56).

Konstantinopolis hem Bizans hem de Osmanlı dönemlerinde, Balkanlar'ın ekonomik sisteminde çekirdek bölge olarak işlev görmüştür. Şehrin stratejik konumu ve küresel ticaret ağlarındaki merkezî rolü, onu sadece yerel bir metropol değil, aynı zamanda Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki ticaret akışının odak noktası haline getirmiştir. Boğaz üzerindeki stratejik konumu, onu İpek Yolu'ndan Avrupa pazarlarına mal aktarımı için kilit bir nokta yapmıştır. Konstantinopolis'in pazarları, çeşitliliği ve hacmiyle ünlüydü ki Avrupa, Asya ve Afrika'dan tüccarları kendine çekerek şehri küresel hiyerarşi içinde temel bir ekonomik merkez olarak konumlandırdı. Bizans İmparatorluğu için Balkanlar'daki verimli toprakların ve ticaret arterlerinin kontrolü, Konstantinopolis ve diğer büyük şehirlerin refahını sağlamak için elzemdi. Balkanlar'da doğuda Trakya'nın bereketli toprakları, Konstantinopolis'in çevresi ve batıda Teselya ile Selanik'i içine alan bölgeler, imparatorluğun siyasi ve ekonomik istikrarını destekleyen tarımsal fazlalıklar ve vergi gelirleri sağlıyordu. Bizans'ın Balkanlar'a yaklaşımı, imparatorluğun çekirdek bölgelerini ayakta tutmak için hayati önem taşıyan yarı-çevre bölgeleri konsolide etme çabası olarak yorumlanabilir. Via Egnatia ile Meriç, Vardar ve Morava nehirleri boyunca kuzeye doğru uzanan kara

yolları gibi kilit iletişim yollarının kontrolü çok önemliydi. Bu yollar Konstantinopolis'i Selanik, Üsküp, Sofya, Niş ve Braniçevo gibi kilit şehirlere ve nihayetinde Orta Avrupa'ya bağlıyordu. Benzer şekilde, Anchialos, Mesembria ve Varna gibi Karadeniz limanlarının kontrolü de kritik ticaret ve ikmal hatlarına erişimi sağlıyordu. Dağlık iç kesimler ve kuzeydoğu ovaları gibi bölgelerde, Bizans'ın güvenliğini sağlamak ve arazi bilgisini korumak için yerel nüfusa, özellikle de Uhlara ve Arnavutlara güvenmesi (Stephenson, 2019: 664), yarı-çevre bölgelerde istikrarı korumak için kullanılan uyarlanabilir yönetim stratejilerini vurgulamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, Bizans'tan devraldığı Balkan stratejilerini geliştirerek bölgeyi küresel ekonomik ağlara daha fazla entegre etmiştir.

Bizans İmparatorluğu'nun Konstantinopolis'ten sonra ikinci büyük şehri olan ve Yunanistan'ın kuzeyindeki Termaikos Körfezi boyunca konumlanan Selanik, Erken Modern Çağ'da Balkanlar'ın en önemli ticaret merkezlerinden biri olarak öne çıkmıştır. Kritik ticaret yollarının kesişim noktasında yer alan şehir, Makedonya ve Teselya'nın başlıca merkezi olma rolüyle dikkat çekmiş ve zengin bir tarım hinterlandından büyük ölçüde faydalanmıştır. Bu hinterland, yerel ihtiyaçların karşılanmasının yanı sıra değerli bitki ve hayvan ürünlerinin uluslararası pazarlara ihracatını da mümkün kılmıştır. Selanik'in stratejik önemi, Adriyatik'teki Dıraç limanını Konstantinopolis'e bağlayan hayati Roma karayolu Via Egnatia boyunca bir düğüm noktası olmasından kaynaklanmaktadır. Bu yol, ipek, baharat ve tahıl gibi yüksek değerli malların taşınmasını kolaylaştırmış ve Selanik'i Erken Modern Çağ'daki uluslararası ticaret sistemlerinin vazgeçilmez bir parçası haline getirmiştir. Şehrin Ege Denizi'nin kuzey ucundaki ve Vardar Vadisi'nin güney çıkışındaki konumu, Termaikos Körfezi'ni hem deniz hem de kara ticaret yollarına bağlamış, bu da Selanik'in Akdeniz ve Karadeniz limanları arasında canlı bir nakliye merkezi olarak rolünü daha da artırmıştır (Barker, 2003: 5-33).

Tarihçi Norwich'e göre, Selanik'in ticari potansiyeli, Konstantinopolis ile rekabet edebilecek düzeydeydi ve hatta onu gölgede bırakma ihtimali bulunuyordu. Şehrin uluslararası ticaret sahnesindeki önemini perçinleyen unsurlardan biri de her yıl Ekim ayında düzenlenen Demetria ticaret fuarıydı. Bu etkinlik, Avrupa'nın dört bir yanından gelen tüccarları Afrika ve Levant'tan gelen Arap, Yahudi ve Ermeni meslektaşlarıyla buluşturmuş, şehrin kozmopolit yapısını güçlendirmiştir. Bu ticari hareketlilik, surların içinde Batılı tüccarların kendi mahallelerini kurmasına neden olmuş ve Selanik'in mekânsal düzeninde derin etkiler yaratmıştır (Norwich, 2013: 144).

Selanik, Geç Bizans döneminde yalnızca uluslararası bir ticaret merkezi değil, aynı zamanda bölgesel ve yerel ihtiyaçları karşılayan bir pazar yeri olarak da işlev görmüştür. Kydones, şehri dünyanın dört bir yanından tüccarları kendine çeken kozmopolit bir yerleşim yeri olarak tanımlamaktadır. Bununla birlikte, Selanik'in ticari manzarası, Balkan pazarlarına ve hinterlandına erişimini kesintiye uğratan siyasi olayların etkisiyle zaman zaman değişime uğramıştır. Bu tür istikrarsızlıklar, Selanik'in uluslararası ticaretteki önemini aşındırarak şehrin rolünü sınırlandırmıştır. Buna rağmen Selanik, 13. yüzyılda, kuzey Balkanlar'dan gelen ürünlerin, özellikle tahılın, Venedik Cumhuriyeti'ne ihraç edildiği önemli bir merkez olarak gelişimini sürdürmüştür. Şehrin ticari önemi o kadar büyüktü ki, Bizans ile Venedik arasında yapılan anlaşmalarda Selanik, açıkça isimlendirilerek zikredilmiştir. Ekonomisi büyük ölçüde buğday ve diğer tahıl ürünlerinin ihracatına dayanan şehir, aynı zamanda pamuk ticaretinde de önemli bir rol oynamıştır. Özellikle 14. yüzyıl başlarında Kuzey ve Orta İtalya'da pamuk endüstrisinin gelişimi, Selanik pamuğuna olan talebi artırmış ve şehrin ticaret hacmini genişletmiştir (Shea, 2010: 262-273).

Selanik'in 14. yüzyılın ortalarına kadar büyümesinde, tüccar sınıfı ve yetenekli denizcilerden oluşan dinamik bir nüfus yapısı önemli bir rol oynamıştır. Şehrin bu demografik gücü, ekonomik faaliyetlerin yönlendirilmesinde etkili olmuş ve ticari canlılığın sürdürülmesine katkıda bulunmuştur. Piskopos Isidore'un 14. yüzyıl sonlarına dair tasvirleri, kentin iş gücü çeşitliliğini gözler önüne sermiştir. Bu iş gücü; tarım işçileri, marangozlar, inşaatçılar, demirciler ve yakındaki tuzlalarda çalışanlardan oluşmuştur. Ekonomik faaliyetler ise çömlekçilik, yünlü kumaş üretimi ve kuyumculuk gibi çeşitli sektörleri kapsamıştır. Ancak bu üretim alanları, büyük ölçüde yerel ve bölgesel talepleri karşılamaya odaklanmıştır. Çömlekçilik ve bazı yünlü kumaşlar gibi ürünler daha geniş pazarlara ulaşmış olsa da Selanik'in imalat sektörü genel anlamda küçük ölçekli kalmıştır. Selanik'in bir pazar yeri olarak oynadığı rol, 12. ve 14. yüzyıllar arasında önemli değişiklikler göstermiştir. Başlangıçta Batı Avrupa, Balkanlar, Yunanistan, Suriye ve Mısır'dan malların değiş tokuşu için merkezî bir nokta olan Selanik'in ticaret modelleri, jeopolitik faktörler ve iletişim yollarındaki kesintiler nedeniyle değişmiştir. Şehir, özellikle Konstantinopolis ve Doğu Balkanlar'la bağlantı sağlayan Via Egnatia gibi kara yollarının giderek daha savunmasız hale gelmesiyle birlikte önemli bir dönüşüm sürecine girmiştir. 1340'lı yıllara gelindiğinde, bu kritik arter ticaret için büyük ölçüde geçilmez hale

