



JOEEP

e-ISSN: 2651-5318
Journal Homepage: <http://dergipark.org.tr/joeep>



Araştırma Makalesi • Research Article

Via Egnatia Ekseninde Osmanlı Devleti ile İtalyan Şehir Devletleri Arasındaki Ticaret Ağları

Trade Networks between the Ottoman Empire and Italian City-States along Via Egnatia

Tuğrul Arık ^{a,*}

^a Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İktisat Bölümü, İstanbul, Türkiye
ORCID: 0000-0002-5921-4324

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 3 Aralık 2025

Düzeltilme tarihi: 26 Mayıs 2026

Kabul tarihi: 25 Haziran 2026

Anahtar Kelimeler:

Osmanlı

İtalya

Ticaret

Via Egnatia

ARTICLE INFO

Article history:

Received: Dec 3, 2025

Received in revised form: May 25, 2025

Accepted: June 25, 2026

Keywords:

Ottoman State

Italy

Trade

Via Egnatia

ÖZ

Bu çalışma, Osmanlı Devleti ile İtalyan şehir devletleri arasındaki ticari ilişkileri 17. yüzyıla kadar, Akdeniz dünyasının en önemli kara ticaret yollarından biri olan Via Egnatia ekseninde incelemektedir. Osmanlı Devleti, “Sol Kol” diye adlandırdıkları Via Egnatia boyunca menzil teşkilatı, kaleler, vakıflar ve altyapı yatırımlarıyla yolu sadece askeri değil aynı zamanda ekonomik bir omurga hâline getirmiştir. Çalışma, Venedik, Cenova, Floransa ve Dubrovnik gibi şehir devletlerinin Osmanlı ile kurdukları ilişkilerin yalnızca ticari değil, aynı zamanda diplomatik ve askeri yönlerini de ele almaktadır. Via Egnatia, yalnızca bir ticaret yolu değil; ticari akışların mekânsal organizasyonunu ve aktörler arası bağlantıları ortaya koyarak Osmanlı-İtalyan ticari ilişkilerinin süreklilik ve dönüşümünü açıklayan bir analitik çerçeve olarak değerlendirilebilir.

ABSTRACT

This study examines the commercial relations between the Ottoman Empire and the Italian city-states up to the seventeenth century, along the axis of the Via Egnatia, one of the most important overland trade routes of the Mediterranean world. The Ottoman Empire transformed the Via Egnatia—referred to as the “Left Wing” (Sol Kol)—into not only a military corridor but also an economic backbone through the establishment of relay stations (menzil system), fortifications, waqfs, and infrastructural investments. The study addresses the relations established by city-states such as Venice, Genoa, Florence, and Dubrovnik with the Ottoman Empire, considering not only their commercial but also their diplomatic and military dimensions. Via Egnatia can be regarded not merely as a trade route, but as an analytical framework that elucidates the spatial organization of commercial flows and the interconnections among actors, thereby explaining the continuity and transformation of Ottoman-Italian commercial relations.

1. Giriş

Akdeniz dünyasında Ortaçağ’dan Yeniçağ’a uzanan süreç, yalnızca ticari faaliyetlerin değil, aynı zamanda siyasi, askeri ve kültürel etkileşimlerin de yoğunlaştığı bir dönem olarak dikkat çekmektedir. Bu etkileşimin merkezinde yer alan İtalyan şehir devletleri—özellikle Venedik, Cenova, Floransa ve Pisa—coğrafi konumlarının sunduğu avantajlar

ile ticari ve denizcilik alanında geliştirdikleri örgütlü yapılar sayesinde Doğu Akdeniz de erken dönemden itibaren belirleyici bir aktör haline gelmişlerdir. İtalyan şehir devletlerinin birbiriyle rekabet eden yapıları, Papalık, Fransa ve İspanya gibi büyük güçlerle kurdukları karmaşık ilişkiler ve Akdeniz havzasına yayılan ticari kolonileri, Osmanlı-İtalyan ilişkilerinin seyrini doğrudan etkilemiştir.

* Sorumlu yazar/Corresponding author.

e-posta: tugrularik@gmail.com, tarik@ticaret.edu.tr

Atıf/Cite as: Arık, T. (2026). A Qualitative Study on Occupational Health and Safety Perceptions of Construction Workers. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 11(1), 420-434.

This article is published under the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0) licence. Anyone may reproduce, distribute, translate and create derivative works of this article (for both commercial and non-commercial purposes), subject to full attribution to the original publication and authors.

Bu ilişkilerin en önemli sahnelerinden biri, Roma döneminde askeri birliklerin sevkî için inşa edilen ancak zamanla ticarî fonksiyonları ağır basan Via Egnatia dır. M. Ö. 2. yüzyılda inşa edilerek Adriyatik limanlarını İstanbul a bağlayan bu stratejik yol, Bizans'ın zayıfladığı dönemlerde kimi kesimlerde işlevsiz hale gelmiş; Osmanlı Devleti nin Balkan hâkimiyetiyle birlikte yeniden canlandırılarak güvenli ve işler bir ticaret koridoruna dönüştürülmüştür. Osmanlıların yol güzergâhını menzîl teşkilâtı, kaleler, vakıflar ve derbentçilik sistemiyle tahkim etmesi, sadece iç ticarî ağı entegrasyonunu güçlendirmemiş, aynı zamanda İtalyan şehir devletleri ile kurulan ekonomik ve diplomatik ilişkilerin zeminini belirlemiştir.

Bu dönemde Osmanlı-İtalyan ilişkileri tek boyutlu değildir. İtalyan şehir devletleri arasında Venedik-Cenova rekabeti, Floransa'nın yükselen doküma ve finans gücü, Dubrovnik in diplomatik esnekliği gibi dinamikler; Osmanlı Devleti nin uyguladığı ticarî imtiyazlar, askeri stratejiler ve diplomatik manevralarla birleşerek çok katmanlı bir etkileşim yaratmıştır. Osmanlıların bazı şehir devletlerini stratejik olarak desteklemesi veya denge siyaseti kapsamında birbirlerine karşı kullanması, Doğu Akdeniz ticaret sisteminin ne denli dinamik ve kırılğan olduğunu göstermektedir.

Bu çalışma, söz konusu çok yönlü ilişkinin 17. yüzyıla kadar olan seyrini, Via Egnatia ekseninde değerlendirerek hem kara hem de deniz hatlarının birlikte oluşturduğu ekonomik yapıyı yeniden ele alma amacı taşımaktadır. Coğrafi keşifler diye bilinen sömürgecilik faaliyetleri öncesi Akdeniz ticaretinin yapısı, Osmanlı'nın Balkan politikaları, İtalyan şehir devletlerinin ticarî stratejileri ve papalık/krallık merkezli müdahaleler bir arada analiz edilerek, Osmanlı-İtalyan ticaret ilişkilerinin yalnızca iktisadî değil, aynı zamanda diplomatik ve kültürel boyutları da görünür hale getirilmektedir. Böylelikle çalışma, hem mevcut literatürde dağınık halde bulunan bilgileri Via Egnatia ekseninde bütünleştirmekte hem de İtalyan şehir devletlerinin Osmanlı klasik çağındaki rolünü yeniden tartışmaya açmaktadır.

2. Yöntem

Bu çalışma, tarihsel nitelikli bir araştırma olup çok katmanlı bir kaynak analizine dayanmaktadır. İncelemede izlenen yöntemsel adımları ifade edersek; çalışmanın ilk aşamasında, Via Egnatia'nın Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerindeki konumu ve işlevi üzerine mevcut literatür taranmış; yolun siyasi, askeri ve ekonomik fonksiyonlarına dair kavramsal bir arka plan oluşturulmuştur. Bu çerçeve, Osmanlı-İtalyan ilişkilerinin hangi bağlamda şekillendiğini açıklamak için temel teşkil etmiştir.

Araştırmada yararlanılan kaynaklar; Osmanlı ahidnâmeleri, vakıf kayıtları, sefaretnameler, Ceneviz ve Venedik e ait

ticarî dokümanlar, diplomatik yazışmalar gibi birincil kaynakları da dikkate alan çalışmalara ve ikincil kaynaklara dayanan eserlerdir. Bu belgeler, Via Egnatia'nın üzerindeki ticaretin mahiyetini, güvenlik uygulamalarını, gemi-kara rotası ilişkisini ve şehir devletlerinin Osmanlı politikaları karşısındaki tutumlarını anlamada ana veri kaynağı olarak kullanılmıştır.

İkincil kaynaklardaki bilgilerden yararlanma usulü olarak; modern tarih yazımında Osmanlı-İtalyan ticaret ilişkilerine dair farklı disiplinlerden gelen çalışmaların (iktisat tarihi, diplomasi tarihi, şehir tarihi, denizcilik tarihi vb.) karşılaştırmalı bir yöntemle okunarak özellikle Via Egnatia'nın rolüne ilişkin değerlendirmelerde disiplinlerarası bir perspektifin sunulması benimsenmiştir.

Çalışmada yöntemsel olarak yalnızca siyasi gelişmeler değil, ağ analizi temelli mekânsal tarih yaklaşımı da benimsenmiştir. Buna göre: Via Egnatia üzerindeki menzîl noktaları, Adriyatik limanları, ara bağlantı yolları ve İtalyan ticaret kolonileri birbirine bağlı bir ekonomik-sosyal ağın düğümleri olarak değerlendirilmiştir. Bu yaklaşım, tekil olaylardan ziyade bölgesel ticarî sistemin bütünsel işleyişini anlamaya imkân tanımaktadır. S. Faroqhi gibi araştırmacıların mekan odaklı kent çalışmalarından bu kapsamda yararlanılmıştır.

Osmanlı-İtalyan ilişkilerinin yalnızca devletler düzeyinde incelenmesi yeterli değildir. Bu nedenle çalışmada: tüccarlar, konsoloslar, denizciler, yerel aristokrat aileler, ulema/askeri zümre ve vakıf yöneticileri gibi aktörlerin davranışları, ilişkileri ve çıkarları da analize dahil edilmiştir. Böylece Via Egnatia'nın yalnızca devlet politikalarıyla değil, sosyal ve ekonomik aktörlerin tercihleriyle de şekillenen bir hat olduğu gösterilmiştir.

Böylece çok katmanlı analiz yaklaşımı, farklı türdeki birincil ve ikincil kaynakların yalnızca betimleyici biçimde kullanılmasını değil, aynı zamanda birbirlerini sınyan ve tamamlayan veri setleri olarak çapraz okunmasını (cross-reading) esas almaktadır. Bu çerçevede Osmanlı ahidnâmeleri, vakıf kayıtları ve diplomatik belgeler gibi birincil kaynaklara dayanan çalışmalar; modern tarih yazımının sunduğu farklı disiplinler yorumlarla karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş, böylece kaynaklar arası doğrulama (triangulation) sağlanmıştır. Buna ek olarak çalışma, mekânsal tarih ve ağ (network) analizi yaklaşımlarını yöntemsel bir çerçeve olarak benimseyerek Via Egnatia üzerindeki ticarî, diplomatik ve lojistik ilişkileri düğümler ve bağlantılar üzerinden çözümlemektedir. Bu yöntemsel tercih, Osmanlı-İtalyan ticaret sisteminin çok aktörlü ve çok ölçekli yapısını görünür kılmaktadır.

Bu doğrultuda çok katmanlı analiz, yalnızca veri çeşitliliğini artıran bir teknik değil; farklı kaynak türleri arasındaki

gerilim, tutarlılık ve boşlukları ortaya çıkararak tarihsel gerçekliğin daha eleştirel ve bütüncül bir biçimde yeniden inşasını mümkün kılan analitik bir çerçeve olarak kullanılmaktadır.

