JANET ABU-LUGHOD

Avrupa Hegemonyasından Önce

1250-1350 Yılları Arasında Dünya Sistemi

TÜRKÇESİ CANSEN MAVİTUNA



TARİH

vb.

VAKIFBANK KÜLTÜR YAYINLARI

AVRUPA HEGEMONYASINDAN ÖNCE 1250-1350 YILLARI ARASINDA DÜNYA SİSTEMİ

JANET ABU-LUGHOD

VakıfBank Kültür Yayınları: 0062
Tarih: 015

AVRUPA HEGEMONYASINDAN ÖNCE: 1250-1350 YILLARI ARASINDA DÜNYA SİSTEMİ
JANET ABU-LUGHOD

Özgün adı
Before European Hegemony
The World System A.D. 1250-1350
Türkçesi
Cansen Mavituna

Genel Yayın Yönetmeni
Dr. Hüseyin Yorulmaz

Yayın Müdürü
Dr. Hasan Aksakal

Tasarım ve Yayın Kimliği
Bülent Erkmen

Kapak Görseli ve Sayfa Uygulama
Faruk Özcan

Kitap Editörü
Dr. Erdem İlgi Akter

Son Okuma
Hikmet Akyüz

VakıfBank Kültür Yayınları
Büyükd ere Caddesi
No: 97 – Kat 4
Şişli 34394 İstanbul
Telefon: 0 216 724 2614
www.vbk y.com.tr – info@vbky.com.tr
Sertifika No: 40141

© Vakıf Pazarlama San. ve Tic. A.Ş., 2020
© 1989 by Oxford University Press, Inc.

ISBN 978-605-7947-65-9

Kitabın Türkçe yayın hakları VakıfBank Kültür Yayınları'na aittir. Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak sınırlı alıntılar dışında, yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir elektronik veya mekanik araçla çoğaltılamaz. Eser sahiplerinin manevi ve mali hakları saklıdır.

Baskı
Ofset Yapımevi
Şair Sokak No: 4, Çağlayan Mahallesi,
34403 Kağıthane, İstanbul
Telefon: 0 212 295 86 01
Sertifika No: 45354

1. Baskı: Ek im 2020

Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350, *First Edition was originally published in English in 1989. This translation is published by arrangement with Oxford University Press. Vakıf Pazarlama San. Ve Tic. A.Ş. is responsible for this translation from the original work and Oxford University Press shall have no liability for any errors, omissions or inaccuracies or ambiguities in such translation or for any losses caused by reliance thereon.*

Avrupa Hegemonyasından Önce: 1250-1350 Yılları Arasında Dünya Sistemi *kitabının ilk baskısı 1989 yılında İngilizce olarak yayınlandı. Bu çeviri, Oxford University Press'le yapılan sözleşme uyarınca yayınlanmaktadır. Bu çeviriden Vakıf Pazarlama San. Ve Tic. A.Ş. sorumludur ve çevirideki herhangi bir sorun, eksiklik, yanlışlık ya da anlam belirsizliğinden ya da buna bağlı ortaya çıkan herhangi bir kayıptan Oxford University Press mesul değildir.*

AVRUPA HEGEMONYASINDAN ÖNCE 1250-1350 YILLARI ARASINDA DÜNYA SİSTEMİ

JANET ABU-LUGHOD

TÜRKÇESİ
CANSEN MAVİTUNA

vb.

JANET ABU-LUGHOD

Amerikalı tarihçi ve sosyolog Janet Abu-Lughod 3 Ağustos 1928 tarihinde New Jersey'de doğdu. Eğitimini Chicago ve Massachusetts Amherst Üniversitelerinde tamamladıktan sonra Illinois Üniversitesi'nde akademisyenlik kariyerine başladı. Profesyonel yaşamı boyunca Northwestern Üniversitesi, Kahire Amerikan Üniversitesi, Smith College, New School for Social Research, Boğaziçi Üniversitesi ve Kahire Üniversitesi gibi farklı üniversitelerde eğitim veren Abu-Lughod, kent sosyolojisi, demografi, Dünya Sistemi analizi, Ortadoğu ve Amerikan şehirleri üzerine yüzden fazla makale ve on üç kitap kaleme aldı. Abu-Lughod 2013 senesinde, 85 yaşında hayatını kaybetti.

CANSEN MAVİTUNA

1988 yılında İstanbul'da doğdu. Boğaziçi Üniversitesi'nde felsefe yüksek lisansını tamamladığı 2014 yılından beri çevirmen ve editör olarak çalışıyor.

Doymak bilmez merakım konusunda
beni cesaretlendiren ailemin anısına

İÇİNDEKİLER

Önsöz
011

1. Bölüm
Oluşum Aşamasındaki
Bir Sistemi İncelemek
022

13. Yüzyıl:
Bir Dünya Sistemi Denebilir mi?
029
13. ve 16. Yüzyılların Avrupa Modelleri
050
Tarihyazımındaki
Bazı Metodolojik Sorunlar
055
Kitabın Planı
068

I. KISIM
Avrupa Alt Sistemi
077
Eski İmparatorluklardan Doğuş
078

2. Bölüm
Champagne Fuar Şehirleri
Ekonomik Alım Satım Olarak Fuarlar
087

Champagne Fuarları ve Kasabaları
093
Champagne Fuarlarından
Çıkarılacak Dersler
121

3. Bölüm
Brugge ve Gent:
Flandre'nin Ticaret ve Sanayi Şehirleri
126

Gent ve Brugge'ün Kökenleri
129
Flaman Tekstil Endüstrisinin
Kökenleri
132
Tekstilin Zirvesi (Gent) ve
Ticarete Kayma (Brugge)
136

Brugge ve
Yabancı Sermayedarlar
143

Veba Salgını
153
Flandre Örneğinden
Çıkarılacak Dersler
155

4. Bölüm
Cenova ve Venedik'in
Tüccar Denizcileri
159

İki Liman Kentinin Kökenleri
160
Haçlı Seferlerinin
Cenova ve Venedik Üzerindeki Etkisi
165
Devlet Kapitalizmi ve
Özel Kapitalizm İttifakı
179
1260'tan 1350'ye
Ticaret Sistemindeki Değişiklikler
189

Yüzyıl Ortası Bunalımı
197
Cenova ve Venedik'ten
Çıkarılacak Dersler
203

II. KISIM
Ortadoğu'nun Kalbi
207

Doğuya Giden Üç Rota
208

5. Bölüm
Moğollar ve Kuzeydoğu Geçidi
227

Orta Asya Bozkırlarının
Fiziksel ve Sosyal Ortamı
228
Avrupalıların Moğollara Dair
Bilgisizliğinin Azalması
236
Moğol İmparatorluğundaki
İtalyan Tüccarlar
248

Moğolların Başarısının
Amaçlanmamış Sonuçları
253
Semerkant ve
Diğer Kervan Merkezleri
260
Moğol Örneğinden
Çıkarılacak Dersler
270

6. Bölüm
Sinbad'ın Yolu:
Bağdat ve Basra Körfezi
273

Müslüman/Hıristiyan Ticareti
274
Bağdat
279
Doğuya Giden Körfez Rotası
292
Orta Rotanın Gerilemesi (Kime Göre?)
304
Bağdat-Basra Körfezi Örneğinden
Çıkarılacak Dersler
307

7. Bölüm
Kahire'nin Köle Sultanlığı
Altındaki Tekeli
311

İslam ve Ticari Faaliyet
316
Fustat-Kahire ve
Üretim ve Ticaret Süreçleri
331
Veba Salgınının
Mısır ve Suriye
Üzerindeki Etkisi
349
Memlûk Rejimi ve İtalyan Tüccarlar
Arasındaki İlişkiler
354
Kızıldeniz ve Aden:
Doğuya Açılan Kapı
357
Mısır'dan Çıkarılacak Dersler
359

III. KISIM
Asya
362

Üç Parçalı Hint Okyanusu Sistemi
363

8. Bölüm
Hint Yarımadası: Her Yere Giden Yol
376

Batıya Doğru, Akdeniz'le Erken Dönem Bağlantılar
379

Doğuya Doğru, Güneydoğu Asya'yla Erken Dönem Bağlantılar
386

Hindistan'ın Batı Kıyısı: Ortaçağda Gucerat ve Malabar
390

Güneydoğu Hint Toplumlarının Ortaçağdaki Örgütlenmesi
401

Hindistan Örneğinden Çıkarılacak Dersler
413

9. Bölüm
Boğaz ve Dar geçit
417

Bugünkü Palembang ve Malakka
417

Dışarıya Bağlantılar
423

Kaynak Sorunun Yeniden Gözden Geçirilmesi
425

Boğazlar Bölgesindeki Hint Etkileri
429

Çin ve Boğaz
434

Arapların Malakka, Palembang ve Ötesiyle Bağlantıları
440

Boğazlardan Çıkarılacak Dersler
446

10. Bölüm
Çin'in Bütün İpekleri
452

Çin'in Uluslararası Ticarete Katılımı 453
Teknolojik Gelişmişlik 462
İş Uygulamaları ve Kurumları 474
13. Yüzyılda Hangchow 486
Çin'in Çekilmesinin Nedeni 489
Çin'in Ekonomik Çöküşü 496
Çin Örneğinden Çıkarılacak Dersler 500

11. Bölüm
13. Yüzyıl Dünya Sistemini Yeniden Kurma 502

13. Yüzyıl Dünya Sisteminin Sentezlenmiş Hali 502
Sistemlerin Yeniden Yapılandırılması 519
Bir Bünyevi Değişim Teorisi 525
Gelecek Dünya Sistemleri 528

Kaynakça 532
Kaynakça İçin Kılavuz 533

Dizin 603

ÖNSÖZ

Thomas Kuhn, *Bilimsel Devrimlerin Yapısı* kitabında, dünyaya dair teorik paradigmaların değişmesinin en önemli sebeplerinden birinin anomalilerin birikmesi olduğunu öne sürer; bununla kastettiği, mevcut teorilere ve genellemelere "uymayan" veya mevcut paradigmalarla açıklanamayan gözlemler ve verilerdir. Ne var ki Kuhncu tutum, yaklaşımları yeniden düşünmeye sevk eden "gerçek dünya"daki keşiflere vurgu yapar. Bu, varsayımlarının pozitivistliğini gözler önüne seriyor; böyle bir tutumu, ancak Platoncu "gerçek doğru" idealine sahip olan biri benimseyebilir.

Bu kitap biraz farklı bir öncülle başlıyor. Özellikle sosyal ve kültürel bilimlerde anormal bulgular, gözlenen şeyden olduğu kadar *gözlemciye dair bir şeyden* de kaynaklanabilir. Daha rölativist olan bu görüş, bilimsel bilginin sosyal olarak kurulmuş olduğunu varsayar. Eğer bilgi, dünyayla birebir örtüşen bağımsız bir ürün değil de ortak tanımlar üzerinden üretilen bir şeyse, yani insanların "dünyaya dair geçici mutabakatını" temsil ediyorsa, yalnızca yeni bilgiler değil, mevcut bilgileri gözlemleyecek yeni bakış açıları da paradigmalarda devrimlere yol açabilir.

Yakın zamanda sosyal-tarihsel çalışmalarda meydana gelen bazı dönüşümler, eski bilgilerin yeniden düzenlenmesini zorunlu kıldı. Bu dönüşümlerin bazıları yeni olgulardan kaynaklanmış olsa da, büyük bir kısmı bilen kişinin kimliğinde meydana gelen değişimlerle mümkün oldu ya da bilme şekillerindeki değişimden türedi. Birkaçını sıralayalım.

Birincisi, yeni bir şey olmasa da her zaman üretken olan, disiplinlerin sınırlarını aşan –ekonomi, politika, sosyoloji ve tarihi birleştiren– çalışmalar. Her disiplinin kendine özgü, geleneksel bir perspektifi vardır; bu, farklı disiplinlerden gözlemcilerin, aynı "gerçek dünya"yı bir bakıma farklı gördüğü anlamına gelir. Özgün kavrayışlar, çoğu zaman bilim insanlarının disiplinlerin sınırlarını aşmasıyla mümkün olur: İnsanın aklına, birçok bilim insanı içinde, antropolog Eric Wolf ile Immanuel Wallerstein ve Christopher Chase-Dunn gibi sosyologların tarihe, Fernand Braudel ve Philip Curtin gibi tarihçilerin ekonomiye saldırıları ya da çalışmalarında disiplinler-arası harmanlamanın çok net bir şekilde görülebildiği Charles Tilly, Perry Anderson ve Eric Hobsbawm geliyor. Bunun riskli olduğunu kabul etmek gerekiyor, ama belki de risk olmadan kazanım da olmuyordur.

Benim altyapım birçok disipline yakın duruyor, çünkü ben ilginç bulduğum disiplinleri biriktirerek ilerledim. İşe, Amerikalı bir kent sosyoloğu/nüfus bilimcisi/planlamacısı olarak başladım, ekonomik planlama ve "kalkınma" planlaması üzerine çalıştım, daha sonra coğrafya olarak tanımlanan işler yaptım, Mısır'da yaşayıp çalışırken Ortadoğu tarihini ve kültürünü öğrenmeye giriştim ve

zamanla bu ilgimi "Üçüncü Dünya"nın diğer bölgelerine doğru genişlettim. Disipline ya da coğrafyaya dair her değişim, anlayışımı geliştirdi; fakat bunun bedeli, keskin ve dar sınırlarını genişletmeye ve daha kapsamlı, daha tarihsel ve karşılaştırmalı bir bakış açısını teşvik etmeye yeni yeni başlamış olan ana-akım Amerikan sosyolojisine göre marjinal hale gelmek oldu.

Yeni bakış açıları sağlayan ikinci şey ise, Batılı olmayan bilim insanlarının tarihin ve sosyal bilimlerin çeşitli alanlarında yaptığı revizyonist çalışmalar. Sözde "Üçüncü Dünya"nın her yerinde etno-merkezci Batı biliminin genelgeçer bilgileri, kendi tarihlerine baktıklarında geleneğin istikrarı yerine ortojenik değişimin dinamiklerini, çoğu Batılı çalışmada düşüncesizce kabul edilmiş bir görüş olan Batıya kıyasla geri kalmışlık yerine gelişmemişliğin madunlaştırma üzerinden gelişimini gören "madunlar" tarafından sorgulanıyor; madun da bu insanlara Hint tarihyazımı tarafından verilmiş bir isim. Genelgeçer bilgiler ve madunların meydan okuması arasında uzanan muharebe alanlarından geçmek kolay bir iş değil, ama yine de yeni bir "doğru", hem mağdur olanın hem de mağdur edenin yorumlarını kapsayan bir bakış açısından doğabilir. Ben bu kitapta ikisine de yoğunlaşarak daha dengeli bir tablo sunmaya çalıştım.

Muhtemelen bilginin değişmesine sebep olan üçüncü bir şey daha var, o da "olguları" incelerken koyduğumuz mesafeyi değiştirerek, incelemenin kapsamına nelerin girdiğini değiştirmek. Tarihçiler, meselelere küresel olarak bakma riskine nadiren girdi. Arnold Toynbee ve William

McNeill, daha dar zaman ve yer sınırları içinde uzmanlaşmış kimi bilim insanlarının saldırılarına rağmen itibarını korumayı başarmış az sayıdaki insanlardandır. Tarihçilerin sosyal örgütlenmesi dikkat çekici bir fenomendir. Tarihçilerin zaman açısından dikey, mekân açısından yatay ve odak açısından üç boyutlu bir şekilde yapılandırılmış matrisinde, binlerce emsalsiz kesişim noktasının her birinde yer alan çok az araştırmacı vardır; bulundukları yerden derinlemesine ve uzun soluklu kazılar yaparlar. Üstlendikleri görevler için gerekli olan, yalnızca dilbilimsel değil, kümülatif bağlamsal vasıfları da kazanmak bir ömür sürebilir. Onların çalışmaları, bütün kültürlü insanların dayanak noktası olmalıdır. Ne var ki genellikle böyle bir yoğunlaşmanın bedeli, çevresel görüşü kaybetmektir.

Buna karşılık bu kitap, bunun tam tersi olan sorundan mustarip. Ne var ki, genellikle birbirinden ayrı uzman grupları tarafından incelenmiş coğrafi oluşumlar *arasındaki bağlantılara* bakarak elde ettiğim kavrayışların, bu kadar küresel bir bakış açısı tercih etmenin *kibrini* telafi edeceğini umuyorum. Bu kitabı yazarken kendimi sık sık, dünyalar arasındaki boşluklar üzerinde sendeleyen, beceriksiz bir ip cambazı gibi hissettim. Altımdaki tek ağ, tarih matrisinde kendi noktalarında bulunan, bulabildiğim en iyi uzmanların çoğunun sabrı ve cömertliği oldu.

Ve son olarak, bakış açısındaki bazı değişimler, uzlaşmaya direnen çok çeşitli bilgi parçalarının, araştırmacının zihninde oluşan nevi şahsına münhasır birikiminden doğar. Bir ölçüde bu çalışma, buna ihtiyaç olduğunun farkına

varmamdan bile önce, "genelgeçer" bilgiler ile en azından ilk başta tamamen tesadüfi olan bazı anormal bilgilerin birikimi arasındaki uyuşmazlık karşısında hissettiğim rahatsızlıktan doğdu.

Kahire'nin tarihi üzerine yaptığım çalışma, Karanlık Çağa dair Avrupa-merkezci bakış açısının yanlış olduğuna beni ikna etti. Işıklar Avrupa'da söndüyse bile, Ortadoğu hâlâ kesinlikle pırıl pırıl yanıyordu. Dünyanın o bölgesindeki diğer büyük şehirleri ziyaret etmek ve incelemek, Kahire'nin çok gelişmiş bir kent medeniyetinin zirvelerinden yalnızca biri olduğundan emin olmamı sağladı. Bu, hem Henri Pirenne'in geniş kitleler tarafından takdir edilmiş, Avrupa *Ortaçağ Kentleri*'nin canlanması üzerine çalışmasını hem de Max Weber'in, Batıdaki ortaçağ şehirleri (ki Weber bunları *gerçek* şehirler olarak tanımlar) ile Doğunun sözde yapay şehirleri arasında keskin bir ayrım yapan, saygın *The City* makalesini reddetmeme sebep oldu.

Bir süre sonra, *Third World Urbanization* [Üçüncü Dünyada Kentleşme] üzerine, büyük ölçüde bugünkü kent sorunlarına odaklanan bir okumalar derlemesi hazırlarken, Üçüncü Dünya şu an Batının epey gerisinden gelse de, bunun her zaman böyle olmadığını gösterecek bir pasaj aradım. Gernet'nin, o zamanlar dünyanın en büyük ve en gelişmiş şehri olan 13. yüzyıldaki Hangchow üzerine çalışmasını ilk okuduğumda bu noktadaydım.

Daha da sonra, Paris'te yaşarken, –dünyanın en iyi korunmuş ve restore edilmiş ortaçağ şehirlerinden biri olan– Brugge'de biraz vakit geçirme fırsatı buldum ve bu-

ranın tarihini okumaya başladım. Sonra, iyi arkadaşlarla birlikte, Venedik romantizminin pençesine düştüm ve bundan kısa bir süre sonra şans eseri, Gies'in, 13. yüzyıldaki Troyes'yı anlatan cevher gibi kitabı *Life in a Medieval City*'ye rastladım. Şüphesiz, bu kitabı yazma fikri, gelişigüzel ilgi alanlarının yarattığı bulanıklıktan vücuda gelmeden çok önce, bu deneyimlerle bilinçdışı düzeyinde şekillenmişti.

Bu yerler (ve diğerleri) arasındaki bağlantılarla şaşkınlığa düşmüş bir halde, benim küresel bir sistem olarak görmeye başladığım bu şeyi sistemli bir şekilde yorumlayan bir kitap bulmak için, tarihçilerin çalışmalarını taramaya başladım. İki bin bibliyografya taramasından sonra, bulduğum çalışmaların çoğuna karşı giderek daha da memnuniyetsiz hale gelmeye başlasam da, aradığım kaynağı hâlâ bulamamıştım.

O sırada Wallerstein'ın Modern Dünya Sistemi kitabının ilk iki cildi çıktı. İkisini de büyük bir ilgiyle okudum, fakat uzun 16. yüzyılda oluşan Avrupa hâkimiyetindeki dünya sistemini yoktan varolmuş gibi gösterme eğiliminde olduğu için, içimi Kuhncu bir anomali hissi kemiriyordu. Bu, büyük Alman tarihsel sosyoloğu Max Weber'in çalışmalarına, hatta Marx'ın kapitalizmin kökenlerine dair yaklaşımına yönelik duyduğum "rahatsızlık" hissini artırdı.

1984'te, sorularıma cevap verebilecek bir kitap bulma konusunda ümitsizliğe kapılmışken, yazmak değil *okumak* istediğim bir çalışma için araştırma listesi formüle etmeye başladım. İşte o çalışmanın sonucu burada, gerçi çıkın-

tılarla dolu ve cevapladığından daha çok soru doğurmuş durumda. Umarım daha fazla anomali üretecek, böylece gerekli diller konusunda daha bilgili, tarih konusunda daha eğitimli ve söz konusu alanlar konusunda daha derin bir anlayışa sahip olanları, çizmeye çalıştığım resmi gözden geçirmeye teşvik edecek.

Bu çalışmaya o kadar çok insan ve kurum katkıda bulundu ki hepsini saymam imkânsız. McNeill'ın bana ilk başlarda verdiği cesaret benim için en anlamlısıydı; bir burs başvurmak için projem daha pek sınırlandırılmamışken yazdığım ilk taslağı okuduktan sonra, benimle iletişime geçti. Önemli bir şeyin peşinde olduğumu düşündüğünü söyleyen nazik mektubu, altına girdiğim işin büyüklüğü karşısında haklı olarak sürekli bunaldığım bir zamanda, yoluma devam etmemi sağladı.

Konu hakkında yazılanları tararken, çoğu son derece çalışkan ve maharetli olan araştırmacıların, yapbozun parçalarını incelemesine rağmen, çok azının bunlar arasındaki bağlantıları sistematik bir şekilde birleştirmeye kalkıştığını açıkça görmeye başladım. Çeşitli bölgelerin birbirinden ayrı tarihlerini etraflıca okurken, belli araştırmacıların çalışmalarının değerini anladım ve kendimi, illa yorum değil, büyük olgu yanlışları yapmaktan korumanın tek yolunun, benim yalnızca yüzeysel bir şekilde bildiğim şeyleri öğrenmek için ömrünü adayanların insafına kendimce teslim olmak olduğunu fark ettim. Yazıştığım ya da konuştuğum uzmanların büyük çoğunluğu, beni doğru kaynaklara yöneltti ve/veya kendi "alanları" ile ilgili bölümlerin taslakla-

rını gözden geçirdi. Bu nedenle, bibliyografyada bulunan basılı kaynaklar listesine ilaveten, John Benton, Robert Lerner, David Nicholas, Ravi Palat, Paul Wheatly, Immanuel Wallerstein, David Ludden, Robert Hartwell, Carl Petry ve K. N. Chaudhuri'den şahsen çok şey öğrendim. Fazladan kaynak öneren çok sayıda kişiden ikisi de Andre Gunder Frank ve Robert Wicks'ti.

Saygıdeğer iki meslektaşım, Northwestern University'den Arthur Stinchcombe ve New School for Social Research'ten Charles Tilly, tüm taslağı okuyup yorumlar yaptı; zor sorular sorup, aynı zamanda da ilgileriyle beni teşvik etti.

Ayrıca, *Studies in the Comparative International Development*'ın yardımcı editörleri Jay Weinstein ve Nanda Shrestha'ya da özel yirminci yıl serilerine 13. yüzyıldaki dünya sistemi hakkında bir makale yazmam için beni (zamanından çok önce!) davet ederek, düşüncelerime odaklanmamı sağladıkları için minnettarım. O çalışma için William McNeill, Alastair Taylor, Andre Gunder Frank, J. M. Blaut ve Anthony de Souza'dan yorum rica ettiler ki onların bu projeye verdikleri tepki, çalışmamı daha açık ve yalın hale getirmemi sağladı.

1987 yılında deneysel Change in Global Context (küresel bağlamda değişim) dersime katılan New School'un yüksek lisans öğrencileri, sadık bir şekilde "genel okuyucuların" yerini aldı ve metne önemli düzeltmeler önerdi. New School yüksek lisans öğrencilerinden Richard Ganis, mümkün olduğu yerlerde, çok sayıdaki bibliyografik kaynağı doğrulama işini üstlendi. (Yabancı kütüphanelerde incele-

diğim kaynaklar sonuç olarak Birleşik Devletler'de kontrol edilemediği için, birkaç hata şüphesiz ki kalmıştır.)

Zaman ve para bu çalışma için gerekliydi. Yirmi yıl boyunca sosyoloji dersleri verdiğim New School genel olarak ve on yıldır üyesi olduğum Center for Urban Affairs and Policy Research özel olarak, taslak için araştırma yaptığım ve yazdığım üç yıl boyunca bana hafif bir ders yükü vererek bu çalışmayı epey destekledi. Yazma ve sonu gelmez düzeltme işi, Northwestern sosyoloji bölümünden iki sekreter tarafından yapıldı; Leyla Güngör ve Barbara Williams'ın yaptığı katkılar okuyucular tarafından fark edilmeyebilir, fakat ben onlara müteşekkirim.

Seyahat fonları da elzemdi. Northwestern bana küçük bir meblağ vererek Belçika, Fransa ve İtalya'da materyal toplayarak ve kütüphanelere danışarak, bir yazımı Avrupa'da geçirmeme yardımcı oldu. Nairobi'deki Birleşmiş Milletler Habitat ofisindeki kısa bir danışmanlık görevi, uygun bir bilet indirimiyle birlikte, Doğu Afrika'daki işleri kolaylaştırdı, hatta Pakistan ve Çin'e kadar gitmemi sağladı. Kahire Amerikan Üniversitesinin Sosyal Araştırmalar Merkezinden, 1986 Baharında misafir öğretim üyesi olmak için aldığım davet, çalışmamın Ortadoğu kısmı için materyal toplamayı mümkün kıldı. Daha önce Hindistan'a yaptığım seyahat, kısa süreli bir Fulbright üyeliğiyle mümkün oldu ve Social Science Research Council'dan aldığım bir ödenek sayesinde, orada da araştırma yapmak üzere Güneydoğu Asya'ya gidebildim. Eşimin seyahat konusundaki sakin uzmanlığı, Avrupa, Çin ve Güneydoğu Asya seyahatlerimde

çok daha fazla iş halletmemi sağladı ve sadece yardımı için değil, yanımda olduğu için de ona minnettarım. Bu kitapta ele alıp da gidemediğim tek yer Orta Asya'ydı, buna pişmanım, ama insan geriye dört gözle beklenecek bir şey de bırakmalı.

Oxford University Press'teki iki kişi çok önemli katkılar sağladı. Hem en tutkulu okuyucum hem de en sert eleştirmenim olan editör Valerie Aubry ve bilgisi ve çizim yeteneğiyle, bir resim bin kelimeye bedeldir diyen atasözünü kanıtlayan haritalar çizen Andrew Mudryk'e minnettarım.

Bu kitaba gönülsüzce veda ediyorum, yalnızca hâlâ tamamlanmadığı için değil, ayrıca hiçbir projeden bu kadar zevk almadığım için. Takıntımı özleyeceğim.

J.A.L.
New York
Ağustos 1988

"Bir şehrin yedi ya da yetmiş harikasından değil, bir sorunuza verdiği cevaptan haz alırsınız."
"Ya da size sorduğu, sizi cevaplamaya zorladığı sorudan, tıpkı Thebes'in, Sfenks'in ağzından yaptığı gibi."
Italo Calvino
Görünmez Kentler

1. BÖLÜM
OLUŞUM AŞAMASINDAKİ BİR SİSTEMİ İNCELEMEK

13. yüzyılın ikinci yarısı, dünya tarihinde kayda değer bir dönemdi. Eski Dünyanın birçok bölgesi birbiriyle temas etmişti; henüz yüzeysel de olsa böyle bir temas ilk defa gerçekleşiyordu. Miladi tarihin başlarında, Roma ve Çin imparatorlukları dolaylı olarak iletişim halindeydi, fakat her iki imparatorluğun da parçalanışıyla birlikte aralarındaki bağlantı zayıfladı. 7. ve 8. yüzyıllarda İslam, iki ucunda Avrupa ve Çin'in bulunduğu orta bölgenin birçok kısmını, iki uca da ilerleyerek birleştirdi, fakat canlanan dünya ekonomisinin periferisinde kalan yerler, birbirinden nispeten izole hallerini sürdürdü. 11. yüzyıla gelindiğinde, Eski Dünyanın pek çok bölgesi, belli ki hepsinin faydalandığı bir mübadele sistemine dâhil olmaya başladı, bu durum 12. yüzyılda daha da belirginleşti. Bu devir zirvesini 13. yüzyılın sonu ile 14. yüzyılın başları arasında yaşadı; Avrupa ile Çin'in bile, sınırlı kaldığı kesin olsa da, doğrudan bağlantı kurduğu bir dönemdi bu.

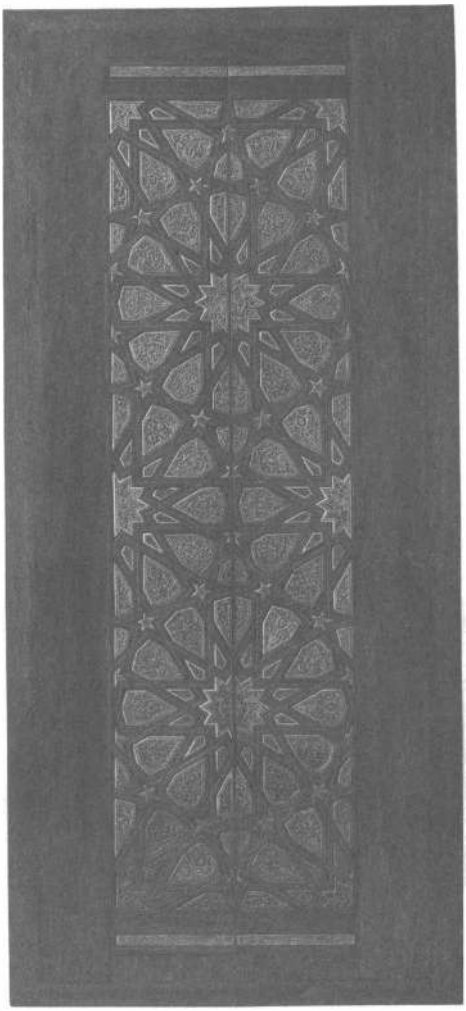
13. yüzyılın kayda değer olmasının başka bir sebebi daha vardı. Farklı bölgelerde birbiri ardına kültürel ve sanatsal başarılar filizleniyordu. Eski Dünyanın bu kadar çok bölgesinin aynı anda kültürel olgunluğa ulaşması daha

önce görülmüş bir şey değildi. Çin'de, bugüne kadar yapılmış en gösterişli çömlek işi olan Song hanedanı seladonu yaratılırken, İran'da buna gerçekten rakip olabilecek tek şey olan turkuaz ışıltılı parlak kâseler yapılıyordu. Memlûk egemenliği altındaki Mısır'da, zanaatkârlar incelikle yapılmış mobilyalara altın ve gümüşten karmaşık Arabesk kakmalar yapıyor ve Doğu Avrupa'da katedral yapımı altın günlerini yaşıyordu. Pencereleri mücevher gibi vitraylarla süslü Paris'teki Sainte-Chapelle de 13. yüzyılın ortasında, IX. Louis Haçlı Seferlerine katılmadan hemen önce inşa edilmişti. Hindistan'ın güneyindeki muhteşem Hindu tapınakları da bu dönemde yükselmişti. Hemen hemen her yerde süs ve debdebeli sembollere harcanacak bolca servet olduğu görülüyordu. Bu dönem entelektüel bakımdan da aynı derecede üretkendi; bu da sermaye fazlasının yalnızca bir şeyler üretmek için değil, âlimleri desteklemek için de kullanıldığını gösteriyordu.