gelmiş ve şehir, ticaret için deniz yollarına daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Bu değişim, mal, insan ve hayvan hareketlerini ciddi şekilde etkilemiş ve Selanik'in ticari ağlarını yeniden yönlendirmiştir. Selanik'in Karadeniz bölgeleri ve Bulgaristan ile olan ticareti azalırken, Batı Yunanistan, Epir, Sırbistan, Dalmaçya kıyıları, Ragusa ve Venedik ile bağlantıları güçlenmiştir. Bu yeniden yönlendirme, Selanik'in Venedik ticaret sistemi içerisindeki konumunu sağlamlaştırılmış, ancak Karadeniz ve Kuzeydoğu Ege üzerinde hâkimiyet kurmuş olan Ceneviz ticaret ağıyla olan etkileşimini sınırlamıştır. Şehrin ekonomik gücü, bu süreçte stratejik konumu, canlı ticaret topluluğu ve Venedik ticaret sistemiyle bütünleşmesinden kaynaklanmıştır. Selanik'in imalat sektörü, çoğunlukla yerel ihtiyaçları karşılamaya hizmet etmişse de bölgesel ve uluslararası ticaret için merkezî bir pazar yeri olma rolü, Balkanlar'daki ekonomik önemini pekiştirmiştir. Bu dönüşüm, Selanik'in ticari faaliyetlerini yeniden şekillendirmiş ve bölge ekonomisindeki vazgeçilmez yerini güçlendirmiştir (Laiou-Morrisson, 2007: 198, 205-206).

Selanik'in Erken Modern Dönem'deki ekonomik gücü, bölgesel ticaret için bir merkez ve Venedikli tüccarlar için Balkanlar'a açılan bir kapı olarak ikili işlevinden kaynaklanıyordu. Kurduğu deniz imparatorluğuyla Venedik, ticaret yollarını ve değerli mallara erişimi kontrol etmeye çalışmıştı. Selanik, siyasi koşullar onu boğmadığında, rolü öncelikle Venedik'e ihraç edilmek üzere iç kesimlerdeki ürünleri toplamak ve Batı ithalatının dağıtım merkezi olarak hizmet etmekte. Bu da Mora'dan Dalmaçya kıyılarına ve Makedonya ve Sırp iç kesimlerine kadar uzanan Batı Yunanistan tüccarlarının rolüydü. Yerel ticaret geliyordu ve önemli ancak ölçülemez bir ölçüde İtalyan ticaretinin ihtiyaçlarına bağlıydı. Selanik, Venedikli tüccarların Balkanlar'a girişinde kritik bir nokta olarak hizmet vermiş, Doğu ile Batı arasındaki mal ticaretini kolaylaştırmıştı. Selanik'teki Venedik varlığı lüks malların ithalatına izin verirken, şehir iç bölgelerden tarımsal ürünlere erişim sağlamıştı. Venedik hükümeti 14. yüzyılın sonlarında Selanik'le bir ticari anlaşma yaparak Venedikli tüccarlara avantajlı ticaret hakları ve korumalar sağlamıştı (Fine, 1994: 205). Bu anlaşma Venedik sermayesinin ve uzmanlığının Balkanlar'a akın etmesini kolaylaştırmış, kentsel gelişimi ve artan ticari faaliyeti karşılamak için altyapı inşasını teşvik etmişti. Dünya sistemleri teorisinin merceği altında bu ilişki, Selanik gibi yarı-çevre bölgelerin yatırım için Venedik gibi çekirdek güçlere bağımlılığının altını çizerken, aynı zamanda şehrin çevre Balkan ekonomilerini Akdeniz ticaretine bağlamadaki stratejik önemini de vurgulamaktadır. Selanik'in Venedik ticaret ağlarına entegrasyonu, merkez ve yarı-çevre aktörler arasındaki doğal gerilimleri de ortaya koymaktadır. Nitekim Venedik Balkanlar'daki ekonomik nüfuzunu genişletmeye çalışırken, Selanik'i kontrol eden Bizans İmparatorluğu, artan Venedik varlığına şüpheyle bakıyordu. Ticaret yolları üzerindeki kontrol ve ticari hâkimiyet için yaşanan rekabet sık sık çatışmalara yol açarak şehrin ekonomisini etkileyen istikrarsızlık dönemleri yarattı. Tüm zorluklara rağmen Selanik, 1423'te Venedik yönetimine girerek bu ticaret imparatorluğunun hayati bir bileşeni olarak kaldı ve iç bölgelerden gelen tarım ürünleri ve Batı'dan ithal edilen lüks ürünler için bir toplama ve dağıtım merkezi olarak işlev gördü. 1430'da ise II. Murad tarafından Osmanlı topraklarına katıldı (Delilbaşı, 1989: 1-14, 21-60).

Osmanlı yönetimi altında Selanik, Balkanlar'ı Akdeniz'e, Karadeniz'e ve daha geniş Osmanlı topraklarına bağlayan yeniden yapılandırılmış bir ticaret ağı içinde kritik bir yarı-çevresel merkez olma rolünü daha da pekiştirmiştir. Sultan II. Murad'ın gözde ikametgâh olarak Selanik'i tercih etmesi, şehrin Bizans'tan Osmanlı kontrolüne geçiş sürecinde devam eden önemini yansıtmaktadır. Konstantinopolis, 1453'teki fethinden sonra imparatorluğun ekonomik ve siyasi çekirdeği olma konumunu korurken, Selanik ekonomik ve kültürel öneme sahip ikincil bir merkez olarak gelişmiştir. Hem Konstantinopolis'ten sonra Makedonya pamuğunun ihraç edildiği başlıca liman, hem de Avrupa'daki en büyük Osmanlı limanı olmuştur (Stoianovich, 1999: 234). Şehrin stratejik konumu ve canlı ticaret topluluğu farklı bölgelerden tüccarları kendine çekerek küresel hiyerarşideki yarı-çevresel işlevini pekiştirmiştir. Ayrıca Selanik, Osmanlı yönetimi altında, özellikle de İber Yarımadası'ndaki zulümden kaçan Yahudi nüfusun gelişiminin ardından önemli bir kültürel ve demografik merkez haline gelmiştir. Bu akın, Selanik'in ekonomik ve kültürel dokusunu zenginleştirerek şehri Osmanlı ticaret ağlarına daha derinden entegre etmiştir. Limanı, tarımsal hinterlandları ve deniz yollarına erişimi, Doğu ile Batı arasında mal akışının devam etmesini kolaylaştırarak şehrin refahını sürdürmüş ve Osmanlı imparatorluk sistemi içindeki önemini pekiştirmiştir.

Via Egnatia'nın Balkanlar'ın kuzeyinden Üsküp yoluyla Pirlpe'ye ulaşan bir anayolla kesiştiği noktada yer alan Manastır, Osmanlı İmparatorluğu açısından stratejik öneme sahip diğer bir şehir olarak öne çıkmıştır. 1380'li yıllarda Timurtaş Paşa tarafından fethedilmeden önce bile, avantajlı konumu sayesinde önemli bir kent merkezi haline gelmiştir (Ursinus, 1991: 372). Selanik ile Dıraç arasındaki anayol üzerinde yer alması, onu bölgede önemli bir uğrak yeri yapmıştır. Ayrıca, Selanik'ten Prizren'e uzanan yolların birinde bulunması, şehri bölgesel ticaret ve

ulaşım ağlarının kritik bir kavşağı haline getirmiştir. Manastır, Osmanlı ordularının Makedonya'dan Berat'a veya Kavalye, Dıraç, Leş ve Adriyatik üzerindeki İşkodra'ya topları taşıyabildiği tek güzergâh üzerinde yer almaktaydı ki özellikle 15. yüzyıl ortalarından itibaren topların savaşlardaki artan önemi göz önüne alındığında, bu güzergâhın stratejik değeri daha da belirgin hale gelmiştir (Stoianovich, 1999: 232).