Ticaret ilişkilerinin sürekli değişen yapısı dikkate alınarak araştırma üç alt döneme ayrılmıştır:

1-14. yüzyıl: İtalyan kolonilerinin yükselişi ve Bizans'ın çöküş sürecinde Via Egnatia'nın dönüşümü.

2- 15. yüzyıl: Osmanlı fetihleriyle yolun güvenliğinin sağlanması ve Osmanlı ticaretinde Venedik-Cenova rekabeti.

3-16. yüzyıl: Coğrafi keşifler diye bilinen sömürgecilik faaliyetleri sonrası yeni ticaret yollarının etkisi ve Türk-İtalyan ilişkilerinin yeniden tanımlanması.

Bu dönemlendirme, her bir şehir devletinin Via Egnatia ile kurduğu ilişkinin zamansal farklılıklarını görünür kılmak amacıyla kullanılmıştır.

3. Via Egnatia'nın Roma'dan Osmanlı'ya Uzanan Dönüşümü

İtalyan toprakları üzerindeki siyasi tarihe bakıldığında, Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkıldığı 476 yılından çalışma kapsamındaki dönem de dahil olmak üzere, siyasi birliğini sağlayamamış bir ülke tablosuyla karşılaşılır. Bugünkü İtalya toprakları, 11. yüzyıldan itibaren tarih sahnesine doğan Ceneviz, Venedik, Milano, Floransa, Pisa, Siena ve Lucca gibi şehir devletlerinin hâkim olduğu bir bölgedir. Şehir devletleri söz konusu dönemde hem kendi aralarında hem de diğer Avrupa devletleri ve Papalık'a karşı siyasi mücadele içerisinde olmuşlardır. Bu dönemde Papalık, kendi eliyle yarattığı uyduları ve dayanak noktaları ile gelecekte herhangi bir siyasi birliğin meydana gelmesini önleyebilecek kadar bir kuvvet gösteriyor, buna karşılık kendisinin bir birlik meydana getirecek gücü bulunmuyordu" (Burckhardt, 2010, s.30).

15. yüzyıldan itibaren ise İspanyollar ile Fransızlar, İtalyan şehir devletlerine hâkim olabilmek için kendi aralarında rekabete girişmişlerdir. Sonraki yüzyıllarda birçok mücadeleye sahne olan İtalyan toprakları üzerinde Roma'nın başkent olduğu İtalya Ulusal Birliği ancak 1871 yılında kurulabilmiştir (Yanmaz, 2024, 9-11).

Bu tarihten itibaren dünya sahnesine kuvvetli bir şekilde çıkan İtalyanların Türklerle kurdukları ilişkilerin tarihi ise çok uzun yıllara yayılmıştır. Resmi olarak başlangıcı Ortaçağ'a kadar dayanan bu ilişkilerin mahiyeti, ortak deniz olan Akdeniz'in kullanılması ve ticari faaliyetlerin yürütülmesi üzerine odaklanmıştır. Bunda İtalyanların denizcilik ve ticaret alanlarında uzmanlaşmalarının doğrudan etkisi vardır. İtalyan şehir devletlerinin ticari beceri ve bilgi birikimleri, İtalya topraklarının bir bütün

olarak Roma İmparatorluğu'nun hakimiyeti altında olduğu milattan önceki (M.Ö.) yıllarda bile ciddi düzeydeydi. Bu çerçevede daha o tarihlerde ticari bakış açısının katkı sunduğu önemli projeler yaşama geçirilmiştir. Bunun önemli örneklerinden biri M.Ö. 146-143 yıllarında başlangıçta askeri amaçla düzenlenen ancak sonradan 1.000 yılı aşkın süre ticaret yolu olarak kullanılan "Via Egnatia" ismiyle bilinen muazzam projedir (Avramea, 1999, s.4).

Bu proje başlangıçta İtalya ile Roma'nın Doğu eyaletleri arasındaki ilişkileri kolaylaştırmak, ordunun ve yönetimin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tasarlansa da hem ilk dönemlerinde hem de Osmanlı Devleti döneminde Roma ile bugünkü İstanbul arasındaki ticareti yürütmek için kullanılmıştır. Roma ile Brindisi arasındaki "Via Appia"nın bir devamı niteliğinde olan bu yol; Dıraç ile Avlonya ya bağlı Apollonia'nın çifte başlangıç noktası olduğu ve Ohri, Bitolia, Edessa, Pella, Selanik, Yeniköy, Kavala ve İpsala üzerinden Bizans/Konstantinopolis/İstanbul'a bağlanan önemli bir ticaret yoludur. Via Appia ile Via Egnatia'yı birbirine bağlayan ise Brindisi ile Avlonya ve Dıraç bölgeleri arasında Adriyatik üzerinden yapılan deniz yolculuğudur. Yolu ilk inşa ettiren Makedonya prokonsülü Egnatius'un isminden "Via Egnatia" diye şöhret bulan bu yolun doğu ucu, tarihçi ve coğrafyacı Strabon (M.Ö.64-M.S.24) tarafından İpsala'ya dayandırılırken (Beldiceanu-Steinherr, 1999, s.50) tarihçi Prokopios (M.S.500-565) tarafından İstanbul'un dış semti Zeytinburnu (Strongylon) a kadar uzatılır. Balkan Yarımadası'nı enlemesine kateden Büyük Egnatia veya Osmanlı dönemindeki ismiyle "Sol Kol", Roma ile İstanbul arasında insan, meta ve düşünce akışını sağlayan bir eserdir (Avramea, 1999, s.4-6). Dıraç'tan yola çıkan bir kervanın İstanbul'a ulaşması için gereken süre, mola ve konaklamaları da içerecek şekilde yapılan bir hesaba göre 14 gün süren bir yolculuğu işaret etmektedir (Stoianovich, 1999, s.236).

Bir ticaret yolunun sağlıklı bir şekilde işlemesi için birincil şart olan yol güvenliği, 7. yüzyılda Slavların Via Egnatia bölgesine gelmesiyle yara almıştır. Her ne kadar 9. yüzyıl başlarında Doğu Roma İmparatorluğu yani kısaca Bizans, yolun Selanik-Konstantinopolis hattını kontrol altına almışsa da Roma ile olan doğrudan bağ koparak Dıraç veya Avlonya'ya ulaşan yolun batı kesimi güvenilir olmaktan çıkmıştır. Ancak 1018'de bütün Balkanlar'ın Bizanslılarca fethedilmesinin ardından yol, tacirler için tekrar işler hale gelmiştir. 1204'teki Dördüncü Haçlı Seferi ise yol güvenliğini tekrardan bozmuştur. 1250'lerde Bizans, yolun doğu kesimini bir daha denetim altına almıştır fakat yolun batı kesimi Eperios Devleti'nin hakimiyetinde kesin bir gerileme sürecine girmiştir. Arnavut beyler arasında kan davasına konu olan yolun batı kesiminin bu durumu karşısında; Venedik, Cenova ve Dubrovnik tarafından yürütülen ticari faaliyetler kesin bir dönüşüm geçirmiş ve

ekonomik bakımdan daha kârlı olan deniz taşımacılığına yönelinmiştir (Oikonomidis, 1999, s. 9-13).

Gerek Dördüncü Haçlı Seferi sürecinde gerekse deniz taşımacılığının önem kazandığı diğer dönemlerde denizciliği iyi bilen İtalyan şehir devletleri, ticari hareketliliği artıran faaliyetlere girişmiştir. Bu dönemlerde bölgedeki etki alanlarını artıran İtalyanlar ile Türkler arasındaki ticari ilişkilerde de gelişmeler ortaya çıkmıştır. 13. yüzyılda İtalyan şehir devletleri hem Ege ve Karadeniz kıyılarında hem de Doğu Akdeniz deki Kıbrıs, Suriye, Mısır ve Filistin de ticaret kolonileri kurmuşlardır. Mısır'daki Eyyübî Sultanlığı'ndan 1205'te Cenevizlilerin, 1302'de ise Venediklilerin elde ettiği ticari imtiyazların ardından bir ticaret imparatorluğu haline gelen İtalyanlar, Türklerle de ticaret anlaşmaları yapmaya gayret etmişlerdir. Haçlı seferleriyle bölgeye geldikten sonraki I. Gıyâseddin Keyhusrev döneminde (h.1192-1196, 1205-1211) Selçuklu ülkesinde serbestçe ticaret yapma hakkı elde eden Venedikliler, 8 Mart 1220 tarihinde I. Alâeddin Keykubad ile imzaladıkları Dostluk ve Ticaret Antlaşması ile de vergi indirimi ve özel yargı yetkisi gibi ayrıcalıklara sahip olmuşlardır (Turan, 2001, s.449).

Köprülü, bu ayrıcalıkları Latince yazılı muahededen şu şekilde tercüme etmiştir: Lâtince yazılı muahede: Büyük Türkiye hükümdarı Alâeddin Keykûbâd'ın şanlı elçisi ile Venedik dukası adına Jacobus Teopulo arasında imzalanmıştır" (Turan, 2010, s.415). M. Fuad Köprülü'nün bu antlaşmanın içeriğini aktarırken kullandığı bazı ifadeler birbiriyle uyumlu olmasa da özgün haliyle paylaşmakta fayda vardır. Bu fermana göre, Selçuk Sultanları, Venedik tâcirlerinin hiçbir resme tâbi olmadan kıymetli taşlar, inciler, sikke hâlinde olsun veya olmasın gümüş ve altın, bir de buğday idhâl etmelerine müsade ediyorlar; sair emtiadan yalnız yüzde iki resm alınacaktır" (Köprülü, M. F., 2009, s.82).

Venedikliler, bu antlaşma sayesinde Anadolu Selçuklu Devleti'nin çöküşüne kadar bu devletin topraklarında ticari faaliyetlerini sürdürmüşler ve ayrıca yine Anadolu'daki diğer Türk Beylikleri ile de ticari antlaşmalar yapmışlardır. Çünkü İstanbul'un 1204'te başlayan Latinlerce işgali 1261 yılında sona ermişti. Bunun üzerine Bizans başkenti tekrardan İstanbul'a taşınmış ve bölgede güvenlik ve refah artışı doğmuştu. İstanbul'a geri dönen Bizanslılardan boşalan Batı Anadolu'daki topraklara da birçok Türk aşireti ve savaşçısı meyletmişti. Bölgeye gelen Menteşe, Aydın, Saruhan ve Karesi gibi Türk deniz beylikleri, Bizansların zayıflayan hakimiyeti sonrası "Küçük Asya kıyıları boyunca yeniden şekillenmiş Haçlı devletleriyle Venedik ve Ceneviz gibi güçlü ticaret devletlerinden oluşan bir dizi Latin devletine göğüs gerdi" (Greene, 2011, s.144). Türk beyliklerinin bu bölgeleri ele geçirdiği tarihi sürecin

ardından Batı Anadolu kıyıları 1300 yılı civarındaki hareketli Levant ticaretine entegre olmuştu ve beyler, on dördüncü yüzyılın başlarında, Venedik ve benzerleriyle ticaret antlaşmaları imzalıyorlardı" (Kafadar, 2010, s.7-8).