13. yüzyılın bu iki özelliği, yani artan ekonomik bütünleşme ve kültürel gelişim birbiriyle bağlantılıydı. Teknolojik ve toplumsal yenilikler üretim fazlası yaratıyor, bunlarla yapılan uluslararası ticaretle beraber kalkınma daha da hızlanıyordu. Ulaşım ve devlet idaresindeki paralel gelişimler de birbirinden uzak toplumlar arasındaki iletişimi kolaylaştırıyor, bu da daha çok üretim fazlası anlamına geliyordu. Dünyanın her yerinde, refah –en azından üst tabakalarda– yüksek kültür oluşmasını sağladı ve o zamanların en az gelişmiş bölgesi olan Avrupa, kurulmakta olan yeni bağlantılardan belki de en fazla kazanım sağlayan yer oldu.

Bu kitapta, hükümdarlarına dünya genelinde refah sağlamış olan 13. yüzyıl "dünya ekonomisi"ni masaya yatırıp bunun nasıl oluşturulduğunu inceleyeceğiz. Ayrıca bu umut vaat eden başlangıcın, 14. yüzyılın ortalarına gelindiğinde neden bocaladığını ele alacağız. 16. yüzyılda Avrupa, Wallerstein'ın (1974) terimiyle "modern dünya sistemi"ni oluşturmada ipleri eline alırken, eski sistemden geriye ne kalmıştı? Beş yüzyıl süren *bu* dünya sisteminde Batı hegemonyası olduğu çok açık. Fakat bunun kökenlerini anlamak için, Avrupa hegemonyasından önceki dönemi incelemek şart. Bu kitabın edindiği görev de budur.

Bir de analitik bir görev var. 13. yüzyıl dünya ekonomisi başlı başına etkileyici olmanın yanı sıra hiçbir hegemonik güç barındırmaması açısından, kaynaklık ettiği sistemle, yani Avrupa'nın kendi amaçlarına göre yeniden şekillendirip uzun süre hükmettiği sistemle önemli bir tezat da oluşturuyor. Bu tezat, dünya sistemlerinin özelliklerinin değişmez olmadığına işaret ediyor. Parçalar birçok farklı şekilde düzenlenebilir. Dahası, dünya sistemleri sabit de değildir. Gelişir ve değişirler. Şu anda, kaynağını 16. yüzyıldan alan dünya sistemi değişim sancıları yaşıyor. Ondan önce gelen sistemi kavramak, bundan sonra ne olacağını daha iyi anlamaya yarayabilir. Bu konulara kitabın sonunda döneceğiz, ama önce 13. yüzyıl hakkında çok daha fazla şey öğrenmemiz gerekiyor.



FİLDİŞİ KAKMA KAPI KANATLARI. MISIR MEMLÛKLERİ, GEÇ ON ÜÇÜNCÜ VE ERKEN ON DÖRDÜNCÜ YÜZYIL.
METROPOLITAN MUSEUM OF ART'IN MÜSADESİYLE; EDWARD SEYMOUR'UN BAĞIŞ VASİYETİ, 1891 (91.1.2064).



GÜMÜŞ KAKMA PİRİNÇ KÂSE, İRAN MOĞOLLARI, ON DÖRDÜNCÜ YÜZYILIN ORTASI. METROPOLITAN MUSEUM OF ART'IN MÜSADESİYLE; ROGERS FUND, 1935 (35.64.2).



SELADON VAZO, ÇİN, GEÇ ON ÜÇÜNCÜ VE ERKEN ON DÖRDÜNCÜ YÜZYIL. METROPOLITAN MUSEUM OF ART'IN MÜSADESİYLE; İMZASIZ HEDİYE, 1965 (65.82.3).



VİTRAY PENCERE, TROYES KATEDRALİ, FRANSA, GEÇ ON İKİNCİ YÜZYIL.
METROPOLITAN MUSEUM OF ART'IN MÜSADESİYLE;
ELLA BRAMMER'İN EŞİ ERNEST BRUMMER HATIRASINA, 1977 (1977.346.1).

1250 ve 1350 yılları arasında, Kuzeybatı Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan bir uluslararası ticaret ekonomisi oluşuyordu; bu ekonomi dar, fakat kapsamlı (dünya çapında) bir mübadele ağındaki tüccar ve üreticileri kapsıyordu. Hammaddeler (mesela bununla sınırlı olmasa da bilhassa özel tarımsal ürünler ve çoğunlukla da baharat) özellikle kısa mesafelerde ticareti yapılan şeylerin büyük bir kısmını oluştursa da, işlenmiş ürünler şaşırtıcı bir şekilde sistemin asli parçasıydı; muhtemelen bunlar olmadan sistem uzun mesafeler arasında sürdürülemezdi. Bu ürünlerin, hem ülke içindeki ihtiyaçları karşılayacak hem de ihracat yapılabilecek kadar üretilmesi gerekiyordu. Yani bu sistemdeki her birim üretim fazlası yaratıyordu; işgücünü hareketlendirme ve iş yapma sürecini düzenleme yöntemleri bir hayli ileri olmasaydı bu mümkün olamazdı.

Üstelik, bu ticaret ağı dünyanın farklı yerlerindeki çok çeşitli tüccar topluluklarını da içeriyordu. Bu tüccarların hepsi aynı dilde yazıp konuşmuyordu; gerçi geniş bir alanda Arapça konuşuluyordu, Yunanca ve Latince lehçelerini konuşanlar da aynı şekilde çoktu ve Mandarin Çincesi, Uzakdoğu'daki pek çok topluluğun ortak diliydi. Ayrıca yerel para birimleri de aynı değildi. Gümüş, Avrupa'da oldukça değerliydi, Ortadoğu'da altın kullanılırken, Çin'de bakır sikkeler tercih ediliyordu. Zaman ile hesap edilen mesafeler, en iyi ihtimalle haftalar ve aylarla ölçülüyor, tam bir tur atmaksa bir yıl sürüyordu. Yine de mallar nakliyeliyor,

fiyatlar belirleniyor, döviz kurları üzerinde anlaşılıyor, sözleşmeler yapılıyor, (fon veya başka bir yerdeki mal karşılığında verilen) krediler uzatılıyor, ortaklıklar kuruluyor ve besbelli bunlar kayıt altına alınıp anlaşmalara bağlı kalınıyordu. Bunun 13. yüzyıl için ne kadar gelişmiş bir sistem olduğunu göstermek istiyorum; bunun "modern kapitalizm" olup olmadığı ve buna bir "dünya sistemi" denip denemeyeceği meselelerini sonraya bırakıyorum.

Bu kitapta "gerçek" ya da "modern" kapitalizmin "köken"lerine dair beyhude tartışmalara girmek niyetinde değilim.[1] "Geleneksel dünya ekonomileri"nin ne zaman modern dünya sistemine dönüştüğünü belirlemek şöyle dursun, tarihte dünya imparatorluklarından daha küresel sistemlere geçilen o âna dair dünya sistemi teorisyenleriyle bir tartışmaya girmek gibi bir niyetim de yok, zira bu da aynı derecede verimsiz bir tartışma. Wallerstein (1974),

1. Yani beraberindeki "psikolojik" tutumla birlikte Weberci bir modern kapitalizm tanımı (ve Weber Protestan Etik tarafından yaratılmış modern kapitalizm ile daha eski ve diğer kapitalistlerin eski usül harislikleri arasında yaptığı ayrımı göstermek için ne eziyetli bir savunma yapmak zorunda kalmıştı) ile kredi ve rasyonel muhasebe gibi "modern" kurumların varlığına dayanan bir Tawney modern kapitalizm tanımı arasındaki pek de yararlı olmayan tartışma. Weber (1981; yeniden basım) bile kendi ayrımına tam olarak katılmıyor, çünkü *General Economic History* kitabında bu ayrım açık bir şekilde daha çok kurumsal ve kültürel kıstaslara dayanıyor. Kapitalizmi tanımlamak için en azından iki tane zorunlu olarak çıkmayan iki öğe kullanılabilir: "özel mülkiyet ve toplumsal ilişkilerin pazar üzerinden muamelesi"nin varlığı ve "üretim araçlarıyla ilişkileri üzerinden tanımlanan belirleyici gruplar ya da kategoriler anlamında" sınıfların varlığı. İlk anlamdaki kapitalizm klasik Roma'nın (Runciman, 1983: 157) yanı sıra 13. yüzyıl dünyasının pek çok yerinde bulunabilir. İkinci anlamda kapitalizm ise ancak seyrek olarak ve daha sonra geliyor. Wallerstein'ın (1983) yanı sıra geç dönem Marx ve Marksist tarihçi Maurice Dobb (1947; yeniden basım 1984), yalnızca ikinci türün "gerçek kapitalizm" olduğunu savunuyor.

"modern dünya sistemi"ni, çok sayıda ve sıradan "dünya ekonomileri"nden ve imparatorluklardan ayırıyor. 16. yüzyıldan önceki dünya imparatorluklarının varlığını kabul etse de modern dünya sistemini ilkmiş gibi ele alıyor.[2] Ama o, tartışmaya daha yakın zamanda katılanlardan biri yalnızca (ayrıca bkz. Ekholm, 1980; Mann, 1986; Schneider, 1977; Chase-Dunn, 1989).

Tarihçiler bilindiği üzere, (klasik olanın aksine) kapitalist dünya sistemini tarihlendirme konusunda her zaman anlaşmazlık yaşadı. Marx bile bu konuda kararsızdı; bir keresinde kapitalizmin izlerini 13. yüzyıla kadar sürmüş, daha sonra fikrini değiştirerek 16. yüzyılda karar kılmıştı. 13. yüzyılda Flandre'deki tekstil endüstrisi üzerine çalışan araştırmacılar (Espinas, 1923; Laurent, 1935 için bkz. 3. Bölüm), üretim şekline ve işçiyle işveren arasında giderek artan çatışmaya (yüzyılın sonlarına doğru doruğa ulaşan bir sınıf çatışmasına) dayanarak, sanayileşmenin orada vuku bulduğunu

2. Wallerstein I. Ciltte (1974), "hâlâ sadece Avrupalı bir dünya sistemi" (Wallerstein, 1974: 10) olarak gördüğü "modern dünya sistemi"nin (yaklaşık 1450-1640 ve sonrası) yalnızca ilk evresini inceliyor. Fakat ne üzücüdür ki, dünya sistemi tanımı özensiz. Görünüşe göre bunu, "hukuken tanımlanmamış herhangi bir politik birimden büyük" (Wallerstein, 1974: 15) bir sistem olarak tanımlıyor ki bu onu yalnızca merkezileşmiş bir ulus-devletten ya da imparatorluktan ayırıyor. Daha sonra göstereceğimiz gibi, 13. yüzyıldaki dünya sistemi ekonomisi, en az 16. yüzyıldaki kadar genişti (tabii ki "yeni dünya" hariç) ve aşağı yukarı aynı özgür, yarı-özgür ve köle işgücü karışımını içeriyordu. Fakat o sistem çok farklı ilkelere göre düzenlenmişti. Şu an kullanıldığı şekliyle "dünya sistemi" terimi, ne yazık ki 16. yüzyıldan beri gelişen özel bir hiyerarşik düzenleme yapısına işaret ediyor. Bu da dünya sistemleri üzerine tartışmaları epey verimsiz kılıyor. Bir sistemin basitçe "*bir şemaya göre* kurallı bir şekilde düzenlenmiş parçalardan oluşan bir bütün" (Oxford Sözlüğü) olduğunu hatırlamak gerekiyor. Şemanın kendisi tanımlanmış değil. Bu kitapta oldukça farklı, hiçbir egemenin baskın olmadığı bir sistemi keşfedeceğiz.

ve bu endüstriyel sistemin halihazırda kurulmuş bir "dünya pazarı"yla ayrılmaz bir biçimde bağlı olduğunu hararetle savunuyor.[3] Braudel (1984), 13. yüzyıldaki ticari devrimin Avrupalı bir "dünya ekonomisi"ne düpedüz önayak olduğunu ve (her ne kadar 14. yüzyılın ortalarındaki dip noktasında geçici olarak devre dışı kalmışsa da) bunun, gelecek olan sistemin sinyallerini verdiğini kabul ediyor. Ve Eric Wolf (1982), 1400 yılıyla başlayan kitabında, o tarihten sonra gelişen Avrupa-merkezli dünya sisteminin, halihazırda var olan ve Avrupa'nın hâkim olmadığı bir sistemin temelleri üzerine inşa edildiğini vurguluyor. Son tahlilde bunlar, ampirik gerçeklerden ziyade, tanımlara dair ince ayrıntılar üzerine tartışmalar. Ampirik gerçeklerin oluşturduğu kusursuz ağı incelemek, tarihi devirleri ayıran kesin çizgiler üzerine kavga etmekten daha önemli görünüyor.

"Geleneksel" ve "modern" dönemleri birbirinden ayırmak için kullanılabilecek ampirik dayanaklardan biri, pazar için üretim yapmak üzere düzenlenmiş toplumlar arasında, sermayeye sahip olmakla işgücüne sahip olmayı bir tutanlar ve tutmayanlar şeklinde bir ayrım yapmak olabilir. Fakat daha detaylı bir inceleme yapılırsa bu ayrımın tutmayacağı görülür, çünkü serbest işgücü ve alışverişin parasallaşması "modern endüstriyel üretim"den[4] çok ön-

3. Mesela ortaçağda Flandre'deki tekstil endüstrisi konusunda uzman olan Henri Laurent (1935: 206), ortaçağ kent tekstil endüstrisinin, "ününü o zaman bilinen dünyanın uçlarına kadar ulaştıran genişleme gücüyle, bir *dünya ekonomisi*nin katılımcısı olarak görülmeyi büyük ölçüde hak ettiği" konusuda gayet açık.

4. Mesela bkz. 13. yüzyılda Brugge ya da ilk Avrupalı bankerleri sağlayan İtalyan şehir-devletleri.

ceye dayanmaktadır. Köle işgücü ve takas sistemi modern dönemde de varlığını epey sürdürmüştür ve muhtemelen "sahiplerin" çalıştığı bir kent toplumu hiçbir zaman var olmamıştır.

"Ticari devrim" ile "Sanayi Devrimi" arasında da sık sık ayrım yapılır, ama bu genelde gelişigüzel yapılan bir ayrımdır ve bunun için artık çok geç kalınmıştır. Sanayileşme farklı yerlerde farklı zamanlarda yaşanmıştır. Çin'in 12. yüzyılda metalurjide ulaştığı gelişmişlik seviyesine Avrupa 16. yüzyıla kadar erişememiştir (Hartwell, 1966, 1967) ve Avrupa, Çin'deki kâğıt yapımı ve baskı teknolojisinin benzerini birkaç yüzyıl boyunca yapamamıştır (Carter, 1955; Needham, 1954-85, 1981). Ortadoğu ve Asya'daki üretim süreçleri hakkında Avrupa'dakilere dair bildiğimizden daha az şey bilsek de, o bölgelerde büyük miktarlarda kumaş (Arap bölgesinde pamuk ve keten, Hindistan'da pamuk ve ipek, Çin'de ipek) üretildiği gerçeği, üretim tekniklerinin, hakkında bilgimizin bulunduğunu yerlerdekilere (Flandre gibi) denk olduğuna işaret ediyor.

Üretim ölçeği de 13. yüzyıl ile 16. yüzyıl arasında bir ayrım yapmamıza yaramaz. 13. yüzyıldaki üretim ve ticaret ölçeğinin, 15. yüzyıldakinden büyük olsa da, 16. yüzyıldakinden küçük olduğunu kabul etmek gerekiyor. Fakat bunun pek de doğru bir ölçüt olduğu söylenemez. Bugünkü uluslararası ticaret ölçeğiyle kıyaslandığında 16. yüzyıldaki alışveriş çok küçük kalır. Esas kıyas gelecekle değil, geçmişle yapılandır. 13. yüzyılda ticarette belirgin bir artış görülmüş müdür? Ve bu artış gelişmekte olan birçok bölgeyi birleş-

tirmiş midir? Çoğu ortaçağ uzmanı bunların gerçekleştiğini söylüyor. Lopez'in (1974: 93-94) söyledikleri konuyla oldukça alakalı:

> *Ticari Devrim ile Sanayi Devriminin şablonlarını karşılaştırdığımızda, ilk bakışta bazı farklar dikkatimizi çeker... Bütün oranlar neredeyse inanılmaz derecede daha küçüktür. Lüks ürünler, kitle tüketimine yönelik emtiadan daha önemli bir yere sahiptir. Çoğu iş insanı, satış miktarı yerine kâr marjını artırmaya çalışmıştır. Yine de [13. yüzyıldaki] ticaret hacmi etkileyicidir. 1293'te Cenova'daki deniz ticareti, Fransa Krallığının aynı yıldaki toplam gelirinin üç katıdır...*

Uluslararası ticaret ölçeğinde aynı derecede radikal bir artış Song yönetimindeki Çin'de de görülür. Mark Elvin (1973: 171-172), 13. yüzyılda Çin'in uluslararası ticaretinin büyümesini şöyle tarif eder:

> *[Çin ithal ettiği] bakır ve demir mamulleri, porselen, ipek, keten, kimyasal maddeler, şeker, pirinç ve kitap karşılığında baharat ve başka egzotik mallar alırdı. Çin'in kırsal ekonomisinin bazı kısımları, denizaşırı pazar için üretime doğrudan bağlı hale gelmişti.*

Özellikle 16. yüzyılda teknolojide çok büyük bir gelişim olmadığı göz önünde bulundurulursa, ortaçağdaki üretim ölçeğinin, erken "kapitalist dönem"dekine kıyasla o kadar da farklı olmadığı görülebilir. Bu soruna, "endüstriyel" dönemin, canlı enerjinin yerine cansız enerjinin geçişiyle başladığını söyleyerek teknoloji üzerinden belirlenmiş bir çözüm

getirmeyeceksek,[5] dünya sistemi, modernite, kapitalizm gibi terimleri *a priori* bir şekilde tanımlama çabalarımızı, –layıkıyla ayrılmış, ampirik olarak yüklü– bu terimleri tarihin belirli yerlerdeki belirli anlarını analiz etmek için kullanana kadar bir kenara bırakmalıyız.

Fernand Braudel'in yorumları, okuduğum tüm yorumların en mantıklısı gibi geliyor.[6] Dünya ekonomilerinin, dünyanın çeşitli yerlerinde 13. yüzyıldan çok önce de var olduğunu ve Wallerstein'ın ve bazı yazılarında Marx'ın çok önemli görerek ayrı tuttuğu Avrupa dünya ekonomisinin de kesinlikle 16. yüzyıldan önce şekillendiğini kabul ediyor.[7] 13. yüzyılda İtalya'nın tüm kapitalist kurumlara sahip olduğunu, hatta maaşlı işçi çalıştırarak endüstriyel üretim yaptığını ve bunların kapitalist dünya ekonomisi olarak tanımlanmaya yeterli olacağını ileri sürüyor (Braudel 1984:79,91).

Ne var ki Braudel'in irfanı bile onu istemsiz bir Avrupa-merkezci sürçmeden kurtaramıyor. Her ne kadar "Avrupa'da şekillenen ilk dünya ekonomisinin 11. ve 13. yüzyıllar arasında doğduğunu" (1984:92) ve "Avrupa denen coğrafya-

5. Gideon Sjoberg (1960), bu fikri benimsiyor, fakat bu ayrım, suyun kullanıldığı "buhar"dan önceki bütün bir dönemi görmezden geliyor.

6. Braudel'in özellikle, *Civilization and Capitalism, 15-18th Century*'nin III. cildi olan *Perspective of the World*'ün 1. Bölümündeki irdelemesine bakınız.

7. Braudel dikkatimizi Marx'ın bu konudaki kendi müphemliğine çekiyor. Braudel, Wallerstein'a cevaben şöyle yazıyor: Onun [Wallerstein] kafasını karıştıran mesele [yani kapitalist dünya ekonomisinin başlangıç tarihi] nihayetinde Marx'ın yönelttiği sorunun aynısı değil miydi? O meşhur cümleyi bir kere daha alıntılayayım, sermayenin yaşamöyküsü 16. yüzyılda başlar.' Wallerstein'a göre, Avrupa dünya ekonomisi, kapitalizmin zeminiydi. Bu nedenle, Avrupa kapitalizminin –hatta kapitalist üretimin– 13. yüzyılda İtalya'da başladığını yazan Marx'a (her ne kadar daha sonra geri adım atmışsa da) katılıyorum. Bu tartışma hiç akademik değil (Braudel, 1984: 57).

da birkaç dünya ekonomisinin birbirini takip ettiğini" ya da daha ziyade "Avrupa dünya ekonomisinin 13. yüzyıldan beri birkaç kere şekil değiştirdiğini" kolayca kabul etse de, bana göre en temel noktayı gözden kaçırıyor. Avrupa, Akdeniz'den Kızıldeniz'e ve Basra Körfezine uzanan ve Hint Okyanusuna devam edip Malakka Körfezinden geçerek Çin'e ulaşan uzun mesafeli ticaret sistemine dâhil olarak 12. ve 13. yüzyıllarda dünya ekonomilerinden *biri* haline gelmeden önce halihazırda var olan bir sürü dünya ekonomisi vardı. Onlar olmasaydı, Avrupa yavaş yavaş "elini uzattığında" servete değil, boşluğa dokunmuş olurdu. Planım, bu dünya sistemini bir bütün olarak incelemek ve Avrupa'yı o zaman neyse öyle ele almak: Sürmekte olan bir işleyişin periferisinde kalan bir yeni zengin.

Bu kitap, kökenleri belirlemekten ziyade tarihteki önemli bir ânı inceleme amacı taşıyor. Zaman bakımından, dünya tarihinde bir dayanak ya da kritik bir "dönüm noktası" teşkil eden 1250 ile 1350 arasındaki yüzyılı; mekân bakımından, Akdeniz'in doğusuyla Hint Okyanusunu birleştiren ve Doğu ile Batının o zamanlar kabaca dengede durduğu coğrafi bir dayanak noktası teşkil eden Ortadoğu'nun kalbini baz alıyor. Bu kitabın tezi, sistemi Doğunun değil de Batının lehine çeviren bir *içsel tarihi gerekçe* olmadığı ve aynı şekilde, Doğudaki kültürlerin modern bir dünya sisteminin ataları olmasını engelleyecek herhangi bir içsel tarihi gerekçe de olmadığıdır. Bu tez, en az karşıtı kadar ilgi çekici. Yaygın yaklaşım, sonucu –yani Batının modern zamanlardaki ekonomik ve siyasi hegemonyasını– geriye dönük bir şekil-

de inceleyip tersine akıl yürüterek bu üstünlüğün neden olması *gerektiğini* rasyonalize etmektir. Ben bu yaklaşımdan kaçınmak istiyorum.

Sonucun anlatıyı belirlediğini ve bu anlatının da sonucun "kaçınılmaz" olduğunu göstermek için kurulduğunu bilmiyor değilim. Tarihyazımının en büyük metodolojik sorunu kesinlikle budur. Germain Tillion'un kısmen başka bir bağlamda yaptığı isabetli yorumundan hayli etkilenmiştim:

> *Hepimizin bildiği gibi, olaylar tarihleşmeden önce doğal akışlarını sürdürmelidir, bu nedenle bütün gerçek tarih, varlığını sonucuna borçludur ve tarihi kariyerine oradan itibaren başlar.*[8]

Eğer bu gerçekten doğruysa, işe başka bir zamandaki başka bir sonuçla başlamak olayların sırasını farklı bir şekilde izah etmeye ve açıklanacak şeyler bütünün farklı olmasına yol açacaktır. Bu nedenle ben, Sanayi Devriminin sonuçlarını sorgusuz sualsiz kabul edip sonra da "nedenlerini" açıklamaya çalışmaktansa, duruma daha önceki bir noktadan bakacağım. Benim anlatacağım hikâye alışılagelmiş olandan daha isabetli (ya da daha hatalı) olmasa da, Avrupa'nın hegemonya tarihinin perdelediği yerleri ve meseleleri kesinlikle aydınlatacaktır.

---

8. Germain Tillion (1983: 20). Sidney Packard (1962) daha akademik bir şekilde ve hatta Hollandalı araştırmacı J. C. Van Leur (1955) de daha ikna edici bir şekilde aynı noktaya değiniyor. Van Leur'in erken dönem (1955) çalışmalarının derlemesine ve çevirisine ve Avrupa-merkezli tarihin diğer tarihleri nasıl çarpıtıp bozduğunu vurguladığı 1. Bölüme bakınız. Charles Tilly de *As Sociology Meets History* (1981) kitabında benzer bir fikri savunuyor.

Dünyanın ortak bir ticari üretim ve alım satım ağına nasıl ve ne ölçüde bağlı olduğunu anlamak için, 1300 yılları civarındaki dünya ticaret sistemini inceliyorum. Bu tip üretim ve alım satım, bu sisteme dâhil olan tüm bölgelerin geçim ekonomisi için nispeten önemsiz olduğundan, mesele, gerçekçi olmayan bir tutumla bunun kesinlikle icap etmiş bir uluslararası karşılıklı bağımlılık ve alım satım sistemi olduğunu savunmak değil. Bu, 16. yüzyıl için de geçerliydi. Yani 16. yüzyılda bir dünya sistemi oluştuğunu ileri sürmek mümkünse, böyle bir sistemin çok daha önceden var olduğunu iddia etmek de aynı derece makuldür.

Bu bir ölçüde, hacim böyle bir sistemin parçası "sayılmak" için yeterli olduğunda, bunu belirlemek için sistemin hangi parçasının kullanıldığına bağlıdır. 13. yüzyılın ortalarında hâlâ büyük ölçüde periferide sayılan Avrupa'yı ele alırsak, uzun mesafeli ticaret, hâlâ ciddi ölçüde tarıma dayalı ve geçim odaklı olan iç ekonomisine kesinlikle ciddi bir katkı sağlamıyordu. Ne var ki Avrupa'da bile İtalya ve Flandre'nin "şehir-devletleri" ile Almanya ve İngiltere gibi daha periferide kalan alt bölgeler arasında büyük farklılıklar vardı. Lopez (1976: 93), şuna dikkat çekiyor: "Ticari Devrim sırasında İtalya'nın Tiber Nehrinin kuzeyinde kalan bölgeleri ile Avrupa'nın en yavaş gelişen yerleri arasındaki fark, Sanayi Devrimi sırasında İngiltere ya da Birleşik Devletler ile Hindistan ya da Çin arasındaki fark kadar büyüktür." Ve bir kere dışarıyla bağlantı sağlayan şehir merkezlerinden uzaklaşıldı mı, geçim ekonomisinin müphem topraklarına düşmek kaçınılmazdır.

Braudel (1984: 30), gelişmenin parçalılığını belirtmek için, Richard Häpke'nin isabetli tabiri olan "bir şehirler takımadası" ifadesini kullanıyor. Bu, aynı bölge içinde birçok farklı sosyal oluşumun bir arada var olabileceği gerçeğini yansıtmanın hassas bir yolu gibi görünüyor: Halihazırda dış alım satımdan kâr sağlayan ve ihracat için kullandıkları hinterlantlarının üretim şeklini belirlemeye başlamış olan parasallaşmış ticaret merkezleri ile en kasvetli dağlık bölgelerde ve vadilerde bulunan, yaşanan değişimlerden nasibini almayan ücra köşeler. İşte bu yüzden, ülkelerden ziyade şehirlere odaklanmayı tercih ettim, çünkü takımadaların dikkat çekici özelliklerinin arasındaki bağlantıların izini sürmek istiyorum.[9] Ama bunların, o zamanlar şimdi olduğundan daha fazla, devasa bir kuşatılmış kırsal bölge deniziyle çevrildiğini de vurgulamak gerekiyor.

Yalnızca Avrupa periferisinde büyük çeşitlilik yoktu, aynı zamanda Eski Dünyanın merkezindeki Ortadoğu,

9. Daha büyük bir sistemdeki düğüm noktaları olarak şehirlere odaklanma kararım, şehirlerin şehir-devletlerden serbest konfederasyonlara ve geniş imparatorluklara kadar her şeyi içeren bir sistemde karşılaştırılabilir *tek* birim olduğu gerekçesiyle savunulabilir. Tabii bu kararın da bedeli var. Bu çerçevede en kolayı, şehir-devletlerle uğraşmak –ağırlıklı olarak Avrupa'da, Basra Körfezi-Umman Denizi bölgesinde ve Malakka Boğazında bulunuyorlar. Geniş imparatorluk topraklarını ele almak için o kadar faydalı olmayan bir çerçeve bu. Öncelikle şehir yaşamının havasını yansıtmak ve imparatorluklardaki değişimlerin belli yerlerdeki "yükseliş" ve "düşüş"e nasıl yansıdığını göstermek için, bu imparatorlukların başlıca merkezleriyle ilgili irdelemelere girsem de, Memlûk yönetimindeki Mısır ve Suriye, Orta Asya'daki ve özellikle de Çin'deki Moğol konfederasyonlarına dair açıklamalarım ister istemez şehir çerçevesinin dışına çıkıyor. Ortak bir sistemdeki katılımcıların çeşitliliği düşünülünce, böyle bir ikilem bana kaçınılmaz geliyor. İnceleme birimim olarak "imparatorlukları" seçmiş olsaydım, şehir-devletlerini o çerçeveye yerleştirmede çok daha büyük zorluklar yaşardım.

Hindistan ve o zamanlar hegemonya yarışında başı çeken rakip Çin arasında da büyük farklar vardı. Ortadoğu, Avrupa'dan genel olarak daha gelişmiş olsa da, imparatorlukları kontrol eden merkezi yerlerle nispeten bütünleşememiş büyük bölgeler de içeriyordu. Kahire ve Bağdat, imparatorluk merkezleri olarak öne çıkıyordu, fakat kara ve deniz bağlantıları onları bir hinterlantlar "takımadasına" bağlıyordu. Antakya, Halep ve Akka Bağdat'ı Akdeniz'e bağlarken, Basra Bağdat'ı Hint Okyanusuna ve doğu ticaret rotalarına bağlıyordu. Çölün kuzeydoğu tarafı, Bağdat'ın doğuyla kara bağlantısını oluşturuyordu; bu aynı zamanda, Moğolların 13. yüzyılın ikinci yarısında şehri istila etmek için kullandığı rotaydı. Kahire, Akdeniz coğrafyasına İskenderiye üzerinden bağlanırken, Nil Nehri onu Sudan'a ve Kuzey Afrika'yı boydan boya geçen çöl yollarına bağlıyordu; Kızıldeniz boyunca yapılan deniz ticareti, Cidde ve Yukarı Mısır'da, Aden üzerinden doğuya gitmeden uğranacak bir ara liman oluşmasına sebep olmuştu.

Çin de basit ve değişmez yekpare bir blok değildi. O devasa bölge, en az üç eksene ayrılmıştı: kuzey ve güney, kıyı ve iç kesim ya da nehir boyları ve uzağında kalan yerler. Genellikle, nüfusun kuzeyden güneye, iç kesimlerden kıyıya, alüvyonlu vadilerden daha periferide kalan bölgelere hareketi, artan refahla ilişkilendirilirdi (bkz. Hartwell'in titiz çalışmasına, 1982).