Evliya Çelebi'nin bildirdiğine göre Manastır'ın çarşısında 900 dükkân vardır (2010: 795). Şehir, Belgrad'dan Konstantinopolis'a uzanan güzergâhın önemli bir durağı olarak, Avrupa'daki İpek Yolu bağlantılarını desteklemiştir. Bu güzergâh, Venedik ve Ragusa gibi Akdeniz limanlarına alternatif bir ticaret hattı oluşturmuş ve Karadeniz'in kuzeyindeki ticaret merkezleriyle bağlantıyı sağlamıştır. Özellikle Manastır'da Ermeni ve Acem tüccarların varlığı, şehrin ekonomik canlılığını artırmış ve ticaret yolları üzerinde stratejik bir merkez olmasını sağlamıştır. Ermeni tüccarlar, farklı coğrafyalardan gelerek Manastır topraklarında geniş bir ticaret faaliyeti yürütmüş, bu süreçte hem yerel hem de imparatorluk düzeyinde önemli roller üstlenmişlerdir. Yalnızca yerel pazarlarla sınırlı kalmamış, aynı zamanda Eflak, Boğdan, Avusturya, Macaristan ve Lehistan gibi geniş bir coğrafyadan gelen tüccarlarla ticaret yapmışlardır. Kayseri, Van, Maraş ve Arapkir gibi Anadolu şehirlerinden gelen tüccarlar da Manastır'a ulaşmış ve bölgeye çeşitlilik katmıştır. Bu tüccarlar, tarım ürünleri, tekstil ve diğer ticari malların taşınması ve ticaretinde önemli bir rol üstlenmiştir. Manastır'da, Ermeni tüccarlarla birlikte Acem tüccarlar da dikkat çekici bir varlık göstermiştir. Acem tüccarların, Osmanlı-İran ticaret yollarının yeniden şekillenmesinde ve özellikle İpek Yolu'nun Avrupa destinasyonlarına bağlanmasında önemli bir rol oynadığı anlaşılmaktadır. Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı topraklarından uzaklaştırılan Azeri tüccarların yerini alan bu grup, İran'ın İsfahan şehrinden başlayan ticaret hatlarıyla Osmanlı topraklarına mal taşımış ve bu ticareti geniş bir coğrafyaya yaymıştır. Osmanlı arşiv belgelerinde, Acem tüccarların Manastır, Sofya, Vidin ve Rusçuk gibi şehirlerde yoğunlaştıkları ve tekstil ticaretinde faaliyet gösterdikleri belirtilmektedir. Bu tüccarlar, sadece bireysel ticari faaliyetlerde değil, aynı zamanda kurumsallaşmış bir topluluk olarak şehrin ekonomik yapısında belirleyici bir yer tutmuşlardır (Ivanova, 2003: 681-703). Özetle, Osmanlı döneminde yarı-çevre şehirler arasında yer alan Manastır, Ermeni ve Acem tüccarların faaliyetleriyle ekonomik entegrasyon sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Şehrin, Balkanlar'dan Avrupa'ya uzanan ticaret ağlarına dahil olması hem yerel hem de uluslararası ekonomik sistemin işlerliğine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda, Manastır'ın ticari gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun yarı-çevre bölgelerindeki ekonomik dinamiklerin ve küresel entegrasyonun bir örneği olarak değerlendirilebilir.

Tuna Nehri, Orta Avrupa'yı Karadeniz'e bağlayan ve bölgeyi daha geniş ekonomik sistemlere entegre eden kritik bir kuzey-güney ticaret yolu işlevi görmüştür. Bu stratejik su yolu, özellikle Belgrad ve Vidin gibi şehirler için, çeşitli malların taşınmasını kolaylaştırarak hayati önem taşıyan birer ticaret merkezi haline gelmelerini sağlamıştır. Nitekim Osmanlılar, daha Çelebi Mehmed döneminden itibaren Tuna sınırındaki hakimiyeti sağlama hedefini öncelikli bir strateji olarak benimsemişlerdir. Tuna Nehri, Balkanlar ile Orta Avrupa arasında yalnızca bir sınır hattı değil, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun askerî ve ekonomik politikalarında merkezî bir unsur olarak görülmüştür. Hem doğal bir savunma hattı hem de ticaret ve ulaşım güzergahı olarak kullanılan bu nehir, Osmanlıların bölgedeki etkinliğini artırmıştır. Tuna Nehri, tahıl, hayvansal ürünler, kereste ve maden gibi malların taşındığı önemli bir ticaret güzergahı olarak Osmanlı iç pazarının yanı sıra Avrupa ile yapılan ticarete de etkin bir şekilde kullanılmıştır. Bölgeden geçen ticaret yolları ve nehir taşımacılığı, Osmanlı hazinesine önemli ekonomik katkılar sağlamış, böylece Tuna havzası 15. yüzyıldan itibaren Osmanlı ekonomik sistemine entegre edilmiştir (Zachariadou, 1983: 680-690). Dünya sistemleri teorisi perspektifinden bakıldığında, Tuna bölgesi, çekirdek alanlar (örneğin Batı Avrupa ve Osmanlı İmparatorluğu) ile çevresel tarımsal hinterlandlar arasında mal, insan ve fikir alışverişini kolaylaştıran yarı-çevresel bir bölge olarak değerlendirilebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Nehri boyunca genişleyen sınırlarında önemli bir yerleşim yeri ve ticaret merkezi olan Vidin, stratejik bir öneme sahiptir. Vidin'i çevreleyen verimli ovalar, şehrin ticaret ekonomisinin temel taşı haline gelen tahıl başta olmak üzere güçlü tarımsal üretimi desteklemiştir. Vidin'in limanı, Tuna'da seyreden gemiler için kritik bir mola yeri olarak hizmet vermiş ve malların Orta Avrupa ile Osmanlı toprakları arasında taşınmasını kolaylaştırmıştır. Şehrin antik Roma yol ağına olan bağlantıları ticaret potansiyelini daha da artırmış; Tuna'ya paralel ilerleyen bu antik yol, şehri Niğbolu, Zıştovi ve Silistre'ye bağlanmış ve nihayetinde Kuzey Dobruca ve Karadeniz kıyısı üzerinden Konstantinopolis'e kadar uzanmıştır. Vidin'i Erdel'deki Krayova'ya bağlayan ticaret yolları, şehrin bölge ekonomisinde yarı çevresel bir merkez olarak rolünü daha da vurgulamıştır. Eflak ile yapılan ticarete tuz, koyun, buğday, pirinç, at, büyükbaş hayvan, meyve, bal, inşaat malzemesi ve zanaat

ürünleri gibi çeşitli mallar alınıp satılmıştır. İbrail'den gelen tüccarlar ise Vidin'de buğday, çarşaf ve kumaş ticareti yapmıştır. Şehir ayrıca Ragusa ile ticari ilişkilerini sürdürmüştür ki o dönemde Ragusa ticareti için önemli bir merkez olan Belgrad, Feth-i İslam ve Zayedar olmak üzere iki farklı yoldan Vidin'e bağlanmaktadır. Kaynaklar, Ragusa ile olan ticaretin 1230'lara kadar uzandığını, bu tarihten itibaren Ragusalıların Vidin'e yerleşmeye başladığını ve 1396'da şehirde Ragusalı tüccarlardan oluşan küçük bir koloni bulunduğunu göstermektedir. Vidin'le Ragusa arasındaki bağlantılar 14., 15. ve 16. yüzyıllar boyunca aktif kalmış ve Vidin'in Osmanlı İmparatorluğu ile Orta ve Doğu Avrupa arasında akan mallar için bir geçiş noktası olarak önemini pekiştirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Moldova, Lehistan, Erdel ve Macaristan ile yaptığı ticarete de önemli bir transit noktası olan Vidin'in ekonomik canlılığı, pazarlarında bulunan malların çeşitliliğine de yansımıştır. Buğday, arpa, pirinç, çavdar, mercimek, kavun, armut, elma, soğan, sarımsak, kiraz, lahana ve bal gibi yerel tarım ürünleri; köleler, sığırlar, balık, tuz, yağ, tekstil, deri, ipek, şarap ve balmumu gibi çok çeşitli mallarla tamamlanmıştır (Kayapınar, 2015: 67-114). Vidin'in nüfusu, Müslümanlar, Ortodoks Hristiyanlar, Çingeneler ve Yahudilerden (Aşkenazi ve Sefarad) oluşan kozmopolit bir yapı sergilemiştir. Bu çeşitlilik, şehirdeki ticaret ve el sanatlarının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Özellikle Ermeni tüccarların şehirde yerleşmesi, Vidin'in ticari ağını Doğu ile Batı arasında bir köprü haline getirmiştir. Bu tüccarlar genellikle hanlarda konaklayarak ticari faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Şehirdeki esnaf loncaları, özellikle kasaplar ve bakkallar gibi belirli meslek grupları, yerel ekonominin omurgasını oluşturmuştur. Belgelerde, bu lonca üyelerinin bir kısmının aynı zamanda askerî görevler üstlendikleri belirtilmektedir. 17. yüzyılda yeniçeri birlikleri ve yerel askerî güçler, aynı zamanda şehirde ekonomik faaliyetlerde bulunarak üretim ve ticaretin bir parçası olmuştur. Bu durum, askerî ve ekonomik faaliyetler arasında bir iç içe geçmişlik göstermektedir. Tuna Nehri, Vidin'in ekonomik entegrasyonunu kolaylaştıran ana ticaret rotası olmuştur. Osmanlı belgelerinde, nehir boyunca inşa edilen ve onarılan gemilerin Vidin'den de sağlandığı, hatta buradaki tersanenin önemli bir üretim merkezi olduğu belirtilmiştir. Şehir, Osmanlı ordusunun lojistik gereksinimlerini karşılamak için önemli bir sevkiyat noktasıdır (Gradeva, 2001: 149-175). Özetle, Osmanlı döneminde Vidin, merkezî çekirdekle çevredeki bölgeler arasında hem hammadde akışını sağlayan bir ticaret merkezi hem de ekonomik entegrasyonu güçlendiren stratejik bir transit noktasına dönüşmüştür.