Batı Anadolu'daki Menteşe Beyliği ile 1331 yılındaki ilk imtiyazların tanındığı Menteşe-Venedik Antlaşmasının ardından Venedikliler 1337, 1358, 1375, 1403, 1407 ve 1414 yıllarında da ticari antlaşmalar yaparak imtiyaz sahibi olmuşlardır. Menteşe Beyliği son antlaşmadan bir yıl sonra 1415 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır. Venedikliler, Aydınolu Umur Bey dönemindeki 1337 yılı antlaşmasıyla da Aydınoluulları'ndan geniş ticari haklar elde etmiştir. Venedikliler, Aydınolu Hızır Bey dönemindeki 1348 antlaşması, 1353'te antlaşmanın yenilenmesi ve 1371'deki Aydın Emiri İsa Bey'in verdiği ahidnâme ile eski imtiyazların yenilenmesi sayesinde de bu beyliğin topraklarında ticari faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Türk Beyliklerinin Venedik ile antlaşma görüşmeleri Venedik'e bağlı Girit Dukalığı üzerinden gerçekleşmiştir. Bu beyliklerin bir nevi varisi olan Osmanlı Devleti ise 21 Mart 1390 tarihinde Yıldırım Bayezid eliyle Venediklilere bir ahidnâme vererek Osmanlılara ait bütün yerlerde serbestçe ticaret yapma hakkını kendilerine tanımıştır (Kaçan, 1995, s.10-12).

14. yüzyıl boyunca Bizans'ın çökmeye başlaması ve Osmanlı Devleti'nin bölgedeki hakimiyetini artırması üzerine Venediklilerin doğu toprakları doğrudan Osmanlı Devleti'nin yolu üzerinde kalmıştır. Kaderi doğrudan Doğu Akdeniz ticaretine bağlı olan Venedikliler, Osmanlı gerçeğini yani yükselen bu gücün siyasi ve ticari etkilerinin olacağını daha 13. yüzyılın sonlarında farketmiştir. Bu farkındalık sayesinde Osmanlı Sultanları ile yakın ilişkiler kurmuş ve bazen ortak bazense rakip olarak uzun soluklu bir politika yürütmüşlerdir (Dursteler, 2012, s.4).

14. yüzyıldaki Türk fetih hareketleri, Via Egnatia'nın güvenliği ile de yakından ilişkilidir. 1321-1328'deki 1. İç Savaş ve 1341-1347'deki 2. İç Savaş ile iyice zayıflayan Bizans, yolun doğu kesimine hala hakimken; yolun batı kesimi kimi zaman Slavlar kimi zamansa yarı bağımsız Bulgar prensleri tarafından tehdit altında kalmıştır. Yolun belli kısımlarını kendi hakimiyetleri altında tutan bu kişilerin öncelikli amaçları, rakiplerinin yoldan faydalanmasını önlemektir ancak bu durum ticari faaliyetleri yapılamaz hale getirmiştir. Yolun çeşitli kısımları üzerinde hakimiyet kuran Momçilo adındaki yarı bağımsız Bulgar Prensinin 1345'te Aydınolu Umur Bey tarafından yenilgiye uğratarak öldürülmesi; yolun Makedonya tarafında hakimiyet kuran Stratopedarkhes Aleksios ile Primikerios İoannes adlı iki kardeşten büyüğünün 1368/69'da ölmesi ve Osmanlıların 1383'te Seres'i ele geçirmesinin ardından küçük kardeşin de 1384'te inzivaya çekilmesiyle yol

üzerinde güvenliği sağlama vazifesini Osmanlı Devleti üstlenmiştir. Osmanlılar yolun bakımını yaparak, Yenice-i Karasu, Yenice-i Vardar ve Elbasan da yeni kaleler kurup güvenliği sağlayarak Adriyatik'e uzanan yol boyunca ticareti yeniden işler hale getirmiştir (Oikonomidis, 1999, s. 14-17).

Via Egnatia yolunun bir başka önemi de diğer bağlantı yolları ile birlikte Tuna iskelelerine kadar uzanmasıdır. Tuna iskeleleri fetihten sonra İstanbul'un kileri olarak vazife gören stratejik yerlerdir. Tuna iskelelerinin 14. ve 15. yüzyıllarda Bulgaristan bölgesi ve Transilvanya'nın büyük ticaret merkezleri ile İstanbul ve Karadeniz'deki İtalyan kolonileri ile arasında bağlantı sağladıkları bilinmektedir" (Albayrak, 2017, s. 126). Via Egnatia, Osmanlı döneminde ana yolu besleyen çok sayıda bağlantı yollarına sahip olmuştur. Ara yolların vardığı noktalar zaman içerisinde gelişme göstererek birer büyük kent haline gelmeye başlamıştır. Hem ara yolların geçtiği yerleşim noktalarında hem varış noktalarında kurulan panayırların sayısı, artan ticaret hacmiyle uyumlu bir şekilde sürekli bir artış halinde olmuştur. Ortaylı, Osmanlı dönemine dair şu yorumu yapmaktadır: Bilindiği gibi, Via Egnatia'nın tarihteki rolü Adriyatik'i Kuzey Ege'ye bağlamaktır...Osmanlı döneminde, Via Egnatia'nın bu geleneksel işlevi değişime uğramıştır...yeni bağlantılar önem kazanır ve Via Egnatia bir hat olmaktan çıkar, bir yol şebekesi haline gelir" (Ortaylı, 1999, s.216).

4. Ticaretin Askerî ve Diplomatik Boyutu

Via Egnatia yolunun Adriyatik'e açılan uç limanı olan Avlonya'yı, Berat şehri ve Kanina Kalesi ile birlikte 1417 yılında hakimiyeti altına alan Osmanlılar burada Avlonya sancağını tesis etmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin Adriyatik'e açılan ilk limanı olan Avlonya'nın alınışı Roma'ya uzanan ticaret yoluna tekrardan hayat vermiştir (Kiel, 1991, s.118). Ticaret yollarının güvenliğini sağlama meselesi Osmanlı Devleti için askeri fetih politikasının ayrılmaz bir parçasıdır. Çünkü Osmanlı Devleti tüccar bir devlettir. Brummet'in kullandığı bu tüccar devlet ifadesi dikkat çekicidir:

Tüccar devlet ile burada kastedilen, birikmiş servetinin bir kısmını, kâr amacıyla ticari risklere yatıran ve seçkin askeri sınıflarının da bu şekilde davrandığı, ticari gelirlerin kontrolü için sürekli başka devletlerle rekabet eden, dış siyasetini sadece kolonileştirme ve tarımsal kaynakların sömürülmesi için arazi edinmek amacıyla değil, ticari gelir kaynaklarının kontrolü amacıyla tasarlayan devlettir." (Brummett, 2009, s.18).

Osmanlı'nın Balkanlar'da izlediği fetih stratejisi, önce Sırbistan, Makedonya ve Bosna'daki altın, gümüş, kurşun, bakır, demir madenlerine giden yolları ele geçirmek, sonra da siyasi direniş merkezlerini ekonomik güçten yoksun bırakarak ortadan kaldırmaktır" (Stoianovich, 1999, s.226). Bu görüşü Kafadar'ın şu yorumu da desteklemektedir:

Osmanlı'nın genişleme siyasetinin güçlülüğü, aynı zamanda önemli ticaret güzergâhları ve üretim alanlarını hedeflemedeki siyaset-ötesi mantıklarına da dayanmaktaydı" (Kafadar, 2010, s.23). Bu strateji gereği Venedik'in denetimindeki Dıraç Limanı'na giden yollar kesilerek Arnavutluk'taki yerel beylerin gücü kırılmaya çalışıldı. Yine Dıraç'tan Tiran'a giden yolların kesişim noktaları üzerine kaleler inşa edildi. 1478-1479 akımlarında Venedik Limanı Alessio ile Venediklilere ait olan göl kenarındaki kale kenti Scutari/İşkodra'ya ele geçirildi. Tüm bu kuşatmaların ardından Dıraç, 1501 yılında Venediklilerden teslim alındı (Stoianovich, 1999, s.227).

Osmanlıların 1417 yılında Via Egnatia'nın bir ucu olan Avlonya'yı fethetmelerinin ardından yolun ikinci ucu olan Dıraç'ı 84 yıl sonra 1501'de teslim almaları tamamen bilinçli bir tercih gibi görünmektedir. Bu noktada Dıraç'ın 84 yıl boyunca alınmadığından değil bilinçli olarak alınmadığından bahsetmek eldeki bulgulara göre daha doğru durmaktadır. Zira Avlonya son derece canlı bir liman kenti iken Dıraç'tan bahseden kaynaklar sürekli, koşulları elverişsiz nankör bir iklimten, hiç bitmeyen salgınlardan sorumlu tutulan bataklıklara bağlı sağlıklı bir ortamdan söz eder...Osmanlılar'ın bu kıyı üzerinde yerleşmelerinin zamandizinin açısından Avlonya'dan yana rol oynadığını kabul etmek gerekir." (Veinstein, 1999, s.241).

Dıraç için bahsedilen bu tarz olumsuzlukların Osmanlı hakimiyetindeki yollardan bertaraf edilebilmesi anlayışı çerçevesinde Osmanlı Devleti, kurmuş olduğu derbentçilik teşkilatı ile ticari kara yollarının bakımını yaparken; menzil sistemiyle haberleşme ve lojistiği sağlarken; inşa edilen hanlar, hamamlar ve kervansaraylar (Köprülü, 2004, s.172) ile de tacirlerin ve diğer yolcuların güvenli bir şekilde seyahat etmelerine imkân sağlamıştır (Halaçoğlu, 1997, s.95). Osmanlı Devleti, Roma'dan kalan bozuk yolları kesme taşlarla onarmış ve her daim bakımlı tutmuştur. Öyle ki Çek tarihçi Konstantin Jireček, Osmanlı Devleti'nin bu yol politikası karşısında; Roma İmparatorluğu'nun yıkılışından beri hiçbir Avrupa Devleti yol sistemine bu denli özen göstermemiştir" demiştir (İnalçık, 2007, s.152). Osmanlıların tüm bu yatırımlara mahsus belli bir devlet dairesi bulunmadığından dolayı işlerin önemli kısmını vakıflar üstlenmiştir. Osmanlı devletinin Via Egnatia'ya ne derece önem verdiğini ve yolun bakımıyla ne ölçüde ilgilendiğini anlamak için bir yolu da, güzergâhta kurulmuş vakıflara bakmaktır...Via Egnatia'nın imparatorluk için daha fazla önem taşıdığı, o yüzden yolu geliştirme amacıyla özel

olarak çaba harcandığı düşünülebilir” (Dimitriadis, 1999, s.92-93).

Öyle ki Osmanlı hanedanının kadınları da gerek Fatih Sultan Mehmed döneminde gerekse sonrasında Balkanlar a ve bilhassa Via Egnatia yolu üzerindeki noktalara yatırım yapmışlardır. Çalışma kapsamı gereği yalnızca Via Egnatia yolu üzerine dikkat edildiğinde; II. Mehmed in hanımlarından Gülşah Hatun un, II. Bayezid in kızlarından Şehzade Şah Hatun un, I. Selim in kızlarından Şah Sultan’ın Dimetoka bölgesi ağırlıklı mülkleri olup birçok köyün gelirlerini topladıkları bilinmektedir. 18. yüzyıl gibi iltizam ve malikâne sisteminin yaygınlaştığı ileri tarihlerde de bu ilgi kaybolmamıştır. Tülay Artan’ın tespitine göre; Sözü edilen sultanefendilerin, hep aynı mahallerde, topraktan kopuk/rantiye üstbeyleri olarak halef-selef ilişkileri içinde birbirini izlediği sonucuna varmamak elde değil. Nihayet, bu mukataa ve malikânelerin yaklaşık üçte biri veya daha fazlası Via Egnatia üzerine yer alıyor” (Artan, 1999, s.27,37).