Hint Yarımadası da aynı şekilde karmaşıktı ve çok farklı mecburiyetlere tâbi alt bölgelere ayrılmıştı. Kuzey Hindistan, İslam dünyasıyla bağları kuvvetli olduğunda ve

kuzeyden Rusya'ya, doğudan da Çin'e uzanan kara bağlantıları açıldığında refaha ererdi. Öte yandan, Güney Hindistan'ın durumu daha çok Hint Okyanusu üzerindeki deniz ticaret yollarına bağlıydı, çoğu zaman kıyı ve iç kesim arasında net bir farklılık olurdu.

BENZERLİKLER

Araştırmanın en çarpıcı bulgularından biri şuydu: 13. yüzyıldaki ticari ortakların benzerlikleri, farklılıklarından çok daha fazlaydı ve farklılıkları da Batının geri kaldığı noktalar oluşturuyordu. Bu, alışılmış varsayımlarla çelişiyor gibi görünüyordu. Dahası, Batılı akademisyenlerin, Batı kapitalizminin *emsalsiz* niteliklerini vurgulamak amacıyla "Batının yükselişi"[10] ile ilgilenme eğilimlerine rağmen, karşılaştırma-

10. Hem McNeill'in erken dönem ve ünlü metninin (1963) hem de Chirot tarafından yakın zamanda yazılan bir makalenin (1985) adı olan bu terim, Amerikalı araştırmacılar tarafından çok seviliyor. Weber'in izinden giden Chirot, Batının "yükseliş"inin, büyük ölçüde onun emsalsiz niteliklerinden kaynaklandığını iddia ediyor. Fakat bunu, daha önce belirttiğimiz, tarihyazımının metodolojik problemini dikkate almadan, Batılı ikincil kaynaklara dayanarak yapıyor. Jones (1981) da aynı kusurdan mustarip. Öte yandan McNeill, 13. yüzyılda bir bütün haline gelen, Müslüman, Moğol ve Uzakdoğu dünyalarının dikkat çekici gücünü kabul ediyor (özellikle bkz. McNeill, 1963: 479, 485, 525-526) ve nihayetinde onları zayıflatan dış kaynaklı etkenlerin de farkında. Etnik-merkezcilik konusunda diğer istisnalar Philip Curtin'in *Cross-Cultural Trade in World History* (1984) ve Eric Wolf'un *Europe and People without History* (1982). Wolf, öncülleri benimkine yakın bir yaklaşım izliyor. Batı bakış açısıyla yazılmış tarihin, dünyadaki çoğu insanı "antropologların 'ilkel çağdaşları'" gibi, "tarihsiz" bıraktığını ve Doğunun imparatorluk kurma ve uzun mesafeli ticaretteki başarılarının, "Avrupa'nın kısa bir süre sonra kendi ihtiyaçlarına göre yeniden düzenleyeceği bir dünyayı şekillendirdiğini" (Wolf, 1982: 25'ten alıntı) kabul ediyor. Bu, ben-merkezci bir yazında derin bir nefes aldırıyor.

lı bir inceleme Asya, Arap *ve* Avrupa kapitalizm stilleri arasında muazzam benzerlik ve paralellikler olduğunu ortaya koyuyor. Bu bulgu bilhassa ilgi çekici, çünkü hepimizin bildiği gibi, değişiklikler sabit olan şeylerle açıklanamaz. Başlıca benzerlikler şunlardır:

Paranın ve kredinin icadı

Üç kültürde de geçerli para birimleri, uluslararası ticaretin olmazsa olmazıydı; Batı Avrupa'nın gelişimi çok sonra başlamıştı ve eğer iddiamız doğruysa bu, türetilmiş bir gelişimdi. (İtalyan tüccarlar Ortadoğulu meslektaşlarının yüzyıllardır kullandığı teknikleri kopyalıyordu.)[11] Üç bölgede de devlet, madeni ve kâğıt para basma ve/veya bunları güvence altına almada önemli bir rol oynuyordu. Aslında, 13. yüzyıldan önce uluslararası ticari faaliyetlerde tercih edilen para türü Ortadoğu'da olduğu gibi Avrupa'da da, hatta Hindistan'da da altın madeni paraydı; altın para, ilk önce Bizans'ta, sonra da Mısır'da basılmıştı. Bazı İtalya şehirleri (Floransa ve Cenova) 13. yüzyılın ilk yarısından sonra kendi altın paralarını basmaya başlamıştı, ama bu paralar halihazırda dolaşımda olan Ortadoğu paralarının yerine geçmeleri için değil, onlara ek olarak basılmıştı.

11. İtalyanların kullandığı kredi araçlarının aslında Doğudan alındığını göstermeye çalışan büyük bir yazılı kaynaklar bütünü var. Mesela, bkz. Lopez ve Raymond'ın *Medieval Trade in Mediterranean World* (1967) kitabında derlenmiş belgeler ve Udovitch (1967, 1970a) ve Rodison'ın (İngilizce çeviri 1974) çalışmaları.

Para, Çin'de nispeten farklı bir gelişim yolu izledi. Güçlü devlet (ve altın yerine bakır tercih edilmesi) yüzünden, değer ve onu temsil eden madeni para arasındaki hayali bağlantı daha kolay anlaşılıyor. Para devlet tarafından himaye altına alındığı (daha sonra da kontrol edildiği) için değerliydi. Bu belirgin bağlantı Çin'de, Tang zamanında (9. yüzyıl) bile kâğıt para kullanmasını ve sonra kâğıt paranın Song ve Yuan dönemlerinde iyice yayılmasını sağladı; gelgelelim kâğıt para, Avrupa'da ancak yüzyıllar sonra ortaya çıktı.

Kredi yasal ödeme aracı olarak, "sert"(yani madeni) para ile kâğıt para arasındaki ara basamaktı. Kredi araçları (temel olarak, daha sonra ve başka yerde ödeme sözü), Batı Avrupa pazarlarındaki ticari işlemler için elzem hale gelmeden çok önce, Ortadoğu ve Çin'de çok gelişmişti.

Aynı şekilde, "banker"lerin toplumsal rolü, İtalyan tüccarların Champagne'daki ticaret fuarlarında kurduğu "bank"lar ve "banko"lar ortaya çıkmadan çok önce, Doğuda oturmuştu. Batılı akademisyenler kimi zaman, diğer yerlerdeki kredi yazışmalarının genellikle "mal sahipleri" ile onların ülke dışındaki aracıları veya simsarları arasında olduğunu ve Yahudiler dâhil büyük Ortadoğulu ve Hint ticaret erbabının bu bağlantıları aile bağları üzerinden kurduğunu ifade ediyor. Ama şunu unutmamak gerekiyor ki, başlangıçta ve daha sonra uzunca bir süre boyunca, ticari faaliyetler Avrupa'da da kan bağı üzerinden yürütülüyordu. Kredi bankalarının ilk hali aile şirketleriydi, ortaçağ ve sonrası boyunca banka haneleri "aile" haneleriydi; Floransalı Medici

ailesi daha sonra bunun en önemli örneği haline geldi. Bu gelenek, Rothschild, hatta Rockefeller "hane"lerinin uluslararası finans işleriyle ilgilenen bankalar işletmesiyle 19. yüzyıla kadar geldi.

Sermayenin birleştirilmesi ve riskin pay edilmesi mekanizmaları

Bilhassa uzun mesafeli ticarette, daha sonra satmak üzere deniz yoluyla nakledilecek malları satın almak için büyük miktarlarda başlangıç sermayesine ihtiyaç vardı. Uzun seyahatlerde bu "sermaye", gideceği yere ulaşıp ulaşamayacağı belli olmayan mallara "bağlı"ydı. Altı ay olağandışı bir yolculuk süresi değildi ve değerli mallarla yüklü gemilerden bazıları batar, bazıları esir düşerdi; mallar ya tamamen kaybedilir ya da fidyelerini ödemek için gereken fiyatlar yüzünden değerleri düşerdi.[12]

Ortadoğu'da ortaklık yoluyla sermaye birleştirmek ya da kârı kimi formülleri baz alarak pay etmek için detaylı yöntemler kullanılıyordu; bu formüllere göre, malları getirten tüccara (ya da malların alınabilmesi için para veren sermayedara) ve mallara eşlik edip satım aşamasında dağıtımlarını kontrol eden ortağa belli bir pay veriliyordu (Udovitch, 1970a). Burada da ortaklıklar genellikle aile içinde, Yahudilerde (ve daha sonra Hintliler, hatta denizaşırı Çin'de) ise aynı dinden ya da milliyetten olanlar arasında

12. Açık denizlerdeki korsanlıkla ilgili ardı arkası kesilmeyen şikâyetler bundan kaynaklanıyordu –"korsanlar" genelde rakip bir şehrin vatandaşıydı ve muhtemelen yaptıklarını bir tür savaş faaliyeti olarak görüyordu.

kuruluyordu. Bu, Avrupa için de geçerliydi. Byrne (1930), 12. ve 13. yüzyıllarda Cenova'da görülen, uzun mesafeler arasında deniz yoluyla nakliye yapmak için kullanılan sistemi tarif ediyor. Bu sistem, Arapların deniz ticareti yapmak için önceden beri kullandığı uygulamalara biraz benziyor. Dahası, meşhur Marco Polo'nun ondan önce Moğol İmparatorluğunun başkentine gitmiş olan babası ve amcasının da böyle bir aile şirketi vardı.

13. yüzyılda Çin'de devlet, daha güçlü olduğu için ticarette daha merkezi bir role sahipti (tüccarların görünmez ortağı gibiydi) ve daha ağır düzenlemeler yapıyordu. Dahası kölelik, devlete/saltanata ait üretim merkezlerindeki dış ticaret faaliyetleri için mal üretmek üzere gereken işgücünü toplamada önemli bir yere sahipti ve köleler sık sık, büyük tüccarlar tarafından aracı olarak kullanılıyordu. Bu, Memlûk yönetimindeki Mısır'da da böyleydi. Yine de bağımsız tüccar loncaları her iki yerde de güçlüydü. (Çin için Kato, 1936; Mısır için Fischel, 1958 ve diğerleri.) Bu, üçüncü bir benzerliği beraberinde getiriyor.

Tüccar serveti

Batı kapitalizminin "laissez-faire" [bırakınız yapsınlar] niteliğini takdir etmek ve Avrupa ekonomi sistemini, Doğudaki büyük devlet müdahalesini vurgulayarak "Asya" modelinden ayırmak alışılagelmiş bir şeydir. İdeoloji şudur: Avrupalı tüccarlar devletten bağımsızken, Asyalı ve Arap tüccarlar başka çıkarları olan hükümdarlara bağlıydı ve onların kontrolü altındaydı. Bu klişelerin ikisi de pek doğru değildir.

Üç kültürde de tüccar zenginliği, devletten bağımsız olarak, önemli bir etkendi. Tüccarların sermaye biriktirmek için yeterli serbestlikleri vardı, ama neticede çoğunlukla, sermayelerini "ödünç" alıp her zaman geri ödeme taahhüdünde bulunmayan ya da devlet ekonomik zorluklarla karşılaştığında onları devlet hazinesine "yardım" yapmaya zorlayan yönetim aygıtlarının insafına kalmış durumdaydılar. Üç bölgede de büyük tüccarlar, bu şekilde sermayedar görevi görüyordu.

Ayrıca Avrupa'daki şehir-devletlerde teoride bir "orta sınıf" hükümeti vardı, ama bu özerklik anlamına gelmiyordu. Champagne ticaret fuarlarında, kent-üstü bir otorite olan kontun önemli bir kontrol gücü vardı; Flandre'deki tekstil kasabalarında veya İtalya'daki şehir-devletlerde ise, büyük toprak sahiplerinden ve kapitalistlerden oluşan nispeten küçük ve diktatör olan "elit"ler, "devlet" politikalarını kendi çıkarlarına göre kullanıyordu ve çoğu zaman bu çıkarlar diğer insanlarınkiyle örtüşmüyordu (Lestocquoy, 1952a; van Werveke, 1944, 1946).

Demek ki, Avrupa hegemonyasını açıklayabilmek için, onun içsel yenilikçiliğinin ve "emsalsiz" girişimci ruhunun faydalarının ötesine bakmak gerekiyor. 13. yüzyıl boyunca diğer dünya güçlerinin ticari zekâları, onların dünya sistemine 13. yüzyılda katılmış olan Avrupa'nın ticari zekâsı kadar gelecek vaat ediyordu; ayrıca Avrupa'nınkilerden çok daha gelişmiş olan iktisadi kurumları vardı.

O zaman, iki bölgeyi, Avrupa ve Doğuyu birbirinden ayıran neydi? Fark şuydu: Avrupa 13. yüzyılda Doğunun gerisinde kalmışken, 16. yüzyıla gelindiğinde kayda değer bir şekilde öne geçmiş durumdaydı. Bunun nedenini sorgulamak gerekiyor; hele ki insan, bunun Avrupa'nın emsalsiz nitelikleri sayesinde mümkün olduğunu söyleyen yüzeysel cevabı reddediyorsa. Benim iddiam, gelişimin vuku bulduğu –coğrafi, politik ve demografik– bağlamın, herhangi bir psikolojik ya da kurumsal etkenden çok daha önemli ve belirleyici olduğu. Avrupa öne geçmişti, çünkü Doğu geçici bir kargaşa dönemindeydi.

Bu sorunun tam cevabı kitabın geri kalanında verilecek olsa da, kimi bulguları şimdiden ortaya koymanın bir sakıncası yok. Birincisi, 13. yüzyılda Cengiz Han tarafından birleştirilmiş olan kara ticaret rotalarının geçtiği bölgeler giderek parçalanmaya başlamıştı, çünkü Cengiz Han'ın halefleri yüzyılın sonunda bu toprakları kendi aralarında yeniden bölmeye başlamıştı. Çatışma halindeki bu gruplar, (verdiği geçiş izniyle Polo ailesinin Orta Asya'yı gezmesini sağlayan) Kubilay Han'ın saltanat dönemi kadar yakın bir dönemde bile var olan görece sakinliği bozdu. Asya Arabistan'ı Haçlı Seferlerine ve Bağdat'taki Moğol istilasına (1258) dayanmış, ama görünüşe göre Timurlenk'in 1400 yılı civarında sebep olduğu tahribatı atlatamamıştı. Mısır'ın refahı ve dünya ticaretindeki rolü Bağdat'ınkinden daha uzun ömürlü olmuş; Kahire'nin refahı, 14. yüzyılın üçüncü onyılında zirveye ulaşmıştı (Abu-Lughod, 1971).

İkincisi, 1348-1351 yılları arasında, "felaketli" yüzyıl ortasında veba Çin'den Avrupa'ya kadar yayılmış; dünya ticaretinin döndüğü büyük deniz rotası üzerindeki şehirlerdeki insanları kırıp geçirmiş, geleneksel davranış biçimlerini bozmuş, farklılık gösteren nüfus kaybı oranları yüzünden alım satım koşullarını değiştirmiş ve dünya şartlarında, kimilerinin lehine, kimilerinin ise aleyhine işleyen radikal değişimlerin yaşanmasını kolaylaştıracak bir değişkenliğe sebep olmuştu (Gottfried, 1983; McNeill, 1976).

Bu, daha önce periferide kalan İngiltere'nin salgından sonra daha önemli bir rol oynamaya başladığı Avrupa'da görülebilir. İngiltere'deki "tükenme" oranı kıtadakinden ve Ortadoğu ile arasındaki yoğun ticari ilişkiler ve trafik nedeniyle salgından en çok etkilenen yer olan İtalya Yarımadasınınkinden daha düşüktü. Ve her ne kadar Rönesans İtalya'sı, İtalyan kasabalarının 16. yüzyılın başına kadar müreffeh ve canlı kalması ve sonrasında bile Akdeniz ticaretine hâkim olmaya devam etmesi sayesinde gücünü toplamış olsa da, Akdeniz, ana ticaret yolu olma özelliğini yitirmişti. Bunun bir sebebi, Doğu Akdeniz'in artık doğuya açılan yegâne kapı olmamasıydı.

İlginç olan şu ki, 13. yüzyılın sonlarında Kuzey Atlantik yolunu açan, İtalyan şehir-devletlerinin gemileriydi. Bu, yüzyıllardır süren dünya sistemine inen öldürücü darbeydi. 15. yüzyılın sonlarında, okyanusta stratejik bir noktada bulunan Portekiz, büyük önem taşıyan ve hâlâ Arapların ve Hintlilerin kontrolü altında olan (gerçi bu kontrol uzun sürmeyecekti) Hint Okyanusuna ulaşabilmek için,

Afrika'nın Atlas Okyanusu kıyılarından aşağı doğru yelken açıp sonra doğu kıyılarından ilerleyerek, Hindistan'a giden bir deniz rotası "keşfetti." Aslında buna pek de "keşif" denemezdi; Arap denizcilik kılavuzları bu suların haritasını çoktan çıkarmıştı (Tibbetts, 1981) ve kıyı şeridi, her ne kadar tersinden (!), yani doğudan batıya tarif ediliyor olsa da, kılavuzlarda o kadar detaylı bir şekilde anlatılıyordu ki, Arap/Acem denizcilerin daha önce Afrika'nın etrafını gemiyle gezdiklerine şüphe yoktu.

Ne var ki Arap ve Hint gemilerinin, 1500'lü yılların başında, sularında beliren Portekiz "savaş gemileriyle" boy ölçüşemeyeceği anlaşıldı. 16. yüzyılın ilk onyılının sonunda Portekiz, Afrika'daki önemli uğrak limanları ele geçirdi, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'e girişleri koruyan Mısır donanmasını yendi, Hindistan'ın batı kıyılarına çıkarma sahilleri kurmaya girişti ve Çin'e giden tüm gemilerin geçmek zorunda olduğu, iğne deliği misali mühim boğazın bulunduğu Malakka'nın kilit noktasını ele geçirdi. Bütün bunların, Braudel'in (1972) Avrupa'nın gücünü sağlamlaştırdığı zaman olarak addettiği, Venediklilerin Osmanlıları yendiği İnebahtı Savaşından (1571) ve Wallerstein'ın dönüm noktası olarak gördüğü 1559'dan çok önce yaşandığını belirtelim.

Demek ki, hikâyeyi anlatmaya yeterince erken bir dönemden başlamayınca ortaya çıkan, Batının yükselişine dair yarım yamalak, çarpıtılmış ve üstünkörü bir açıklama oluyor. Ben bu yanlışı, neticenin henüz belli olmaktan çok uzak olduğu erken bir dönemden başlayarak düzeltmek istiyorum. 13. ve 16. yüzyıllar arasındaki zaman, dönüşüm

dönemiydi ve dünya sisteminin geri kalanındaki jeopolitik etkenler bir fırsat yarattı ki, bu olmadan Avrupa'nın yükselişi pek de muhtemel olmazdı. Bu, gelecek bölümlerde ele alınacak.

Fakat bu hikâyeyi anlatmadan önce konu dışı iki meseleye değineceğiz. Birincisi, Avrupa'nın 13. ve 16. yüzyıllardaki hallerini kıyaslayarak, ön plana çıkışının ne kadar ani olduğunu ortaya koyuyor. İkincisi ise bu kadar iddialı bir kapsama sahip olan bir iş yaparken karşılaşılan metodolojik meseleleri ve kaçınılmaz sorunları tartışmaya açıyor.

13. VE 16. YÜZYILLARIN AVRUPA MODELLERİ

Avrupa'nın 13. ve 16. yüzyıllar arasında Doğuyla ilişkisinde yaşanan değişimi anlatmanın yollarından biri, dönemlerinin örneği niteliğindeki iki bilginin/devlet adamının hayatlarını ve meşgalelerini (ve tabii kaderlerini) kıyaslamaktır: 13. yüzyılda yaşamış olan Roger Bacon ve 16. yüzyılda yaşamış olan Francis Bacon. Yaşamları arasındaki fark, iki temel değişimi açıkça gösteriyor: Doğu ve Batının yer değiştiren konumları ve Avrupa'da kilise ile devlet arasındaki ilişkinin değişimi.

İngiliz filozof, bilim insanı ve eğitim reformcusu Roger Bacon, takriben 1220 yılında doğdu ve 1292'ye kadar yaşadı; entelektüel üretkenliğinin zirvesini 1247 ve 1257 yılları arasında gördü. Bu dönemde yeni bilim dallarıyla uğraşıyordu –matematik, optik, astronomi ve ilginç bir şekilde

simya. Dillere özel bir ilgisi vardı ve İspanya ve Ortadoğu'daki Müslümanlardan bilgi edinmek için, Doğudaki yaşayan dillerin öğrenilmesi gerektiğini savunuyordu. Avrupa eğitimi sistemini, bu "daha yüksek" medeniyetlerin bilgilerini de kapsayacak şekilde yeniden düzenlemek istiyordu.

Sir Richard W. Southern (1962, 1980'de 3. baskı), Avrupa'nın Ortadoğu'ya karşı tutumunu üç evreye ayırıyor. "Cehalet Çağı" olarak adlandırılan birinci evre aşağı yukarı 700 ile 1100 yılları arasını kapsıyordu ve dini mitlere ve kutsal kitaplardan yapılan çıkarımlara dayanıyordu. İkinci evre, Müslüman dünyasına dair daha detaylı kurgular ortaya çıkmasına sebep olan ilk Haçlı Seferiyle (1099) başlıyordu. 12. yüzyılın ilk yarısında "Sarazenler", Muhammed ve Haçlı Seferleri sırasında karşılaşılan yüksek kültür ve cesur rakipler hakkında bir sürü yazı yazılıyordu. Southern bu evreye "Akıl ve Umut Yüzyılı" diyor. 12. yüzyılın ortasına gelindiğinde, özellikle de 1143'te Kuran nihayet bir Batı diline tercüme edildiğinde, mitoloji yerini daha doğru bilgilere bırakmaya başlamıştı.[13] "Bu tercüme sayesinde, Batı ilk kez İslamı ciddi bir şekilde inceleyecek bir yol bulmuş oldu" (Southern, 1980:37).

Sonraki yüzyıl boyunca Avrupalılar, Haçlı Seferleri aracılığıyla ilişki kurulan insanların Hıristiyanlığı seçece-

13. Southern (1980: 37), "çığır açan bir çalışma" dediği, Mlle. M. T. D'Alverny'nin, "Deux traductions latines du Coran au Moyen Age," *Archives du Histoire Doctrinale et Littéraire du Moyen Age* XVI, 1948, 69-131 çalışmasını alıntılıyor. Ayrıca James Kritzeck'in "Robert of Ketton's translation of the Qur'an", *Islamic Quarterly* II, 1955, s. 309-312'deki bulgular üzerine yorumlarını da alıntılıyor.

ğini ve Hıristiyan kültürünün, İslami kültürlerin sahip olduğu ya da aktaracağı bilgilerle güçleneceğini umdu. Roger Bacon'ın "yaşayan Doğu dilleri"ne ilgisini ve Thomas Aquinas'ın (yaklaşık 1225-1274) Aristoteles'in etiği konusunda Arap aktarımcılara güvenmesini bu bağlam içinde görmek gerek. 13. yüzyılın ortasından hemen önce, Aristoteles'in doğa felsefesi, metafiziği, sonra da ahlak ve politik felsefeleri yavaş yavaş değerlendirildi. Aquinas'ın Hıristiyan teolojisiyle Aristoteles felsefesini dört dörtlük bir şekilde uzlaştırması, 16. yüzyıldaki reforma kadar meseleleri çözdü.

Ne var ki 1250'ye gelindiğinde ve özellikle Avrupalıların Moğolları "keşfinden" sonra, Avrupalılar Hıristiyan olmayan coğrafyanın ve nüfusun ne kadar büyük olduğunu anlayınca, bütün dünyayı Hıristiyan yapma umutları giderek azalmaya başladı. Southern şöyle diyor (1980: 42-43):

> *[Avrupa'nın Moğollarla karşılaşmasının] Batı Hıristiyanlığına etkileri genel olarak çok ve çeşitliydi. Moğollar coğrafi ufku genişletti ve dünyada var olduğu bilinen insan sayısını kat kat artırdı. Muhterem Petrus [Petrus Venerabilis], İslamın dünyadaki insanların üçte birini, hatta yarısını içerdiği tahmininde bulunmuştu. 13. yüzyılının ortasında, bu tablonun çok iyimser olduğu görüldü. Her Hıristiyana karşılık on, hatta belki de yüz Hıristiyan olmayan insan vardı. Bunu kimse bilmiyordu ve her yeni bilgiyle tahminler artıyordu.*
>
> *Bundan çıkan sonuçlardan biri, Haçlı Seferi yapmanın imkânsız olduğu ya da bu seferlerin amaç ve yöntemlerinin ciddi bir şekilde yeniden değerlendirilmesi gerektiğiydi.*

Ortaçağın geri kalanında Batı dünyası iki kampa ayrılmıştı: Ya hiç Haçlı Seferi olmayacaktı ya da çok daha fazla ve etkili seferler yapılacaktı.

Roger Bacon, Batının dünyanın geri kalanına dair bilgi ve tutumunda yaşanan bu değişimin zirvede olduğu dönemde yaşadı.

1257'de Oxford'daki "seküler" yaşamı bırakarak bir tarikata katıldı; bu o zamanlar için alışılmamış bir şey değildi. Papa IV. Clemens'e yazarak ondan büyük bir proje geliştirmesini istedi –doğa bilimlerindeki yeni bilgiler üzerine bir ansiklopedi. Arapçadan yapılan tercümelerin düşüncesi üzerindeki etkileri göz ardı edilemez. Southern'ın (1980: 53) dikkat çektiği gibi, Batı felsefesi,

> *büyük ölçüde 12. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Toledo'daki az sayıdaki özverili tercümanın çalışmalarının sonucudur. Bu adamlar Kindî, Farabî, İbn Sina ve diğer büyük Müslüman filozofların çalışmalarını Batıya tanıttı ve büyük ölçüde Batının ilk defa, geleneksel felsefi ve bilimsel Yunan düşüncesine hâkim olmasını sağladı. Bu çalışmaların büyük bir bölümü 12. yüzyılın sonunda Latinceye tercüme edilmiş durumdaydı, ama 1230'a –Roger Bacon üniversite kariyerine başlayacak yaşa gelene– kadar bu yazılardaki fikirler ve terminoloji Latin teolojisine girmedi. Daha önceki bir nesilden teologlar, İbn Sina adını Augustinus ile yan yana görseydi epey şaşırırdı, fakat bu muazzam bir hızla gerçekleşti ve modern akademisyenler, Müslüman yazarların 13. yüzyılda teoloji üzerindeki etkisinin yaygın izlerini bulmaya devam ediyor.*

Roger Bacon bu eserlerden haberdardı; papaya yazdığı mektuplarda öğretim ve vaazların, savaş ve seferlerin yerini alması gerektiğini vurguluyordu. Bunun için vaaz verilecek kişilerin dillerini ve inanç sistemlerini çok daha iyi bilmek gerekiyordu. Bacon, düşüncelerini yazmaya papa öldükten sonra bile devam etti. 1268 ile 1278 yılları arasında muazzam miktarda yazı yazdı; bunun karşılığında diğer teologlardan aldığı mükâfat, kınama ve hapis cezası oldu.

13. yüzyılda Roger Bacon için din neyse, 16. yüzyılda Francis Bacon için politika oydu –Avrupa'daki mutlakıyetçi devletin, tarikatların yerini almasına şahitlik etmek (bkz. Anderson, 1974a). İngiliz filozof, yazar ve bir ara lordlar kamarası başkanı Francis Bacon 1561'de doğdu ve 1626'da öldü; yani hayatında, İslamın duraklama yaşadığı dönemi de, 16. yüzyılda Avrupa'nın değişmekte olan dünya sisteminin zirvesine doğru uzun yolculuğunu da gördü.

Roger Bacon'ın papayla umutlu olsa da karşılık bulamayan ilişkisi, Francis Bacon'ın monarşiyle kurduğu seküler ilişkiye benziyor. 1548'de parlamento üyesi ve Kraliçe Elizabeth'e politika danışmanı oldu. 1579'da başka eserlerin yanı sıra ilk *Denemeler*'ini yayınladı, ama 1600'de kınanan Lord Essex'le bağlantıları kraliçenin gözünden düşmesine sebep oldu. I. James'in 1603'te tahta çıkmasından sonra, 1605 yılında yayınlandığı *Bilimin İlerlemesi* kitabını krala ithaf ederek yavaş yavaş tekrar gözde konumuna geldi. Bu, doğa bilimleri çalışmalarını yeniden düzenlemek için bir plandı, ama o zamanlar bu bilimler henüz yeni oluşmaktaydı. 1618'de lordlar kamarası başkanı oldu ve 1620'de *No-*

vum Organum'u yayınladı. 1621'de rüşvet aldığı suçlamasıyla Londra Kulesine hapsedildi. Daha sonra kral cezasını tenzil etse de bir daha parlamentoya giremedi ve bunun yerine son yıllarını sakin bilimsel faaliyetlerle geçirdi.

Benzerliklere de farklara da dikkat etmek gerek. Başlıca benzerlikler; doğa bilimlerine bağlılık, tasarılarına arka çıkması için yöneticilere başvurma ve nihai olarak itibardan düşme. Farklılıklar birçok açıdan daha ilgi çekici. Roger Bacon kutsala yönelmişken, Francis Bacon doğrudan daha seküler bir dünyadaydı. Roger papayı ikna etmeyi ummuşken, Francis kraliyete başvurmuştu. En çarpıcı farklılık, öğrenmeye karşı tutumlarındaydı. Roger'a göre bilgi Doğudaydı, dolayısıyla Doğu dillerini ve İslamı mesele edinmişti. Francis başkalarından pek bir şey öğrenilemeyeceğine inanıyordu; bilginin yeni olması ve içsel bir şekilde elde edilmesi gerektiğini varsayıyordu. Muhtemelen, aradaki üç yüzyılda Doğu ve Batının konumlarının nasıl değiştiğini başka hiçbir şey bu kadar açık ortaya koyamaz.

TARİHYAZIMINDAKİ BAZI METODOLOJİK SORUNLAR

Hızlı yayılan büyük çaplı değişimleri açıklamak için Bacon örneği gibi metaforlardan yararlanmak mümkünse de, ayrıntıları anlaşılır ve karşılaştırılabilir kılmak biraz daha zor. Çünkü birbirinden tamamen farklı bilgi kaynaklarını değerlendirmeli ve 13. yüzyılın sonu ve 14. yüzyılın başın-

daki dünya sisteminin, farklı parçaların bir araya getirildiği güvenilir bir tablosunu oluşturmalıyız. Yorumlar geçmişe dönük olarak düzensiz verilere ve geleceğe dönük olarak da aşikâr olmayıp, kimileri daha doğru olan parçalardan ve kalıntılardan oluşturulması gereken sentetik hikâyelere ayrılmaz bir biçimde bağlıdır. Bu sorun, bu kitabı oluşturmama öngörebildiğimden daha büyük bir engel teşkil etti. Karşılaştığım iki zorluk bilhassa inatçıydı.

Birincisi, o zamanki kültürler neyin kaydedilmeye değer olduğu, bu kaydı nerede saklayacakları (ayrıca kil tabletler palmiye yapraklarından daha dayanıklı olduğundan neye yazacakları), ne kadar detaya yer verecekleri ve ne kadar titiz olacakları konusunda birbirlerinden çok farklıydı. İnsan bunun gibi karşılaştırmalı bir çalışma yaparken ideal olarak, düzenli ve eşit derecede güvenilir verilere sahip olmak istiyor, bu nedenle bir yerde bulunan değerli belgelerin bir benzerini başka hiçbir yerde bulamamak ya da daha kötüsü (Malezya örneğinde olduğu gibi) hiçbir verinin günümüze ulaşamadığını görmek hayalkırıklığı yaratıyor. Ben buna "veri problemi" diyorum.