Sava ve Tuna nehirlerinin birleştiği noktada yer alan Belgrad ise, ticaret ve askerî lojistik için kritik bir merkez olarak ortaya çıkmıştır. Batıda Macaristan ve Avusturya, doğuda Bizans ve Osmanlı topraklarından gelen tüccarlar Belgrad'ın tahıl, kereste ve tekstil gibi temel malların ticaretinin yapıldığı canlı pazarlarında bir araya gelmiştir. 14. yüzyılın başlarında Sırp yöneticiler Belgrad'ın ekonomik potansiyelinin farkına varmışlar ve tüccarlara ayrıcalıklar tanıyıp ticaret anlaşmaları müzakere ederek Belgrad'ın gelişimini aktif bir şekilde desteklemişlerdir. Tahkim edilmiş surlara ve pazar altyapısına yapılan yatırımlar, Belgrad'ın bölgesel ticaret sistemi içinde yarı çevresel bir merkez olarak rolünü daha da sağlamlaştırmıştır. Belgrad'ın 1521 yılında Osmanlılar tarafından ele geçirilmesi, Osmanlı imparatorluk ekonomisine entegrasyonunda bir dönüm noktası olmuştur. Stratejik ve ekonomik değerinin farkına varan Osmanlılar, Belgrad'ı idari ve askerî bir merkeze dönüştürerek imparatorluğun ticaret ağlarına daha yakın hale getirmişlerdir (Sugar, 1977: 73-75).

Evlia Çelebi, Osmanlı şehri Belgrad'ı, ticaret yollarının kesişim noktasında yer alan stratejik bir merkez olarak tanımlamıştır. Onun aktardığına göre, Mısır, Şam, Trablus, Sayda, Beyrut, Akka ve İzmir gibi önemli şehirlerden Arap, Acem ve Hint metalleriyle yüklü 5-6 bin deve ve araba her yıl Belgrad'a ulaşır; burada mallar boşaltılıp yeniden yüklenerek Macar, Leh, Çek, İsveç, Avusturya, Bosna, Venedik ve İspanya gibi çeşitli bölgelere sevk edilirdi. Çelebi, bu hareketliliği Belgrad'ın "Rumeli'nin Mısır'ı" olarak adlandırılmasını sağlayan ekonomik canlılığıyla ilişkilendirmiştir. Şehrin halkını "hesapçı bezirgânlar" olarak tanımlayan Çelebi, bolluk ve ucuzluğun bu şehri diğer diyarların sakinleri için cazip bir yerleşim alanı haline getirdiğini belirtmiştir (Evlia Çelebi, 2010: 521).

Belgrad, Sırbistan'dan ve Balkanlar'dan gelen ticaret yollarının kesişme noktasında yer alarak Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret sisteminde hayati bir rol üstlenmiştir. Osmanlı ordusunun seferlerinde önemli bir lojistik merkez olarak hizmet vermiş ve büyük depolara ev sahipliği yapmıştır. Belgrad, aynı zamanda Ragusa Cumhuriyeti'nin Balkan ticaret ağı içerisindeki en büyük ticaret kolonilerinden biri olarak öne çıkmıştır. Ragusalılar, Osmanlı idaresi altında imtiyazlı bir statü elde ederek serbest ticaret yapma hakkını güvence altına almışlardır. Bu bağlamda Ragusa'nın Osmanlılarla yaptığı ahidnameler, tüccarlara düşük gümrük oranları ve mülk güvenliği gibi önemli avantajlar sunmuştur. Ragusalılar, özellikle ham deri ihracatı ve kumaş ithalatı ile şehrin ticari faaliyetlerinde belirleyici bir rol oynamışlardır. Ragusalılar tarafından "Belgrad derisi" olarak adlandırılan

kurutulmuş ham deriler, başta Venedik olmak üzere İtalya'nın çeşitli pazarlarına ihraç edilmiştir. Belgrad, Ragusalı tüccarların finansal faaliyetleri için de bir merkez haline gelmiştir. 16. yüzyılın ortalarından itibaren Macar tüccarlar, finansman ihtiyaçlarını Ragusa yerine Belgrad'daki toptancılardan karşılamayı tercih etmişlerdir. Bu durum, şehrin yalnızca bir ticaret merkezi değil, aynı zamanda bir kredi ve finans merkezi olarak da öne çıkmasını sağlamıştır. 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bosnalı tüccarların yükselişi, Belgrad'da Ragusalılar ile Bosnalılar arasındaki ticari rekabetin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bosnalı tüccarlar, Ragusa'nın hegemonyasını zayıflatmak amacıyla Osmanlı yetkililerinden destek almışlar ve bu destek, Belgrad'daki ticari dengeleri büyük ölçüde değiştirmiştir. Bosnalılar, özellikle deri ticaretinde Ragusalıların yerini almaya çalışmışlar ve bu hedef doğrultusunda Osmanlı idaresindeki yerel yetkililerle güçlü ilişkiler kurmuşlardır (Molnár, 2007: 73-134). Dünya sistemleri teorisi perspektifinden bakıldığında, Belgrad, Osmanlı ekonomik sistemi içinde bir "yarı-çevre" şehir olarak konumlanmış; hem yerel (Bosna) hem de uluslararası (Ragusa) aktörlerin ticari ağlarıyla entegrasyon sağlamıştır. Şehir, hammadde ihracatı (özellikle deri) ve ithal mallar (kumaş) için bir geçiş noktası olarak, çekirdek ve çevre ekonomiler arasında bir bağlantı işlevi görmüş; bu rolü, Osmanlı'nın Balkanlar'daki ticari-politik düzeninin önemli bir parçası haline getirmiştir.

4. TİCARET YOLLARI, KIRILGAN İTTİFAKLAR VE BALKAN JEOPOLİTİK MANZARASI

Coğrafi konumu itibarıyla bölge, Batı Avrupa'nın çekirdek ekonomileri ile Doğu'nun çevre bölgeleri arasında bir köprü işlevi görmüş ve bu stratejik önem Balkanlar'ın yarı-çevresel kimliğini belirlemiştir. İpek Yolu, Adriyatik ve Karadeniz arasında uzanan ticaret yolları hem yerel hem de küresel ölçekte ekonomik canlılığı şekillendiren bir omurga oluşturmuştur. Ancak bu stratejik pozisyon, Balkanlar'ı yalnızca bir ticaret merkezi değil, aynı zamanda ekonomik ve siyasi rekabetlerin, kırılğan ittifakların ve askerî çatışmaların odak noktaları haline getirmiştir. İmparatorluklar, şehir devletleri ve yerel otoriteler arasında ticaret yollarının kontrolü için sürekli mücadeleler yaşanmış; bu da bölgenin jeopolitik yapısını derinden etkilemiştir. Bizans ve Osmanlı gibi büyük güçlerin etkisi altında Balkanlar, farklı aktörler tarafından şekillendirilen çok katmanlı bir ekonomik ve siyasi yapı geliştirmiştir.

İber ve Apenin yarımadalarını anakaradan ayıran sıradağların aksine, Balkanlar'daki dağ zinciri kuzey ve doğudan gelebilecek tehditlere karşı doğal bir koruma sağlamamaktadır. Dağ sıralarının düzensiz bir şekilde uzanması iç bağlantıları zorlaştırmakta, mal ve fikir akışını kısıtlamakta, siyasi ve ekonomik entegrasyonun önünde önemli engeller oluşturmaktadır. Sonuç olarak, kıyı bölgeleri tarihsel olarak dış bölgelerle Balkan içlerine kıyasla daha güçlü bağlantılar geliştirmiştir. Örneğin Dubrovnik, Belgrad'dan ziyade Venedik ile yakın bağlar kurarak bölgenin parçalı yapısının altını çizmiştir. Bu coğrafi ve topografik zorluklar iç ticaretin gelişmesini engellemiş ve siyasi birliğin kurulmasının önünde önemli engeller oluşturmuştur (Mazower, 2014: 47). Dolayısıyla Balkan Yarımadası'nın Batı Avrupa'nın çekirdek ekonomileri ile Doğu'nun çevre bölgeleri arasındaki yarı-çevresel konumu, küresel ticaret ağlarındaki stratejik ancak kırılğan rolünü vurgulamaktadır.