Osmanlılar Kavala gibi uzun yıllar içme suyu kıtlığı çeken bir kentin silüetine bugün bile hâkim olan sukemeri başta olmak üzere yol üzerindeki kentlere çok sayıda sukemerleri de inşa etmiştir. Osmanlı’nın bölgeden ayrıldığı sonraki yüzyıllarda bir Balkan mitolojisi imal edilerek bu sukemerlerinin Cenovalılar, Sırp lar, Venedikliler, Bizanslılar vd. tarafından yapılmış olduğu söylentileri yayılmaya çalışılsa da Balkan tarihçisi Machiel Kiel, bu tür eserlerin Osmanlılarca yapıldığını belgeleriyle ispat etmiştir (Kiel, 1999, s.168). Yine yol güvenliğinin sağlanması için Sultanın bağışladığı araziler üzerine inşa edilen dergâh, zaviye ve tekkeler, hem bu amaca hizmet etmiş hem de Bektaşî heterodoksluğu başta olmak üzere Osmanlı ülkesinde yaşayan inanç ve kültürlerin Balkanlara yayılmasını sağlamıştır (Mélïkoff, 1999, s.182). Aynı zamanda Belgrad-İstanbul yolu olan Via Militaris ile Via Egnatia nın Rumeli nin doğu kısmında yer alan Türk lehçelerinin oluşup gelişmesinde; ilerleyen dönemlerde de ekonomik ve ticari faaliyetler aracılığıyla ara bölgelerin birbirleriyle temas ve etkileşimini artırarak merkez lehçeleri lehine diğer lehçe farklılıklarını törpülediğine dair tespitler mevcuttur (Hazai, 1999, s.137).

Bu kadar çok yönlü etkileri olan ulaşım koridorlarının tek başına değil tüm diğer ulaşım ve iletişim ağı ile birlikte mütalaa edilmesi gerekmektedir. Mevzu İtalya ticareti olduğunda sadece kara yollarının güvenilir olması yetmemiş ve ticari malların hedefine ulaşmasını temin edecek deniz yollarının da güvenilir olması için gayret sarfedilmiştir. Kara yollarının rotası belirlenirken coğrafi yapının imkân verdiği ölçüde en elverişli güzergahlar seçilir ve bu yollar üzerinde kaleler inşa edilerek güvenlik sağlanırdı. Ancak karayollarının hem Karadeniz de hem de Akdeniz deki

tamamlayıcıları olan deniz yolları, kara yolları gibi fethedilebilecek veya güvenliğinin sağlanması için üzerlerinde kaleler inşa edilebilecek yollar değildir. Denizde hakimiyet sağlamanın daha farklı usulleri mevcuttur (Brummett, 2009, s.185).

Osmanlı Devleti bu bağlamda deniz güvenliği için kuvvetli bir donanma gücüne de çok erken tarihlerden itibaren sahip olmuştur. Bilhassa Adriyatik te askeri anlamdaki bir deniz çatışmasında kara bağlantısı ve karadaki limanlar da ticari açıdan büyük önem taşımıştır. 1638 deki Avlonya vakası, bu çerçevede siyasi, askeri ve ticari ilişkiye dair önemli bir örnektir. Greene nin Savaşlar denizde’ olduğu zaman bile, aslında her şey yine karayla ilgiliydi” (Greene, 2011, s.158) dediği gibi; resmi sınır noktalarının net olmadığı deniz üzerindeki bir çatışma aslında o bölgeye en yakın mesafedeki kara parçasının bir meselesi olarak telakki edilmiştir.

Osmanlı Devleti nin bir deniz gücü haline gelişinde bir başka İtalyan şehir devleti olan Cenova’nın da büyük katkısı vardır. İki taraf arasındaki ilişkinin başlangıcına bakıldığında; metni bugüne ulaşmasa da 1352 yılında Orhan Gazi ile Cenova arasında yapılan bir antlaşma ile Cenevizlilere ticari ayrıcalıklar verilerek iki taraf arasında bir dostluk ilişkisinin geliştirilmeye başlandığı görülmektedir. Bu dostluk siyaseti sayesinde de Cenevizlilerden yüksek kiralama bedelleri ile gemiler kiralanarak Çanakkale Boğazı üzerinden Gelibolu ya geçişler sağlanmıştır. Bu geçişlerle birlikte Balkanları fetheden Osmanlılar, 8 Haziran 1387 tarihinde Cenevizlilere eski antlaşmayı yenileyen bir ahidnâme vermiştir. Bu ahidnâme iki taraf arasında serbest ticareti öngörmüştür. İstanbul un 1453 te Osmanlılarca fethine kadar Türk-Ceneviz ilişkileri olağanın dışında gelişme göstermiştir. İstanbul un fethi ise tüm eski deniz cumhuriyetleri için olduğu gibi Cenevizliler için de yeni bir devrin başlangıcı olmuştur. Birkaç yıl içerisinde tüm sömürge imparatorluğunu kaybeden Cenova, ticaret gücü olarak varlığını devam ettirse de deniz gücü olarak önemini yitirmiştir (Gallotta, 1993, s.363-365). Cenovalılar Osmanlılara askeri anlamdaki desteklerine 1400 lerde de devam etmiştir. II. Murad’ın 1440 yılındaki Belgrad Kuşatması sürecinde Osmanlı gemilerinin boğazı geçmesi sırasında karşısına engel olarak çıkan Burgundiya gemilerinin başında bulunan yeğeni Waleran’ın anılarını kaleme alan çağdaş yazar Jehan de Wavrin (ö.1474 sonrası), Osmanlıların topları hemen orada dökmüş bulunduklarını, batı yakasındaki bataryaları ise Cenovalılardan aldıklarını, yine Cenova nın Osmanlılara top temin ettiğini ileri sürer” (Emecen, 2011, s.32).

Osmanlı Devleti, Ege ve Karadeniz ile Doğu Akdeniz limanlarında ticaret kolonileri kuran İtalyan şehir

devletleriyle ihtiyaç duydukça iş birliği yapmaktan çekinmemiştir. İtalyan şehir devletleri kendi aralarında da rekabet içerisinde olduklarından dolayı bu durumdan istifade eden Osmanlılar, çoğu zaman bazı şehir devletlerine daha fazla yakınlık göstererek söz konusu rekabeti kızıştırmıştır. Cenevizliler ile olan ilişkilerinde de bu taktiği başarıyla uygulayan Osmanlı Devleti, Venediklilerin Doğu Akdeniz'e tek başına hâkim olmalarını engellemiştir. Zaten Cenevizlilere verilen ilk ahidnâmenin, Venediklilere verilenden yaklaşık 40 yıl önce olması da bunun bir göstergesidir. Osmanlılara benzer şekilde Macarlar da 14. yüzyıldan itibaren Tuna-Karadeniz hattında Cenovalıları Venediklilere karşı desteklemiştir (Albayrak, 2017, s.127).

Venedik'in gücünü kırmak için Adriyatik'teki bir başka deniz gücü Dubrovnik'e de II. Murad döneminde 1430 yılında sözlü olarak tanınan serbest ticaret yapma hakkı, 1442 yılında verilen ilk ahidnâme ile resmîleştirilmiştir. Bu ahidnâme ile Dubrovniklilere Osmanlı topraklarında serbest ticaret ve seyahat yapma hakkı tanınmış, yargı alanında da bazı ayrıcalıklar verilmiştir (Glavina, 2009, s.16-18). Söz konusu ahidnâme ile Dubrovnikli tüccarlara, kendi aralarındaki ihtilafları kendi temsilcileri aracılığıyla çözme imkânı tanınmış; şahitlik, borç sorumluluğu ve mal güvenliği gibi alanlarda ayrıcalıklar sağlanarak Osmanlı yargı sistemi karşısında kısmi bir hukuki özerklik verilmiştir.

Yine Osmanlılar bilhassa İstanbul'un fethinden sonra bir başka İtalyan şehir devleti olan Floransa'yı da destekleyerek Levant'taki Venedik üstünlüğünü kırmaya çalışmıştır. Tıpkı diğer İtalyan şehir devletlerine mensup olan Pisa, Sicilya ve Ankonalıları gibi İstanbul'da ticaret yapan Floransalılar, 1300 yılına kadar ancak küçük bir tüccar topluluğuna sahip olabilmıştır. Ancak Floransa'yı 14. yüzyılın sonlarından itibaren dokuma sanayii ile bankacılık sektörlerine hâkim olan Medici ailesi yönetmeye başlamıştır. Bu ailenin yönetiminde; Pisa, 1406 yılında bağımsızlığını kaybederek Floransa'ya bağlanmış ve Livorno da 1421 yılında Cenevizlilerden 100.000 altın florine satın alınarak Floransa'ya katılmıştır. Böylece denizlere hâkim olarak yükselişe geçen Floransa, Toskana bölgesinin merkezi olmuş ve diğer bir yükselen güç Osmanlı Devleti ile menfaat birlikteliği sağlamıştır. Bu birliktelik Doğu Akdeniz ticareti üzerinden Floransa'ya büyük bir zenginlik getirirken Venedik'in etki alanını daraltmıştır (Acıpinar, 2011, s.4-5).

II. Mehmed'in Floransa'yı destekler tavırları Floransalıların ticari faaliyetlerinin gelişmesini tetiklemiştir. 1454-1461 döneminde İstanbul'a yılda sadece bir gemilik ticaret hacmine sahip olan Floransalılar, birkaç yıl içerisinde bunu üç katına çıkarmayı başarmıştır. Elde ettikleri muazzam çıkarlar karşılığında Floransalılar, Galata'da acentalarını idame için gerekli yılda 5.000 düka altınını seve seve

ödüyorlardı. 1461'de sultan bir bahaneyle Venediklileri devlete ait (mirî) evlerden çıkartıp, yerlerine Floransalıları aldı" (İnalçık, 2009, s.284).

Floransa'nın bu yükselişi tıpkı diğer İtalyan şehir devletlerinininki gibi istikrarsız bir yükseliştir. Zira İtalyan şehir devletleri arasında süregelen yoğun rekabet, en azından coğrafi keşifler diye bilinen sömürgecilik faaliyetlerinin görece olumlu etkileri Avrupa kıtasında görülene dek yani 16. yüzyılın ilk çeyreğine kadar, her bir şehir devletini yıkıcı ve yıpratıcı bir şekilde devam etmiştir. Üstelik şehir devletleri için yegâne tehlike rakip şehir devletleri değildi. Papalık, İspanya ve Fransa başta olmak üzere yabancı devletlerin de İtalya toprakları üzerinde emelleri vardı. Siyaset biliminin başucu kitabı olan Niccolò Machiavelli'nin Türkçe'ye Prens veya Hükümdar ismiyle çevrilen *Il Principe*" özgün adlı eseri de tam bu dönemde kaleme alınmıştır. 1510'lu yıllarda yazılan bu eserde Machiavelli, milliyetçilikten ziyade ırksal ve kültürel temellere dayalı bir İtalya fikri çerçevesinde ulus olarak kabul ettiği Floransa merkezli güçlü bir İtalya devletinin yani İtalyan şehir devletlerinin birliğinin arayışında olmuştur (Machiavelli, 1998).