İkincisi, elimizde veri olduğunda da bunları büyük bir ihtiyatla kullanmalıyız. Geçmişin dünyasını yeniden inşa ederken elimizin altında bulunan ve en çok boş yere ümit veren birincil kaynaklar, o dönemde yaşamış bireyler tarafından yazılmış şeylerdir. Bu belgeler ve (tarama araştırmalarında var olana benzeyen) "gerçek dünya" arasındaki uçuruma "şahitlik problemi" diyorum. En büyük metodolojik zorluk, –şahitliklerin doğruyu söylediği umudundan

vazgeçildiğinde– seçici ve çarpıtılmış şahitlikleri yine de neler olduğunu "okuma"nın başka bir yolu olarak kullanmak. Buna "perspektif problemi" diyorum. Benim taktiğim, her toplumun kendini nasıl gördüğünü göz önünde bulundurarak bakış açılarını değiştirirken, bir yandan da aynı olguya dair farklı görüşleri karşılaştırarak daha "nesnel" bir perspektif kazanmaya çalışmak.

VERİ PROBLEMİ

Her karşılaştırmalı analiz, karşılaştırılabilir veri bulma ikilemiyle doğrudan doğruya karşılaşır. Kültürün önceliğinin kendini en moral bozucu şekilde gösterdiği yer muhtemelen burasıdır. Bazı toplumlar döküm yapma ve olayları, insanları ve faaliyetleri sayıp kaydetmeyle uğraşıyordu. Buna karşın, bazılarının kayıtları ise aynı uğraşlarla ilgilenmediklerini gösteriyordu; her ne kadar onlar da sosyal tarihçilerin hiç ilginç bulmadığı bazı şeyleri titizlikle kaydetmiş olsalar da. Bazen de bu tür kayıtlar tamamen kaybolmuş oluyordu.

Bu çalışmada, 13. yüzyılda daha yakın ilişkiler kurmaya başlamış birkaç toplumun hepsine dair karşılaştırılabilir veri bulamadım. Bir uçta, kaydetme ve döküm yapmaya yönelik neredeyse takıntılı bir tutum sergileyen Cenova ve Çin var. Cenevizli tüccarlar tarafından, yalnızca ülke içinde değil, ülke dışındaki önemli ticaret merkezlerinde de üretilmiş binlerce tasdikli belge, ticari işlemlerin izini sürmeye meraklı öğrenciler için hiçbir zaman tam olarak birleştirilemeyecek kadar çok, gereğinden fazla seçenek sunuyor. (Yalnızca Flandre ile ilgili olanlar, Doehaerd tarafından üç ciltlik bir çalışmada

bir araya toplandı, 1974 ve sonrakiler.) Çinliler ise, dünyanın en eski nüfus kayıtlarını yazılı olarak saklamakla kalmamış, resmi görevliler tarafından yazılmış olan, neyin ne kadar ve ne amaçla ticaretinin yapıldığını içermese de, en azından dış ticaret yaparken izlenen bürokratik prosedürleri anlatan birincil belgeleri de korumuş.[14]

Karşı uçtaysa, 13. yüzyıl ticaretinin üç önemli katılımcısı olan Orta Asya'daki Moğollar, Malakka Boğazı üzerindeki prenslikler ve çok daha küçük çaplı olan İslam coğrafyası var. Moğollar yalnızca seferlere, hanedanlara ve fetihlere odaklanan az sayıda birincil belge bırakmıştı. Bu çalışmanın merkezindeki meselelere dair bilgiler, yalnızca Marco Polo'nun ve diğer gezginlerin yazdığı ikincil kaynaklardan edinildi.

Paul Wheatley'e göre, Malakka Boğazındaki prensliklerden, bölgenin yapısı (tropik yağmur ormanı), mecburi limanların olmayışı (ki bu durum, kalıcı belgelere sahip sağlam bir şekilde inşa edilmiş ve korunmuş şehirlerden çok göçebe ticaret merkezlerinin oluşmasına sebep olmuştu) ve muhtemelen birçok başka etken nedeniyle kitabelerden başka hiçbir iz kalmadı.

Ve son olarak, Müslüman dünyasında okuryazar ulema sınıfının kaba saba ticaret işlerinin "üstünde" yer alması, kaydedilen şeylerle (öncelikle dini risaleler, fıkıh, kararnameler, kralların ve soyluların vakayinameleri) günümüzdeki bir ekonomi tarihçisinin korunmasını isteyece-

14. Chau Ju-Kua tarafından yazılan *Chu-Fan-Chi* (İngilizce çeviri 1911) ve P'u Shoukeng (bkz. Kuwabara, 1928 ve 1935).

ği şeyler arasında uyuşmazlık olmasına sebep oluyor. Aşağıdaki alıntı, bu çalışmanın amaçlarının neredeyse sebepsiz bir şekilde reddedilişini gösteriyor:

> *Şerefli Arkadaşım ve Ciğerimin Köşesi: Benden istediğin şey hem zor hem de beyhude. Bütün günlerimi bu yerde geçiriyor olmama rağmen, ne evleri saydım ne de burada kaç kişinin yaşadığını araştırdım. Birinin katırlarına ne yüklediğine ya da bir başkasının gemisinin derinliklerinde ne sakladığına gelince, bunlar beni hiç ilgilendirmiyor. Fakat her şeyin ötesinde, bu şehrin tarihine gelince, İslamın kılıcı gelmeden önce bu kâfirlerin nasıl bir pislik ve karmaşa içinde yaşadıklarını sadece Allah bilir. Bunu araştırmak hiçbir işimize yaramazdı. Ruhum! Kuzum! Seni ilgilendirmeyen şeylerin peşine düşme![15]*

Gündelik şeylere dair böyle bir kültürel tutum, çağdaş bir araştırmacı için neredeyse aşılmaz bir engel teşkil ediyor. Neyse ki, bir insanın katırlarına ne yüklediği ya da gemisinin deposuna ne koyduğu gibi dünyevi meselelerin kayıtları, epey çarpıtılmış bir şekilde olsa da, bize parça parça ulaşmış durumda. Eski Kahire'de, Mısırlı Yahudilerin ortaçağda yoğun olarak yaşadığı bölgelerden birinde, Yahudilerin üstünde yazı olan bütün kâğıtları koyduğu bir depo vardı, çünkü kâğıtlar yok edilirse, kazara Tanrı'nın adının da yok edileceğinden korkuyorlardı. Bu depo, yani Geniza,

15. Austen H. Layard'ın *Discoveries among the Ruins of Nineveh and Babylon* (Londra, 1853: 663) bulunuyor, buradan Jacques Barzun veHenry Graff (1957: 3) alıntılamış.

resmi kayıtların kaçındığı ve yukarıda alıntılanan yazarın bu denli küçümsediği günlük faaliyetlerin kayıtlarını içeriyordu. Goitein (bkz. 7. Bölüme), bu kâğıt parçaları üzerinde zahmetli bir çalışma yaparak, 11. ve 12. yüzyıllarda Kahire'deki Yahudilerin yaşamına dair pek çok şeyi titiz bir şekilde ortaya koydu ve İspanya, Kuzey Afrika, Levant ve hatta Hindistan'la olan ticari ilişkilerine dair bilgi edindi. Ayrıca orada yaşayan Müslümanlara dair bilgi edinme imkânı da buldu, çünkü o zamanki kâğıt kıtlığı, bir kâğıdın defalarca kullanılmasını zorunlu kılıyordu. Bu nedenle, bir Yahudi evliliği/çeyiz listesi kaydının tutulduğu bir kâğıdın arka yüzünde, mesela, bir Müslümana ait satış faturası ya da kira sözleşmesi olabiliyordu.

Ortadoğu araştırmacıları, tamamen başka amaçlar için kaleme alınmış belgelerden ekonomik yaşama dair bilgiler de çıkarmayı başardı. Bir ailenin ya da bir medrese veya cami gibi dini bir kurumun himayesinde olan mülklerin tapularını içeren vakıf belgeleri, zengin ailelerin listesini çıkarmak ya da kamu tesislerinin yerlerini belirlemek için kullanılabiliyordu –tıpkı Lapidus'un (1967) 14. yüzyıldaki Halep ve Şam için yaptığı gibi. Resmi kayıtlar ve ölüm kayıtları, Wiet'in (1955) Mısırlı Kerimî tüccarlar konusunda yaptığı gibi, önemli toptancı tüccar ailelerini belirlemek ya da Petry'nin (1981) 15. yüzyıldaki önemli şahsiyetler konusunda yaptığı gibi, ulema sınıfının arasındaki etkileşimin ya da kökenleri ve seyahatlerinin izlerini sürmek için kullanılabilir. Madeni paralar –yayılmaları, değerlerinin düşürülmesi ve geçerlilikleri– bile refah ve düşüşe dair dolaylı bir

kanıt görevi görebilir. Ayrıca, tek tek yerleşimlerin boyutu ve ölçeğindeki büyük değişimler, nüfusun artışı ve azalışına dair bir ölçü olarak kullanılabilir (bkz. 11. Bölüm, Şekil 15).

Özetle, karşılaştırılabilir verinin olmayışı, incelemek için seçilen bölgelerdeki yaşam seviyesini ve bu bölgeler arasındaki ilişkiyi anlamayı zorlaştırıyor. Çoğu zaman yorumlar, sosyal bilimcilerin "somut veri" dediği şeylerin yerini almak zorunda kalıyor. Ne var ki bu, sadece "bilimsel" görünüyor diye rakamları sorgusuzca kabul etmekten daha gözkara bir hareket değil. 1896 ve 1919 yılları arasında İngiliz vergi dairesinde istatistikçi olarak çalışan Sir Josiah Stamp'ın şu klasik sözünü unutmamak gerekiyor:

> *Hükümet, istatistik toplama konusunda epey hevesli. Onları biriktiriyor, topluyor, n kuvvetlerini alıyor, karekökleri hesaplıyor ve muhteşem diyagramlar hazırlıyor. Fakat bu rakamların hepsinin, canı ne isterse onu yazan köy bekçilerinin elinden çıktığını unutmamalısınız.*

Belgelerdeki rakamları yorumlarken yorumlardan ne kadar yararlanıyorsak, rakamlar olmadığında da o kadar yararlanmamız gerektiğini düşünüyorum. İleride göreceğimiz gibi, ne veriler ne de şahitlikler dünyayı net bir şekilde yansıtabilir.

ŞAHİTLİK VE PERSPEKTİF PROBLEMİ

Avrupa'nın 13. yüzyıldaki Ticari Devriminin öyküsü, Avrupalıların (çoğunlukla İtalyanların) belgelerine (ticari raporlara, vasiyetlere ve *commenda* belgelerine ya da gezi raporlarına) göre resmedildi. Güney Avrupa belgeleri, o

bölgenin Akdeniz'le doğrudan ilişkisi konusunda oldukça açıktı. Fakat onun ötesindeki dünyayla –yani Çin, Hindistan ve aradaki bölgelerle– ilişkiler belirsizdi. Ortadoğu limanlarındaki ve ticari merkezlerindeki aracı birimler Uzakdoğu'dan gelen malların (mesela baharatlar, porselen vs.) aktarılmasına dâhil oldukları için tanınıyordu, fakat ticaret yaptıkları bölgeler epey uzun bir zaman boyunca bilinmeyen topraklar olarak kaldı. Bu nedenle Avrupa belgelerinin, Ortadoğu'daki aracılar ile ticaret yaptıkları Çin ve Hindistan'daki kent merkezleri arasındaki önemli ticari bağları tarif etmesi iki sebepten dolayı beklenemez: Ticaret yaptıkları yerler nispeten tanınmıyordu ve görülseler bile dikkate alınmıyordu.

"Marco Polo'nun Hikâyesi", gözümüzdeki 13. yüzyıl imajının çarpık olmasına sebep olan Avrupalı bakış açısına birçok yönden çok iyi bir örnek teşkil ediyor. Eileen Power (1963: 43), Venedik'in Marco Polo'nun Çin'e doğru yola çıktığı zamanlarda dünya sistemine dâhil oluşunu anlatan Avrupa-merkezci bir sahne anlatıyor.

> *MS 1268'de hayat, muhteşem Doğuyu elinde tutan tüccar prensler için adil ve müthiş bir şeydi. O yıl, büyük taş binalardaki muhasebe ofislerindeki tüccarlar, ellerinde defterleri ve kanallardan gelen suyla kuşatılmış bir şekilde, Hindistan'dan gelen çuvallarca karanfili, Hindistan cevizini, muskatı, tarçını ve zencefili, Hindiçin'den gelen abanoz satranç taşlarını, Madagaskar'dan gelen amberi ve Tibet'ten gelen miski kontrol ediyordu. O yıl, mücevher tacirleri Golkonda'dan gelen elmaslara, Bedahşan'dan ge-*

len yakut ve laciverttaşına ve Seylanlı balıkçılardan gelen incilere fiyat biçiyordu. İpek tüccarları ise Bağdat'tan, Yezd'den, Malabar'dan ve Çin'den gelen ipek, tül ve sırmalı kumaş balyalarını yığıyordu. O yıl, Rialto'daki genç yiğitler, her milletten insan dirsek temasında bulunmuş, gezginlerin bütün diyarlara dair hikâyelerini dinlemiş ve şafakla birlikte gondollarına binip kanallarda süzülmüştü. Titian'ın yüzyıllar sonra resmetmeye bayılacağı Venedik'in kızıl saçlı kadınları, üzerlerinde Pers sırmalı kumaşları ve küçük ellerini daha da çekici kılacak Arap parfümleriyle, saraylarının mermer merdivenlerinde bir aşağı bir yukarı yürüyordu.

Marco Polo'nun babası ve amcası Venedik'ten 1260 yılında ayrılmış ve dokuz yıl sonra Çin merkezli Doğu Moğol İmparatorluğunun başı Kubilay Han'ın sarayında yaşadıklarıyla ilgili inanılmaz hikâyelerle dönmüşlerdi. Venedik'e gelirken yanlarında Han'dan Papaya bir mesaj getirmişlerdi. İki sene sonra bir kez daha Doğuya doğru yola çıkmış, bu sefer genç Marco'yu da yanlarına almışlardı. Uzun yıllar sonra, Doğuda geçen birkaç on yılın ardından, Marco Cenevizliler tarafından tutsak edildi. Zaman öldürmek için, gezi maceralarını "coğrafi" bir düzenle bir hücre arkadaşına anlattı ve o da bunları not etti. Marco Polo'nun Doğuyu keşfeden "ilk" kişi olarak kazandığı ün gayrimeşrudur. Göreceğimiz gibi, Doğuyla iletişim kuran ilk Avrupalı değildir (daha önceki seyahatler için bkz. de Rachewiltz, 1971 ve Dawson, 1980); sadece anıları şans eseri kaydedilen ilk kişidir.

Peki, Avrupalıların Doğuya dair bilgileri için bu kadar elzem olan bu kaynak nedir? Hikâye karman çormandır, kronolojik olarak değil, bir coğrafi atlas formunda anlatılmıştır. Bazı yolculuk güzergâhlarını kasaba kasaba, çöl çöl tarif etmektedir. Aktardıkları yalnızca deneyimlediği şeyleri değil, "fark etmeyi" seçtiklerini de yansıtır. Metni "gerçek bir resim" sunan "orijinal bir belge" olarak değil de, Marco Polo'yu ilgilendiren ve ilgilendirmeyen şeylerin ve hangi belgeleri tesadüfen elde ettiğinin bir beyanı gibi okumak, tarih araştırmacılarına genellikle tarihi beyanlardan elde edilenlerden çok farklı bir yorum sunuyor.

Mesela, Marco Polo'nun dokuma kumaşlara özel bir ilgisi vardı. Uzakdoğu'daki şehirlerin çok fazla alım satım ve ticaret yaptığını defalarca söylüyordu, ama detaylarıyla anlattığı tek mamul ürün dokuma kumaşlardı. Bunun sebebi ailesinin kumaş alım satımı yapması ve Venedik'in en çok kumaş ithal etmekle ilgilenmesi miydi, yoksa diğer tüm endüstrileri olağan karşılaması mıydı? İkincisi, baharatlara ve nerede yetiştiklerine dair de merakı vardı. Baharatın o sıralarda Uzakdoğu'dan Avrupa'ya en çok ithal edilen şey olduğu düşünülürse bu nispeten daha anlaşılır. Fakat görünüşe göre, Avrupa'da çok değerli ama kıt olan bazı baharatların oralarda bol bulunmasına gerçekten öfkelenmişti. Değerli taşlar da üçüncü ilgi alanını oluşturuyordu. Değerli taşlar, inciler vs. üzerine tartışmalarında, Doğulu hükümet yöneticilerinin, genellikle kraliyet tekeli aracılığıyla, çıkarılabilecek ve dolaşıma sokulabilecek miktarı kısıtlayarak, "alım satımı engelledikleri" tekrarlayan bir temadır. Altın da anlatımlarında yer

alır. Bunlardan anlaşılıyor ki, Marco Polo Uzakdoğu tarımı ve endüstrisinin, yalnızca Avrupalı tüccarları doğrudan ilgilendiren kısımlarını anlatıyor; bu malların memleketindeki "değerini" her zaman aklında tutuyor.

İlgilenmemeyi seçtiği şeyler de belli şeylere olan ilgisi kadar enteresan. Marco Polo'nun Çin, Malezya, Endonezya ve Hindistan limanlarına dair anlattıklarında dikkat çeken, genellikle şehirlerde kendi bölge veya sokaklarını kontrol eden (ve "Muhammed'e tapanlar, "Sarazenler" ve "putperestler" gibi isimlerle tanımladığı) yabancı tüccarlara yaptığı rastgele referanslardır. Peki, bu tüccarlar kimdir? Neyin alım satımını yaparlar? Limanlarda mı kalırlar, yoksa mallarıyla seyahat mi ederler? Ev sahibi ülkeyle nasıl bir ilişkileri vardır? Hangi "ana merkez"den gelmişlerdir? Bu meseleler Marco Polo'nun ilgisini hiç çekmez. Bu tüccarlarla ilgili bilgi edinmeye çalışmaz; onlarla hiç iletişime geçmez ve bu nedenle anlattıkları Yakındoğu ve Uzakdoğu arasında vuku bulan aktif ticaret hakkında hiçbir bilgi vermez.

Bu meseleyi, Marco Polo'nunki de dâhil olmak üzere, Avrupalıların anlatılarının 13. yüzyılın çarpıtılmış bir şekilde Ticari Devrim (Kimin için?) dönemi olarak tanımlanmasından sorumlu olduğunu ve neredeyse sadece Batıda üretilmiş olan belgeleri baz alan ortaçağ Avrupa'sı tarihçilerinin de bunun böyle sürüp gitmesine sebep olduğunu iddia etmek için ortaya atıyorum.

Dolayısıyla şahitlik problemi, perspektif problemiyle yakından ilgilidir. Tarihçinin "bakış açısı" tarihi kaçınılmaz bir şekilde çarpıtır. Bunun sebebi, soruların tarihçinin kül-

türünde tartışmalı olan şeyler üzerinden şekillenmesi ve orijinal kaynakların yaşananlar ya da olanlardan ziyade, birinin bahsetmeyi seçtiği ya da "doğru" bildiği şeyleri aktarmasıdır.

Bu, biri değerlendirmeye, diğeri "gerçek olgular"a dayanan iki örnek üzerinden açıklanabilir. Öncelikle, "öteki"nin görüşlerini birincil ortaçağ kaynaklarında görüldüğü gibi değerlendirmek mümkündür. Buna örnek olarak, Doğu ve Batının birbirini Haçlı Seferleri aracılığıyla görmesi verilebilir. Krey'in düzenlenmiş kitabı *The First Crusade: The Accounts of Eye-Witnesses and Participants* (1921, yeniden basım 1958) ile Maalouf'un *Arapların Gözünden Haçlı Seferleri* (1984) kitabını karşılaştırın. Ya da Marco Polo tarafından ifade edilmiş Doğu hayranlığı ile Çinli bir liman görevlisi olan Chau Ju-Kua'nın 13. yüzyılda yazdığı "yabancı topraklar ve insanlar" tasvirinin alt başlığını karşılaştırın. Kitabını, bir Avrupalı ile hiç karşılaşmadığı için, büyük ölçüde Araplara atıfta bulunarak "barbar" insanların tasviri olarak nitelendiriyor (İngilizce çevirisi 1911). Ya da bir Doğulunun "dünyaya bakışı"nı görmek için, çevirileri E. Bretschneider'in iki ciltlik *Mediaeval Researches from Eastern Asiatic Sources* kitabında yer alan Çinli ve Moğol gezginleri ve tarihçileri okuyun.

Olgularda bu durum daha açık olsa da daha az yanlı değil. Chau Ju-Kua bazı malların Çin'e belli yerlerden ithal edildiğini aktarırken, bilgisinin yanlış olduğu apaçık ortada. Dışarıdan bakan biri, görüştüğü yabancı tüccarların, Çinlilerin komisyoncuları atlayarak doğrudan malların geldiği yerlerle ilişki kuracağı korkusuyla, tedarik kaynaklarını

açıklamaya genellikle gönülsüz olduğunu kolayca görebilir. Bugün çeşitli baharatların ve malların, kaynakları gizlenmeden başka yerlerde de ticareti yapıldığı için, kaynağın neresi olduğunu öğrenmek nispeten daha kolay.

Başlı başına bilgi eksikliği, bilhassa iyi niyetle ortaya konduğunda, dünya görüşünün hassas bir göstergesi olarak kullanılabilir. Mesela, Arap coğrafyacılar ile Avrupalı gezginlerin anlattıklarındaki büyük yanlışları, kendi yaşadıkları ya da birinci elden deneyimi olan insanların verdiği bilgiler aracılığıyla bildikleri dünyanın nispeten doğru bir haritasını çıkarmak için kullanmak mümkün. Köpek suratlı insanlara (El İdrisi'nin Andaman Adaları üzerine yazdıkları) ya da (Papaz Rubrucklu William'ın, kanlarının Çin kumaşlarında kullanılan kırmızı boyanın kaynağı olduğunu söylediği) Chin-chin denen, tüyle kaplı ve dizleri olmayan mitolojik insansı yaratıklara dair inanılmaz hikâyeler, o dönemki insanların bahsedilen bölgelere dair hiçbir fikirleri olmadığını açıkça gösteriyor. Ayrıca, Çinlilerin yün yerine pamuk veren su koyunlarına ya da Batılıların yaprakları ipekle kaplı özel Çin ağaçlarına dair anlattıkları, ithal ettikleri için birbirlerinin ürünleri hakkında bilgi sahibi olsalar da hammaddeleri hiç görmediklerini gösteriyor.

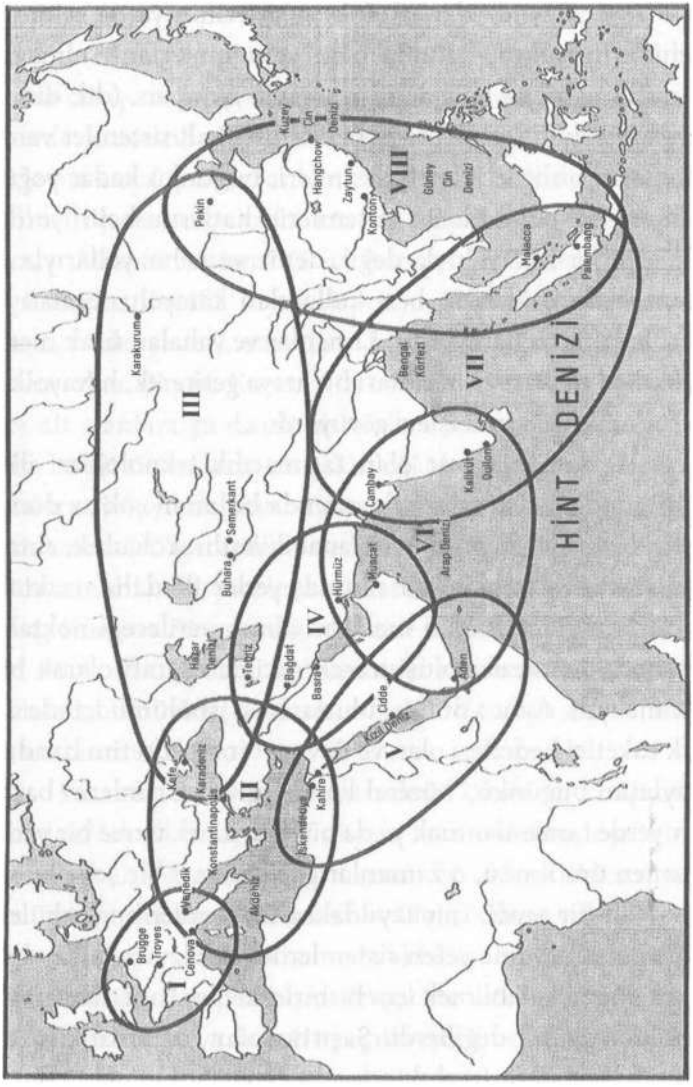
Bu nedenle, perspektifleri yansıtan malzemeleri ek veri olarak kullanma niyetindeyiz; tabii bunların ya "dünya"yı ya da dünyanın algılanışa dair bir çarpıtmayı yansıtması açısından önemli olup olmadığını değerlendirdikten sonra.

Hiçbir dünya sistemi, bütün parçaların, merkezde ya da periferide olmasından bağımsız olarak, birbiriyle eşit bir şekilde bir araya gelmesi anlamında *küresel* değildir. Şu anda tarihte hiç olmadığı kadar küresel olan dünya, bugün bile Kuzey Atlantik sistemi (Batı Avrupa ve Birleşik Devletler-Kanada), Pasifik kıyısı (Japonya, Tayvan, Kore, Endonezya, Malezya vs.), sosyalist "blok", hâlâ içine kapalı bir sistem olan Çin ve Kuzey Afrika-Batı Asya Arap dünyası gibi alt alanlara ya da alt sistemlere bölünmüş durumda. Tüm bu alt sistemlerin bir çekirdeği olabilir ve bu çekirdek, ekonomisi "uydularının" ticaret şartlarını belirleyen egemen bir devleti içerebilir. Friedmann ve Wolff'un deyimiyle "dünya şehirleri" (1982) bu baskın bölgelerde yer alıyor ya da Hong Kong ve Singapur gibi kendi başlarına ayakta duruyor. Böyle metropoller, sadece kırsal alanların değil, ayrıca uydularının büyük şehirlerinin fazlalılığını bile alarak, hinterlantlarını tüketiyor.

Fakat bu bölgesel alt sistemlerin ötesinde, kendi aralarındaki "ticari faaliyetleri" gitgide artan bu dünya şehirleri aracılığıyla işleyen, her yana uzanan bir dünya sistemi var. Manidar bir şekilde, Friedmann ve Wolff "dünya şehirleri"nin haritasını, Japon Havayollarından aldıkları bir haritayı kullanarak çıkardı. Kutup izdüşümünde, Mercator izdüşümünde olduğu gibi, doğu ya da batı öne çıkmıyordu ve havayolu rotaları, belli "dünya şehirleri"nin ne kadar merkezi olduğunu tam olarak gösteriyordu.

13. yüzyılda da, saltanat şehirlerinin ya da çekirdek şehirlerin hükmü altında olan veya hinterlantı olmayan kuşatılmış ticari bölgeler aracılığıyla iş yapan, (dil, din ve imparatorluklar tarafından belirlenmiş) alt sistemler vardı. Bunların birbirleriyle etkileşimleri, bugünkü kadar yoğun olmasa da, daha büyük sistemlerin hatlarını belirliyordu. Bu şehirler havayoluyla değil, deniz ve nehir yollarıyla ve kimisi eski çağlardan beri kullanılan karayolu rotalarıyla birbirlerine bağlanıyordu. Limanlar ve vahalar, uzak mesafelerdeki malları ve insanları bir araya getirerek, havayolları terminalleriyle aynı işlevi görüyordu.

O zamanlar var olan taşımacılık teknolojileri ilkel olduğundan, sisteminin iki ucunda bulunan çok az dünya şehri birbiriyle doğrudan iş yapabiliyordu. Yolculuk, aktarma noktası görevi gören sınırdaş yerler ile daha uzaktaki pazarlara gidecek olan malların alınıp verileceği noktalar arasında merkezler oluşturacak şekilde coğrafi olarak bölünmeliydi. Ayrıca dünya, uluslararası işbölümü içinde ortak tüketici hedefleri olan ve devasa bir seri üretim bandını paylaşan bugünkü "küresel köy" değildi. Ürünlerin başka bir yerde tamamlanmak ya da birleştirilmek üzere bir yerde kısmen üretilmesi, o zamanlar görülmemiş bir şey olmasa da nadir bir şeydi. 13. yüzyıldaki alt sistemler bugünkülere göre daha kendine yeten sistemlerdi ve dolayısıyla hep birlikte ayakta kalabilmek için birbirlerine bu kadar hayati bir şekilde bağımlı değillerdi. Şaşırtıcı olan, o zamanki uzun mesafeli ticaretin zorluklarına ve yetersizliklerine rağmen, işlerin büyük bir kısmının halledilmesiydi.



ŞEKİL 1. ON ÜÇÜNCÜ YÜZYIL DÜNYA SİSTEMİNİN SEKİZ ÇEMBERİ.

Birbirine bağlı yaklaşık sekiz alt sistem vardı. Bunlar, daha büyük üç çember halinde gruplandırılabilir: Batı Avrupa, Ortadoğu ve Uzakdoğu. (Bu alt sistemlerin kabataslak "şekilleri" ve sistemde kilit rol oynayan şehirlerin konumları için bakınız Şekil 1.) Bunlar, sırasıyla alınırsa, metni oluşturuyor. Ben 1. Bölümde Avrupa'yla başlayıp sonra doğuya ilerliyorum; her ne kadar bu sıralama kavramsal temellere dayandırılamasa da. Ne var ki, Avrupa'nın içten gelen bir üstünlüğü olduğu fikrini çürütmek istediğim için, ortaçağ boyunca nispeten ilkel bir seviyede seyreden gelişimini en baştan ortaya koymak önemli.

13. yüzyılın ortasına gelindiğinde Avrupa'daki üç ticaret noktası, tek bir alım satım çemberi oluşturdu: Champagne fuarlarına dört kasabada ev sahipliği yapan Ortadoğu Fransa –ticaret ve üretim merkezleri olan Troyes ve Provins ve daha küçük pazar merkezleri olan Bar-sur-Aube ve Lagny (2. Bölümde tartışılıyor); Brugge'ün en önemli ticaret ve finans merkezini, Gent'in de başlıca endüstri kasabasını teşkil ettiği Flandre'nin kumaş üretim bölgesi (3. Bölümde anlatılıyor) ve İtalya Yarımadasının iki ucunda bulunan uluslararası ticaret limanları –batıya bakan Cenova ve doğuya bakan Venedik (4. Bölümde inceleniyor).

Kuşkusuz, bu üç nokta gitgide gelişen Avrupa "dünya ekonomisi"nin yegâne katılımcıları değildi; onların kapısını aşındıran "yabancı" tüccarların listesi de bunu açıkça ortaya koyuyor. Bu toplulukları seçtim, çünkü üçü de birçok farklı yerden gelen tüccarların buluşma noktasıydı ve refahlarının temelini oluşturan yerel olmayan ticaret, üçünün arasında

deveran ediyordu. Herhalde sistemin o zamanki diğer parçaları, merkez çembere kesinlikle bağlı, ama bağları daha ince ve doğrusal olan uydular ya da uzantılar olarak görülüyordu. Bir alım satım çemberini ağ olarak kavramsallaştıracak olursak, Champagne fuar kasabaları, Flandre şehirleri ve İtalya limanları, bağlarının yoğun ve çoklu, erişimlerinin de daha geniş olmasından dolayı bir merkez oluşturur.