Balkanlar çok dağlık, dağınık ve saldırılara açık bir yer olduğu için burada tek bir dil ya da din hâkimiyeti kurmak zor olmuştur. Bölge 14. ve 15. yüzyıllarda küçük devletlerden ve sık sık çatışmalara karışan prensliklerden oluşmaktadır. 1389'daki Kosova Savaşı bu istikrarsızlığı örneklemektedir. Sırp Prensi Lazar ile Osmanlı Sultanı I. Murad arasındaki çatışma, Balkanlar için bir dönüm noktası olmuş; Prens Lazar'ın yenilgisi Sırp topraklarının kademeli olarak Osmanlılar tarafından vassallaştırılmasına yol açmıştır. Kısa vadeli kazançlar için sık sık ittifak değiştiren yerel yöneticiler arasındaki çekişmeler ve ihanetler, Balkanlar'dan geçen önemli bir arter olan Via Militaris (Orta Kol) gibi hayati ticaret yollarını daha da aksatmıştır. Güvenliği sağlayamayan ya da tüccarları sömüren yerel güçler, ticaretin cesaretini kırmış ve bu yollara bağımlı bölgelerin ekonomik refahını aşındırmıştır (Fine, 1994: 345-398).

İç bölünmeler bölgeyi daha da istikrarsızlaştı. Bizans İmparatorluğu ve Balkan prensliklerindeki soylu aileler sık sık siyasi istikrarsızlığı kendi çıkarları için kullanmaya çalışmış, kaynak veya nüfuz elde etmek için genellikle dış güçlerle ittifak kurmuşlardı. Bizans iç savaşı (1341-1354) sırasında Konstantinopolis, Selanik, Dimetoka, Edirne ve Vizye, toplumsal gerginliklerin yaşandığı arenalar haline geldi. Bu kent merkezlerinde, özellikle Selanik'te tüccarlar, denizciler ve hatta Konstantinopolis'teki bazı bankacılar, aristokrasinin uzun süredir devam eden siyasi hakimiyetine meydan okudu. Bu mücadele, 1339'daki Ceneviz devrimi ve 1378'deki Floransa'daki Ciompi ayaklanması gibi, 14. yüzyılda Batı Avrupa'da meydana gelen benzer kentsel isyanları yansıtıyordu. Ancak, tüccar

sınıfının zaman zaman siyasi güç kazandığı bazı Batı Avrupa şehirlerinin aksine, Sırp ve Türk müttefikleri tarafından desteklenen Bizans aristokrasisi nihayetinde isyanı bastırdı. Bu zaferin bedeli ağır oldu. Aristokrasi, dış yardıma güvenerek Sırp ve daha da önemlisi Osmanlı müttefiklerine önemli miktarda mali borç yükledi. Bu ekonomik düşüş Bizans İmparatorluğu'nu uzun vadede zayıflattı ve nihai Osmanlı fethine katkıda bulundu. İç savaşın ekonomik sonuçları özellikle yıkıcıydı. Çatışma ticaret yollarını bozdu ve piyasaları istikrarsızlaştırarak Bizans ekonomisini zayıflattı. Dahası, aristokrasinin yabancı güçlere bağımlılığı imparatorluktan önemli miktarda servet çıkışına yol açtı. Bu mali düşüş ekonomik düşüşü daha da kötüleştirdi ve nihayetinde Bizans İmparatorluğu'nun dış tehditlere direnme yeteneğini zayıflattı (Laiou-Morrisson, 2007: 199-200). Aynı zamanda Venedik ve Ceneviz gibi yarı-çevresel aktörlerin Balkan ticaret yolları üzerindeki nüfuzlarını genişletmelerine de izin verdi.

Yerel güçler, şehir devletleri ve imparatorluklar arasında ticaret yollarının kontrolü üzerindeki rekabet, Balkan jeopolitik manzarasının belirleyici bir özelliğiydi. Ekonomik rekabetler genellikle açık çatışmalara, ihanetlere ve korsanlık, ambargo ve sabotaj gibi gizli taktiklere dönüşüyordu. Adriyatik ve Ege denizlerinde Venedik ve Ceneviz arasında yaşanan rekabet bu dinamiğin bir örneğidir. Bu iki denizci cumhuriyet, Balkan ticaret yolları üzerinde hâkimiyet kurmak için deniz savaşından ekonomik manipülasyona kadar çeşitli yöntemler kullanmıştır. Bu mücadeleler, bölgedeki ekonomik ve siyasi rekabetin iç içe geçmiş doğasını vurgulamakta ve yarı-çevre aktörlerin jeopolitik avantaj için ticaretten nasıl yararlandıklarını göstermektedir.

Venedik, Adriyatik ve Ege kıyıları boyunca çok sayıda koloniler kurmak, yerel yöneticilerle ittifaklar yapmak ve ticareti kolaylaştırmak için altyapıyı geliştirmek gibi stratejilere başvurarak Doğu Akdeniz'e hâkim olmaya çalıştı. Sırbistan Krallığı ile 1392'de yapılan antlaşma, Venediklilere Sırp topraklarında önemli ticaret hakları verdi. Venedik ayrıca limanları ve gemi inşa kabiliyetlerini geliştirerek deniz altyapısının geliştirilmesine yatırım yaptı. Dıraç ve Korfu gibi önemli limanlar, Balkan mallarını -tahıl, kereste ve baharat- Batı Avrupa pazarlarına bağlayan Venedik ağının ayrılmaz düğümleri haline geldi. Venedik'in ticaret yollarını kontrol etme yeteneği, Doğu'dan Avrupa'ya malların birincil dağıtıcısı olmasını sağladı (Treadgold, 1997: 730-784).

Ceneviz için kapsamlı büyüme dönemi, 10. yüzyılın ortalarıyla 14. yüzyılın ortaları arasındaki dönemdi. Balkanlar'da ekonomik açıdan öne çıkması, ticaret odağının Batı'dan Doğu Akdeniz'e doğru kademeli olarak kaymasıyla tetiklendi. Başlıca rakipleri Venedik ve Pisa'dan (daha sonra Floransa) coğrafi olarak Levant ve Afrika'ya daha uzak olmasına rağmen, Ceneviz Batı Akdeniz'de stratejik bir avantaja sahipti. Başlangıçta ticaretini, Korsika ve Balear Adaları'ndan tuz, Sicilya ve Provence'tan tahıl ve Sardunya'dan peynir gibi temel mallara yoğunlaştırdı. Bu temel mallar, daha sonra Doğu'dan gelen lüks malların cazibesine de gölgelense de Ceneviz'in ekonomisi için hayati önem taşımaya devam etti ve Batı ile sürekli ticaret sağladı. 12. ve 13. yüzyıllarda ise Ceneviz kaynaklarını ve enerjisini giderek daha fazla Doğu Akdeniz'e ve Balkan iç bölgelerine yatırdı. Odak noktası Doğu'dan temin edilen baharat, inci ve havyar gibi yüksek değerli mallara kaydı. Bu lüks ürünlerden elde edilen getiriye en üst düzeye çıkarmak için kumaş, keten ve silah gibi en iyi Avrupa üretimi malları aradı ve ticaretin üst kademelerinde kendisine yer edindi. Latin imparatorlarına karşı Bizans imparatorlarına yardım ederek, Balkan tahılını ihraç etmek için lisanslar ve en iyi şap madenlerinin neredeyse tekeli elde etti. Özellikle Karadeniz bölgesinde yerel yöneticilerle ittifaklar kurdu. Cenevizliler, Sakız ve Kefe şehri gibi önemli yerlerde ticaret kolonileri kurdular ki bu yerler Balkanlar ile Doğu arasındaki ticaret için hayati noktalar görevi gördü. Bu faaliyetler, Balkanlar gibi yarı-çevre bölgelerin merkez ve çevre bölgeler arasındaki ekonomik akışları kolaylaştırmadaki merkezî rolünün altını çizmektedir (Lopez, 1964: 445-464).