İtalyan şehir devletlerinin diğer bir deyişle prensliklerinin veya Burckhardt'ın ifadesiyle tiranlıklarının bu bölünmüş ve istikrarsız hali, Osmanlı Devleti gibi diğer yabancı devletlerin İtalya'ya dönük diplomatik hamle sahalarını genişletmiştir. Estetik akıma bağlı tarih yazıcılığının bir mensubu olan Jacob Burckhardt, 1860 yılında yazdığı "İtalya'da Rönesans Kültürü" (Die Cultur Der Renaissance in Italien) adlı eserinde Machiavelli'ye gönderme yaparak tiranlıkların durumunu şöyle ifade etmiştir: Machiavelli gibi düşünce sahibi kişiler kesin olarak biliyorlardı ki, Milano veya Napoli, bir cumhuriyete layık olamayacak kadar kokuşmuş bir durumda bulunuyordu" (Burckhardt, 2010, s.89).

Söz konusu dönemde İtalyan şehir devletlerini yöneten tüm tiranlar zalim değildir. Her ne kadar Dante'nin İlahi Komedi adlı ünlü yapıtında cehennem'in yedinci katına yerleştirdiği Ezzelino gibi Verona-Padova bölgesinde hüküm sürüp insan öldürmekte ve gaddarlıkta zirve yapmış (Alighieri, 2020, s.138) tiranlar olmakla birlikte Ferrara bölgesini yöneten Este Hanedanı'nın yöneticileri olan I. Ercole ve I. Alfonso gibi adil bir yönetim tarzıyla hatırlanan tiranlar da mevcuttur. Fakat adil yöneticiler bile giriştikleri birleşmiş bir İtalya federasyonu kurma planlarını başarıyla götürememişlerdir. Bunun iki ana sebebini söyleyebiliriz. Birincisi, adil tiran modelinin kalıcı olmamasıdır. Zalim tiranların bertaraf edilmesi suretiyle kurulan yeni düzgün yönetim sistemleri kalıcı olamayarak; kısa bir süre sonra tekrardan yeni bir zorba tiranlığın kurulması engellenememiştir. Diğer neden ise diğerlerine kıyasla daha güçlü olan İtalyan şehir devletlerinin rakiplerini ezmesidir:

Ticarette rakip olarak birbirlerine karşı en sert araçları kullanıyor ve zayıf komşuları haksız yere ezerek kendine bağlıyorlardı. Bu demektir ki, sonunda tek başına tutunabileceklerine, bir bütün halinde birleşmeye ihtiyaç duymadıklarına inanıyor ve her türlü despotluğun kurulabilmesi için zemin hazırlıyorlardı” (Burckhardt, 2010, s.97).

5. 15. ve 16. Yüzyılların Dönüştürücü Etkisi: Keşifler Çağı ve Levant Rekabeti

16. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti ile İtalya toprakları arasında bütüncül bir ticari faaliyetten bahsetmek mümkün değildir. Her bir İtalyan şehir devleti ile Osmanlı Devleti nin ayrı ayrı ekonomik ilişki kurması ve bu ilişkilerin birbirini etkiler mahiyette olması dönemsel bir mecburiyettir. Üstelik Fransa, İspanya ve Papalık kuvvetleri İtalya üzerinde hesaplar yaptıklarından dolayı Osmanlı Devleti nin söz konusu yabancı devletler ile olan ilişkileri de İtalyan şehir devletleri ile olan bağlarını yakından ilgilendirmektedir. Örneğin; Fransız Kralı Louis Venediklilerin davetiyle Lombardiya yı ele geçirmiş, Milano da bulunduğu sırada Papa Alexander a Romagna yı ele geçirmesi için yardım etmiş, Napoli yi ikiye bölerek İspanya kralı ile paylaşmış, Venediklileri ortadan kaldırmaya çalışınca da karşısında kendisinin güçlendirdiği İspanya ve Papalık’ı bulmuş ve Lombardiya daki hakimiyetini kaybetmiştir (Machiavelli, 1998, s. 38-41). İtalya, Fransa, İspanya ve Papalık’ın içiçe girdiği bu gelişmeler sürecinde Osmanlı Devleti de çok yönlü bir diplomasi yürütmek zorunda kalmıştır. Bu çalışmanın kapsamı dışında olduğundan dolayı Osmanlı Devleti nin diğer yabancı devletler ile arasındaki uluslararası ilişkilerin detayına inmemekle birlikte; bahsi geçen dönemde Osmanlı Devleti nin İtalya toprakları ile ilgili faaliyetlerinde diğer büyük Avrupa devletlerinin de çok önemli bir yer işgal ettiklerini belirtmekte fayda vardır.

İtalyan şehir devletlerinin birbirleriyle yürüttükleri dış politikada ticaret çok belirleyici bir rol üstlenmiştir. Bu hususta bir tarihi örnek çok çarpıcıdır: 1422 yılında Floransalılar, Milano ile savaş halindeyken Venedikliler ile ittifak kurma talebinde bulunmuşlardır. Venedikliler, bu talebe verecekleri cevabı tasarlarlarken tamamen ticaret odaklı düşünmüşlerdir. Çünkü Venedik in Milano ile çok güçlü ticari bağlantıları vardı ve Floransalılarla birlik olup Milano yu yendiklerinde çok kuvvetli bir ticaret ortaklarından yoksun kalacaklardı. Böyle bir ittifakın hayata geçmesi sonucu Milano Dukalığı daha fazla insanı üretimden çekerek silah altına alacak ve daha fazla askeri beslemek için halktan aldıkları vergileri artıracaktı. Gelirlerinin daha fazla kısmının vergiye gitmesi üzerine Milanoluların tüketime ayırdıkları bütçeleri küçülecek ve Venedikliler ile ticareti azalacaktı. Bu muhtemel senaryo Venedik te tartışılmış ve Floransalıların ittifak talebine

olumsuz cevap verilmiştir. Hatta tek kalan Floransa nın Milano karşısında yenilmesi senaryosunu da yine ekonomik yönden şu şekilde değerlendirmişlerdir: Floransalıların yenilmesi daha hayırlı olacaktır. Çünkü bu takdirde onlar, serbest şehir hayatına alışkın olduklarından, tıpkı sıkıştırılan Lucalıların yapmış oldukları gibi, göç edip bize gelerek yerleşecekler, ipek ve yün dokumacılığı sanatını da yanlarında getireceklerdir” (Burckhardt, 2010, s.107-108).

Floransalılar ile Milano Dukalığı arasında uzun yıllar süren bu gerginlik halinde Osmanlı Sultanları dönemlerinin şartlarına göre son derece dikkatli hareket etmişlerdir. Daha Sultan I. Murad (h.1362-1389) döneminde Floransalılar ile yaklaşan Osmanlı Devleti, Sultan Yıldırım Bâyezid in (h.1389-1402) Milano Dukası Giangaleazzo Visconti ile sıcak bir ilişki içerisinde olması nedeniyle Floransa ya mesafeli kalmıştır. Tüm Avrupa devletleri gibi İtalyan şehir devletlerini de derinden etkileyen İstanbul’un fethinin (1453) ardından ise Fatih Sultan Mehmed (h.1444-1446, 1451-1481), Floransa ya ticari ayrıcalıklar tanıyarak destek sağlamış ve Floransa nın, Venedik-Ceneviz ikilisinin karşısında siyasi, ekonomik ve kültürel bir güç haline gelmesini teşvik etmiştir (Acıpinar, 2011, s.8-9).

Birbirleriyle son derece kötü niyetlerle sert rekabet eden İtalyan şehir devletleri, çok zor durumda kaldıkları bazı dönemlerde yabancı devletlerden destek talebinde bulunmaktaydılar. Bu yabancı müdahale ve yardım arayışlarında başlıca olarak Fransızlara ve Türklere başvurmaktaydılar. Daha önce değindiğimiz üzere nasıl ki Venedikliler, Fransızları kendi topraklarına davet etmişlerse; birçok İtalyan şehir devleti de Türklere iş birliği yapmanın ve Türkleri İtalya topraklarına davet etmenin yollarını aramıştır. Çünkü şehir devletleri arasındaki rekabetin içinden çıkılmaz hale gelmesi, İtalyanların çoğunun aklında topraklarının yabancı devletler tarafından istila edileceği düşüncesini doğurmuştur. Dönemin iki istilacı devleti olan Fransa ile İspanya da zaten böyle bir fırsat peşindeydiler. Bu noktada İtalyan şehir devletleri bir yandan Türklerin fetih hareketleriyle tedirgin olurken diğer yandan Türkleri diğer yabancı istilacılara tercih etmekte çekingenlik göstermemektedirler. Adriyatik Denizi kıyılarında oturan ahalinin büyük kısmı Türk hakimiyetinin çok yakın olduğunu sezmış ve hatta Anconalılar bunu açıkça arzu da ettiklerini ifade etmişlerdir. Hatta bir Ravenna Delegesi doğrudan Kardinal Giulio Medici ye şu sözleri söylemiştir: “ Monsignore, yüce Venedik Cumhuriyeti, Kilise ile bir anlaşmazlığa düşmemek için bizi istemiyor. Fakat Türkler Ragusa ya geldikleri takdirde, biz onlara teslim olacağız” (Burckhardt, 2010, s.130-134).

Anconalılarda bu algıyı ortaya çıkaran sürecin başlangıcında Fâtih in Floransa ya gösterdiği alakanın büyük tesiri vardır. Floransa ya 1469 da tanıdığı ticari ayrıcalıklarla da bunu

gösteren Fâtih Sultan Mehmed, Floransalıların Galata'daki ziyafetlerine bizzat katılacak kadar iyi tutum içinde olmuştur. 1463'te Bosna-Hersek'i fethedince de Dubrovnik (Ragusa) üzerinden Floransa'ya yeni ve doğrudan bir ticaret yolu açmıştır. Bu sayede Floransa'nın Venedik karşısında güçlenme hızı ivme kazanmıştır. Dubrovnik teki mallar da Papalık'a ait topraklarda bir serbest liman hüviyetinde olan Ancona'ya aktarılmıştır. Bu yol İtalya panayırlarına ürün tedarik etmede gitgide daha fazla kullanılmaya ve Türk, Rum ve Yahudi tüccarlar İtalya'da daha görünür olmaya başlamıştır. Bu yol açılmadan evvel Venedikliler kendi menfaatleri gereği Dubrovnik yünlülerinin Balkanlara götürülmesini engelleyen bir politika gütmüştür. Bu yol açılınca en büyük faydayı sağlayıp gittikçe büyüyen Dubrovnik'in yanı sıra yol üzerindeki Üsküp ve Saraybosna gibi kentler de büyüyerek kendi bölgelerinin merkezi olmuşlardır. 1463-1479, 1499-1503 ve 1537-1540 Osmanlı-Venedik savaşlarında Dubrovnik, İtalya ile Osmanlı Devleti arasında transit ticaret merkezi olarak Venedik'e ciddi bir rakip haline gelmiştir (İnalçık, 2007, s.141-142).

Balkanlardaki ticaret ağları incelendiğinde Balkanların batı yarısını kateden üç ana yol ve bu yollarla bağlantılı çok sayıda yan yolun olduğu görülmektedir. Başlıca üç yoldan biri tarihi ve meşhur Via Egnatia yoludur. İkincisi Yeni Pazar (Novi Pazar) üzerinden Ragusa (Dubrovnik) e giden yoldu ki 1455 yılında Fâtih Sultan Mehmed tarafından kurulmuştur. Üçüncüsü ise Saraybosna ile Travnik üzerinden Split Limanı'na ulaşan yoldur. Spalato/Split, Yahudilerle Venediklilerin ticareti Ragusa yolundan kendilerine aktarma çabaları kapsamında, Yahudi merkantil teşebbüsleri sayesinde gelişme göstermişti (Stoianovich, 1999, s.230). Zaten bu üç yoldan Via Egnatia ya "Sol Kol" adının verilmesi de münferit bir tavır değildir. Söz konusu üç yol rotaları itibarıyla (sağ; orta; sol) olarak isimlendirilmiş, Via Egnatia da diğer iki yola kıyasla en aşağıdan giden rota olduğundan Sol Kol olarak adlandırılmıştır (Heywood, 1999, s.139).