Bu geniş erişim sebebiyle, Avrupa (birinci) alt sistemine, İtalya limanlarını Doğu Asya'ya bağlayan Akdeniz-ötesi (ikinci) alt sistemden ayrıymış gibi davranmanın bir mantığı yoktur. 2. Kısımda yapacağımız gibi, Ortadoğu ticaretini tartışırken, İtalyanları bir kenara bırakamayız. Bunlar, Ortadoğu'daki üç kritik kıyı noktası oluşturmuştu.

Bir kıyı noktası, Konstantinopolis'i Çin'e bağlayan üçüncü alt sistemin başladığı yer olan Karadeniz'deydi. 13. yüzyılda etrafı ağ gibi sarmasını büyük ölçüde Moğolların Orta Asya'yı birleştirme başarısına ve tabii ki Çin'i fethetmesine borçlu olan bu karayolu çemberi 5. Bölümde inceleniyor.

İkinci kıyı noktası, Filistin kıyılarındaydı; burada geçici olarak kurulan Haçlı imparatorlukları Avrupa'nın dördüncü bir alt sistemle temasa geçmesini sağlamıştı. Bu alt sistem Bağdat'a, biri kuzeydoğudan Orta Asyalı kervan çemberine, diğeriyse doğuya ilerleyerek Basra Körfezi üzerinden Hint Okyanusuna bağlanan iki kola ayrılmadan önce karayoluyla bağlanıyordu. Bahsedilen bu sonuncu ticaret çemberine körfeze bitişik olan (mesela Hürmüz ve Siraf) veya Arap Yarımadasının güney kıyıları boyunca uzanan (Aden gibi) birçok liman da dâhildi. 6. Bölüm, bu alt sistemi anlatıyor.

Avrupalılar Mısır'ın Kuzey Afrika kıyılarında üçüncü bir kıyı noktası kurabilmek için çok uğraştı. Ne var ki IX. Louis'nin 1250'deki Haçlı Seferinin korkunç başarısızlığından sonra, Mısırlı yöneticiler tarafından kontrol edilen bir ticaret ortaklığıyla idare etmek zorunda kaldılar. Bu durum İtalyanların, Mısır ile Hint Okyanusunu Kızıldeniz üzerinden birleştiren beşinci alt sisteme sınırlı ve dolaylı bir erişimi olmasına sebep oldu.

Çembere önemli kaynaklar sağlamalarına rağmen İspanya, Almanya, Baltık Rusya, Dalmaçya ve Sahra'nın güneyini 1. Kısıma dâhil etmeme sebeplerimle, Doğu Afrika'yı 2. Kısımda ısrarla es geçme sebeplerim aynı. Bugünkü Etiyopya'nın, Kenya'nın, Tanzanya'nın ve Madagaskar adasının Mısır, Aden, Basra, Hürmüz ve hatta Hint Yarımadasındaki Gucerat'la yapılan ticarete dâhil olduğuna şüphe yok. Bu yerler arasındaki iletişim oldukça yoğundu. Fakat Afrika'nın coğrafi erişimi nispeten sınırlıydı. Afrikalı tüccarlar büyük çoğunlukla yereldi ve Afrika malları Çin'e ve Avrupa'ya nadiren giderdi. (Bunun aksini gösteren bir kanıt olan, Doğu Afrika sahillerine dağılmış kırık Çin çömleği parçalarının, aslında Arap ve Gucerat gemilerinden saçılmış olduğu ortaya çıkmıştır.)

Kitabın 3. Bölümü Asya çemberindeki (ve göstereceğimiz gibi tüm dünya sistemindeki) kilit oyuncuları anlatıyor, ama Akdeniz ve İtalyanlar meselesinde olduğu gibi, Hint Okyanusundaki ticareti incelerken Arapları ve Persleri bir kenara bırakamayacağız. İç içe geçmiş üç alt sistem söz

konusu: Arap dünyasını Batı Hint dünyasına bağlayan en batıdaki çember (6. ve 7. Bölümde kısaca değinilip 8. Bölümde çok daha detaylı tartışılan altıncı alt sistem); Malakka Boğazının bitişiğindeki alanla Güneydoğu Hindistan'ı bağlayan merkezi çember (8. Bölümde kısmen, 9. Bölümde ise biraz daha anlatılan yedinci alt sistem) ve boğazlar ile Çin arasında bulunan en doğudaki çember (9. Bölümde tarif edilen sekizinci alt sistem).

Fakat Çinli tüccarlar Şrivicaya'da (Boğazda) ve Müslüman (Arap, Pers, Hintli) tüccarlar da (daha sonra gelecek olanın eski bir versiyonu olan) "yabancılara açık Çin limanları" denebilecek yerlerde mevcuttu. Çin Denizini, kuzeye ve batıya uzanan Asya bozkırlarının muhteşem merkeziyle güneye (sekizinci alt sisteme) bağlayan Çinli tüccarlar, 10. Bölümde ele alınıyor. Aynı yolu geri giderek Rusya (Semerkant), İran ve Ön Asya üzerinden Cenova'nın Karadeniz kıyılarında muhafaza ettiği istasyonlarla yeniden birleşen üçüncü alt sistemle Çin'i birleştiren de yine bu tüccarlardı.

Görülüyor ki, bu küresel ya da dünya çapında bir sistem değildi (Baltık henüz sisteme giriş aşamasındaydı, Afrika'nın yalnızca doğu kıyısı dâhildi, Yeni Dünya hâlâ tecrit halindeydi, Japonya erişilemeyen bir sınır bölgesiydi ve Avustralya dâhil Pasifik Adaları sistemden kopuktu), merkezi Avrupa ve Asya kıtalarının çoğu kısmını kapsıyordu ve o zamanki nüfusun büyük bir kısmını içeriyordu, çünkü periferide kalan bölgelerde nüfus yoğun değildi.

Bu kitap, bir grup ampirik vaka incelemesi aracılığıyla, 13. yüzyıl boyunca uluslararası bağlantıların kurulduğu,

genişletildiği ve güçlendirildiği süreçleri keşfediyor ve çeşitli katılımcıların süregiden ticari alım satımda oynadıkları rolleri –işbirlikçi, ihtilaflı ya da simbiyotik– tanımlıyor. Hepsi, diğerlerine zarar vermeden sistemden kazanç sağlıyordu. Sistem, 14. yüzyılın ilk dönemlerinde zirvesine ulaştığında, hiçbir gücün tek başına hegemonya kurduğu söylenemezdi; herkesin katılımı, sistemin devamlılığı için mecburiydi.

Ne var ki, tüm bu umut verici başlangıçlara rağmen, 14. yüzyılın ortalarında sistem parçalara ayrıldı ve birçok parça aynı anda düşüşe geçti. O yüzyılın sonunda, bir zamanlar çok sayıda dönüşümlü rotaya sahip bir dolaşım sistemi olan şey, daha dar bir bağlantılar dizisine dönüştü ve birtakım boşluklar oluştu. 14. yüzyılın ikinci yarısında neredeyse tüm dünyada yaşanan ekonomik zorluklar, sistemin yıkılacağının belirtisiydi. Yeni bir oyuncu olan Portekiz, dünyanın bütünleşme sürecinde yeni bir evre başlatmak üzere 16. yüzyılda Hint Okyanusuna girdiğinde, eski sistemin çoğu yok olmuştu.

Bu kitabın cevabını aradığı en önemli sorulardan biri, 13. yüzyıl sisteminin neden dağıldığı. Bu sorunun cevabı basit değil; tek bir nedene bağlı bir açıklaması yok. Bu çeşitli alt sistemler arasındaki karmaşık karşılıklı ilişkiler ağının bozulmasını ya da bu alt sistemlerin hegemonyanın batıya kaydığı yeni bir denge bulmasını açıklayacak, bir tür *deus ex machina* gibi, tek bir kuvvetli etken yok. Daha ziyade, bu alt sistemlerin içinde ve arasında meydana gelen küçük değişimlerin birikmesiyle oluşan etkiler, hiç şüphesiz bütünün yeniden dengelenmesine katkı sağladı. Eğer ağırlık bütünü

bir tarafa yatırdıysa, bunun sebebi alt sistemlerinin çoğunun aynı anda ve kümülatif olarak aynı tarafa yönelmesidir.[16]

16. Yeni "kaos" bilimiyle şaşırtıcı benzerlikler var. Bkz. James Gleick, *Kaos* (1987).

I. KISIM
AVRUPA ALT SİSTEMİ

MS 2. yüzyılda Roma İmparatorluğu, Akdeniz'e kıyısı olan tüm bölgeler de dâhil olmak üzere çok büyük bir alanı kaplıyordu. İmparatorluk kuzeyde İngiltere'yi ve Almanya hariç tüm Batı Avrupa'yı, doğuda Yunanistan, Anadolu, Bereketli Hilal ve Doğu Akdeniz'i ve güneyde tüm Kuzey Afrika kıyılarını kapsayacak şekilde uzanıyordu. Roma'nın güneydeki ve doğudaki periferileri, Hindistan ve Çin gibi uzak bölgeler de dâhil, "Eski Dünya"nın büyük bir kısmıyla hem deniz hem de karayoluyla bağlantı halindeydi. O sıralarda, ilk dünya sistemi oluşmuştu; tabii bu sistem, "Roma'nın düşüşü"nden sonra ayakta kalamadı.

Ne var ki, "Roma'nın düşüşü" denen dönemin birkaç yüzyıl sürmüş karmaşık bir süreç olduğunu ve bu süreç boyunca düzensizliğin önce periferide, sonra da merkezde sürekli arttığını göz önünde bulundurmak önemli. Dahası, "düşüş" eski imparatorluğun bütün bölgelerini eşit derecede etkilemedi. Kuzeybatı Avrupa'daki etkileri, Akdeniz kıyılarında ya da Akdeniz'in doğu havzasında olduğundan çok daha yıkıcıydı. Öyleyse "Karanlık Çağ" sadece Kuzeybatı Avrupa'ya aitti.

O bölgedeki içsel zayıflama, İtalya'nın kuzey ve güneyindeki Germen kabilelerinin Roma sınırlarından geçmesine imkân sağlamıştı; bu kabileler önceden sınır bölgelerinde durdurulmuştu, fakat geleneksel olarak, imparatorluğun büyük tarım alanlarında çalışacak köleler için de çok verimli bir kaynaktı. İlk istila dalgası 3. yüzyılda vuku bulmuş, an-

cak kalıcı sonuçlar üretemeden sona ermişti. Ondan sonrakiler ise o kadar kolay püskürtülememişti. 5. yüzyıl boyunca, birleşik Roma hükümdarlığının yıkılması ve imparatorluğun batı kısmının Galyalılar, Vandallar, Vizigotlar ve sonra da Lombardlar arasında paylaşılmasıyla yüzyılın sonuna doğru iyice yoğunlaşan daha başarılı bir istilalar serisi oldu.

Avrupa kıtasındaki bu art arda gelen fetihler, "sonraki devletlerin gelişmişlik ve üretkenlik seviyesinde gerilemeye yol açtı" (Anderson 1974b, yeniden basım 1978: 125-126), imparatorluk ve ticaret yokluğunda, bir geçim ekonomisi oluşturmak için son derece adem-i merkeziyetçi ve farklı girişimlerle, Roma ve Germen hukuk ve kişisel statü gelenekleri birbirine karışarak her an bozulabilecek bir karışım oluşturdu. Charlemagne 8. yüzyılda, Batı İmparatoru unvanını üstlenip, iddialarını meşrulaştırması için de o zamanlar bütünlüğünü kaybetmemiş tek kurum olan Kiliseyi arkasında alarak, bu olgunlaşmamış sistemi yeniden düzenlemeye girişti. Bundan sonra Avrupa, Roma İmparatorluğunun düşüşünün ardından gömüldüğü parçalı ve tecrit edilmiş halden kurtulmaya başladı.

Fakat yine de yükseliş yavaştı. Charlemagne'ın ölümünün ardından, istikrarsız devlet yeniden parçalandı ve Macarlar ile Vikinglerin saldırılarına maruz kaldı. 9. yüzyılın sonlarında Kuzeybatı Avrupa'da, Romalı ve Germen öncüllerinin karışımından oluşan, savunmacı bir proto-feodalizm sistemi kuruldu.[17] Bir yüzyıl sonra, feodalizm de-

17. Bu yorumlardan da anlaşılacağı üzere, Kuzeybatı Avrupa'da gelişen feodalizmi, o belli zaman ve mekânda bir araya gelen kesin Roma hukukunu ve Germen teamüllerini devralan başka hiçbir yer olmadığından, birebir kopyalanması mümkün olma-

nen sosyal oluşum, özellikle Fransa ile Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'u kapsayan bölgede kurumsallaştı. Perry Anderson'ın (1974b, yeniden basım 1978: 142; ayrıca bkz. Pirenne, 1925: 50-51) sözleriyle, o zamana kadar,

> *Özellikle Fransa'nın kırsal kesimi, yeni barbar saldırılarından korunmak ve bölgesel güçlerini sağlamlaştırmak için kırsaldaki derebeyleri tarafından imparatorluk izni olmadan dikilen kale ve surlarla dolmuştu. Kalelerle dolan yeni manzara, kırsal nüfus için hem korunma hem de hapishane demekti. Charlemagne yönetiminin son yıllarında bile giderek artan bir boyun eğdirmeye maruz kalan köylüler sınıfı, sonunda yaygınlaşmış bir serfliğe kadar düşmüştü. Feodalizm, gelecek iki yüzyılda Kuzeybatı Avrupa'da yavaş yavaş kuvvetlendi.*

Kıyılardan uzaklaşarak kuvvetlendi. Küçük ticaret merkezleri, savaş lordlarının kaleleri ya da manastırların güvenli alanları çevresinde büyümeye ya da ortaya çıkmaya başladı; ticari hizmetleri karşılığında yerel lordlardan özel izinler ve koruma alan tüccarlar, burada malların alım satımını yapıyordu. Bu yerleşimlerden bazıları, özellikle de önemli kara ve nehir rotalarının kesiştiği noktalarda bulunanlar, zamanla periyodik fuarların ya da iç tarafa ulaşan çok az miktardaki "uluslararası ticaret"in yapıldığı yerlere dönüştü.

yan bir toplumsal oluşum olarak görüyoruz. Öte yandan, ortaçağ Avrupa feodalizminin bazı özellikleri, başka zamanlarda ve başka yerlerde ortaya çıktı; her parçanın aynı olmadığı anlaşıldığı sürece, bu benzerliklere dikkat çekmek için diğer oluşumlardan bahsederken de "feodalizm" terimini kullanmakta bir sakınca görmüyoruz.

Ne var ki 10. yüzyılın sonunda Vikingler ya geri döndü ya da (İngiltere'de olduğu gibi) sindirildi. Kasabalar, korku yüzünden mahkûm oldukları, duvarla çevrilmiş küçük alanların dışına çıkma fırsatı buldu. 11. yüzyılda Kuzeybatı Avrupa, hâlâ nispeten kendine yeten feodal bölgelere ayrılmış durumda olsa da, gitgide daha çok birleşiyor ve ticaret için daha çok ihtiyaç fazlası üretiyordu. Kasabaların sayısı arttı, hatta kıyı şeridine yakın kasabalar bile kuruldu. Sonraki iki yüzyılda, kıtada gerçek bir kentleşme patlaması yaşandı (ayrıntılar için bkz. Hohenberg ve Lees, 1985).

İçeride yaşanan bu nüfus ve kentleşme patlaması, kıtaya Roma'nın düşüşünden miras kalan tecritin sonsuza kadar kırılmasına sebep olan dışarıdaki patlamadan bağımsız değildi. 11. yüzyılın başlarında Kuzeybatı Avrupalı kontlar, karadan Konstantinopolis'e yürüyüp, oradan da Filistin'e inerek Müslümanlaşmış "Kutsal Topraklar"a ilk Haçlı Seferini gerçekleştirdi. Doğu Akdeniz ülkelerine geçmek için Akdeniz rotasını kullanmaktan kaçınmaları, o zamanlar Kuzey Avrupa ve Akdeniz kıyıları arasında görülen ayrılığı en iyi anlatan şeydir. Ve sonraki Haçlı Seferlerinde kuzeyin birliklerini İtalyan gemileriyle taşıması da, Avrupa'nın iki alt bölgesi arasındaki ilişkinin değişimini çok net bir biçimde ortaya koyar.

Kitabın bu bölümünde, Karanlık Çağ sonrası Kuzeybatı Avrupa ile hiçbir zaman böyle bir dünyadan kopuş ve yeniden bağlanış yaşamamış olan başarılı Güney Avrupa'nın birleşmesiyle ortaya çıkan Avrupa sisteminin izlerini

süreceğiz. Karanlık Çağlarda Kuzeybatı Avrupa'da ışıklar söndüyse de, İtalya'da yanmaya devam etmişti; her ne kadar kimi zaman titrek ve bir süreliğine kararmış olsa da.

Lombardlar 6. yüzyılda İtalya Yarımadasını işgal ettiğinde, orada yaşayanlardan bazıları iç kesimlerdeki lagünlere sığınmış ve orada Venedik'i kurmuştu. Bu denizciler –başka seçenekleri olmadığından– Konstantinopolis'teki başkentten küçülmüş topraklarını yöneten, Roma İmparatorluğunun budanmış doğu kısmı olan Hıristiyan Bizans devletiyle ilişkilerini devam ettirmişti. Bu sayede Venedik, Akdeniz üstünden yürütülen yoğun faaliyetler azalmış olsa da, bağlantıları ve bilgiyi canlı tutarak Akdeniz'de önemli bir bağlantı görevi görmüştü.

7. yüzyılda, Ön Asya hariç bütün Doğu, genişleyen İslam imparatorluğuna dâhil olmuştu. İslam, büyümesinden bir yüzyıl sonra bütün Kuzey Afrika'da yayılıp Fas'a, sonra da Cebelitarık Boğazından geçerek İspanya'ya ulaşmıştı. İslam ümmeti doğuya ilerleyerek İran ve Afganistan'a yayılmış, sonunda da Kuzey Hindistan ile Batı Çin'e ulaşarak, Avrupa da katıldığında genişlemiş bir sisteme dönüşen yeni dünya ekonomisinin çekirdeğini oluşturmuştu. Venedikliler, Cenevizliler ve diğer İtalyan kıyı şehir-devletleri, Kuzeybatı Avrupa ile Ortadoğu sistemi arasında kaçınılmaz olarak bir bağlantı görevi görmüştü.

Hıristiyanlık açısından bakıldığında, İslamın yayılmasına dair en rahatsız edici gelişme, Bereketli Hilal'in İslama geçişiydi; bu Kutsal Toprakların kontrolünün "imansız Sarazenlere" geçmesi demekti. Bizans bu bölgeden çekilme-

ye zorlanmıştı, ama yeniden fethetme hırsı sürmüş, Haçlı Seferleri bu hırsı tatmin etmek için planlanmıştı. Avrupa ekonomisi 11. yüzyılda yeterince düzeldiğinde, askeri feodalizmin enerjisinin bir kısmını, Filistin'in "yeniden fethedilmesi"ne harcayabilecek duruma gelmişti.

12. yüzyılın başlangıcı ile 13. yüzyılın sonu arasında, Batı Avrupa ile Akdeniz'in doğu ve güney sahillerine kıyısı olan ülkeler arasında –Avrupalı tarihçilerin Akka'nın 1291'deki "düşüşü" olarak adlandırdıkları, Filistin'in Haçlı krallıklardan alınmasıyla başlayan– çoğunlukla şiddetli olsa da yoğun bir ilişki vardı. Art arda yaşanan Haçlı Seferleri, Güney ve Kuzey Avrupa arasındaki rekabetçi işbirliğini sağlamlaştırdı ve bizim amaçlarımıza göre daha da önemlisi, Kuzey Avrupa'yı İtalyan aracılar üzerinden halihazırda var olan, Ortadoğu'yu Çin ve Hindistan ile buluşturan ticaret çemberlerine bağlayan düzenli ticaret kanalları oluşturdu.

Haçlı Seferleri nihayetinde başarısız olmuşsa da önemli bir sonuç doğurmuştu. Kuzeybatı Avrupa'yı, Roma'nın "düşüşü"nden sonra koptuğu dünya sistemiyle yeniden birleştiren mekanizma onlardı. 13. yüzyılın, kıtalarında bir canlanma dönemi olarak yaşanması gerektiği şaşırtıcı değildi. Sadece ufukları değil, kaynakları da genişlemişti.

Avrupa'nın Doğuyla ilişkisinden ortaya çıkan yeni "zevk"lerinden çok fazla şey üretildi. Daha önce hayal bile edilemeyen baharatlar, ipek ve sırmalı kumaşlar, Şam usulü çakılar, porselen ve çeşit çeşit lüks mal, Haçlılar için büyük bir ödül oldu. Haçlı Seferleri ruhları ele geçirme arzusuyla başlatılmış olabilir, ama kısmen, ganimetleri ele

geçirerek ayakta kaldılar. Fetih başarısız olduğunda, alım yapmak zorunda kaldılar. İlk başta Avrupa'nın köleler, değerli madenler (özellikle gümüş), odun ve kürkten başka sunabileceği bir şey yoktu; odun, geniş çöllerle kaplı bir alanda nadir bulunan bir kaynaktı, kürk bulunmaz olsa da, sıcak iklimlerde pek "ihtiyaç" duyulmayan bir şeydi. Ama görünüşe göre, Doğu pazarlarında satılacak şeyler bulma ihtiyacı Avrupa üretimini, özellikle de ova ve yaylalarında otlayan koyunların postundan yapılmış saf yün kumaş üretimini teşvik etti.

12. ve 13. yüzyıllarda Kuzeybatı Avrupa'da tarım, madencilik ve nihayetinde imalat alanlarında yaşanan rönesansı, en azından kısmen, ufkunun genişlemesine ve Haçlı Seferleri sayesinde artan ticari fırsatlara dayandırmak gerekiyor. Bu, bütün kıtada hızlı bir kentleşmenin yaşandığı bir dönemdi; Marsilya, Aigues-Mortes, Montpellier ve özellikle de ana liman kenti olan Cenova aracılığıyla Akdeniz havzasıyla bağlantı kuran Flandre ile Fransa'da ve Kuzey Denizinden, Akdeniz'e açılan ana kapı olan Venedik'e bağlantı sağlayan merkezi nokta rolündeki Ren'de de durum aynıydı (Ganshof, 1943). Bu tip ticaret esasen, ilk başta periyodik olarak düzenlenen, sonra da farklı yerlerden gelen tüccarları ağırlamak için kurulmuş kasabalarda devamlı olarak yapılmaya başlanan "fuar"larda yürütülüyordu, ancak nihayetinde, hızlı nüfus artışı ve doğu ticaretinin artan talebiyle tetiklenen hızlı endüstrileşme, denize açılan kapıları da olan gerçek bir ticaret merkezinin oluşmasını sağladı; Brugge, bu kapıların başlıca örneğiydi.



ŞEKİL 2. AVRUPA ALT SİSTEMİ: DÖRT CHAMPAGNE FUAR KASABASININ, FLANDRE'NİN GENT VE BRUGGE KASABALARININ VE İTALYA'NIN CENOVA VE VENEDİK LİMAN ŞEHİRLERİNİN KONUMU.

Doğuyla Konstantinopolis üzerinden kurulan bağlantılar, ortaçağ boyunca sürdürüldü, ancak bu yalnızca kuzeyden Çin'e uzanan karayoluna erişim sağlıyordu; ne var ki bu yol ne güvenli ne de ucuzdu, çünkü burası yarı-göçebe kabilelerin hepsinin birbiriyle savaştığı geleneksel bir muharebe alanıydı ve karayolculuğu deniz yolculuğundan her zaman daha pahalıydı. Bu bölge Moğol İmparatorluğunun "dünya fatihi" Cengiz Han yönetimindeki ilk zamanlarında "birleştirilene" kadar (18 Ağustos 1227), bu uzun ve tehlikeli rota Avrupalılar için geçilmesi makul bir yol olamadı.

Kitabın bu ilk kısmında, 13. yüzyıl "dünya sistemi"nin Avrupa alt sisteminden üç kilit katılımcısını inceleyeceğiz: özellikle 12. yüzyılda ve 13. yüzyılın başlarında, Avrupa'nın kendi içinde ve Doğuyla yürüttüğü faaliyetleri idare eden Champagne fuar kasabaları (Troyes, Provins, Lagny, Bar-sur-Aube); 13. yüzyılın ilerleyen zamanlarında ve 14. yüzyılın başlarında bu önemli görevi devralan Flandre'nin endüstri/ticaret kasabaları (Gent ve Brugge) ve İtalya'nın, Kuzeybatı Avrupa'yı Ortadoğu antrepolarına bağlayan kilit liman şehirleri (Cenova ve Venedik) (Bkz. Şekil 2).

2. BÖLÜM
CHAMPAGNE FUAR ŞEHİRLERİ

EKONOMİK ALIM SATIM OLARAK FUARLAR

Nüfusun nispeten seyrek, gelişim seviyesinin düşük ve taşıma sisteminin zayıf olduğu şehirlerde, periyodik pazar olgusu görülür. Temelde, periyodik pazarlarda tüccarlar düzenli aralıklarla müşterilere mal getirir (tüketim malları için yerel pazarlar genelde haftada bir kurulur), bu döngü kimi zaman ticaret merkezlerinin isimlerinin bu pazarlara göre verilmesine bile sebep olur.

Kuzey Afrika'da, hâlâ periyodik pazarların kurulduğu yerlerde, Suq al-Khamis yani Perşembe Pazarı, Suq al-Arba, yani Çarşamba Pazarı ve Suq al-Thalatha, yani Salı Pazarı denen kasabalar vardır. Mikesell (1961)[18] tarafından dikkatle incelenen sistem bu şekilde işlemektedir. Çoğunlukla komşu şehirlerden gelen ve üretilmiş ve/veya ithal edilmiş malların ticaretini yapan tüccarlar, düzenli bir döngü izleyerek, mesela Pazartesi pazarının olduğu kasabaya mallarıyla gelirdi; günün sonunda alım satım faaliyetlerini

18. Biraz sonra okuyacağınız tasvirde geçmiş zaman kullansam da, Fas'ın kırsal kesimlerinde bugün bile periyodik pazarlar olduğunu belirtmek gerekiyor.

bitirdikten sonra kalan mallarını toplayıp Salı pazarının yapılacağı yere giderlerdi ve bu böyle sürüp giderdi.

Pazarların kurulduğu tüm kasabalarda, seyahat eden tüccarların çadırlarını ve tezgâhlarını kuracağı büyük açık alanlar olurdu; önemli bölgesel pazarların olduğu yerlerde bir pazar gününden diğerine kalan kalıcı tezgâhlar bile olurdu. Pazar bölgelerine yürüme ya da eşek sırtında gelme mesafesinde olan çiftçiler, sabahın erken saatlerine pazara gitmek üzere (genellikle) yokuş aşağı yola koyulur, yanlarında satmak istedikleri ürünleri veya hayvanları, ayrıca bir şey satın almak zorunda olduklarında da para getirirdi.

Pazarların olduğu günlerin, genellikle son derece tecrit edilmiş halde olan çok sayıda insanın bir araya gelmesinden doğan bir heyecanı ve festival havası hâlâ var (Debussy'nin senfonik şiiri *Fêtes*'i hatırlayın). Özel tezgâhlardan yemek ve çay alınabilir. Berberler de koltuklarını getirir ve iş yapmaya başlar. Kâtipler, okuma yazması olmayan müşteriler için mektup yazmak veya belge düzenlemek üzere yerini alır. Kalaycılar ve diğer tamirciler, aletlerini ve yedek parçalarını sergileyerek iş için hazırlanır. Eğer civarda başka zanaatkârlar varsa (kadınlar çadırı, kilim dokumacıları, çömlekçiler ve başka sanatçılar gibi), onlar da potansiyel müşterilerin bir araya gelmesinden faydalanır. Yerli ve seyyar satıcılar mallarını sergileyip takas yapmaya hazırlanır. Pazarların, kalıcı tezgâhlar olmasa bile, her defasında yeniden kurulan bir topografyası vardır. Hayvan satışları, kesimi ve kasaplar pazarın ucuna doğru yer alır. Yiyecek tezgâhları ve "yabancı" tüccarların malları merkeze yakın

bulunur. Çoğunlukla değeri yüksek mallardan oluşan bu tüccarların ürünleri, kentli tüccarlar tarafından uzaklardan getirilir ve bu kumaşlar, imal edilmiş mallar ve gümüş mücevherler (şimdi saatler ve transistörlü radyolar) çoğu yerel satıcının yaptığı gibi yere serilmiş bezler üzerinde değil, daha şık tezgâhlarda sergilenir. İkindinin erken saatlerinde, güneş devam etmeyi zorlaştıracak kadar ortalığı ısıttığında, insanlar güç kazanmak için bir bardak çay içtikten sonra evlerinin yolunu tutar ve tüccarlar da kalan mallarını toplayıp yollarına devam etmeye hazırlanır.

Pazar fuarları aslında bol takas ve az parayla yürürdü, ama büyük seyyar tüccarlar oralara sık sık uğramaya başlayınca para kullanma ihtiyacı giderek büyüdü –tabii bununla birlikte döviz alım satımı yapan kişilere de ihtiyaç duyuldu. Belki bu, bankacıların ve kredi kurumunun rolünün nasıl ortaya çıktığını açıklayabilir. Zengin bir çiftçi, kentteki tüccarların genelde bulundurmadığı bir şey (muhtemelen, yaklaşan bir evlilik için dayanıklı tüketim malları ya da daha fazla arazi açmak için bir alet) satın almak istiyor. Dolayısıyla çiftçi ürünü sipariş ediyor, tüccar da gelecek sefere onu getireceğine söz veriyor. Çiftçi ya ödemeyi önden yaparak tüccara kredi "veriyor", ya ürün geldiğinde ödemeyi yapacağına dair söz vererek tüccardan kredi "alıyor" ya da bir teminat parası bırakılarak karşılıklı bir taviz veriliyor. Eğer alıcıda yeteri kadar para yoksa döviz alım satımı yapan kişilerin muhafaza ettiği paradan "ödünç" alıyor ya da beklediği hasatın bir kısmı karşılığında döviz alım satımı yapan kişiden ya da bizzat tüccardan "borç alıyor" (ipotek). Sonuç

olarak, komşular arasında takasa dayanan haftalık pazarların, uzun mesafeler arası ticaret için gerekli olan paraya dayalı bir sisteme dönüşmesiyle, karmaşık bir ekonomik sistem kuruluyor.

Ve eğer bir pazar merkezi, farklı ve uzak yerlerden kentli tüccarları çekerse, daha geniş bir ticaret çemberinin oluşma ihtimali doğar. Her ne kadar tüccarlar ilk başta yerel müşterilere bir şeyler satmak için pazara geliyor olsa da, tüccarların aynı pazarlarda sürekli karşılaşması durumunda, planlanmış bir sonraki buluşmalarında alım satım yapmak için özel ürünler getirmesi oldukça muhtemeldir; ille yerel çiftçilerin talep ettiği ürünler değil, kendi memleketlerindeki pazarda bulunan ürünler. Kredi ve alım satım düzenlemeleri bu noktada, özellikle de kendi kasabalarında kullandıkları para farklıysa, daha karmaşık hale gelebilir. Döviz alım satımı yapanların rolü daha da önemli hale gelir, çünkü birkaç farklı para birimini bulundurmaları gerekir. Dahası, madeni parayla uğraşmaktansa, sonraki işlem için kredi ayırtmak daha tercih edilir olabilir, bu da kayıt tutulması gerektiği anlamına gelir. Sonra, yerli çiftçiler ön sipariş verebileceği gibi, farklı tüccarların geldiği kasabalardaki müşteriler de sipariş vermeye başlayabilir; yerel pazarda satılan soğanı değil de, tüccarının normalde gitmeyeceği bir Pazartesi pazarındaki bir meslektaşı aracılığıyla istetebileceği, uzak bir yerde dokunmuş bir kumaşı sipariş edebilir. Ve böylece, kendi başına ilgi uyandırmayan bir buluşma yeri, uzun mesafeli ticaretin odak noktası haline gelir.