Bu iki deniz cumhuriyeti arasındaki rekabet, en önemlisi Adriyatik ve Ege denizlerindeki ticaret yollarının kontrolü için yapılan savaşlar olmak üzere çeşitli askerî çatışmalarla sonuçlandı. Bu çatışmalar genellikle ticaret ve politikanın iç içe geçmiş doğasını yansıtan bir güçle veya diğeriyle ittifak kuran yerel yöneticileri içeriyordu. 14. yüzyılın başlarında Venedik ve Ceneviz, eski Bizans topraklarında her biri bu güçlerden biri veya diğeri tarafından yönetilen ticari ağlar kurmuştu. Ancak bu ticari alt sistemlerdeki egemenlik hiçbir zaman keskin şekilde tamamlanmadı ve ikisi arasındaki rekabet sürekli devam etti. Hem yerleşik hem de yeni pazar yerleri, uluslararası ticaretin taleplerini karşılayan bu tartışmalı sistemler içinde faaliyet gösteriyordu. Venedik etki alanı içinde, Batı Yunanistan önemli bir ticari merkez haline geldi. 11. yüzyıldan beri faaliyet gösteren Dıraç ve Avlonya gibi yerleşik ticaret merkezleri, Arta ve İnebahtı gibi daha yeni pazar yerleriyle birlikte gelişti. Bu bölgeler öncelikle buğday, tuz ve et ihraç ediyordu. Önemli tüccar nüfusuna sahip Yanya, muhtemelen tahıl ve hayvansal ürünler ticaretine

odaklanmıştı. Bizans veya Batı kontrolünde olmasına bakılmaksızın Mora, Venedik hakimiyetindeki bu sisteme entegre edildi ve büyük ölçüde Venedik çıkarlarıyla bağlantılı canlı bir ticaret sürdürdü. Girit ve Venedik'in elindeki Ege adaları da bu ağın içindeydi. Modon, Koron, Glarentza ve Hanya ortaya çıkan önemli yeni limanlardan ve pazar yerlerinden sadece birkaçıydı (Laiou-Morrisson, 2007: 206).

Bu devletlerin Balkanlar'a müdahalesi sadece ekonomik çıkarlardan değil, aynı zamanda Osmanlı yayılmasına karşı koyma ve kendi çıkarlarına uygun bir güç dengesini koruma gibi jeopolitik amaçlardan da kaynaklanıyordu. Venedik ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki bu güzergâhlar üzerindeki hâkimiyet rekabeti, diplomatik ve askerî angajmanları etkilemiş; her iki güç de ekonomik çıkarlarını korumaya ve genişletmeye çalışmıştı. Bu güçler arasındaki etkileşim, her biri ticaret üzerindeki kontrolünü ve buna bağlı olarak bölgedeki siyasi ve ekonomik gücünü en üst düzeye çıkarmaya çalıştığından, sık sık değişen ittifaklara ve çatışmalara yol açtı. Dolayısıyla güç dengesi, ticaretin ve bölgesel kontrolün değişen dinamiklerinden etkilenerek sürekli bir değişim içindeydi.

Venedik ve Ceneviz arasındaki rekabet, Osmanlı yayılmasıyla birleşerek Balkanlar'daki ekonomik ve jeopolitik çıkarlar arasında dinamik bir etkileşim yarattı. 15. yüzyıla gelindiğinde Osmanlılar, Konstantinopolis, Belgrad ve Vidin'i birbirine bağlayanlar da dâhil olmak üzere kilit ticaret yolları üzerindeki kontrollerini stratejik olarak pekiştirmişlerdi. Osmanlıların bu güzergâhlar üzerindeki hâkimiyeti sadece muazzam bir zenginlik yaratmakla kalmadı, aynı zamanda askerî seferleri ve idari yapıları finanse ederek bölgesel bir otorite olarak statülerini sağlamlaştırdı. Konstantinopolis'in 1453'te ele geçirilmesi, Osmanlıların malların, kaynakların ve askerlerin hareketi için hayati arterleri güvence altına almasına ve Balkanlar'ı imparatorluk ekonomisine daha da entegre etmesine olanak tanıdığı için bir dönüm noktası oldu (İnalçık, 2003: 135-145).

Ticaret yollarının kontrolü, bölgenin güç dinamiklerini şekillendirmede kritik bir faktör olmaya devam etti. Venedik'in Adriyatik ve Ege denizlerindeki ticaret ağlarını tekeline alma becerisi, Balkanlar'dan Batı Avrupa'ya mal akışını domine etmesini sağlayarak temel bir ekonomik güç olarak rolünü pekiştirdi. Buna karşılık, Osmanlı İmparatorluğu'nun Via Militaris gibi Balkanlar üzerinden geçen kara yolları üzerindeki kontrolü, genişlemesini sürdürmek için gereken zenginliği ve lojistik kapasiteyi sağlamıştır. Dünya sistemleri teorisi bağlamında bu dinamikler, Balkan Yarımadası'nın rakip çekirdek güçler için bir savaş alanı ve Doğu ile Batı arasındaki ekonomik alışverişe aracılık eden yarı-çevresel bir bölge olarak ikili rolünün altını çizmektedir.

Balkanlar'daki yerel yöneticiler çıkarlarını korumak için sıklıkla bu büyük güçlerden biriyle ittifak kurarak bölgenin küresel ekonomik sistem içindeki yarı-çevresel konumunu daha da yansıttılar. Ancak bu ittifaklar genellikle kırılıyordu ve kısa vadeli kazanımlarla motive edilerek bölgenin istikrarsızlığını daha da arttırdı. Örneğin Ragusa, Osmanlılara haraç ödemek ile bölgesel ticarete tarafsız bir aracı olarak kalmak için Venedik bağlantılarından yararlanmak arasında hassas bir denge kurdu. Bu denge Ragusa'nın Balkanlar'ın diğer bölgelerini istikrarsızlaştıran siyasi karışıklıklardan kaçınırken ekonomik olarak gelişmesini sağladı.

Daha güçlü rakipleri dengelemek ve ekonomik çıkarlarını korumak isteyen güçler, stratejik ittifaklara yönelmiştir. Bu duruma örnek olarak, 1390'ların başında Macar Kralı Sigismund, Bizans İmparatoru II. Manuel ve Venedik arasında kurulan ittifak gösterilebilir. İttifakın temel motivasyonu, öncelikli olarak kendi topraklarını savunma ihtiyacı olsa da ideolojik tutkalı sağlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun oluşturduğu ortak tehditti. Çatışmayı kâfirlere karşı bir Haçlı Seferi olarak çerçevelemeleri sayesinde, ittifak Fransa ve Burgonya şövalyeleri de dahil olmak üzere daha geniş bir Avrupalı kitlenin desteğini harekete geçirebilmeyi başardı (Imber, 2006a: 2-3). Ancak, Haçlı Seferi söyleminin güçlü olmakla birlikte, nihayetinde destek ve meşruiyet kazanmak için kullanılan retorik bir araç olduğunu kabul etmek önemlidir. İttifakın altında yatan motivasyonlar öncelikle stratejik ve ekonomiktir. Sigismund, Venedik ve Bizans İmparatorluğu bölgedeki toprak bütünlüklerini ve ekonomik çıkarlarını korumaya çalışıyordu. Haçlı seferi ideolojisi çatışmaya ahlaki bir gerekçe sağlarken, bu pragmatik kaygıları gölgede bırakmadı. İttifak özünde hem reel-politiğin hem de dini coşkunun bir ürünüydü ve bu kombinasyon gelecek yüzyıllar boyunca Avrupa dış politikasını şekillendirmeye devam edecekti.

Erken Modern Dönem'de Balkanlar'daki ittifaklar genellikle kırılmalı ve kısa ömürlü olmuş, ihanet ve değişen sadakatlerle karakterize edilmiştir. Bu istikrarsızlık Osmanlı'nın bölgesel bölünmelerden stratejik olarak faydalanmasını kolaylaştırmıştır. Hıristiyan güçlerin Osmanlı ilerleyişini durdurmaya çalıştığı belirleyici bir çatışma olan 1396 Niğbolu Savaşı bu kırılmalıkların altını çizmektedir. Seferin başarısızlığı kısmen iç çatışmalarla

meşgul olan Balkan devletleri arasındaki koordinasyon eksikliği ve rekabetten kaynaklanıyordu. Bu yenilgi, birleşik bir direniş için gereken siyasi tutarlılığı zayıflatarak daha fazla boyun eğmeye ve Osmanlı'ya ekonomik olarak bağımlılığa yol açtı. Osmanlı'nın vergi ve haraç dayatması yerel özerkliği aşındırarak daha önce güçlü olan bölgesel ekonomileri zayıflattı. Topraklarını savunmak ve Osmanlı gücünü yatıştırmak arasında kalan yerel beyler, sık sık bağımlılıklarını değiştirdi ya da tavizler verdi. Bu eylemler yerel tarımsal üretim ve ticaret kalıplarını bozarak ekonomik faaliyetleri Osmanlı merkezlerine doğru yeniden yönlendirdi ve Balkanlar'ı Osmanlı ekonomik alanına daha derinden entegre etti (Imber, 2006b: 12-23).