Venedik'in Osmanlı Devleti ile giriştiği mücadelede odaklandığı nokta, toprak kazanıp kaybetmekten çok ticari çıkarlarıydı. Goffman, korkunç Türkler" algısıyla birlikte gelişen Türklerin dini inancına ve askeri gücüne karşı düşmanlık geleneğinin şu gerçeğin görülmesini engellediğini söyler: (14-16. yüzyıllarda) "İtalyan devletleri ilk olarak Batı Anadolu'daki Türkmen beyliklerle, daha sonra da eskiden beri yerleşmiş olan ticaret imparatorluklarını sürdürmek ve Osmanlı ordularını İtalyan yarımadasından uzak tutmak için Osmanlılarla ticari, diplomatik ve siyasi ilişkiler geliştirmiştir" (Goffman, 2011, s.89).

Venedikliler, 21 Mart 1390'da Yıldırım Bayezid'den serbest ticaret yapma hakkı elde etmişlerdir. Osmanlı tarihinde Fetret Devri (1402-1413) diye bilinen dönemde ise

Venedikliler, Süleyman Çelebi'ye destek verip 1403 Sulh Antlaşmasıyla ayrıcalıklar elde etmiştir. 13 Eylül 1411'de Musa Çelebi bu antlaşmayı onaylamış ve Çelebi Mehmed'de 6 Kasım 1419'da yeni bir ahidname vermiştir. 1423-1430 yıllarında Selanik'in kime ait olacağının mücadelesini veren iki taraf 4 Eylül 1430'de imzaladıkları antlaşma ile savaşa son verirken yine iki taraf arasında güvenlik çerçevesinde ticaret yapılmasında uzlaşmıştır. Selanik'in Türklerce alınmasından altı ay önce ölen Selanik Başpiskoposu Symeon'un verdiği bilgiye göre, Selanik halkı iki ayrı kampa bölünmüştü: Avam, Türklerden yana tavır alırken soylular, kendi ticari çıkarları doğrultusunda Venediklilerin yönetimini istiyordu" (Delilbaşı, 1999, s.73-74). Önemli bir liman olmasının yanı sıra antik ticaret yollarının da kavşağında yer alan Selanik (Emecen, 1999, s.105), her iki taraf için sadece sağladığı gelirler nedeniyle ele geçirilmek istenen bir yer değildir. Selanik, düşünsel hayatın merkezi olarak önem taşıyordu; mimari anıtlarıyla, duvar resimleri ve mozaikleriyle, yetiştirdiği sanatçıların Paleologos Rönesansı'nda faal rol oynadığına tanıklık etmekteydi...Venedik senatosunun bir bildirgesinde Thessalonike, ikinci bir Konstantinopolis olarak nitelenmişti" (Zachariadou, 1999, s.252-253).

25 Şubat 1446'da Fatih Sultan Mehmed, Venediklilere ahidname vermiş ve 10 Eylül 1451'deki ahidname ile öncekini yenilemiştir. Bu yıllar İstanbul fethinin öncesine denk gelmektedir. Bu süreçlerde II. Mehmed, Venedik konusunu kapatıp Bizans'a yoğunlaşmak isterken; Venedikliler ticari etkinliklerini sürdürmekten başka bir şey düşünmüyorlardı. İstanbul'un fethinin ardından 1454 yılında Venedik ile yeni bir ticaret antlaşması yapılmıştır. 1463-1479 arasında iki taraf tekrardan savaş halinde olmuş ve sonrasında 1479 yılındaki antlaşma imzalanmıştır. Verilen ahidnamelerde müttekabiliyet esasına riayet edilmiştir (Kaçan, 1995, 12-14, 148).

Fatih Sultan Mehmed'in, savaş dönemi içindeki 1474-1478 yıllarında Venedik'e epeyce sıkıştıran hamleleri olmuştur. II. Mehmed evvela 1477'de Venedik'in doğusundaki Friuli'ye akınlar düzenletmiş ve akınlar başarılı olunca da Venedik'in isteği üzerine 25 Ocak 1479'da 16 yıllık savaşı sonlandıran Osmanlı-Venedik Antlaşması'nı yapmıştır. Bu antlaşma ile Venedikliler ticari serbestlik karşılığında; her yıl 10.000 altın ödemeyi ve şap iltizamından kaynaklanan 100.000 dükalık eski borcunu da iki yıl içerisinde vermeyi kabul etmiştir. Akabinde Fatih Sultan Mehmed, Venedik ve diğer İtalyan şehir devletlerinin de teşvikiyle Napoli Krallığı üzerine sefer emri vermiştir. 26 Temmuz 1480'de Avlonya'dan yola çıkan Gedik Ahmed Paşa komutasındaki Türk donanması, Güney İtalya'ya bir çıkarma yapmış ve 11 Ağustos 1480'de Napoli Krallığı'na ait Otranto'yu fethetmiştir (İnalçık, 2010, s.181-183).

İstanbul'un fethine kadarki süreçte Venedikliler, Osmanlı Devleti için gerçekten büyük bir rakip olmuştur. Venedikliler, 14. ve 15. yüzyıllarda yükselen güç olan Osmanlı Devleti karşısında kendi konumunu tahkim edebilmek için saldırgan bir politika izlemiştir. Bütün kıyı bölgelerini ele geçirmek gayesiyle Arnavutluk, Mora ve İyoniyen Denizi'ndeki en önemli stratejik noktalarını denetimine almış, Batı Ege Adalarını ve 1489 da Kıbrıs'ı ele geçirmiştir. Yukarıda belirtildiği üzere Osmanlı'ya rağmen Selanik'i elinde tutmuş ve hatta Osmanlı'dan önce davranarak İstanbul'u işgal etmek istemiştir. Osmanlı Devleti ise bu saldırgan tutuma misliyle cevap vermiş, sürekli rekabet gücünü artırmış, Venediklilerin İstanbul'a uzanmasını önlemek için İstanbul Boğazı'nın en dar yerine Anadolu Hisarı'nı inşa etmiş ve Venediklilerden önce davranarak İstanbul'u fethetmiştir. 1463-1479 dönemindeki 16 yıllık uzun ve tehlikeli savaşta da Osmanlı Devleti, askeri ve siyasi faaliyetlerinin yanı sıra ekonomik misillemelerde bulunmuştur. Fâtih, bütün Venedikli tüccarları hapsedirmiş, mallarına el koymuştu. Bunların yanı sıra, Floransa ve Dubrovnik'i de Venedik'in yerini almaya teşvik ederek batıyla ticareti sürdürme yollarını aramıştır" (İnalçık, 2007, s.140).

Ancak bu durum savaş koşulları ile ilgilidir. Olağan koşullarda ise Fatih Sultan Mehmed, fetih döneminden itibaren başta İtalyanlar olmak üzere Avrupalılara son derece hoşgörülü davranmış olan bir hükümdardır. Fetih sonrasında İstanbul'u hızlı bir şekilde yeniden inşa ve imar etme sürecinde uygulanan iskan ve şenlendirme politikası sayesinde İstanbul'un fetih öncesinde 40.000 olan nüfusu 1477 itibarıyla iki katına çıkmış ve 1550 civarında 250.000-300.000 seviyesine yükselmiştir. Osmanlıların şehirdeki Bizanslı nüfusa ve Avrupalı (özellikle de Ceneviz ve Venedikli) tüccarlara karşı gösterdikleri hoşgörülü yaklaşım ... on beşinci yüzyılın sonlarında Osmanlı İstanbulunun nüfusunun yüzde altmış oranda Müslüman ve yüzde kırk oranda Hristiyan ve Yahudiden oluşmasına imkân tanıdı" (Ağoston, 2012, s.40).

Hem Venedik hem de Dubrovnik, 16. yüzyılın ikinci yarısından sonra yükselen Fransa, İngiltere ve Hollanda ile rekabette geri kalmışlardır. Bu durum her iki devletin gücünün de süreç içerisinde gerileyerek önemlerini kaybetmelerine neden olmuştur. 18 Ekim 1569'da ilk kapitülasyonlarını alan Fransızların ardından İngiltere (1580) ve Hollanda (1612) ile diğer Avrupa devletleri de benzeri ayrıcalıklar elde etmiştir. 1570-1573 Osmanlı-Venedik savaşından istifade eden Fransa, 1569 kapitülasyonlarının da yardımıyla Venedik'in tahtını yıkarak Doğu Akdeniz ticaretinde etkin olabilmektedir. Osmanlı-İngiltere arasındaki ticaret imtiyazını elde eden, 11 Eylül 1581 kuruluş tarihli "Levant Company" ise Osmanlı pazarında faaliyetlerini hızla genişleterek hem Venediklileri

geriletmiş hem de Fransızların ticaretinin 1630 itibarıyla yarı yarıya azalmasını sağlamıştır (İnalçık, 2007, s.143).

Venediklilerin Doğu Akdeniz'deki ticaretine ilk sekte vuran ulus ise Portekizlilerdir. Coğrafi keşifler diye bilinen sömürgecilik faaliyetlerinin ardından okyanuslara açılarak büyük bir deniz ve ticaret gücü olmaya çalışan Portekizliler, doğu mallarının Avrupa'ya taşınması noktasında Venedik'in hakimiyetini kırmayı başarmıştır. Önceleri Venedikliler, doğudan getirdikleri malları "Hansa Birliği" denilen Alman tüccarlar birliğine satmakta ve bu birlik söz konusu ürünleri yüksek bir kar oranıyla Avrupalı devletlere ihraç etmektedir. Portekizliler doğu mallarını Avrupalı devletlere aracısız, doğrudan daha uygun fiyatlarla satmaya başladığında önce Hansa Birliği devreden çıkmış ve akabinde de Venedikliler pazar payını kaybetmiştir. Devamında Portekizliler bu avantajlı konumlarını kullanmaya başlayarak yüksek kar uygulamaya giriştiğinde İngiltere başta olmak üzere diğer Avrupalı devletler Osmanlı Devleti ve Levant bölgesi ile doğrudan ticaret yapmanın yollarını aramışlardır ki bu arayış sonucunda kapitülasyonları temin edebilmişlerdir (Arık, 2022, s.26).

Venedikli tacirler 1570'lerden itibaren dikkatlerini, Balkanlardan çekerek Suriye, İzmir ve diğer Levant pazarlarındaki ticari faaliyetlere kaydırdılar. Bu durum diğer Avrupa devletlerinin vatandaşı olan tüccarlardan ziyade Balkanlardaki yerel tüccarın işine yaramıştır. Adriyatik ötesi ticaretin bazı boyutlarında, Venediklilerin ilgisinin ve katılımının azalmasından ilk elde fayda sağlayanlar ise, İngiltere ile Hollanda gibi rakip uluslararası güçler değil, Bosna, Arnavutluk ve Makedonya'nın yerel tacirleri olmuştur" (Murphey, 1999, s.210).

Bununla birlikte Venedikli tacirlerin 17. yüzyıl başlarına kadar bir yandan Mora ve Ege Adaları üzerinden ticaretlerini ciddi düzeyde yürütürken diğer yandan bazen İzmir'in köylerine kadar gidip pamuk satın alırken İzmir tarımının ticarileşmesinin ilk örneklerini hayata geçirdikleri bazen de Ankara tiftiğini satın alırken ödemelerini Musevi tüccarlar, tefeci veya mültezimler aracılığıyla yaparak Osmanlı iltizam sistemiyle dolaylı yoldan keşistikleri söylenebilir (Faroqi, 2011, s.101, 151, 368).