Ne var ki, o buluşma yeri kurumsallaşıp çeşitli yerlerden bir sürü tüccar çekmeye başladığında, yerli üretimin, uzak mesafeli iş yapan tüccarlar tarafından yaratılmış pazardan faydalanması gibi bir ihtimal her zaman vardır. Yerli bir çömlekçi, zanaatı sayesinde çok ünlü olup üretimini, ürünlerini uzun mesafeli işler yapan tüccarlara satabilecek kadar genişletebilir ya da bir tüccar başka yerlerde satabileceğini düşündüğü türde çömlekler "sipariş" edebilir. Hatta yerli zanaatkârın üretimini artırmasına yardımcı olmak amacıyla, daha fazla malzeme alması ya da kendine yardımcı tutması için bir miktar ön ödeme yapabilir. Dokumacılık daha da uygun bir örnek. Yerli yün, pamuk ve keten üretimi, yerli dokumacıların dokuma tezgâhlarında yerel tüketim için iş yapmalarına yetiyor olabilir, ama üretimin genişlemesi, hammadde ithal edilmesi ihtiyacını doğurabilir. Gezici tüccarlar bunları tedarik edebilir ve ilaveten, nihai malları ihraç etmek üzere satın almak için anlaşma yapabilir. Bu, bağımsız üretimden, tüccarın bir "atölye sistemi" içinde malzemeyi sağladığı ve nihai malların üretimi için gereken emeğin parasını ödediği bir maaşlı işçilik biçimine atılan kısa ve tehlikeli bir adımdır. Bunun, dokuma işini tüccarın memleketinde yaptırmaktan kesinlikle daha hesaplı olduğu görülür, çünkü muhtemelen oradaki dokumacılar himayeci loncalar halinde "örgütlenmiştir."

Uzun mesafeli ticaretin gelişmesi için birkaç temel ön koşul var gibi görünüyor. Güvenlik, kesinlikle bunlardan biri. Uzun mesafeler arasında taşınan malların değeri arttıkça tüccarın korunma ihtiyacı büyür. Hırsızlık, yerel alım

satım için soğan ve domates taşıyan çiftçiler için büyük bir sorun teşkil etmez. Ama zengin tüccarlar değerli mallarıyla fakir bölgelerden geçerken çok cazip hale gelebilir. "Zenginden alıp fakire veren" Robin Hood ve adamları, pazara giden zengin seyyar tüccarların mallarını çalan, daha az övgüye değer bir grup fakir ormancıydı. Nerede orantısız bir birikim varsa, orada güvenli sevk ve idare sağlanmalıdır; bu mümkün olmadığındaysa tüccarlar kendi güvenlikleriyle birlikte mallarının güvenliğini de sağlamak için özel korumalarıyla birlikte "kervan"larla seyahat eder. Bu tip kervanlar yalnızca egzotik Doğuda değil, 13. yüzyıl Avrupa'sında da görülür.

İkinci ön koşul ise, eğer para birimleri aynı değilse bir döviz kuru üzerinde anlaşmak ve daha da önemlisi, borçların ödenmesini ve sözleşmelere bağlı kalınmasını sağlayacak bir yol bulmak. Bu temel şartlar yerine gelmezse ticaret anında durur. Ve daha önce de belirtildiği gibi, doğrudan alım satım dışındaki işlemler için de bir kredi mekanizmasının kurulması gereklidir.

Böyle pazarların kurulabileceği yerleri belirleyen birkaç önemli etken var. En azından, ticaret yapılan yer, malları aynı olmaktan ziyade birbirini tamamlayan iki ya da daha fazla bölgeyi birleştiren bir konumda olup, alım satım için gerekçe oluşurmalı. İkincisi, ticaret yapılan yer tüccarlar için ulaşılabilir olmalı ve mevcut nakliye imkânları düşünüldüğünde, nakliye ücretleri de en aza indirilmeli. Nakliye araçlarında önemli değişimler yaşandığında genellikle ticaret yapılan yerlerin de değişmesinin sebebi budur. Diğer

her şey aynıysa, özellikle ağır mallar söz konusu olduğunda, deniz yolu karayolundan çok daha ucuzdur. Ağır mallar çok uzağa taşınmaya değer görülmezken, değerli ufak mallar birim başına daha fazla nakliye ücretine sebep olmalarına rağmen yine de cazip bir kâr sağlayabilir. İşte tam olarak bu sebeple, bugün olduğu gibi 13. yüzyılda da uzun mesafeli ticarette lüks ürünler, sermaye malları ve silahlar tercih ediliyordu.

CHAMPAGNE FUARLARI VE KASABALARI

Bugünkü kasabalardan ve egzotik yerlerden alınmış yukarıdaki örnekte, periyodik pazarların mantığını keşfettik. Şimdi, 13. yüzyılda dünya ekonomisinin en önemli ticaret merkezlerinden birinin, Champagne Fuarlarının, aynı işleyiş prensiplerinden çoğunu nasıl temsil ettiğini incelemek için, Kuzeydoğu Fransa'ya ve birkaç yüzyıl geriye gidiyoruz. Bunu yapmak için, yerel pazarlardan dünya pazarına açılan Batı Avrupa'nın durumunu göstermek gerekiyor.

İmparatorluğun dağılmasından sonra, Roma ordusu ve ticaret ağlarıyla bağlantısı olan yerleşimler işlevsiz hale geldi. Sonra, ekonomi yeniden canlanmaya başladığında, önce fuarların sonra da kasabaların çekirdeği işlevini gördüler. Mesela Troyes, bir Roma hisarı mevkiiydi ve 5. yüzyıl kadar erken bir dönemde ve muhtemelen daha öncesinde, periyodik fuarlara ev sahipliği yaptığına dair kanıtlar var. Charlemagne'ın 8. yüzyıldaki yeniden birleştirme girişimi

sırasında, Troyes ve Provins idari merkez seçildi. Troyes, Champagne'ya dönüşen bölgenin idari başkenti olurken, daha az kıymetli bir kasaba olan Provins de Brie'ye dönüşen bölgenin idari merkezi oldu. Provins'in en büyük avantajı konumuydu; derin bir yamacın tepesindeydi ve istilacıların geçmek zorunda olduğu bir açıklığa bakıyordu (Mesqui, 1979: 7-8; Bourquelot, *Histoire de Provins*, orijinal 1839-40, yeniden basım 1976, I: 407). Sonra, fuarların ticaret çemberine iki kasaba daha katıldı: fuar alanlarının kontun kalesi civarındaki bölgeyi kucakladığı Roma yollarının kesişiminde bulunan Bar-sur-Aube (Chapin, 1937:111) ve fuarın bir Benedikten manastırında kurulduğu Lagny (Chapin, 1937: 24). İki kasaba da Roma anayollarının kesişimindeydi ve ayrıca bir nehre yakındı; bu nehir, daha sonraki endüstriyel gelişimde rol oynayacak bir su enerjisi kaynağıydı[19] ve su tedariki ve her ne kadar sadece Lagny ulaşıma elverişli bir akıntının yakınında olsa da, ulaşım imkânı sağlıyordu. 10. yüzyılda, bu kasabaların ekonomisi iyileşmeye başladı; 11. ve özellikle de 12. ve 13. yüzyıllarda, alım satım bölgeleri ve Troyes ile Provins özelinde kumaş üretim merkezleri olarak, Kuzey Avrupa'nın ekonomik rönesansında başrolde oldular.

Doğal ve idari avantajlar, bu noktalardaki şehirlerin varlığını açıklıyor olsa da, Fransa'nın çeşitli yerlerine dağılmış, aynı derecede elverişli olan daha mütevazı kasabalar

19. Troyes'nın 12. yüzyılda yapılan on bir su değirmeni için bkz. Gies ve Gies (1969: 12); bunlar yalnızca tahıl öğütmek için kullanılmıyor, yağ çıkarmaya ve ilkel demir endüstrisine de güç sağlıyordu.

da elbette vardı. Hiçbir emsalsiz özellik bu kasabaların, Kuzey Avrupa'nın 12. ve 13. yüzyıllarda dünya ekonomisine girişinin kalbi olmasını temin edemezdi. Ya da bu kasabaların Flaman tüccarların yüksek kaliteli kumaşlarını, uzun mesafeli ticaret yapan İtalyan tüccarlar aracılığıyla Doğudan gelen baharat ve ipekle takas etmek için geldiği ünlü ticaret merkezleri olarak yerini sağlamlaştırdıktan bir yüzyıl sonra dünya ticaretinin değişen eğilimleri yüzünden es geçilip, eski hareketsiz hallerine döneceğini tahmin etmek zordu.

Yine de, her ne kadar bu dört kasaba hiçbir zaman büyümemişse de, "sahnede" oldukları zamanda, dünya üretim sistemini ve ticaretini Avrupa'ya kadar genişletmede önemli bir rol oynadı (Russell, 1972: 154). Bu kasabaların önemi nasıl açıklanabilirdi? Ve neden başka yerler değil de bu bölgeler filizlenen ticareti kendine çekmişti? Bunlar farklı, ama birbiriyle alakalı sorular. Önce ilkini ele alalım.

Fernand Braudel (1984: 111), genel bir bakış sunuyor. İtalya'nın Doğuyla bağlantıları olan ve ticari olarak gelişen liman kentleri ile Flandre'nin endüstriyel olarak gelişen kumaş üretim bölgesi arasında *bir* yerin, ortak buluşma noktası olarak seçilme ihtimali hayli yüksekti:

> *Böylelikle [12. ve 13. yüzyıldaki] başlıca iki ekonomik bölge –Alçak Ülkeler (şimdiki Hollanda, Belçika ve Lüksemburg'u kapsayan bölge) ve İtalya– yavaşça ve aynı anda vücut buldu. Ve bu iki kutup, bu iki potansiyel "çekirdek bölge" arasında, Champagne Fuarları gözden düştü. Avrupa dünya ekonomisinin bu erken modelinde, ne kuzey ne de güney muzaffer oldu. Ekonomik merkezi yıllar boyun-*

ca, ikisini de tatmin etmek istercesine ikisinin arasında bir yerde, Champagne ve Brie'de [oralardaki dört kasabada] yılda bir kere düzenlenen altı fuarda yer aldı. Bütün Avrupa için buluşma yeriydiler. Ticaret kervanları, toplu ve korumalı konvoylar halinde Champagne ve Brie'de buluştu; tıpkı Akdeniz'e giderken büyük İslam çöllerini develeriyle aşan diğer kervanlar gibi.[20]

Peki bu kervanlar, neden İtalyan tüccarların klasik dönemde akın ettiği, stratejik bir şekilde ulaşıma elverişli iki büyük nehrin kesiştiği noktada kurulan Lyon gibi, Roma anayollarına bağlanan çok daha merkezi bir yerde değil de Champagne'de buluşuyordu? Champagne bölgesinin 12. yüzyılda neden "Batı Avrupa için yıl boyu devam eden kalıcı emtia pazarı ve para mübadelesi yeri" olduğuna dair daha karmaşık ve politik bir açıklama bulmak gerekiyor (Gies ve Gies, 1969: 12).

Fas'ın periyodik pazarları örneğine ve başarılarının ön koşullarına dönelim. Birincisi, güvenli sevk ve idare sağlanmalı. İkincisi, alım satım ve kredi mekanizmalarının yanı sıra, zamana ve mekâna yayılan işlemlerin güvenli ve kolay olmasını sağlayacak bir yaptırım sistemi olmalı. Son olarak, birçok bölge *o yer* olmak için birbiriyle yarıştığından, bu yeri diğerlerinden daha çekici hale getirmek için özellikle motive olmuş biri olmalı. Tüccarlara veril-

20. Neredeyse birebir aynı tespit, Postan (1952: 181) tarafından, "The Trade of Medieval Europe: The North" makalesinde yapılmıştır.

mesi gereken imtiyazları karşılayabilecek kadar kazancı olan biri. Bu üç temel unsur 12. ve 13. yüzyılda Champagne ve Brie'de mevcuttu ve muhtemelen üçüncüsü en önemli olanıydı, çünkü ileride göreceğimiz gibi, 1285'te özel motivasyon ortadan kalktığında Champagne üstünlüğünü kaybetti.

Demek ki Champagne'deki en önemli faktör kontların bağımsızlığı ve motivasyonuydu. (Her ne kadar kendi içlerinde evlendikleri ya da müttefik oldukları değişken dönemler olsa da) Fransa krallarıyla ve zaman zaman birkaçını, hatta bir keresinde katedral hariç tüm Troyes kasabasını aforoz eden Papayla ilişkileri belirli aralıklarla bozuluyordu. Şehir-devletler sağlamlaşmadan önceki dönemde çok normal olan otoriteler arasındaki bu gerilim, kontları ticaret üzerindeki kraliyet sınırlamalarından kurtardı ve onlara tüccarlara daha iyi şartlar sunma imkânı verdi. Ne var ki motivasyonları sadece politik değildi, fuarlar büyük kâr getirdiği için apaçık ekonomikti de. Lordlar, taşınan mallardan geçiş ücreti (*tonlieux*) alıyordu. Salonları, ahırları ve evleri yüksek fiyatlara tüccarlara kiralıyorlardı. Dahası, her türlü girişimden lisans bedeli kesiyor; anlaşmaları tasdikleyen mühürleri için ve geciken ödemelerin kayıtlarını tutmak ve cayma tazminatlarını tahsil etmek için ücret alıyorlardı (Boutiot, 1870; I: 372).

Karşılık olarak, "Champagne Kontları fuarlara gelen tüccarların adamlarına ve mallarına oldukça etkin bir koruma sağlıyordu. Bu koruma, fuara doğru yola çıktıkları anda başlıyordu" (Boutiot, 1870; I: 363) ve Doğu Akdeniz bile olsa,

başkaları tarafından korunan bölgelerde takip ediliyorlardı. 11. yüzyılın sonu gibi erken bir dönemde, bu tür teminatlar Champagne Kontu tarafından veriliyordu (Laurent, 1935: 258). II. Thibaut, Fransa krallarıyla "olağanüstü bir antlaşma" imzaladı; bu antlaşmada krallar, "Champagne fuarlarına giderken ya da fuarlardan dönerken kraliyet bölgesinden geçen tüm tüccarları korumaları altına alacaklarına dair söz verdi" (Gies ve Gies, 1969: 14). Sonra saltanat Navarralı Blanche'a geçince, Philippe Auguste (1209'da) fuarlara giden tüm İtalyan ve yabancı tüccarları koruması altına aldı ve eğer güvenli sevk ve idareyi sağlamaktan vazgeçerse, bunu üç ay önceden haber vererek tüccarların mallarıyla birlikte eve dönmesine izin vereceğine söz verdi. (Boutiot, 1870, I: 357; Baldwin, 1986: 348). Böylelikle tüccarlar, yol boyunca karşılaşabilecekleri hırsızlıklara karşı korumaya alındı. Anlaşmalar, komşu bölgelerdeki soyluların, tüccarların o soyluların yönetimi altındaki topraklardan geçerken uğrayacağı kayıpları karşılamasıyla sonuca bağlandı.

Dahası, ki muhtemelen bu daha büyük bir öneme sahipti, Champagne ve Brie kontları, fuara katılan çeşitli milletlerden tüccarlar arasında bir düzen sağlayan, fuarlarda geçerli bir adalet sistemi oluşturdular. "Fuar Muhafızları" denen, kontlar tarafından atanmış görevliler, fuar alanındaki çok sayıda insanı yönetti, şikâyetleri dinledi, anlaşmalara uyulmasını sağladı ve hile yapanları cezalandırmak için para topladı. Sayıları kimi zaman yüzlerce olan bu görevliler, adalet mahkemesi oluşturan, davaları gören, anlaşmazlıkları karara bağlayan ve cezaları uygulan önde gelen iki ki-

şinin emri altındaydı (Bourquelot, 1865, II: 211-256; Boutiot, 1870, I: 369).

13. yüzyılın ortasında bu muhafızlar kendi başlarına bir güç haline geldi. Kontunkinden farklı, kendilerine ait bir mühürleri oldu, Fuar Sicillerine anlaşmaların özetlerini geçirdiler ve anlaşmaları tasdikleyip uygulanmalarını sağladılar (Bautier, 1942-43: 158-162). En büyük silahları, borçlarını ödememekten ya da anlaşmalara uymamaktan suçlu bulunan tüccarları gelecek fuarlara katılmaktan men etmekti (Bautier, 1953: 123). Bu, açıkçası o kadar ağır bir cezaydı ki, gelecek kârdan vazgeçme riskine bile isteye giren çok az kişi oluyordu. Kısacası, muhafızlar borcunu ödemeyen tüccarların mallarına el koyup, ona borç verenler yararına satıyordu (Bautier, 1942-43: 163).

Champagne ve Brie kontları tarafından sağlanan bu uzmanlaşmış kurumlar, fuarlarda doğal olmayan bir tekel yarattı ve bu fuarların diğer yerlerde yapılan daha az çekici koşullara sahip fuarlara tercih edilmesini sağladı. Bir ölçüde, o zamana kadar bağımsız olarak yönetilen bu bölgelerin 1285'te Fransa Kralının yönetimi altında girmesinden sonra bu tekelin kaybedilmesi kaçınılmazdı. İlhaktan sonra fuar kasabaları özel konumlarını kaybetti ve fuar faaliyetlerinin çoğu başka yerlere kayarak, sonunda İtalya ve Flandre'nin ortasındaki daha merkezi konumu sayesinde doğal bir buluşma yeri haline gelen Lyon'da yerleşik hale geldi. Champagne fuarlarının düşüşe geçmesine sebep olan diğer etkense Flandre'yle arasındaki politik uyuşmazlıktı; o dönemde Flaman tüccarların fuarlara katılması fiilen yasak-

lanmıştı. Sonuncu etken ise, İtalyanların Fransa'ya uğramadan Flandre'ye gitmesini mümkün kılan bir Atlantik deniz yolunun açılmış olmasıydı. Fakat fuarların düşüşe geçişini daha sonra ele alacağız, çünkü nasıl işlediklerini henüz görmüş değiliz.

FUARLARIN ORGANİZASYONU

Fuarların orijinal organizasyonunu yeniden inşa etmek için elimizde yazılı kanıt yok, fakat 13. yüzyılın ortasında, 12. yüzyılın ortalarında oluşturulmuş bir modelden evrilen son derece detaylı bir kurum dört dörtlük bir şekilde işliyordu. Çeşitli tasvirler mevcut; bunların arasından Bourquelot (1865 yılında fuarlar hakkında iki ciltlik hayli önemli bir çalışma yapmış olan Provins yerlisi) ve Boutiot'nun (Troyes arşivlerini düzenledikten sonra edindiği bilgileri dört ciltlik bir vakayiname ve bir ciltlik bir bibliyografya halinde bir araya getiren 19. yüzyılda yaşamış bir arşivci: Boutiot 1870-1880) çalışmaları mihenk taşı görevi görecektir.[21]

Troyes fuarları Roma Galya'sı dönemi kadar eski bir zamandan beri biliniyor olsa da (Bourquelot, 1865, I: 67), ondan sonra fuarların ne kadar sürdürüldüğü tam olarak belli değil, zira elimizdeki bir sonraki özgün belge 1114 tarihli; bu, Champagne Kontu Hugues'ün Filistin'e gitmeden hemen önce Bar-sur-Aube'daki fuarda yapılan hayvan satışlarının vergilerini yerli Montier-la-Celle Manastırına ba-

21. Daha sonraki araştırmaların, mesela Bautier ve Benton'unkilerin, bu kaynaklardaki hataları düzelttikleri yerlerde, anlatımlarında değişiklik yaptım.

ğışladığı tarih (Boutiot, 1870, I: 190-191). Bağlamdan ve Troyes, Lagny ve Provins'deki fuarların 12. yüzyılın ortalarında bahsediliş şeklinden yola çıkınca, fuarların o sıralarda çoktandır devam ediyor olduğu açıkça görülüyor. Champagne ve Brie kontlarının koruması ve gözetimi altında olan, her biri aşağı yukarı iki ay süren altı fuar, (her yıl başka güne denk gelen) dini bayram günlerine bağlı olarak düzenli ve tahmin edilebilir bir döngüde yılda bir kere yapılıyordu. Ticaret yılı yılbaşından[22] bir gün sonra Paris'e en yakın olan Lagny'de başlar ve Mi-Carême'den[23] önceki Pazartesiye, Şubat ortasına kadar sürerdi. İki gün sonra, bir Çarşamba günü, fuar çemberin en doğu ucunda bulunan Bar-sur-Aube'da başlar ve Göğe Yükselme haftasındaki Pazartesi gününe kadar devam ederdi. (Chapin Bar-sur-Aube fuarının 24 Şubat-30 Mart arasında başladığını ve 13 Nisan-17 Mayıs arasında bittiğini söylüyor.) Ertesi gün oradan Mayıs fuarı için Provins'in daha büyük bir kasabasına gidilir, "bu fuar Aziz Yahya Bayramını takip eden iki haftadan sonraki Salı gününde, bayram Salı gününe denk geliyorsa da bayramdan sekiz gün sonra biterdi" (Boutiot, 1870, I: 354). (Chapin yine daha esnek tarihler ve daha kısa bir süre veriyor.) Provins Fuarı bittikten hemen sonra Eylüle kadar süren Aziz Yahya "Sıcak Fuarı" için Troyes'ya gidilirdi. Tüccarlar Kutsal Haç gününde, Kasım başı civarındaki Azizler Gününe kadar süren Aziz Ayoul Fuarı için Provins'e dönerdi. Daha sonra da

22. Aksi belirtilmediği takdirde burada Boutiot'yu (1870, I: 354) kullanıyorum, fakat fuarların *her zaman* aynı tarihlerde yapılmadığını söylediğine dikkat çekerim.
23. Chapin (1937: 107) bunu 19 Şubata tarihliyor.

Troyes'nın "Serin Festivali" başlar ve Aralık sonunda ya da yılbaşında biterdi. Sonra da döngü tekrarlanırdı.[24]

Kaynakların verdiği tarihlerin farklı olmasının bir sebebi ve o zamanların yavaş taşımacılığı düşünüldüğünde tüccarların ağır malları nispeten kısa mesafelerde bile nasıl taşıyabildiğini açıklayabilecek şeylerden biri, her fuarın kendine has bir toplanma ve dağılma döngüsünün olmasıdır, çünkü fuarlar yerel, bölgesel ve uzun mesafeli ticaretin birleşiminden oluşuyordu ve ürünler, maksimum hareketliliğe ihtiyaç duyan tüccarların satış için zamanında varabilmesini sağlamak adına titiz bir şekilde planlanıyordu.

Fuarlar, tüccarların varışı ve özel han ve depolara yerleşmesine ayrılan 8-10 günlük bir süre içinde yavaş yavaş başlardı. (Yine Boutiot'nun tasvirini baz alıyorum, 1870, I: 368.) Ne var ki fuarın en önemli bölümü, fuar çığırtkanının "Yaban Tavşanı" diye bağırmasıyla başlardı; bu kumaş fuarının başlamak üzere olduğunun habercisiydi. O âna kadar kumaş satmak yasaktı ve on günlük resmi kumaş satma zamanı boyunca başka bir satışa izin verilmezdi. Bu, uzun mesafeli ticaret yapan tüccarların dâhil olması sebebiyle, elbette fuarın ekonomik kalbiydi –imal edilmiş mallarını İtalya'ya ihraç etmek için getiren Flandreli tüccarlar ve bu ürünlere teklif verme şansı yakalamak için takas edilebilecek Doğu ürünlerini yanlarında getirerek bin bir zahmetle Alplerden gelen Doğu Akdenizli ve İtalyan tüccar-bankerler. "Yaban

24. Bu periyodik pazarlar, bölümün başında bahsedilen Fas pazarlarından net bir şekilde farklıydı, çünkü her biri bir gün değil, aylarca sürüyordu.

Tavşanı"ndan on bir gün sonra, deri ve kürk ürünleri satılmaya başlanırdı ve ertesi gün de baharat ve –tartı usulüyle (*avoir du poids)* satılan– daha hantal yerel ürünlerin alım satımı başlardı. Kumaş, yabancı tüccarlar tarafından takas edilen başlıca ürün olduğu için, bankerlerin ve döviz alım satımı yapanların varlığı elzemdi; işleri, kumaş satış dönemi bittikten sonra bir ay daha devam ederdi, çünkü döviz kurlarını çevirme, fuarlardaki faturaları yabancı tüccarların memleketlerindeki ortaklarına alacaklandırma, borçların ödenmesini ya da üçüncü kişilere devredilmesini sağlama gibi işleri halletmeleri gerekirdi. Yaklaşık elli iki günlük bir döngüde fuar gitgide yavaşlar, böylece fuara katılanlar eve dönecek ya da bir sonraki fuara gidecek vakit bulurdu.

FUARDAKİ KATILIMCILAR

Bu tüccarlar kimdi ve işlerini nasıl yürütüyordu? Varsayalım ki, bu fuarlar ve fuarlara katılanlar zamanla değişti. Bunu net bir şekilde belgelemek ne mümkün ne de bizim amaçlarımıza göre gerekli. Bizi en çok alakadar eden, alıp sattıkları mallar ve geldikleri yerlerin çeşitliliği. Kolaylık olması için, tüccarlar şu şekilde sınıflandırılabilir: (1) fuar kasabalarının yerlileri olan tüccarlar ve yabancı tüccarlara hizmet sağlayan yerliler; (2) "On Yedi Şehrin Loncası" olarak adlandırılan, ama eninde sonunda altmıştan fazla şehri bünyesinde barındıracak kadar büyüyen bir tüccar loncası (*hanse)* (kentli tüccarların konfederasyonu) altında örgüt-

lenmiş diğer Fransız ve Flaman tüccarlar;[25] (3) Champagne bölgesinin batı ve güneyindeki diğer Fransız şehirlerinden tüccarlar; (4) Kuzey İtalya'daki şehir-devletlerden, hem Cenova ve daha az olmak üzere Venedik limanlarından hem de Toskana'nın iç kesimlerdeki şehirlerinden tüccarlar;[26] (5) Avrupa'nın İspanya, Portekiz, Almanya, İngiltere ve İskoçya gibi daha periferide kalan yerlerinden gelen ve nispeten daha teşkilatsız tüccarlar ve hatta (6) her ne kadar buna dair kanıtlar muğlak olsa da Doğudan (Yunanistan, Girit, Kıbrıs ve Suriye) gelen tüccarlar. Büyük işadamlarının çoğu tüccar olmanın yanı sıra "banker" de olsa, daha geniş çaplı uzun mesafeli ticaret çemberi neredeyse sadece İtalyanlara özel bir tekel halindeydi.

Bu gruplar fuarlara farklı emtialar getirdi, alım satım sürecinde farklı roller oynadı ve katıldıkları fuarlara farklı seviyelerde bağlılık gösterdi. Yerli tüccarlar, konukevi işletmecileri ve fuar görevlileri elbette Champagne fuarlarına en bağlı olan kişilerdi, çünkü kendi faaliyetleri fuarların sağladığı refaha bağlıydı. Şüphesiz, yabancılara yemek ve konaklama sağlayan, çoğu zaman malları ve paraları emanet alan ve noterlik, yerli aracılık, kâtiplik, fuar muhafızlığı, hatta

25. Bourquelot, *Étude sur les foires* I'de (1865), bu tüccar loncasını (*hanse*), İngiliz yünlerini kendi tezgâhlarına saklamak için Flandre'de kurulan oldukça farklı Hanse of Londra ile karıştırmış gibi görünüyor. Bautier'nin belirttiği gibi (1953: 126), Bourquelot'nun görüşü, Henri Pirenne'in, ikincisinin tamamen başka bir konfederasyon olduğunu gösterdiği *La Hanse flamande de Londres* (1899, yeniden basım Pirenne 1939, Vol. II: 157-184) makalesinde çürütüldü.

26. Venedikliler, kıtanın kuzeyine giden rotaların büyük ihtimalle şu anki Avusturya ve Almanya'nın olduğu yerden geçip Kuzey Denizindeki Lübeck'te bittiği, 12. yüzyılın ortasına kadar Champagne fuarlarında bariz bir şekilde yoktu.

hamallık yapan bu yerlilerin, ticaret merkezinin devamından büyük çıkarları vardı (Chapin, 1937: 125-128).

Ne var ki refahları bir ölçüde fuarların yarattığı taleplere bağlı olan başka yerliler de vardı. Uzun mesafeli ticaret yapan tüccarların varlığının, ihracat için üretim yapmayı teşvik ettiği farazi periyodik pazar örneğini hatırlayın. Bu Troyes'da ve ihracata yönelen hayli ilerlemiş bir dokuma endüstrisine sahip Provins'de daha da çok olmak üzere, kesinlikle yaşanmıştı. Endüstri, sadece fuarlar varken ihtiyaç duyulan işgücünün durgunluğunu ortadan kaldırmakla kalmadı, surla çevrilmiş kasabalar ve bunlara bağlı fuarlar etrafında filizlenen şehirlere daha fazla insan gelmesini de sağladı. Chapin (1937: 53) bunu şöyle tasvir ediyor:

> *Provins'de, coğrafi şartlar kumaş endüstrisinin gelişmesi için elverişliydi. Yün, Champagne'de [ve] Brie yaylalarında yetiştirilen koyunlardan tedarik ediliyordu. Esasen, koyun yetiştirme ve yünlerini satma, dini kurumların birincil gelir kaynağını teşkil ediyordu.*

Provins'deki nehirler kumaş yapımı için gereken suyu sağlarken, fuarların varlığı bu kumaşlarını satılmasını kolaylaştırıyordu.

12. yüzyıldaki kumaş endüstrisi hakkında çok az bilgi olsa da, 13. yüzyılda kontların ve yerel burjuvanın dokuma endüstrisini korumak amacıyla güçlü bir ittifak yaptığına dair kanıtlar var. O sıralarda, kendi kasabalarında kumaş üretmek için konttan özel izin alan kumaş tüccarlarının

güçlü bir loncası vardı.[27] Chapin'in (1937: 54) belirttiği gibi, "IV. Thibaut 1223'te, *Provins'deki burjuvanın isteği üzerine*, kontun adamları [yani himayesindeki serfler] ve şehir sakinleri [bağımsız burjuva] dışında Provins'e gelen kimsenin kumaş üretimi yapamayacağına hükmetti." Feodal bağlarından kurtulmak için şehirlere sığınan birçok mülteci olduğundan, bu hükmün hem feodal hakları hem de burjuvanın tekelci işletmelerini korumayı amaçlayan bir girişim olduğu açıktı.

Provins'deki kumaş endüstrisinin büyümesi, yavaş yavaş endüstriyel sınıf yapısı olarak bile adlandırılabilecek bir şeyin oluşmasını sağladı. Dönemin diğer tekstil kasabalarında olduğu gibi, toprak sahipleri ve kapitalistlerden oluşan bir kent aristokrasisi,[28] gitgide görüş alanlarından uzaklaşan işçileri yönetiyordu; bu işçiler, periferide kalan yavan endüstri bölgelerinde toplanmıştı.