Dönemin değişen ittifakları genellikle dış güçlerin, özellikle de Bizans İmparatorluğu'nun ve yerel beyliklerin iç zayıflıklarını ustalikle kullanan Osmanlıların lehine olan antlaşmalar ve düzenlemelerle sonuçlandı. Osmanlı stratejisi, nüfuzlarını sağlamlaştırmak için evlilikler, rüşvet ve askerî güç kullanımını içeriyordu. Sırp Despotu Vılköğlü Brankoviç'in kızı Mara ile Sultan II. Murad arasındaki evlilik bunun en önemli örneğidir. Bu evlilik, Osmanlıların hanedan bağlarını yayılcı hedeflerini ilerletmek için nasıl kullandıklarının bir örneğiydi. Brankoviç'i haraç ödemeye ve kızını Sultan'la evlendirmeye zorlayan Osmanlılar, Sırbistan'ı etkin bir şekilde vassal bir devlete indirgeyerek direnme kapasitesini aşındırdı ve Osmanlı hâkimiyetini güçlendirdi. Osmanlılar ile Macaristan arasında bir tampon devlet işlevi gören Sırbistan, Osmanlıların Orta Avrupa'ya akınları için stratejik bir sıçrama tahtası haline geldi. Sırbistan'a boyun eğdirilmesi sadece Osmanlı toprak kontrolünü genişletmekle kalmadı, aynı zamanda Macaristan'la olan çatışmalarındaki kilit bir engeli de ortadan kaldırdı. Bu evlilik, askerî zaferler ve diplomatik manevralarla birleşince, Osmanlıların kademeli olarak Balkanlar'a uzanmasına ve sonunda 1453'te Konstantinopolis'i fethederek geniş bir imparatorluk kurmasına olanak sağladı (Imber, 2006a: 6-7).

Konstantinopolis'in 1453'te fethi, Osmanlı'nın gücünü pekiştirmesinde bir başka dönüm noktasıydı ve hem askerî güçlerinin doruğuna hem de Bizans siyasi yapısının iflasına işaret ediyordu. Bizans İmparatorluğu içindeki yolsuzluk, ihanet ve hizipçilik, çöküşünde önemli rol oynamıştı. Osmanlı'nın 14. yüzyıldan itibaren Balkanlar'a doğru genişlemesi, ticaret yollarını ve bölgesel güç dinamiklerini temelden değiştirdi. Osmanlılar ve diğer güçler arasında sık sık el değiştiren Belgrad gibi stratejik şehirler, askerî çatışmaların ve ekonomik rekabetin odak noktaları haline geldi. Osmanlıların 1521'de Belgrad'ı ele geçirmesi, ticaret ve askerî lojistik için hayati bir arter olan Tuna Nehri üzerindeki kontrollerinde bir dönüm noktası oldu. Bu fetih, Osmanlıların bölgesel ticaret üzerinde daha fazla nüfuz sahibi olmalarını, ekonomik akışları yeniden yönlendirmelerini ve Balkan ticaretini daha geniş Osmanlı ekonomisine entegre etmelerini sağladı. Nitekim 1554'te Papa III. Julius tarafından Fransa ve İngiltere arasında barışı sağlamak üzere gönderilen bir elçi olan Kardinal Pole, Osmanlı'nın Belgrad ve Rodos'u fethinden sorumlu olduğu varsayılan "anlaşmazlıklar ve savaşlar" nedeniyle I. Francis, II. Henry ve İmparator V. Charles'ı azarlamıştı (Anievas&Nişancıoğlu, 2015: 96).

Osmanlı İmparatorluğu Balkanlar üzerindeki hakimiyetini pekiştirdikçe, ticaret yollarının kontrolü giderek Osmanlı otoritelerine geçti. Böylece ekonomik denge Osmanlı merkez bölgelerinin lehine ve yerel Balkan güçlerinden uzaklaştırıldı. Bu kontrol değişikliği, eski ticaret merkezlerinin ya gerilemesi ya da daha büyük Osmanlı ekonomisine entegre olmasıyla bölgenin ekonomik dinamiklerinde temel bir değişime işaret etti (Faroqhi, 2010: 195-227).

Balkanlar'ın Osmanlı ekonomisine entegrasyonu, 15. yüzyılın başlarından itibaren hem Balkan içi hem de Balkan dışı ticarete önemli bir büyüme sağladı. Osmanlı öncesi ticarete deri, yün, balmumu ve köle gibi hammaddeleri ithal eden İtalyan tüccarlar hakimken, Osmanlı dönemi bu ağların çeşitlenmesine ve genişlemesine tanık oldu. Osmanlı gümüş sikkesi Balkanlar'da hâkim para birimi haline gelmiş, hatta Osmanlı İmparatorluğu ile yakın ticari ilişkilerini sürdüren Braşov gibi yabancı pazarlarda da dolaşıma girmişti. Gümrük kayıtları ve bulunan akçe defineleri, bu dönemde Balkanlar'daki kapsamlı ticari faaliyetlerin ve ekonomik entegrasyonun altını çizmektedir. Bu ticaret ve ekonomik hakimiyet sistemi, 19. yüzyılda Batı Avrupalı güçlerin artan etkisine kadar devam etmiştir (İnalçık, 2016: 22-23).

Özetle, Geç Orta Çağ ve Erken Modern Dönem'de Balkan bölgesi, küresel ticaret ağları içindeki yarı-çevre bölgelerin karmaşıklığını örneklemektedir. Coğrafi zorluklar, siyasi parçalanma ve ekonomik rekabetler kilit ticaret yollarının ve kent merkezlerinin gelişimini şekillendirmiştir. Yerel ve dış güçler arasında bu rotalar üzerinde kontrol sağlamak için yaşanan rekabet, ticaret ve jeopolitik arasındaki ayrılmaz bağı vurgulayarak

ekonomik akışların bölgenin siyasi ve ekonomik manzarasını nasıl şekillendirdiğini göstermektedir. Balkanlar'ın Venedik, Ceneviz ve Osmanlı İmparatorluğu gibi aktörler tarafından kolaylaştırılan küresel ticaret sistemlerine entegrasyonu, yarı-çevre bölgelerin Geç Orta Çağ ve Erken Modern Dönem'de dünya ekonomisinin birbirine bağlılığını sürdürmedeki kritik rolünün altını çizmektedir. Osmanlı'nın ticaret yollarını birleştirmesi ve haraç sistemlerini dayatması ekonomik manzarayı yeniden yapılandırmış, zenginliği imparatorluk merkezine doğru yönlendirirken aynı zamanda Balkanlar'ı küresel ekonomik ağlara daha derinlemesine entegre etmiştir. Ticaret yollarının kontrolü, stratejik evlilikler ve askerî fetihlerle birleşerek sadece Osmanlı genişlemesini finanse etmekle kalmamış, aynı zamanda bölgenin siyasi ve ekonomik hiyerarşilerini de yeniden şekillendirmiştir. Ticaret ve güç dinamiklerinde ortaya çıkan değişimler, Balkanlar'da jeopolitik stratejiler ve ekonomik entegrasyon arasındaki etkileşimi vurgulamaktadır.

4. SONUÇ

Osmanlı idaresi öncesinde Balkanlar, küçük devletler ve prensliklerin sürekli çatışmalarına sahne olan istikrarsız bir bölgeydi. İç ihanetler ve değişken ittifaklar hem siyasi istikrarı zayıflattı hem de ticaret yollarının güvenliğini tehlikeye attı. Yağmacı güçlerin ve güvensiz ortamın etkisiyle ana ticaret yolları zarar gördü ve bu durum ekonomik durgunluğa yol açtı. Bizans İmparatorluğu'nun iç çatışmaları ve başarısız dış ittifakları çöküş sürecini hızlandırırken, Sırp ve Bulgar beyleri de benzer şekilde iç bölünmelerle güçlerini kaybetti. Osmanlı İmparatorluğu, bu zayıflıklardan yararlanarak Balkanlar'da yükselmiş, ticaret yollarını yeniden düzenlemiş ve stratejik şehirlerin kontrolünü ele geçirmiştir. Bu şehirler, Osmanlı yönetimi altında ticaretin gelişmesiyle büyüyerek önemli ekonomik merkezlere dönüşmüştür.

Osmanlı, Balkanlar'daki ekonomik ve stratejik kontrolü, bölgenin Batı Avrupa ile Doğu arasında bir köprü işlevi görmesi üzerine inşa etmiştir. Osmanlı, ticareti kolaylaştırmak için şehirleşme politikalarını ve altyapı projelerini aktif şekilde desteklemiştir. Kervansaraylar, hanlar ve karakollar inşa edilerek ticaret yollarının güvenliği artırılmış ve ticari akış hızlandırılmıştır. Bu yatırımlar, ekonomik entegrasyonu güçlendirmiştir. 14. ve 15. yüzyıllarda Edirne ve Konstantinopolis'in ihtiyaçlarını karşılayan Balkanlar, Tuna Nehri boyunca gelişen liman şehirleri ve Adriyatik kıyılarındaki Dubrovnik gibi ticaret merkezleri aracılığıyla geniş bir ekonomik ağın önemli bir halkası olmuştur. Tarım, maden ve hayvansal ürünler gibi hammadde sağlayan bir bölge olarak Osmanlı ekonomisinin sürdürülebilirliğine katkı sağlamıştır. Ancak bölgenin küresel ticaret ağlarına entegrasyonu sağlanırken, yerel halkın ekonomik refahını artırmaktan çok çekirdek ekonomilere hizmet eden bir yapı oluşturmuştur. Balkanlar, küresel sistemde hammadde sağlayıcı bir yarı-çevre bölgesi olarak konumlanmış, yerel ekonomik bağımsızlığını geliştirme kapasitesi sınırlı kalmıştır.