Ankara keşisini Avrupa'ya tanıtan, 1555-1560 yıllarında Avusturya İmparatorluğu'nun Osmanlı başkenti İstanbul'daki elçisi olan Ogier Ghislain de Busbecq İstanbul'dan Macar asıllı diplomat arkadaşı Nicholas Michault'a yazdığı mektuplarında İtalyan tacirlerden de bahseder. Ankara keşisini tanıttmasının yanı sıra leylak ile laleyi de Avrupa'ya aktaran, Ankara'daki Augustus tapınağında yer alan Monumentum Ancyraum yazıtını da ilk kez yayınlayarak Batı literatürüne sokan hümanist eğitilmiş elçi Busbecq, Osmanlı görevlilerince yarı mahkûm olarak tutulduğu İstanbul'daki Elçi Hanı'ndaki günlerini şöyle

anlatmıştır: Muhafızımın bana öfkelenmemesi için artık odama çekilme zamanı geldi...vaktimi kitaplarıma veya Pera dan gelen Ceneviz asıllı ve diğer dostlarımla sohbet etiyordum...Böyle günlerde Ragusalılar, Floransalılar, Venedikliler bazen de Rumlar ve diğer milletlerden kimseler hatırımlı sormak maksadıyla yahut başka sebeplerle ziyaretime geliyor.” (Busbecq, 2005, s.147).

Çalışmanın odaklandığı dönem olan 14-16. yüzyıllar arasında gerek Venediklilerin gerekse diğer İtalyan şehir devletlerinin bu derece ticaret merkezli düşünceleri ve siyaset ile diplomatik gelişmelerine ticaretin yön vermesi çok dikkate değerdir. Sombart’ın Burjuva” isimli kitabında da belirttiği üzere; Kapitalist zihniyetin ilk ortaya çıkıp yaygınlaştığı ülkenin İtalya olduğu söylenebilir. XIII. yüzyıldan başlayarak... Burjuva zihniyeti olarak adlandırdığım psikolojik niteliklerin tamamıyla ilgili ilk somut belirtilere yine İtalyan kentlerinde rastlanmaktadır” (Sombart, 2008,s.141-142).

Rasyonellik, hesapçılık ve kâr maksimizasyonu gibi burjuva erdemlerine dayalı ticaret anlayışının -geniş çapta olacak şekilde- ilk defa Floransa da yaygınlaştığını belirten Sombart, bu süreçle eş zamanlı olarak istatistik ve muhasebe ilimlerinde ciddi gelişmelerin yaşandığını da vurgulamaktadır. Geçmişe nazaran daha sayısal bir düşünüş tarzıyla değişim hızında da bir artış ortaya çıkarak; Venedik ve Cenova gibi liman kentlerinde yoğun ve güçlü bir şekilde hissedilen yaşam tarzı değişimine de değinmektedir (Sombart, 2008, s.142).

Ticareti hayatlarının merkezine oturtan Venedikliler, böyle erken bir dönemde istihbarat faaliyetlerini yeniden organize ederek istihbarat teşkilatlarını, ekonomik ve ticari menfaatler elde etme noktasında kullanmışlardır. Venedik Gizli Servisi, özel olarak Venedik Cumhuriyeti nin ticaret ve işletme zekasına yoğunlaşmıştır. Çünkü Venedik in tüm diplomasi, bürokrasi ve istihbaratının arka planında ticari faaliyetler yatmaktadır (Jordanou, 2020, s.28-29).

Osmanlılar da istihbarat faaliyetlerinde ticareti kullanan bir devlet olmuştur. Bu konuda yapılan araştırmalar, Venedik istihbaratına dair yapılan çalışmalara nispetle epey az olmasına rağmen, 1550 civarında son derece düzgün çalışan bir Osmanlı bilgi toplama ağı olduğunu işaret etmektedir. Osmanlılar bu noktada hem tüccarları hem de tercüman olarak vazife gören dragomanları aktif bir şekilde kullanmıştır. Tercümanlar Venedik ten gelen özel mektupları kopya etmişler ve Osmanlı makamlarının bilgisi dahilinde Venediklileri manipüle etmek için dezenformasyon faaliyetleri çerçevesinde kasıtlı olarak bilgi sızdırmışlardır. Bir taraftan da Dobrovnik üzerinden İtalya hakkında bilgi akışını yönlendirmişlerdir. Bu bilgi akışında Via Egnatia ve diğer yollar üzerindeki ulak veya menzilhane sistemini yani karmaşık bir kurye ve iletişim ağını kullanmışlardır. Tüm bu bilgilerin elde edilmesi ve

doğruluğunun teyit edilmesi noktasında; İstanbul da ikamet eden veya geçip giden Venedik ajanlarının yanı sıra, karmaşık casus ve muhbirler ağı ile ticari ilişkileri yürüten kişiler kullanılmıştır. “İmparatorluğun Müslüman siyasi elitinin yanı sıra Avrupa dan kovulan Yahudiler, Hristiyan maceracılar ve mühtediler ve daha sonra İstanbul un Fener Rumları hep birlikte, gerek enformasyonun toplanması ve değerlendirilmesinde, gerekse Osmanlı stratejisi, dış politikası ve propagandasının şekillenmesinde rollerini oynamışlardır” (Agoston, 2012, s.64-65, 75, 78, 81, 96).

16. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı ile Venedik arasındaki ticarete Osmanlı tebasından birçok kişinin belirgin başarıları tespit edilmiştir. Ticari faaliyetlere katılan Müslüman tacirlerin 17. yüzyıl ortalarına kadar artarak devam ettiğine dair yeni bulgular, Osmanlı Müslüman kültürünün kendi içine kapandığı yönündeki algıları sarsmıştır. Hatta, Venedik ile Osmanlı İmparatorluğu arasında 1573 ten 1645 te Girit Savaşı’nın patlak vermesine kadar süren uzun barış döneminin Osmanlı-Müslüman dış ticaretinde bir zirve olduğunu bile söyleyebiliriz” (Kafadar, 2012, s.91).

6. Sonuç

Osmanlı-İtalyan ticari ilişkileri, 14. yüzyıldan 17. yüzyılın başlarına kadar hem süreklilik hem de dönüşüm özellikleri taşıyan çok katmanlı bir yapı arz etmektedir. Bu ilişkilerin merkezinde yer alan Via Egnatia, yalnızca bir ulaşım hattı değil; Akdeniz in doğu ve batı dünyaları arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel alışverişi mümkün kılan bir medeniyet koridoru olarak işlev görmüştür. Osmanlı Devleti nin Balkanlara doğru yayılmasıyla birlikte Via Egnatia nin yeniden işler hale getirilmesi sayesinde bu yol hem Adriyatik limanlarını İstanbul ile bağlayan ana ticari omurga niteliği kazanmış hem de İtalyan şehir devletlerinin Doğu Akdeniz deki faaliyetlerini doğrudan şekillendiren bir dinamik haline gelmiştir.

Osmanlı idaresi altında yol güzergâhının menzil sistemi, derbent teşkilatı, vakıflar ve kalelerle tahkim edilmesi; güvenli geçişi, düzenli ulaşımı ve ticari hareketliliği mümkün kılmıştır. Bu durum, Venedik, Cenova, Floransa ve Dubrovnik gibi şehir devletlerinin Doğu Akdeniz deki ekonomik varlıklarını sürdürmelerine imkân tanıdığı gibi, Osmanlı ile kurdukları diplomatik ilişkilerin temel eksenini de belirlemiştir. Nitekim Osmanlı Devleti nin Via Egnatia yı canlandırma politikası, yalnızca iç güvenliği değil, aynı zamanda uluslararası ticari rekabeti yönlendiren bir araç olarak da değerlendirilmiştir.

İtalyan şehir devletlerinin birbirleriyle rekabet eden yapıları, Osmanlı Devleti için geniş bir manevra alanı oluşturmuştur. Osmanlılar, kimi zaman Venedik e karşı Cenova yı, kimi zaman da Floransa veya Dubrovnik i destekleyerek Akdeniz ticaretindeki güç dengelerini kendi lehlerine çevirmeyi

başarmıştır. Bu esnek diplomatik yaklaşım, İtalyan şehir devletlerinin kendi aralarındaki çekişmelerden kaynaklanan zayıflıkları daha görünür kılmış, böylece Osmanlı Devleti'nin Adriyatik-İstanbul hattındaki hâkimiyeti pekiştirmiştir.

Bununla birlikte 16. yüzyıl sonlarına gelindiğinde coğrafi keşifler diye bilinen sömürgecilik faaliyetlerinin etkisiyle ticaret yollarının Atlantik'e kayması, İtalyan şehir devletlerinin Akdeniz'deki üstünlüğünü zayıflatmış; Venedik başta olmak üzere birçok şehir devleti, eski gücünü koruyamaz hale gelmiştir. Portekiz, İspanya, ardından İngiltere ve Hollanda gibi devletlerin doğrudan Osmanlı topraklarıyla ticarete yönelmesi, Levant ticaretinde yeni aktörlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu küresel dönüşüm, Via Egnatia'nın Osmanlı klasik dönemindeki bütünleştirici fonksiyonunu ortadan kaldırmamıştır.

Bu dört temel bulgu yani Via Egnatia'nın sadece bir yol olmanın ötesinde çok merkezli bir ticaret ağı olduğu, Osmanlı-İtalyan ilişkilerinin çatışmadan çok karşılıklı bağımlılık üzerine kurulduğu, Osmanlı Devleti'nin İtalyan şehir devletleri arasındaki rekabeti stratejik bir araç olarak kullandığı ve coğrafi keşifler olarak bilinen sömürgecilik faaliyetlerinin Via Egnatia'yı değersizleştirmedeği tespit edilmiştir.

Bu çalışma, Via Egnatia ekseninde Osmanlı Devleti ile İtalyan şehir devletleri arasındaki ticari ilişkileri, geleneksel anlatıların ötesine geçerek ağ temelli bir perspektifle ele almıştır. Elde edilen bulgular, söz konusu ilişkilerin yalnızca ikili ticari temaslardan ibaret olmadığını; aksine limanlar, iç ticaret merkezleri, menzil noktaları ve ara bağlantı yolları üzerinden şekillenen çok katmanlı bir ekonomik sistemin parçası olduğunu ortaya koymaktadır.

Öncelikle, Osmanlı Devleti'nin kara yolu altyapısı, güvenlik mekanizmaları ve hukuki düzenlemeler aracılığıyla ticari dolaşımı teşvik eden bir çerçeve sunduğu; buna karşılık İtalyan şehir devletlerinin denizcilik gücü, sermaye birikimi ve ticari organizasyon kabiliyetiyle bu sistemin tamamlayıcı unsuru olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, iki taraf arasında rekabetten ziyade işlevsel bir karşılıklılığın varlığına işaret etmektedir.

İkinci olarak, Via Egnatia'nın yalnızca bir ulaşım hattı değil, aynı zamanda Adriyatik ile Balkan iç bölgeleri arasında ekonomik entegrasyonu sağlayan bir omurga işlevi gördüğü tespit edilmiştir. Bu hat üzerindeki düğüm noktaları, ticari akışların yönünü belirleyen kritik merkezler olarak öne çıkmıştır.

Üçüncü olarak, İtalyan şehir devletleri arasındaki rekabetin Osmanlı dış ticaret politikaları tarafından dengelendiği ve bu rekabetin Osmanlı lehine bir manevra alanı oluşturduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin farklı aktörlere

sağladığı ticari imtiyazlar, bu çok aktörlü yapının sürdürülebilirliğini sağlamıştır.