Provins'de durum bir bakıma farklıydı, çünkü bu kasaba, her ne kadar tekstil ekonomisinde büyük bir yer tutsa da, endüstrisinden çok ticari ve finansal işleviyle öne çıkıyordu. Dahası, kontun yönetim "makamı" olduğundan, feodal lordlar, sanayiciler ve sermayedarlar arasındaki çizgiler o kadar keskin değildi. Tüm o ortaçağ Avrupa kasabalarını "başına buyruk" olarak gösterme çabalarına karşın,

---

27. Chapin (1937: 54-55); fakat bunu, Nicholas (1971) tarafından anlatılan, Flandre'nin tekstil kasabalarındaki –Brugge, Ypres ve Gent– kentli kumaş tüccarlarının yararlandığı benzer tekelci imtiyazlarla karşılaştırın. Bkz. sonraki bölüm.

28. Chapin (1937: 227-228), ayrıca aynı zamanlarda Flandre ve İtalya şehirlerindeki benzer ittifakların tasviri için Lestocquoy (1952a). Bkz. sonraki bölüm.

kasabaların 13. yüzyılda kırsal feodalizmle derinden bağlı olduğunu vurgulamak gerekiyor (Evergates, 1975).

Kontlar kasabalarda aktif bir role sahipti. Kont IV. Thibaut 1230'da Troyes'ya imtiyaz verdikten sonra bile, un değirmenleri ve kasabadaki diğer teşebbüsleri tekelinde tutmaya devam etti ve şehirdeki çoğu mülkün sahibiydi (Gies ve Gies, 1969: 19-20). Kentli halkı serflikten sözümona azat eden ünlü imtiyaz (metni için bakınız Chapin, 1937: 147), adı kötüye çıkmış *taille* (kelle vergisi) yerine, aynı derecede ağır olan mülk ve emlak vergisini uygulamaya koymuştu. 1242'deki bir imtiyaza göre, Troyes on iki kişilik bir konseyle kendi kendini yönetiyor olmalıydı, ama bu konseyin 1317'ye kadar görevini yaptığına dair hiçbir kanıt yok (Boutiot, 1870, I: 383). 1270 gibi geç bir tarihte bile, V. Thibaut kendine Champagne ve Brie'nin ve muhtemelen şehirlerinin "kralı" diyordu (Boutiot, 1870, I: 384).

En kazançlı faaliyetler olan kumaş tüccarlığı ve bankerliğin ayrımı da tamamen yapılmamıştı. "Çoğu zaman ikisi aynı girişimci tarafından yapılıyordu" (Gies ve Gies, 1969: 98). Öte yandan, tüccar-bankerler ve işçiler arasındaki uçurum giderek büyüyordu. Her ne kadar ilk başta her zanaatkâr, tüccar da olsa (Gies ve Gies, 1969: 77), bu sistem 13. yüzyılda şiddetli bir dönüşüm geçirdi.

> *Troyeslı tüccarlar paralarını en çok yüne yatırıyordu. [Fakat bir tüccar düşük fiyata yüklü bir alım yaptığında] karşılığında, istediği dokumayı belirterek dokumacı ayarlıyordu. Teoride bireysel dokumacılara ham yün satıp işlenmiş yünü onlardan geri satın alıyordu, ama genellikle aynı*

dokumacılardan satın aldığı için, bir yün tüccarı aslında kasabaya yayılmış bir yün fabrikası işletiyordu (Gies ve Gies, 1969: 100).

Böylece işçiler proleterleşiyorlardı.

Gitgide belirginleşen bu sınıfsal yapı, yerleşime de yansıyordu. Zanaatkârlar çoğunlukla Aziz Yahya Kilisesi yakınında toplanmıştı; deri işçileri, kürkçüler ve kumaş imalatçıları, yakınlarında iplik imalatçılarıyla birlikte kanalların yanındaki kendi bölgelerindeydi. Aziz Nikola Kilisesi yakınındaki tahıl pazarı da, fırınları ve Aziz Yahya ile arasındaki yolda ekmek satılan tezgâhlarıyla ikinci çekim alanıydı. Daha ilerideyse yün satıcıları ve kömür imalatçılarının yanı sıra at tüccarlarının bölgesi vardı. Mezbaha ve tabakhaneler, önceden bataklık olan, en az cazip yerdeydi (Chapin, 1937: 82-85). Tüm endüstriyel faaliyetler refahlarının en azından bir kısmını fuarların işleyişine ve yarattığı talebe borçluydu.

Troyes'nın ve özellikle de Provins'in tekstil endüstrisi açıkça ihracata yöneliyordu. Her ne kadar tüccarlar evden çok uzağa seyahat etmese de,

> *Kumaş malzemelerini, fuar tüccarları aracılığıyla Avrupa ve Doğu Akdeniz'e gönderiyorlardı. 1230'dan itibaren, İtalya'da Provins kumaşlarından söz ediliyordu. 1248'de, Provins kumaşları Marsilya'dan Messina ve Akka'ya gidiyordu. Nisan 1277'de mallarına el konan Floransalı iki tüccarın malları arasında [Provins kumaşları] bulunmuştu* (Chapin, 1937: 74).

Provins kumaşları Marsilya (1271), Paris (1296) ve Barcelona (1309) belgelerinde geçiyordu ve "Floransa ve Pisa gümrük faturalarında 15. yüzyılda bile görülüyordu" (Chapin, 1937: 74).

En ünlü kumaşlar Doğu Akdeniz'e bile ulaşmıştı. Balducci Pegolotti tarafından yazılan dikkat çekici bir 14. yüzyıl kaynağı olan *La Pratica della Mercatura*'da, Champagne ipeklerinin Konstantinopolis'te satıldığı ve Akka, İskenderiye, Kıbrıs ve Tunus'ta kuyumcu (*Troy*) ağırlıkları ve ölçülerinin kullandığı ya da en azından bunların çevrilebilir olduğu yazıyor. Bunun bizi şaşırtmaması gerek. Champagne'nın Ortadoğu ile eskiye dayanan ve uzun bir ilişkisi vardı. Champagne Kontu I. Henri, vaktinin çoğunu Haçlı Seferinde geçirdi, Kudüs Kraliçesiyle evlendi, hatta 12. yüzyılın sonunda Kudüs Kralı oldu.

Lagny ve Bar-sur-Aube'un küçük kasabaları, aksine, fuarlardan daha az etkilendi. Lagny'de biraz kumaş üretiliyordu ve sakinleri döviz alım satımı yapmaya başlamıştı,[29] ama kasaba daha ziyade tarımsal üretim ve tarım fuarları mevkii olarak kaldı. Endüstriyel üretim ve ticaretten ziyade, daha çok tarlalar ve çayırlar sayesinde iş bulan sakinleriyle Bar-sur-Aube, pastoral havasını her zaman korudu.

Daha önce de belirtildiği gibi, fuar kasabalarındaki kumaş üretimi bireysel üreticilerden ziyade fuarların bir sonucuydu. Komşu Fransız ve Flaman kasabalarından fuarlara getirilen tekstil ürünleri ve diğer mallar olmasaydı, fuarların

29. Chapin'e (1937: 102) göre, 12. yüzyılda bile kasabada bir döviz alım satımcıları şirketi vardı.

Yakın, hatta Uzakdoğu ticaretine aracılık yapan son derece önemli İtalyan tüccarları çekmesi mümkün olmazdı.

Tüccarları Champagne fuarlarında kumaş satan Fransız şehirleri arasında Rouen, Louviers, Bernay, Caen, Neuchâtel, Montevilliers, Arras, Amiens, Beauvais, Roye, Peronne, Moncornet, Montreuil, Paris, Aziz-Denis, Chartres, Toulouse, Montpellier, Aurillac ve Limoges vardı. Flaman ve Branbantlı tüccarlarsa Malines, Ypres, Aziz-Omer, Diest, Gent, Valenciennes, Huy, Lille, Brugge, Namur, Douai, Dixmude, Hesdin, Cambrai, Louvain ve Brüksel kasabalarından geliyordu. (Bourquelot, 1865, I: 249). Bu kasabalar (1206'ya gelindiğinde altmıştan fazla üyesi olan) On Yedi Şehrin Loncasının çeşitli listelerinde görülüyordu, ama bazıları Londra Loncasına bağlıydı.[30] Fransız tüccarlar fuarlara başka mallar da getiriyordu. Bunlardan başlıcası hâlâ ünlü olan Burgonya şaraplarıydı, ama başka bölgesel tarım ürünleri de takas ediliyordu ve Languedoc kadar uzak yerlerden gelen tüccarlar, ürünlerini pazarlamak için kuzeye seyahat ediyordu.

Çeşitli kasabalardan tüccarlar, karşılıklı teşvik sağlama amacıyla birtakım ortaklıklar kurmuş gibi görünüyor. Birincisi, fuarlara konvoylar halinde giderek güvenliklerini sağlıyorlardı. İkincisi, konttan eşit ve imtiyazlı ticaret şartları alarak (çok-uluslu) karteller gibi hareket ediyorlardı. Anakronistik bir terimle ifade etmek gerekirse, "en iltimaslı

30. Bu iki birlik, Bourquelot'nun, dolayısıyla Boutiot'nun çalışmalarında tamamen birbirine karışmış; bu Bautier'nin dikkat çektiği bir hata. Neyse ki bizim amaçlarımız bunların düzeltilmesini gerektirmiyor.

millet" statüsünden faydalanıyorlardı. Üçüncüsü, her ne kadar daha büyük kasabalardan (Douai, Ypres, Arras) gelen tüccarların kendi konukevleri, depoları ve satış salonları olsa da, daha küçük yerlerden gelenler genelde tesisleri, kâtipleri, hamalları ve diğer personeli paylaşıyordu. Bu tüccar kartelleriyle, daha ziyade İngiltere'den yapılan yüksek kaliteli ham yün ithalatında uygun şartları garantileyen bir ortaklık olan üretici kartelleri (Londra Loncası) kolayca ayırt edilebilir gibi görünüyor.

Champagne fuarlarının kilit katılımcıları olan İtalyan tüccar-bankerler için karşı konulmaz bir çekim oluşturan, bu diğer kasabaların ürünleriydi; fuarları fuar *yapan*, bu tüccar-bankerlerin varlığıydı –ve 1350'de ortadan kaybolmaları, fuarların çöküşünün habercisiydi. İtalyanlar en büyük müşterilerdi; bankacılık, kredi ve muhasebe tekniklerini tanıtan onlardı, bunlar olmadan karmaşık alım satım işlemleri yürütülemezdi. Ve son olarak, talep ve tedariki Avrupa'nın ötesindeki bölgelere taşıyan kilit aracılardı. Fuarları gerçekten *uluslararası* hale getirdiler.

İTALYANLARIN ROLÜ

İtalyanların can alıcı rolünü anlamak ve yüksek kültür seviyelerine açıklama getirmek için, Avrupa'nın sözde Karanlık Çağı boyunca İtalya limanlarının sürekliliğini ve Doğuyla bağlantısını hiçbir zaman kaybetmediğini hatırlamak gerekiyor. Özellikle Venedik, Roma İmparatorluğunun çöküşünden sonra gerçekten budanmış olan, fakat yine de Akdeniz'in doğusundaki Müslüman ilerlemesine ciddi bir rakip

olmaya devam eden Bizansla ilişki içindeydi. 4. Bölümde görüleceği gibi, İtalya liman kasabaları Cenova ve Venedik, Anadolu'nun yanı sıra, Doğu Akdeniz, Mezopotamya, Mısır ve Kuzey Afrika ile yoğun ticari ilişkilerini sürdürmüştü. Bu süreçte, Doğulu Hıristiyan ve Müslüman meslektaşlarından, uzun mesafeli ve toplumlararası ticareti kolaylaştıran kurumsal düzenlemeleri öğrendiler.

Lopez ve Ashtor gibi göze çarpan istisnalar dışında çok az Avrupalı tarihçi bu Doğulu öncüllerle gerektiği kadar ilgilendi; tarihçiler ve sosyal bilimciler (Max Weber bile dâhil), İtalyanların emsalsiz bir ticari yaratıcılığa sahip olduğunu sandı. Çıkardıkları dersleri ustaca kullansalar da, bu ünü tümüyle hak etmiyorlar. Ortadoğu'ya göre ikincil konumdaydılar. Venedikli ve Cenevizli tüccarlar 13. yüzyılın ikinci yarısına kadar, kendi paralarını basmak yerine Konstantinopolis ve Mısır'ın altın paralarını kullandı; bu dünya ticaretindeki yarı-periferik konumlarının kabataslak bir göstergesiydi.

12. yüzyılın sonları kadar erken bir dönemde (bu dönemi Cenova noter belgelerinden biliyoruz), İtalyan tüccarların, her ne kadar Lagny'deki fuar Cenevizliler için en önemlisi olsa da, kervanlar halinde altı fuara da gittiğini biliyoruz. Asti halkı, devamlı bir taşıma hizmeti sunarak malları zorlu bir yolculukla Alpler'den geçirecek katır ve yük arabalarını sağlıyordu (Reynolds, alıntılayan: Laurent, 1935: 265); bu yolculuk, yaklaşık beş hafta sürüyordu (Chapin, 1937: 105). 13. yüzyılda, döneme ait bir elyazmasına göre (geçtiği yer: Bourquelot, 1865, I: 209-212), yalnızca

liman kentleri değil, Lombardiya ve Toskana'nın şehirleri de Kuzey Avrupa'yla yapılan ticarette gitgide daha çok yer alıyordu. Pisa ve Milan şehirleri fuara yüksek kaliteli kumaşlar getiriyor, Floransalılar Flamanların yünlü kumaşlarını Floransa'da işleyip dünyaca ünlü "Kalimali" kumaşlarına çevirmek için satın alıyordu. (Bourquelot, 1865, I: 211-213). Ticarete dâhil olan İtalyan kasabalarının listesi, Roma, Cremona, Pistoia, Siena, Lucca, Parma, Piacenza ve Urbino'yu içeriyordu (Bourquelot, 1865, I: 164).

İtalyanların getirdiği –varlıklarını vazgeçilmez kılan– başlıca ürünler, doğrudan Kuzey Afrika ve Ortadoğu'dan ya da Müslüman aracılarla Uzakdoğu'dan ithal ettikleri baharatlar ve ipekti. Modern belgelerden alınan listelere göre (kopyalayan: Bourquelot, 1865, I: 206-208), Kuzey Afrikalılar, çoğunlukla Cenevizli aracılarla, şap, balmumu, deri ve kürk, kimyon ve hurma tedarik ederken Müslüman İspanya, bal, zeytinyağı, badem, kuru üzüm, incir, hatta ipek gönderiyordu. Ortadoğu karabiber, kızılağaç, kuş tüyü, Şam kumaşı ve kabartma ve kakmalarla özenle işlenmiş madenler ithal ediyordu. Altın ve ipek kumaşlar Tataristan'dan (aslında Çin'den) geliyordu.[31]

31. İpek, antik dönemlerden beri Çinliler, Yunanlar ve Romalılar tarafından biliniyordu. Bu yeni endüstri Charlemagne zamanında Arap krallıklarında, Yunanistan'da, hatta Fas İspanya'sında büyümüştü, fakat henüz Fransa'ya girmemişti. 13. yüzyıl süresince, İtalya'da ufak bir ipek endüstrisi kuruldu, fakat Hindistan, Gürcistan, Çin ve Ön Asya'dan gelen ipek ipliklerine bağımlıydı (Bourquelot, 1865, I: 258-259). "Haçlı Seferleriyle yayılmış bir zevk olan altın ve gümüş işlemeli kumaşlar çoğunlukla Doğu Akdeniz, Suriye, İran ve Mısır'da, İskenderiye de ve Şam'da yapılıyordu (Bourquelot, 1865, I: 265).

Fakat İtalyan tüccarlar tarafından taşınan en değerli yük, genellikle Arap aracılardan aldıkları Hindistan ve ötesinden gelen egzotik baharatlardı:[32] Safran, tarçın, muskat, Hindistancevizi tozu, ağaçkavunu, meyankökü, karanfil, zencefil, kakule, kimyon ve elbette her çeşit beyaz ve karabiber (Bourquelot, 1865, I: 285-294). Tekstil ticareti için çok önemli olan şeyler de getiriyorlardı: dinkleme makineleri için gerekli olan şapın yanı sıra çivitotu, kırmızı kökboyası ve diğer doğal boya maddeleri. Bunlar ve Hindistan ve Seylan'dan ara sıra gelen lacivert taşı ve daha değerli taşlar, uzun mesafeli ticaretin kalbini oluşturuyordu –küçük, hafif ama çok değerli.

Yukarıda da belirtildiği gibi İtalyanlar, yalnızca getirdikleri nadir ve değerli ürünler için değil, aynı zamanda ticaret ve bankacılık konusundaki uzmanlıkları için de iyi karşılanıyordu. Her ne kadar kimileri, kötü şöhretli Lombardlar gibi, döviz alıp satma ve faizle borç vermede uzmanlaşmış olsa da, bu erken dönem bankacıların çoğu aynı zamanda tüccardı ve alım satımlarının bir parçası olarak, büyük önem taşıyan döviz çevirme işini de hallediyordu; bu şekilde, fuardaki alım satım işlemlerinde toplanan krediler daha sonra kullanılıyor ya da tüccarların memleketlerindeki ofislerine "yazılı olarak" gönderiliyordu, çünkü madeni para taşımak hem zor hem de tehlikeliydi. Bu meseleler Brugge'ü ele alan 3. Bölümde ve doğrudan İtalyan

32. Soğutmadan önceki dönemde, bu mallar "kokmuş" etin tadını gizlemek için elzemdi.

şehir-devletleri Cenova ve Venedik'e odaklanan 4. Bölümde detaylı bir şekilde tartışılacaksa da, burada en azından kısa bir giriş yapılabilir.

Braudel, Champagne fuarlarının esas özgünlüğünün mübadele edilen mallarda değil, "orada görülen para piyasasında ve vaktinden önce gelişmiş kredi işlemlerinde" yattığını iddia ediyor (Braudel, 1984: 112); bu işleri yürüten de İtalyanlardı. Ekipmanları sadeydi: üstü örtülmüş bir bank (ya da bugünkü banka kelimesinin kaynağını oluşturan *banco*) ya da masa, bir çift tartı ve birkaç çuval madeni para. "Champagne fuarlarının tüm uluslararası ve en önemlisi modern yönlerini, şirketleri genelde çok büyük işletmeler olan İtalyanlar, ya yerinde ya da uzaktan kontrol ediyordu (Braudel, 1984: 112). Bourquelot, "Champagne ve Brie fuarları aracılığıyla ülkelerindeki ticari gelenekleri ve şüphesiz sırrına ilk önce onların vakıf olduğu bankacılık ilmini Fransızlara öğrettiler" (Bourquelot, 1865, I: 164) diyecek kadar ileri gidiyor.

Bu bilginin ne kadar özgün olduğu konusu hâlâ karara bağlanmamışsa da, İtalyanların, faizle borç verme işinin en az uluslararası olan kısımlarını Lombardlar ile Cahorslulara, tefeciliği de Yahudilere bırakarak dış ticareti kontrol ettiğine şüphe yok. Troyes'da Yahudiler bir "tabela" satın almak zorundaydı; yani ticaret yapabilmek için konttan özel bir lisans almaları gerekiyordu. Dahası, yerel sermaye biriktirdikleri için, yerli lordlar borç almak için onlara yanaşıyordu (Gies ve Gies, 1969: 105), aslında bu borçların çoğu zorla alınıyordu, çünkü geri ödeme gibi bir niyetleri yoktu.

Ne var ki tefeciliğin, para çevirmenin ve bankacılığın, fuarların ve fuar kasabalarının bel bağladığı finansal temeli oluşturduğuna hiç şüphe yok.

FUARLARIN DÜŞÜŞÜ

13. yüzyılın ortalarında, Champagne fuarları Avrupa ticaretinin en önemli merkezini teşkil ediyordu; bu fuarlara yalnızca Fransa, Alçak Ülkeler ve İtalya'nın "büyük" tüccarları değil, ikinci derecedeki yerlerden (İngiltere, İskoçya, İskandinavya, Almanya ve İber Yarımadası) tüccarlar da akın ediyordu. Bir yüzyıl sonra, hepsi gölgede kalmıştı.

Birçok araştırmacı, her biri o ya da bu sebebe vurgu yaparak, bunun sebebini bulmaya çalıştı. Sık sık bahsi geçen etkenler şunlar: (1) tüccarların geçişine yapılan politik sebepli müdahale; (2) Fransa'nın birleşmesinin Champagne'nin rekabet üstünlüğünü baltalaması; (3) İtalyanların Atlantik'ten geçmesini sağlayan ve Cenova ve Venedik limanları ile Brugge üzerinden ulaşılan kuzeydeki büyük tekstil kasabaları arasında doğru bir deniz bağlantısı yaratan yeni ve daha büyük bir İtalyan gemisi modeli; (4) İtalya ve Güney Fransa'da nüfusu inanılmaz derecede azaltan ve Avrupa'da daha yavaş bir gelişim dönemine sebep olan veba salgını; (5) İtalya'nın sanayileşerek Flandre'a olan bağımlılığının azalması ve (6) İtalyanların seyahat etmekten vazgeçip memleketlerinde kalarak yazışmayla, mukim "unsurlarla" ve ödeme makbuzlarıyla iş yapmaya başlamasına sebep olan iş yönetimindeki değişimler. Fuarların düşüşü kademeli olarak yaşandığı için, belli ki tek nedene bağlı

açıklamalar yeterli değil. Fakat her ne kadar olumsuz etkilerin ani olmasa da, birikerek ölümcül hale geldiği açık.

Gördüğümüz gibi, fuarlara rekabet üstünlüğü veren şey kontların sağladığı güvenli geçiş imkânı ve imtiyazlar olduğundan, politik zorlukların fuarların refahının altını oyma gücü kesinlikle vardı. III. Henri'nin ölümü (1274), idari bölgelerin yönetiminin, başka meseleleri olan ve aslında çıkarları Champagne ve Brie'ninkilerin tam tersi olan Fransa Kralıyla işbirliği yapan (ayrıca Lancaster Düküyle yaptığı ikinci evlilikle İngiliz kraliyet ailesiyle de bağlantısı olan) bir saltanat vekiline (Blanche d'Artois) geçmesine neden oldu (Chapin, 1937: 215). Ardından gelen Fransa ve Flandre kralları arasındaki savaş, güvenli iş kurallarının ciddi şekilde ihlal edilmesine yol açtı.

Bapaume'da sınır geçiş ücreti toplayan görevlilerden kötü muamele gören Flaman tüccarlar, 1262 gibi erken bir tarihte fuarları boykot etti (Bourquelot, 1865, I: 195). En önemli dönüm noktası ise 1285 yılında, Champagne ve Brie'nin kesin olarak Fransa kraliyetine bağlanmasıyla yaşandı. Tahtın vârisi III. Philippe [Cesur Philippe] 1274'te Navarra Krallığını "koruması" altına aldı ve III. Henri'nin henüz reşit olmayan vârisi Jeanne adına Champagne ve Brie'yi işgal etti. III. Henri'nin kızı Jeanne nihayetinde 1284'te Philippe ile evlendi ve Philippe bir yıl sonra Fransa kralı olunca, Champagne'nın son bağımsızlık kırıntıları da yok oldu (Boutiot, 1870, I: 390-391). Flaman tüccarların fuarlara gelmekte yaşadığı zorluklar arttı. Flaman tüccarlar 1302-1304 yılları arasında sık sık tacizlere maruz kaldı, hatta 1315'te fuarlara katılmaktan men

edildi (Bautier, 1953: 140). Gelmelerine yeniden izin verildiğinde, ithalat vergilerine sürekli zam yapıldı (Bourquelot, 1865, I: 190); bu daha kârlı bir çözümdü. Dahası, monarşi Champagne ve Brie'yi bünyesine katınca, Fransız hükümeti, İtalyan tüccarların fuarlara gelişine sınırlamalar getirdi. Bu, İtalyanların Brugge'e geçmek için yeni bir yol arayışını yoğunlaştırmış gibi görünüyor.

Bunu 1277'de başardılar (Braudel, 1984: 114), ama Brugge ile düzenli deniz bağlantıları, Cenevizlilerin o zamanlar ürettiği daha büyük ve daha denize uygun gemiler sayesinde (Byrne, 1930: birçok yerde) 1297'de yerine oturdu (Braudel, 1984: 313). Gördüğümüz gibi, Champagne fuarlarının büyük katılımcılarından biri olmayan Venedik, kısa süre sonra Cenova'nın izinden gitti. Buna ek olarak, Venedikliler Almanya'ya gitmek için daha iyi bir Alp rotası geliştirdi ve bu da Fransa'nın öneminin daha da azalmasına sebep oldu (Braudel, 1984: 114). Ne olursa olsun, "en önemli müşteriler olan İtalyanlar gemilerini doğrudan Kuzey Denizi kıyılarına gitmek için kullanmaya ve Flandre'de kalıcı ofisler kurmaya başlar başlamaz, Champagne fuarları sararıp soldu" (Lopez, 1976: 90). Görünüşe göre, İtalyan tüccarlar fuarlara en son 1350'de gitti ve onlar gitmeyi bırakınca, hemen hemen herkes aynı şeyi yaptı.

Brugge'e giden deniz yolu, İtalyan tüccarların fuarlara gitmeyi bırakmasına yol açan nedenlerden sadece biriydi. İtalyanların fuarlara gittiği son tarihin hıyarcıklı veba salgınının en şiddetli yılı olması önemli; o yıl Venedik nüfusunun yarısı ölmüş, Cenova'nın yanı sıra diğer Akdeniz

limanlarında da büyük kayıplar yaşanmıştı. Muhtemelen o yıldan sonra seyahat edecek tüccar *kalmamıştı*. Veba salgını şüphesiz başka rutin kurumları da sarstı; fuar alışkanlıklarıyla nihai bir kopuşa sebep olmuş da olabilir.

De Roover, kesinlikle ikinci görüşü benimsiyor. Yukarıda sıralanan alışılmış açıklamaları reddettikten sonra, şu sonuca varıyor: "[Fuarların düşüşünü] belirleyen etken, uluslararası ticarette yeni metotların kullanılmaya başlanması, özellikle de yazışma üzerinden iş yapma eğiliminin artması ve İtalyanların Flandre yakınlarındaki üretim merkezlerine yerleşmesi gibi görünüyor."[33]

Tek bir teşebbüs süresince kurulan ortaklıklar yerine, birkaç yıl sürmesi amaçlanan yeni nihai ortaklıklar başladı; bu muhtemelen, Siena ve Floransa'nın iç bölgelerindeki şehirlerden gelen tüccarlar tarafından, Champagne fuarlarında oluşturuldu. Yeni tür yerleşik tüccarların ihtiyaçlarını karşılamak için yeni bir araç, "ödeme evrakı" ya da ticaret senedi yaratıldı. Ticaret senedi, satın alma gücünün, madeni paraları taşımak zorunda kalmadan bir yerden bir yere aktarılmasını sağladı. Denizcilik sigortasının gelişmesi, denizin getirdiği risklerin sigortacılara kaymasına neden oldu. Daha önemli bir gelişme, hesap tutmada kaydedilen ilerleme oldu. Yeni iş tekniklerinde ilk ustalaşanlar İtalyanlar oldu. Batı Avrupa'daki dış ticaret, fiilen İtalyan tekeli haline geldi ve bu durum, 16. yüzyıla, ticaret rotalarındaki değişim

33. Daha fazla detay için bkz. Pirenne'in *Economic and Social History* kitabını öneren de Roover (1948: 12).

nedeniyle İtalyan ticaretinin düşüşe geçmesinden çok sonraya kadar devam etti (de Roover, 1948: 12-13).

Nüfusun azalması ve yeni iş yapma şekilleri arasında nasıl bir bağlantı olduğuna dair ancak tahmin yürütülebilir. Kuşkusuz, de Roover'ın sıraladığı gelişmelerden çoğu 1350'den önce, İtalyanların fuarlara sık sık gelmeye devam ettiği zamanlarda yaşandı. Gerçek değişim, imkânlar yetersiz olduğunda yolun gerektirdiği zamanı ve zahmeti karşılayamaz hale gelen ve baş ticaret ortaklarının kasabalarına kalıcı olarak yerleşmiş aracılar üzerinden iş yapmayı daha verimli bulan seyyar tüccarlar 1350'de fuarlardan çekildikten sonra yaşanmış gibi görünüyor.

Fuarların düşüşüne dair son bir grup açıklama da, İtalya'nın sanayileşmesinin ve değerli maden pazarındaki devrimin Champagne fuarlarının sonunun temel sebebi olduğunu düşünen Bautier tarafından ileri sürülüyor (1953: 142-144). Ne var ki bu etkenler, daha önce sıralananlara ek gibi görünüyor.

Champagne ve kasabaları için düşüşün *sonuçları*, *sebeplerinden* çok daha önemli. Belli ki kasabalar hiçbir zaman toparlanamadı. Her ne kadar Troyes'da veba salgınını önlemek için sıkı önlemler alındıysa da (Boutiot, 1872, II: 88), nüfusun büyük bir kısmı yok oldu; azaldığı için pahalılaşan işgücünü korumak adına yeni kumaş üretim tekniklerinin bulunması gerekiyordu (Boutiot, 1872, II: 90-91). Diğer kasabalar da aynı şekilde ağır darbe almıştı ve 1352'de Provinsli tüccarlar bile, ticaret yapacak kadar malları olmadığı için, Troyes'daki salonlarını terk etmişti (Boutiot, 1872, II: 92).

Troyes ticaret merkezi rolunü kaybetti, ama başka bir şehircilik temeli olduğu için, daha küçük bir ölçekte olsa da, 14. yüzyılın ikinci yarısında da ticari ve endüstriyel işlevlerini sürdürdü. Provins de başka geçim kaynakları olduğu için yok olmadı. Fakat Edith Chapin'in Champagne fuarları üzerine yazdığı kitabında son derece zekice ifade ettiği gibi, "fuar yerleri ille de şehir haline gelmedi" (1937: xii); bu, fuarlar bitince batan Bar-sur-Aube ve Lagny'nin dört dörtlük bir şekilde gösterdiği bir iddia.[34]

CHAMPAGNE FUARLARINDAN ÇIKARILACAK DERSLER

Champagne fuarlarından çıkarılacak ilk derslerden biri, bir bölgenin dünya ticareti için "stratejik" olup olmayacağının belirlenmesinde, harici jeopolitik etkenlerin kesinlikle çok önemli olduğudur. Fuarları öldüren, yerel ticari zekânın yokluğu değildi. Dünya sisteminin zamanla, Fransa'nın doğusunda kurulan periyodik bir pazara ihtiyaç duymayacak kadar büyümesiydi.

İkincisi, ihtiyaç duyulan ticaret merkezinin türü, komşu bölgelerdeki gelişim düzeyine ciddi ölçüde bağlıydı. Nasıl ki Fas'taki periyodik pazarlar, bugünün ekonomik gelişmişlik çağında yok oluyorsa, 13. yüzyıl ticareti de fuar-

34. Bar-sur-Aube bugün hoş ama küçük bir kasabayken Lagny, Paris'in metropol bölgesine dâhil olarak yepyeni bir canlılık kazandı.

ların ne kadar iyi yönetildiği ya da idari ve mali açıdan ne kadar gelişmiş olduğundan bağımsız olarak, fuarların sunabileceklerini aşmıştı.

Üçüncüsü, bir ölçüde, yeni ihtiyaç seviyeleri, nakliyedeki teknolojik ilerlemelere ve nispi maliyetlerin ekonomik fayda eğrilerinin değişmesine sebep oldu ve bunlara cevaben doğdu. Champagne fuarları bir bakıma, nehir ulaşımının Ortabatı Avrupa'da giderek artan önemi yüzünden terk edildi. Bunun daha önemli bir sebebi ise, Cenova gemilerinin Atlantik'e açılmaya cesaret edecek kapasiteye ulaşmasıydı; böylece, yalnızca ekonomik sebeplerden değil, politik istikrarsızlık, hatta düşmanlık gibi sebeplerle de cazibesi azalan bir rotayı es geçme fırsatı buldular.