Makale, Erken Modern Çağ Balkanları'nı Immanuel Wallerstein'in "Modern Dünya Sistemi Teorisi" çerçevesinde ele alarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgedeki ekonomik ve jeopolitik dönüşümünü analiz etmiştir. Çalışmanın bulguları, Osmanlı'nın ticaret yollarını genişletme, yerel kaynakları mobilize etme ve ekonomik entegrasyonu artırma politikalarının, Balkanlar'ın ekonomik canlılığını artırdığını göstermektedir. Dubrovnik, Selanik ve Belgrad gibi şehirler, bu sürecin somut örnekleri olarak hem yerel aktörlerin hem de uluslararası güçlerin etkisiyle şekillenmiştir. Ancak, bölgenin tamamında homojen bir süreç yaşanmamış, coğrafi ve sosyal farklılıklar entegrasyon dinamiklerini çeşitlendirmiştir.

Bu çalışma, Balkanlar'ın Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki ekonomik ve siyasi dönüşümünü, küresel ticaret sistemleri ve yerel dinamikler arasındaki etkileşimler çerçevesinde açıklayarak, bölgenin tarihsel önemine ışık tutmayı hedeflemiştir. Ancak gelecekteki araştırmalar, farklı sosyal grupların ve daha mikro düzeydeki yerel aktörlerin bu süreçteki rollerine odaklanarak, Balkanlar'daki ekonomik ve jeopolitik dönüşümün daha bütüncül bir çerçevesini sunabilir.

KAYNAKÇA

- Anievas, A., & Nişancıoğlu, K. (2015). The Ottoman–Habsburg rivalry over the long sixteenth century. *How the West Came to Rule: The Geopolitical Origins of Capitalism* içinde (ss. 91–112). Chicago: University of Chicago Press.
- Balard, M. (2016). The Black Sea: Trade and navigation (13th–15th centuries). *Vorträge und Forschungen: Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume*, 83, 181–194.
- Barkan, Ö. L. (1970). Research on the Ottoman fiscal surveys. *Studies in the Economic History of the Middle East* (ed. M. A. Cook) içinde (ss. 163-171). Londra: Oxford University Press.
- Barker, J. W. (2003). Late Byzantine Thessalonike: A second city's challenges and responses. *Dumbarton Oaks Papers*, 57, 5–33.
- Delilbaşı, M. (1989). *Johannis Anagnostis, Selânik (Thessaloniki)'in son zaptı hakkında bir tarih (Sultan II. Murad dönemine ait bir Bizans kaynağı)*. Ankara: TTK.
- Evliya Çelebi (2010). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Akkirman, Belgrad, Gelibolu, Manastır, Özü, Saraybosna, Slovenya, Tokat, Üsküp*, 5. Kitap 2. Cilt. (haz. S. A. Kahraman). İstanbul: YKY.
- Evliya Çelebi (2011). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Gümölcine, Kavala, Selanik, Tırhala, Atina, Mora, Navarin, Girit Adası, Hanya, Kandiyeli, Elbasan, Ohri, Tekirdağı*, 8. Kitap 2. Cilt. (haz. S. A. Kahraman). İstanbul: YKY.
- Fine, J. V. A. (1994). *The Late Medieval Balkans: A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Conquest*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Faroqhi: (2010). *Osmanlı İmparatorluğu Etrafındaki Dünya* (çev. A. Berktaş). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Faroqhi, S. (2014). *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam: Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla*. (çev. E. Kılıç). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gradeva, R. (2001). War and peace along the Danube: Vidin at the end of the seventeenth century. *Oriente Moderno*, 20 (81)(1), 149–175.
- Hopkins, T. K., & Wallerstein, I. (1987). Capitalism and the Incorporation of New Zones into the World-Economy. *Review (Fernand Braudel Center)*, 10(5/6), 763–780.
- Imber, C. (2006a). *The Crusade of Varna, 1443–45*. Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Imber, C. (2006b). *Osmanlı İmparatorluğu 1300-1650* (çev. Ş. Yalçın). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Ivanova, S. (2003). The Empire's "Own" Foreigners: Armenians and Acem tüccar in Rumeli in the seventeenth and eighteenth centuries. *Oriente Moderno*, 22 (83/3), 681–703.
- İnalçık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi I. Cilt: 1300–1600* (çev. H. Berktaş). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İnalçık, H. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)* (çev. R. Sezer). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İnalçık, H. (2016). Türkler ve Balkanlar. *Balkanlarda İslâm: Miadı Dolmayan Umut* içinde (ss. 9–39). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Kayapınar, A., & Kayapınar, L. (2010). XVI-XVII. yüzyıllarda Aşağı Tuna bölgesinde iltizam sisteminin uygulanması. *Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri- 2* (haz. R. D. Özbay, F. Solak, Y. Bülbül, G. Çelik). İstanbul: TİTAP.
- Kayapınar, A. (2015). Ortaçağ ve Osmanlı döneminde Vidin. *Ege ve Balkan Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 67–114.
- Kotenbach, A. (1982). Problems of Ottoman Economic History and the Core-periphery model. *Itinerario*. 6(1), 127–149.
- Laiou, A. E., & Morrişon, C. (2007). *The Byzantine Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lopez, R. S. (1964). Market expansion: The case of Genoa. *The Journal of Economic History*, 24(4), 445–464.
- Mazower, M. (2014). *Bizans'ın Çöküşünden Günümüze Balkanlar* (çev. A. Özil). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Molnár, A. (2007). Struggle for the chapel of Belgrade (1612-1643): Trade and catholic church in Ottoman Hungary. *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, 60(1), 73–134.

- Molnár, A. (2021). Ragusa and the Beginnings of the Balkan Missions. *Dubrovnik annals*, (25), 89–112.
- Murphey, R. (1999). 17. yüzyılda Via Egnatia boyunca görülen ticaret örüntüleri. (ed. E. Zachariadou), *Sol Kol: Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)* (çev. Ö. Arıkan, E. Güntekin & T. Altınova) içinde (ss. 191–224). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Norwich, J. J. (2013). *Bizans: Gerileme ve çöküş dönemi (MS 1082-1453)*. İstanbul: Kabalcı Yayınları.
- Riedler, F., & Stefanov, N. (Ed.). (2021). *The Balkan Route: Historical Transformations from Via Militaris to Autoput*. Berlin & Boston: De Gruyter.
- Shea, J. (2010). *The late Byzantine city: Economic and industrial profile* (Doktora tezi). Birmingham University, Birmingham.
- Stephenson, P. (2019). Balkan borderlands (1018-1204). (ed. J. Shepard), *The Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500-1492* içinde (ss. 664–691). Cambridge & New York: Cambridge University Press.
- Stoianovich, T. (1953). Land Tenure and Related Sectors of the Balkan Economy, 1600-1800. *The Journal of Economic History*, 13 (4), 398–411.
- Stoianovich, T. (1960). The Conquering Balkan Orthodox Merchant. *The Journal of Economic History*, 20(2), 234–313.
- Stoianovich, T. (1999). Osmanlı hâkimiyetinde Via Egnatia. (ed. E. Zachariadou), *Sol Kol: Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)* (çev. Ö. Arıkan, E. Güntekin & T. Altınova) içinde (ss. 225–240). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Stoianovich, T. (2015). *Balkan Worlds the First and Last Europe*, New York: Routledge
- Sugar, P. F. (1977). *Southeastern Europe under Ottoman Rule, 1354-1804*. Seattle: University of Washington Press.
- Treadgold, W. T. (1997). *A History of the Byzantine State and Society*. Stanford: Stanford University Press.
- Ursinus, M. (1991). Manastir. (ed. C. E. Bosworth, E. van Donzel, B. Lewis, & Ch. Pellat), *The Encyclopaedia of Islam (New Edition, VI)* içinde (ss. 371–372). Leiden: E. J. Brill.
- Wallerstein, I. (1974). *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press.
- Wallerstein, I. (1979). The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Questions for Research. *Review (Fernand Braudel Center)*, 2(3), 389–398.
- Zachariadou, E. A. (1983). Ottoman Diplomacy and the Danube Frontier (1420-1424). *Harvard Ukrainian Studies*, 7, 680–690.

Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)

1. Bu çalışmanın yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedirler (The authors of this article confirm that their work complies with the principles of research and publication ethics).
2. Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir (No potential conflict of interest was reported by the authors).
3. Bu çalışma, intihal tarama programı kullanılarak intihal taramasından geçirilmiştir (This article was screened for potential plagiarism using a plagiarism screening program).