Son olarak, çalışma kapsamında kullanılan çok katmanlı kaynak analizi ve ağ yaklaşımı, Osmanlı-İtalyan ticaret ilişkilerinin yalnızca olaylar üzerinden değil, yapısal ilişkiler üzerinden değerlendirilmesine imkân tanımıştır. Bu yöntem, erken modern dönemde ticaretin nasıl örgütlendiğine dair daha bütüncül bir okuma sunmaktadır.

Bu bağlamda Via Egnatia, yalnızca bir ticaret yolu değil; farklı ekonomik aktörleri birbirine bağlayan dinamik ve çok merkezli bir ticaret ağının temel bileşeni olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla Via Egnatia, yalnızca tarihsel bir güzergâh değil, aynı zamanda Osmanlı-İtalyan ilişkilerinin süreklilik ve dönüşümünü açıklayan anahtar bir analitik çerçeve olarak kabul edilmelidir.

Kaynakça

- Acıpinar M. (2011). *Osmanlı Floransa ilişkileri (XV-XVI. Yüzyıl)*, (Tez No:302819) [Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Agoston, G. (2012). *Osmanlı'da strateji ve askerî güç*. Timaş Yayınları.
- Albayrak, G. C. (2017). *Dersaadet in kileri Tuna nehri nde ticaret ve devlet*. Dergâh Yayınları.
- Alighieri, D. (2020). *İlahi komedya cehennem*. Alfa Basım Yayım.
- Arık, T. (2022). *Türk-İngiliz ticarî ve ekonomik ilişkilerinin başlangıç serüveni ve 1826 yılına kadar çok yönlü seyri*. Başlangıcından geleceğe Türk İngiliz ticareti. İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Artan, T. (1999). *Via Egnatia'nın Osmanlı (kadınlarının) kültür hamiliği: dönemleri ve sorunları*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Avramea, A. (1999). *MÖ. 2. yüzyıl ile MS. 6. yüzyıl arasında Via Egnatia'nın güzergâhı ve işlevi*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Beldiceanu-Steinherr, I. (1999). *Osmanlı tahrir defterlerinde seyyid Ali sultan: Heterodoks İslam'ın Trakya'ya yerleşmesi*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Brummett, P. (2009). *Keşifler çağında Osmanlı denizgücü ve doğu Akdeniz de Diplomasi*. Timaş Yayınları.

- Burckhardt, J. (2010). *İtalya da Rönesans kültürü*. Okuyan Us Yayınları.
- Busbecq, O. G. (2005). *Türk mektupları*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Delilbaşı, M. (1999). *16. yüzyılda Via Egnatia ve Selanik*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Dimitriadis, V. (1999). *Via Egnatia üzerindeki vakıflar*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Dursteler, E. R. (2012). *İstanbul daki Venedikliler*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Emecen, F. M. (1999). *Selanik ten Manisa ya: Yahudi dokumacıların göçüyle ilgili bazı bilgiler*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Emecen, F. M. (2011). *Osmanlı klasik çağında savaş*. Timaş Yayınları.
- Faroghi, S. (2011). *Osmanlı'da kentler ve kentliler*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gallotta, A. (1993). Ceneviz. TDV İslâm Ansiklopedisi, (7), 363-365.
- Glavina, M. (2009). *17. yüzyıl başında Osmanlı imparatorluğu ile Dubrovnik cumhuriyeti ilişkileri*, (Tez No:254797) [Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Goffman, D. (2011). *Rönesans devletleriyle müzakere etmek: Osmanlı imparatorluğu ve yeni diplomasi*. Erken modern Osmanlılar imparatorluğun yeniden yazımı. Timaş Yayınları.
- Greene, M. (2011). *Akdeniz de Osmanlılar*. Erken modern Osmanlılar imparatorluğun yeniden yazımı. Timaş Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (1997). *XVIII. yüzyılda Osmanlı imparatorluğu nun iskân siyaseti ve aşiretlerin yerleştirilmesi*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Hazai, G. (1999). *Balkanlar da yollar ve diller*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Heywood, C. (1999). *Osmanlı döneminde Via Egnatia: 17. yüzyıl sonu ve 18. yüzyıl başında sol kol daki menzilhaneler*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İnalcık, H. (2007). *Osmanlı imparatorluğu klâsik çağ (1300-1600)*. Yapı Kredi Yayınları.
- İnalcık, H. (2009). *Osmanlı imparatorluğu nun ekonomik ve sosyal tarihi 1300-1600*. Eren Yayıncılık.
- İnalcık, H. (2010). *Kuruluş dönemi Osmanlı sultanları 1302-1481*. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi.
- Iordanou, I. (2020). *Venedik gizli servisi rönesans ta bir istihbarat teşkilatı*. Kronik Kitap.
- Kaçan, M. (1995). *XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı-Venedik ahidnâmeleri*, (Tez No:42160) [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Kafadar, C. (2010). *İki cihan âresinde*. Birleşik Yayınevi.
- Kafadar, C. (2012). *Venedik te bir ölüm (1575) Serenissima da ticaret yapan anadolulu müslüman tüccarlar*. Kim var imiş biz burada yoğ iken. Metis Yayınları.
- Kiel, M. (1991). Avlonya. TDV İslâm Ansiklopedisi, (4), 118-120.
- Kiel, M. (1999). *Via Egnatia üzerinde Osmanlı bayındırlık faaliyetleri: Pazargâh, Kavala ve Ferecik örnekleri*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Köprülü, M. F. (2004). *Bizans müesseselerinin Osmanlı müesseselerine tesiri*. Akçağ Yayınları.
- Köprülü, M. F. (2009). *Osmanlı imparatorluğunun kuruluşu*. Akçağ Yayınları.
- Machiavelli, N. (1998). *Hükümdar*. Şûle Yayınları.
- Mélikoff, I. (1999). *14.-15. yüzyıllarda islam heterodoksluğunun trakya ya ve balkanlar a yerleşme yolları*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol Kol: Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Murphey, R. (1999). *17. yüzyılda Via Egnatia boyunca görülen ticaret örüntüleri*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Oikonomidis, N. (1999). *Ortaçağda Via Egnatia*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1999). *16. yüzyılda Rodosto (Via Egnatia'nın marmara daki uzantısı)*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Sombart, W. (2008). *Burjuva modern ekonomi dönemine ait insanın ahlâki ve entelektüel tarihine katkı*. Doğu Batı Yayınları.
- Stoianovich, T. (1999). *Osmanlı hâkimiyetinde Via Egnatia*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Turan, O. (2010). *Selçuklular zamanında Türkiye*. Ötüken Neşriyat.
- Turan, Ş. (2001). İtalya. TDV İslâm Ansiklopedisi, (23), 448-452.
- Veinstein, G. (1999). *Avlonya (Vlora): 16. yüzyılın ikinci yarısında Via Egnatia da bir menzil*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yanmaz, B. B. (2024). *Osmanlı İtalya ilişkileri (1871-1912)*, (Tez No:890019) [Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.
- Zachariadou, E. A. (1999). *Avlonya dan Antalya ya: 1380 lerdeki Osmanlı askeri harekâtlarının değerlendirilmesi*. İçinde E. A. Zachariadou (Ed.), Sol kol: Osmanlı egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Extended Summary

Purpose

This study examines the economic, diplomatic, and military relations between the Ottoman State and the Italian city-states up to the seventeenth century through the axis of Via Egnatia.

Approach

Originating in antiquity as the main route connecting Rome to Constantinople and stretching across the Balkans from the Adriatic, Via Egnatia evolved under Ottoman rule from a primarily military corridor into a multifaceted network of trade and information. By linking the Anatolian–Balkan–Mediterranean regions and connecting Adriatic ports directly with Istanbul, the road constituted the structural foundation of Ottoman–Italian interactions.

Since the Middle Ages, Italy had existed as a politically fragmented landscape composed of city-states. Venice, Genoa, Florence, Pisa, Siena, Lucca, and others competed not only among themselves but also with external powers such as the Papacy, France, and Spain. This rivalry profoundly shaped the dynamics of eastern Mediterranean trade and thus directly influenced each city-state's relations with the Ottoman State. As the Ottomans consolidated their control in the Balkans, Italian states were compelled to reassess and recalibrate their economic interests.

Although Via Egnatia suffered from security problems during the Byzantine period, it was revitalized as Ottoman authority expanded. From the time of the conquest onward, the Ottoman state established a comprehensive menzil (relay station) system, constructed fortresses and bridges, and founded numerous foundations (waqfs) and caravanserais to ensure safety and facilitate trade. These investments enhanced not only commercial activity but also military logistics and communication networks. The Adriatic ports of Avlonya and Durrës became strategic nodes within the Ottoman Balkan policy and served as key points of contact with Italian city-states.

The study analyzes in detail the relationship between the Ottomans and Venetian, Genoese, Florentine, and Ragusan (Dubrovnik) merchants and diplomats. Venice stood simultaneously as one of the Empire's oldest trading partners and most formidable rivals. Having built commercial ties with Turkish principalities in the thirteenth century and expanded them under Ottoman rule, Venice frequently entered military confrontation with the Ottomans as the latter advanced through the Balkans and strengthened their naval capacity. The treaties of 1479 and 1503 constitute important turning points reflecting Venice's efforts to preserve its commercial privileges in Ottoman territories.

In contrast, Genoa maintained a more cooperative relationship with the Ottomans. During the fourteenth and fifteenth centuries, the Ottomans chartered Genoese ships for Bosphorus crossings and benefited from Genoese expertise in naval and military technology. Florence gained particular prominence during the reign of Mehmed II. Florentine merchants—active especially in the leather, textile, and banking sectors—established a notable presence in Istanbul. The commercial privileges granted in 1469 contributed significantly to Florence's rise as a competitor to Venice in the Levant, while the city's internal political instability and its rivalry with other Italian states provided the Ottomans with further diplomatic opportunities.

Dubrovnik emerged as the principal intermediary in Ottoman–Italian commerce. Granted the right to trade freely within Ottoman lands, Ragusan merchants played a decisive role in the transit trade between the Balkan hinterland and Adriatic ports. The Istanbul–Ancona route, which gained prominence in the late fifteenth century, further strengthened Florence's economic position.

The study also highlights that Ottoman investment in Via Egnatia had broader cultural and social effects beyond commerce. Sultans, imperial women, and high-ranking officials endowed waqfs along the route; they sponsored the construction of aqueducts, lodges, bridges, and inns, thereby reshaping the socio-economic landscape of the region. Such infrastructural patronage contributed to the long-term entrenchment of Ottoman cultural influence in the Balkans.

In the sixteenth century, however, global commercial balances began to shift. The Age of Discovery redirected trade routes toward the Atlantic, weakening Venice's traditional dominance. Portuguese expansion in the Indian Ocean disrupted Venice's supremacy in the spice trade, transforming the structure of Ottoman–Italian commerce. New European powers such as France, England, and the Netherlands entered Ottoman markets, establishing influential trading companies.

Findings

In conclusion, the study argues that Ottoman–Italian commercial relations constituted not merely an economic exchange but a multidimensional civilizational interaction. Major transportation corridors such as Via Egnatia formed the backbone of this relationship: along these routes, trade, diplomacy, military strategy, intelligence gathering, and cultural transmission intersected. Understanding Ottoman Balkan policy and the strategic positioning of the Italian city-states in the eastern Mediterranean requires close attention to the historical role of these communication and trade arteries.