Esasen, Champagne fuar kasabalarının, aleyhlerine işleyen doğal ya da jeopolitik etkenlerin önüne geçmek için yapabileceği çok az şey vardı. Tarih boyunca, dünya ekonomisinin çekirdek bölgeleri art arda bir yerden diğerine taşındı.[35] Çekirdekler periferi haline gelirken, periferiler çekirdeğe dönüştü; bu çoğu zaman kendi hataları ya da meziyetlerinden kaynaklanmıyordu. Ve hata kimseye yüklenemiyorsa, başarının da "hak edilmesi" gerekmiyordu.

1. Bölümde, Avrupa'nın başarısının gerekçesini Batı gelişiminin emsalsiz meziyetlerinde arayan Batılı tarihçileri eleştirdik. Ne var ki daha bu ilk örnekte, meziyetlerin illa mükâfatlandırılmadığını gördük. Champagne başarısızlığı

35. Bkz. Ekholm'ün (1980: 155-166) isabetli makalesi. Ne var ki makalesindeki örnekler, ortaçağdan değil, antik dönemden alınmış.

hak etmedi ve gelecek bölümün konusu olan Brugge de başarılı olmayı muhakkak hak etti denemez. Zaten bu başarı da kısa süreli oldu; doğa olayları şehri alaşağı etti, alüvyonların birikmesiyle deniz bağlantısını kaybeden Brugge, kelimenin tam anlamıyla karaya oturdu. İki Avrupa örneğinde de elde olmayan başarısızlıklar yaşandıysa, Arap dünyası ya da Çin gibi çok daha fazla gelecek vaat eden bölgelerin yenilgisine neden hayret edelim ki? Champagne fuarları bizi, dünya sisteminin başka yerlerinde ne olduğunu açıklamak için içsel bir meziyet ya da kusurdan daha fazlasını aramaya hazırladı.

Troyes örneğinden de başka dersler çıkarılabilir, ancak yerimiz kısıtlı olduğundan, kentsel ve endüstriyel modernleşme meselesini detaylı bir şekilde inceleyemeyeceğiz. Ortaçağ Avrupa şehirlerini irdelerken alışılmış yaklaşım, başına buyrukluklarını ya da belediyelerin öz-yönetimini vurgulamak ve ekonomik ilerlemelerini bu özelliklere bağlamaktır.[36] Fakat Troyes'daki feodal kurumlar ve belediyeler arasındaki ilişkiye daha yakından bakıldığında, ortaya çok daha karmaşık ve belirsiz bir resim çıkıyor. Fuar kasabaları, dini kurumların ya da Champagne ve Brie kontlarının tahakkümünden bağımsız değildi. Her ne kadar kont 1242'de Troyes'ya nihayet özerklik imtiyazı verdiyse de, bunun şartları hiçbir zaman uygulanmamış gibi görünüyor. Kont Tro-

36. Max Weber, *The City* yazısında (alındığı yer: *Economy and Society*, çeviri Martindale, 1958a) bunun fazlasıyla üstünde duruyor; bu yazıda neredeyse sadece, ortaçağ Avrupa'sı dışında hiç kimsenin "gerçek" şehirlere sahip olmadığını söylüyor ve oradaki özgür belediye kurumunu, *laissez-faire* kapitalizminin doğuşuna atfediyor.

yes'yı doğrudan "yönetiyordu", fakat doğrudan erişiminden biraz daha uzakta kalan Provins'de daha az özgürdü. Kontun şövalye ve uşakları şehirlerde, sosyolojik yorumların gösterdiğinden daha büyük bir role sahipti. Yurttaşların (burjuvanın), özel izin ya da satın alma yoluyla derebeylerin aldığı kelle vergisinden (*taille)* muaf olduğu ve bölgeleri dışından aynı şekilde özgür biriyle kontun izni olmadan evlenebildiği doğru, ama yine de, hâlâ birçok kilit işlevi tekelinde tutan konta vergi vermeye ve özel geçiş izinleri ve ruhsatlar için ücret ödemeye devam ediyorlardı. Toprak sahibi soylular, fuar gelirlerinin toplanmasına ve emlak yatırımları ve diğer soylu olmayan meşgalelere oldukça müdahildi.[37]

Bu kapitalizm *laissez faire* olarak da tanımlanamazdı. 3. Bölümde ele alınacak Flandre ve 4. Bölümde anlatılacak İtalyan şehir-devletleri örneklerinde gösterileceği gibi, "devlet" ticaretin ve işlerin düzenlenmesinde, kendi tüccarlarının pozisyonunun yabancılara ve işçilere göre daha avantajlı olmasını sağlayan yasalar koyulmasında ve feodal hükümdarların büyük bir pay almasının garanti edilmesinde büyük bir role sahipti. Tüccarların varlıklarına el konduğu bilinmeyen bir şey değildi ve ticaret, Batılı akademisyenlerin bazen iddia ettiği kadar güvenli değildi. İtalyan ticaret limanları ile Doğu arasındaki ticareti yürüten Ortadoğulu tüccarlar, Champagne'nın zavallı tüccarları kadar kendi feodal lordlarının (Memlûklar) insafına kalmış değildi.

37. Bkz. Theodore Evergates'in (1975) Champagne fuarlarındaki kırsal ve kentsel feodalizme dair büyüleyici tasvirleri. Çalışması, ortaçağ feodalizmiyle ilgili okulda öğretilen çoğu genellemeyi çürütüyor.

1. Bölümde belirtildiği gibi, örnekler arasındaki benzerlikler, çoğu zaman farklılıklardan ağır basar. Bu, fuarların, tekstilin ve kentleşmenin el ele ilerlediği Flandre örneğinde açıkça görülebilir. Bu örneğe 3. Bölümde tekrar döneceğiz.

3. BÖLÜM
BRUGGE VE GENT: FLANDRE'NİN TİCARET VE SANAYİ ŞEHİRLERİ

Fransa ne 10. ve 13. yüzyıllar arasında canlanan tek ekonomiydi ne de tek fuar mevkiiydi. Flandre'nin alçak bölgelerinde (şimdiki Batı Belçika), Viking istilaları nihayet azaldığında kentsel büyüme hızlandı, çünkü önceden kıyı kesiminden kaçmış olan nüfus etrafa yayılmış ve güvenli kara ve deniz rotaları yeniden tüccarların kullanımına açılmıştı.

Ne var ki, Flandre'deki kasaba oluşumu dinamikleri, Fransa'nın merkezindekinden biraz farklıydı ve dikkat çekici derecede gelişmişti. Champagne'de konum ve politik bağımsızlık, bir ticaret merkezi kurulmasına yardımcı olan geçici fakat özel durumlar doğurmuştu; bu durumların varlığı o zamanlar, hiçbir zaman ekonominin temeli olmayacak ve fuarların yok olmasından sonra da uzun süre dayanmayacak bir endüstrinin gelişmesini tetikledi. Flandre'de ise durum tam tersiydi. Kırsal kesimdeki mütevazı başlangıçlardan sonra sanayileşme büyüyerek kentleşmenin artmasına sebep oldu, bu da doğrudan şehirdeki ticari faaliyetlerin büyümesini sağladı.

13. yüzyılda Flandre'deki en büyük kasabalardan ikisi, bu süreçlere mükemmel bir örnek teşkil ediyor. Daha bü-

yük olan Gent (Fransızcada Gand),[38] Paris ile birlikte Kuzey Avrupa'nın en yoğun nüfuslu yerlerinden biriydi.[39] Gent, tahıl taşıyan gemilerin aktarma yeriydi ve periyodik bir pazara da ev sahipliği yapıyordu, fakat ekonomisi en başından beri yüksek kaliteli kumaş üretimine dayanıyordu. Dahası, gelişimi, artan kumaş talebine hassas bir biçimde bağlıydı; 13. yüzyılda ve 14. yüzyılın başında üretim zirvedeyken, işgücünün üçte biri ila yarısı bu sektörde çalışıyordu.[40]

---

38. Güneyin Fransızca konuşan nüfusu ile kuzey ve doğunun Flamanca konuşan nüfusunun huzursuz birleşimiyle 19. yüzyılda yaratılan modern Belçika, milliyetçiliğin dilsel sembollerine ve içsel ekonomik ve toplumsal rekabetlere karşı hassas olmayı sürdüyor. Şehirlerin Fransızca ve Flamanca adları arasında seçim yapmak zorunda olmak benim için rahatsız ediciydi. Sonunda "tarafsız" olmaya karar verdim ve uluslararası düzeyde en çok bilinen adları seçtim: Bu nedenle Gand yerine Flamanca kökenli Gent'i ve Fransızca kökenli Brugge'ü kullanıyorum.

39. 13. yüzyılın ortasında Gent ve Paris'in nüfusları yaklaşık 80 binken, Brugge'ün nüfusu 40 binden azdı. Ne var ki, bu "gerçek" şehirleri, aynı dönemde nüfusu sadece 15 bin olan Troyes ile kıyaslamak önemli (Russell, 1972). Veba salgını ve ardından gelen buhrandan sonra, 60 bin nüfuslu Gent, Paris'ten epey küçüktü ve Brugge'den de yalnızca yüzde 50 fazlaydı (Nicholas, 1985: 1).

40. Fris (1913: 67), üçte bir olduğunu öne sürerken, van Werveke artırarak yarısı diyor. Gelgelelim bu sayılar, endüstrinin gerilemesinden sonraki bir döneme dayanıyor. Nicholas'ınki biraz daha doğru. 1356-1358 yılları civarında, nüfusun beşte ikisi kadarının kumaş üretimine dâhil olduğunu düşünüyor; bu oran, 14. yüzyılın son yıllarına doğru dörtte bire kadar düştü (kişisel iletişim). Bkz. Nicholas (1985: 1), 14. yüzyılda Gent'in işgücünün yarısı ile üçte ikisi kadarının kumaş üretiminde çalıştığını tahmin ediyor. Tekstildeki işgücünün yalnızca yetişkin erkeklerden oluştuğunu düşünmemek gerekiyor. Kadın ve çocukların önemli katkısı olmasa, üretim bu kadar fazla olamazdı. 13. yüzyıl, çok sayıda *Beguinages*'ın kurulduğu bir dönemdi. Bu kurumlar, dini yemin etmemiş, fakat ruhban sınıfından olmayan kimseler olarak bir arada yaşayan bekâr kadınları barındırıyordu. Kadınların çoğu tekstille geçiniyordu. İngilizce *spinster* (eğirici/kız kurusu) kelimesi, doğrudan bu kadınların yaptıkları işten geliyor. Fransızca *fileuse* (eğirici) kelimesi, hem *fil* (iplik) hem de muhtemelen *fille* (evlenmemiş kadın) kelimeleriyle bağlantılı. Evlenmemiş kadınların ortaçağ Avrupa ekonomisinde ne iş yaptıkları oldukça açık.

Daha küçük boyutuna (40.000 kişi) oranla, uluslararası ticaret ve finansta eninde sonunda çok büyük bir rol oynaması kaçınılmaz olan ikinci şehir Brugge'dü; Häpke'nin kullandığı terimle bu şehir, dünya için bir pazardı.[41] Kuzey Denizi, dolayısıyla İngiltere ve Almanya'ya açılan limanıyla, Kuzey Denizi ve Baltık'taki bölgesel deniz ticaretinde bir depo noktası olarak ilk önemli rolünü oynadı. 10. yüzyıl gibi erken bir dönemde Flaman tüccarlar, (daha çok İngiltere'den) hammadde satın almak ve demir ve bronz satmak için dışarı açılmaya girişti ve 11. yüzyıla gelindiğinde, Novgorod kadar uzak yerlere ve Batı Fransa'daki müşteriler için kumaş üretmeye başladı; bu kumaşlar Brugge'de ve daha çok, ağırlıklı olarak üretim yapan Ypres ve Gent'te üretiliyordu (Doehaerd, 1946: 38-40). Champagne fuarlarındaki düşüşle birlikte, İtalyanların Flaman meslektaşlarıyla buluşup Flaman kumaşı satın alacak bir yerleri kalmamıştı; Brugge'e doğrudan bir deniz bağlantısı bulduklarında, şehir ticari ve finansal işlevlerini, bunlar gelişimindeki itici güçler haline gelene dek giderek genişletti. Art arda ortaya çıkan limanlar önlerini kestiğinde bu işlevler düşüşe geçti ve sonunda Antwerp'e devredildi (Flamancada Antwerpen, Fransızcada Anvers).

41. Bkz. Häpke (1908). Ortaçağ tarihçileri arasında bir çekişme konusudur; tanımlara odaklanan bir tartışma. Yandaşlar, çoğunlukla Belçikalılar, Brugge'ün önemli rolünü, muhtemelen aşırı coşkulu bir şekilde vurguluyor. Henri Pirenne, ortaçağdaki uluslararası ticarette Venedik'ten bile önemli olduğunu iddia ediyor; Bunun abartı olduğu konusunda Braudel'e (1984: 101) katılıyorum.

15. yüzyılda "devletin yok oluşu"nun bir sonucu olarak, sonradan Belçika olacak bölgedeki önceden Roma bağlantılı olan kasabalarda dikkate değer bir nüfus azalması yaşandı; 16. yüzyılda sadece dini kurumlara bağlı olan yerleşimler ayakta kalmıştı (Doehaerd, 1983a: 33).[42] Brugge ve Gent yakınlarında Roma yerleşimleri olma ihtimali olsa da (Verhulst, 1977: 178), hiçbir iz bırakmamış gibilerdi ve 9. yüzyılda bu iki şehir hem *porti*, yani sakinlerinin ticaret yapma hakkına sahip olduğu botla ulaşabilen yerleşimler,[43] hem de *pagi* (tekili *pagus*), yani Charlemagne imparatorluğunun idari parçaları olarak tanımlanınca "baştan başladı" ya da en azından tekrar fark edildi.[44]

42. Brugge de Gent de bu mütevazı imaja bile uyuyor gibi görünmüyor, zira besbelli Brugge dini bir yer olarak ayakta kalmadı ve Gent'in kökenlerinin izleri, yalnızca 7. yüzyıla, orada iki manastırın kurulduğu döneme kadar takip edilebiliyor. Bkz. Pirenne (tarih yok, xix).

43. Diğerlerinin yanı sıra, bkz. van Werveke (1955: 551). Gent, o erken dönemde kesinlikle *portus* olarak tanımlanmışsa da, Brugge daha geç bir dönemde bu şekilde tanımlanmış olabilir. Pirenne'e (Cilt I, 1929: 188-189) göre, *portus* bir tahliye yeriydi ve yabancı tüccar ve zanaatkâr kolonilerinin bir araya geldiği, genellikle piskoposlara ait bir yerleşimin ya da *castrum*'un korumasında olan, bir körfez ya da nehirdeki antrepoydu. Pirenne tarafından çizilen ve birçok tarihçi tarafından kabul edilen bu ilk "şehirliler" olarak yabancılar imajı (özellikle bkz. maceraperest kervan tüccarlarından bahseden Ganshof, 1949: 69-70), son zamanlarda, süreci gereksiz bir şekilde yerellikten çıkardığı için eleştiriliyor. *Portus* terimi, Flamanca burjuva anlamında gelen *poorter* (esas anlamı, bir kasaba ya da şehrin özgür mukimi) kelimesini doğurdu.

44. Görünüşe göre, Brugge yine Gent'e göre daha önemsiz. Her ne kadar Gent bir ticaret merkezi olarak metinlerde ilk defa 9. yüzyılın son dönemlerinde yer alsa da, Charlemagne'ın 811'de bölgeyi Normandiyalı (kuzeyli ya da Viking) istilacılardan koruması için inşa edilen filoyu denetlemek üzere Gent'e geldiği kaydedilmiş (van Werveke, 1946: 15). Brugge kapısının da o sıralarda aynı amaçla yapılmış (ya da yeniden yapılmış) olması muhtemel.

9. yüzyılın sonunda Charlemagne imparatorluğunun bölünmesi, alt bölgeleri kontrol eden çeşitli kontlara önemli bir özerklik miras bıraktı. Flandre Kontu I. Baldwin ve halefi II. Baldwin, yerleşimlerini Vikinglere karşı güçlendirdi ve istilacılar püskürtüldüğünde, Avrupa'nın talihinin döneceği gelecek yüzyıllarda büyümeye daha da şiddetli bir şekilde devam edecek olan Flaman şehirlerinin canlanmasına öncülük etti. Gent işte bu tarihlerde yeniden kuruldu (van Werveke, 1946: 16-17) ve şehrin etrafına kurulduğu Brugge Kalesi (*castrum*) inşa edildi (Doehaerd, 1983a: 40; Verhulst, 1960; van Houtte, 1967: 11). 9. yüzyılın sonunda Brugge Kalesi adına basılan madeni paralar (Duclos, 1910: 14), şehrin o zaman bile bir şekilde idari ve ticari bir öneme sahip olduğu izlenimini uyandırıyor; bu taahhüt, Brugge bir yüzyıl sonra Flandre'nin idari başkenti olduğunda fazlasıyla yerine getirilmiş oldu (Dusauchoit, 1978: 27).

11. ve özellikle de 12. yüzyılda, hâlâ kontların kalelerinin koruması altında toplanan bu kasabalarda çok büyük değişimler oldu. 1100 yılı civarında Ypres, Thorhout, Lille ve Messines'i kapsayan bir çemberde –yaklaşık bir ay sürüp, daha az bölgeden alıcı ve satıcıları çekse de Champagne'dakilere benzeyen– periyodik pazarlar yapılıyordu; eski Brugge fuarı (ki 958 yılından beri yapılıyordu) buna 1200 yılında eklendi.[45] Bu fuarlar halihazırda tekstil endüstrisiyle bağlan-

45. Detaylar için bkz. J. J. Carlier (1861-1872: 127-139). Van Houtte (1953, özellikle 183), 13. yüzyıldaki fuar döngüsünü veriyor: Ypres 28 Şubat-28 Mart; Brugge 23 Nisan 22 Mayıs; Thorhout 24 Haziran-24 Temmuz; Lille 15 Ağustos-14 Eylül; ve Messine 1 Ekim-1 Kasım.

tılıydı, zira 11. yüzyılda Flaman tüccarların Londra'da yün satın aldığına ve İngiliz yününün fuarlarda satıldığına dair kanıtlar var.[46] Dahası, Flaman tüccarlar, başlıca satış ürünü kumaş olan aracılar olarak daha da uzaklara seyahat ediyordu. Bu faaliyetler, tekstil endüstrisinin gelişiminin sonucuydu; bu endüstri olmasa Flaman tüccarların satacak ve dolayısıyla alacak çok az şeyleri olurdu.

Kuzeydeki tekstil kasabaları bir parça özerklik kazanıyordu. 1002'de Liège bir duvarla çevrilen ilk tekstil kasabası oldu (Ganshof, 1943: 37) ve 11. yüzyılın sonunda bütün büyük tekstil kasabaları, genişleyen çevrelerini kapamak için duvarlar ve hendekler yaptı.[47] Kasabalar, bu kalelerin sınırlarını kat kat aşacaktı ve 13. yüzyıla gelindiğinde, kasabaların kenar mahallelerinde yaşayan proleterleşmiş tekstil işçileri, "bela çıkarmalarının önlenmesi için, (fakirleşen soylular ve zengin tüccarlar/sanayiciler arasındaki bir koalisyondan oluşan) bir "üst sınıf" tarafından kasıtlı olarak Ypres'in, muhtemelen Brugge'ün "duvarlarının dışında" bırakılacaktı.

Yani kentsel büyüme, başlangıç aşamasındaki sınıf yapısı ve Flandre'de uluslararası ticaret ve finansın gelişimi, büyümekte olan tekstil endüstrisiyle düzenli bir şekilde bağlantılıydı.

---

46. Van Werveke (1946: 18) tarafından altıntılanan bir belge, yünün Gent'teki fuara nehir gemisiyle getirildiğinden bahsediyor.

47. Duvarların daha önceki dönemlerdeki işlevi yerleşimleri dışarıdan gelen tehditlere karşı korumaksa da, duvarlar geç ortaçağda farklı bir önem kazandı. Satış hakkı olan (özgür) şehir ile hâlâ feodal mülkiyet ve otorite altında olan kırsal toprakları ayıran sınırı belirliyordu.

Yüksek kaliteli kumaşlar manastırlarda ve Flandre'nin kırsal kesiminde 9. yüzyılda, hatta muhtemelen daha öncesinde kesinlikle yapılıyordu (Espinas, 1923, I, bkz. Livre II). Şartlar bu gelişim için elverişliydi, fakat bunlar kesinlikle Flandre'ye has değildi. Ne var ki Espinas (1923: 25-26), bazı etkilerin emsalsiz bir şekilde bir araya gelerek Flandre'de bu uzmanlığın gelişmesini kolaylaştırdığını öne sürüyor: koyun yetiştirmeye elverişli arazi ve toprak, eskilere dayanan bir zanaatkârlık geleneği (Flaman kumaşları Roma döneminde biliniyordu), kıtanın ve denizin köşesinde uygun bir konum ve en önemlisi, yerlileri tarımın yanında başka üretim alanlarına yönelmeye "zorlayan" nüfus yoğunluğu.[48] 10. yüzyıl kadar erken bir dönemde, Flaman tüccarlar yün satın almak ve kumaşlarını İngiltere ve İrlanda pazarlarına göndermek için sık sık Londra'ya gidiyordu (Doehaerd, 1946: 38)[49] ve 11. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, kırsalda-

48. Buradaki nedensel akıl yürütmesinden pek memnun değilim, zira bilakis çizgi, ters yönde ileriyor. 11. yüzyıldaki yeniden canlanma sürecinde, tarım teknolojisinde büyük ilerlemeler yaşandı; toprağa kanallar açıp suyu boşaltma becerisi Flandre'deki önemli gelişmelerdendi ki, bu sayede, işlenecek verimli alanlar önemli ölçüde artmıştı. Muhtemelen Ortadoğu'dan öğrenilen yel ve su değirmenleri, 12. yüzyılda bu süreci yoğunlaştırdı (Braudel, 1973: 261-268; Cipolla, 1976: 162-168). Bu artan tarımsal üretkenlik, daha kalabalık ve yoğun bir nüfusu destekledi ve hatta fazlalık emekçilerinin feodal yükümlülüklerden kaçmasını sağladı. Bu kaçak serfler, kent yerleşimlerine göç etti; her ne kadar bu yerleşimler de özerk olmasa da.

49. İngiltere'deki bu tür tüccarlara dair iyi bir görüş için, daha yaygın oldukları daha geç bir dönemi anlatsa da, bkz. T. H. Lloyd (1982). İngiliz fuarları için bkz. Moore (1985).

ki dokumacılar, eğiriciler ve çırpıcılar, kumaş üretiminde uzmanlaşmış şehirlere gitmeye başlayınca, kumaş üretimi gerçek anlamda başladı. 11. yüzyılın ortasında dokumacılıkta yaşanan teknolojik bir "devrim", geleneksel yatay dokuma tezgâhları yerine yeni dikey dokuma tezgâhlarının kullanılmasına sebep oldu; böylece işçilerin üretkenliği üç ila beş kat arttı (Cipolla, 1976: 164).

O zamanlar ticaret hâlâ büyük ölçüde yereldi. Flandre'nin en büyük ticaret ortakları Kuzey Denizi ve Baltık'taydı, çünkü oralara kendi gemileriyle ulaşabiliyorlardı. 11. yüzyılın sonunda, mesela Ypres doğuya, Novgorod'a kumaş ihraç ediyordu, karşılığında şarap aldığı Fransa'ya ve Köln gibi Alman şehirlerine de kumaş yolluyordu (Doehaerd, 1946: 39). Ypres'in üretimi 1100'e gelindiğinde o kadar fazlaydı ki, Werveke'ye (1955: 552) göre, şehir endüstriyel bir nitelik kazanmaya çoktan başlamıştı.

Tekstil üretiminin bazı kasabalarda başlamasının sebebinin o kasabaların fuar mevkileri olmasından mı kaynaklandığı, yoksa kumaş üretilen yerlerin pazarlar için cazip merkezler haline mi geldiği belli değil. Fakat hangisi doğru olursa olsun, iki işlev arasında en azından potansiyel bir sinerji olduğu kesin. Fuarlar oldukça gelişmişti ve Fransa'daki benzerleriyle birlikte, ilave talep yaratma ve yerli müşterilerin yanı sıra yabancı olanları da tatmin etme gücüne sahipti. Ayrıca van Houtte'nin belirttiği gibi (1953: 206),

> *Belçika fuarları finansal trafiğin merkeziydi. Flandre çarşıları, bir borçlandırma evrakı trafiği yarattı; bunlara fuar faturaları deniyordu ve iş dünyasında 14. yüzyılda yaşa-*

nan ilk İtalyanlaşma dalgasına ve onu takip eden ticaret senetlerinin yükselişine kadar da önemini kaybetmedi.

Fakat Akdeniz'den Kuzey Denizine açılan bir rota hâlâ mümkün olmadığından, tam anlamıyla uluslararası sayılamazlardı. Güney Avrupa'ya bağlanabilmek için ara bir nokta gerekiyordu.

Bu nedenle Flandreli tüccarlar/sanayiciler, 12. yüzyılın başlarında Champagne fuarlarına uğramaya başladı. Yüzyılın ortasında, her ne kadar o zamanlar Gent ve Ypresli değil Arras ve Douaili tüccarlar başrolde olsa da, Flandre'nin kumaş üreten birkaç kasabasından gelen tüccarlar, Troyes ve Provins'de kalıcı "salonlar" kurmaya başladı. Haçlı Seferlerine katılım, Flaman kont ve şövalyelerin kumaşlarıyla takas edebilecekleri çekici malları keşfetmelerini sağladı; tabii kuzeydeki daha az gelişmiş bölgelere değil, doğuya ihraç yaparlarsa. Champagne fuarlarındaki İtalyan tüccarlar, Flaman kumaşlarının daha geniş bir pazara ulaşmasını sağlayan aracılar oldu. 12. yüzyılın ortasında büyük miktarlar halinde Cenova'ya ulaşan kumaşlar (Laurent, 1935: 54-56, 64) Doğu Akdeniz'e gönderiliyordu; kumaşların oradaki değeri, Avrupa'nın daha önce gümüş ve altın taşıyarak çözdüğü dış ticaret bilançosu açığını dengelemeye yardımcı oluyordu (Doehaerd, 1946: 43).

Bu düzenlemeler, aşağı yukarı 13. yüzyılın son dönemlerine kadar, politik sebepler ve "işçi grevleri" yüzünden ciddi şekilde aksayana ve yeni gemi taşımacılığı imkânlarıyla büyük ölçüde yeniden şekillenene kadar devam etti.

Etkiler karmaşıktı. Birincisi, Gent gibi üretici kasabalar ile ticaret/finans başkenti olan Brugge arasındaki uçurum giderek büyüyordu. İkincisi, kontlar ve *poorter* sınıfının ittifakından oluşan elitler, içsel politik mücadelelerle karşı karşıyaydı; düzenli baskı yerini sık sık, birbiriyle çatışan çok sayıda tarafın yarattığı anarşiye bırakıyordu. Dış politik çatışmalar şiddetlendi ve Fransa, İngiltere ve özerklik arayışında olan yerli "vatanseverler" arasındaki üçlü bir çekişmeyle manipüle edildi. 13. yüzyılın sonunda doğru, yakın zamanda Champagne ve Brie'yi topraklarına katmış olan Fransa Kralı ile Flandre Kontu arasındaki çatışma, Flaman kumaşlarının Champagne fuarlarında İtalyanlara satılmasına engel oldu. Böylece İtalyanların Brugge'e doğrudan bir deniz rotası bulma çabaları yoğunlaştı; bu, yeni ve daha büyük kadırgaları sayesinde henüz elde ettikleri bir kabiliyetti.

İtalyan gemi trafiği Brugge'ü aniden uluslararası limanların en üst sırasına taşıdıysa da, bu yeni kazanılan önemde birkaç ters köşe vardı. Birincisi, İtalyan tüccarlar/bankerler Brugge'e varıp yerleşim kolonilerine kalıcı olarak yerleştikten sonra, yavaş yavaş yerli tüccarları gölgede bıraktı; yerli tüccarlar, en azından uluslararası ticaret bakımından, zorunlu "nedimler" olarak hizmet etme noktasına geriledi. (Daha sonraki *komprador* kavramıyla benzerliği hemen fark ediliyor.) Ve ikincisi, liman şehrin ekonomik başarısı için giderek önemli hale gelirken, bozulması da geri dönülmez bir noktaya varıyordu. Limanın önünün kesilmesi, ilk önce 1180'de kurulan yakındaki Damme limanının gelişmesini gerektirmişti, çünkü Brugge artık ulaşılabi-

lir değildi; 13. yüzyılın sonunda bu liman da çok su kesen gemileri kabul edemez oldu. 1290'da Sluis'te yeni ve çok daha uzak bir liman açılması gerekti (detaylar için bkz. van Houtte, 1966: 251-252, 263-264). Büyük gemiler artık Akdeniz'den Kuzey Denizine gelmeye başlamış ve bu yol başlıca rota haline gelmişken, kumun şehrin girişini kapatması ironikti. Bu, liman faaliyetlerinin sonunda Antwerp'e kaydırılmasıyla sonuçlandı (van Werveke, 1944); tabii bu taşınmaya sebep olan başka faktörler de muhakkak vardı. Şimdi, bu değişimleri daha detaylı bir şekilde incelemek için biraz geri gidelim.

TEKSTİLİN ZİRVESİ (GENT) VE TİCARETE KAYMA (BRUGGE)

İtalyan şehirleriyle, özellikle de Cenova'yla ticaret, 12. yüzyılın son çeyreğinde sağlam bir şekilde yerleşmiş (Doehaerd, 1941: 1. Bölüm) ve 13. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Flaman şehirlerinde temel içsel değişiklikler olmasına yol açmışsa da, Flandre modern dönem öncesi dünya sistemindeki öneminin zirvesine 1250'ye, hatta belki de 1320'ye kadar ulaşamadı. Tüm Avrupa'da ve Akdeniz dünyasında talep artınca kumaş üretimi yoğunlaştı. Flaman kumaşları 1234'te Suriye'ye ulaşıyordu ve "IX. Louis'nin [St. Louis] [Marsilya'dan] Suriye'ye gideceği gün olan 1 Nisan 1248'in hararetli arifesinde, Douai, Arras ve Ypres kumaşlarından bahsedilen binlerce sözleşme müzakere ediliyordu" (La-

urent, 1935: 66). O sırada, Cenova'nın yanı sıra çok sayıda başka şehir, Doğuya kıymetli yükler taşıma işine girmişti.[50] Laurent şiddetle şunu savunuyor: Flaman değirmenleri o zamanlar o kadar üretkendi ki, "17. yüzyılın sonu, 18. yüzyılın başındaki Sanayi Devriminden biraz daha az ileri bir devrim" fiilen başlamıştı (Laurent, 1935: xiii).

Bazı açılardan bu bir Sanayi Devrimiydi (gerçi hâlâ, bugünkü ünlü Brüksel dantelinden görülebilecek ilkel el işi teknolojileri kullanılıyordu) ve aynı zamanda kapitalistti, çünkü giderek belirginleşmeye başlayan yeni oluşmuş sınıf sistemi, feodalizmin çok sayıda bağlarından ziyade, modern dönemle ilişkilendirilebileceğimiz bir türe kayıyordu. Bir uçta "elitler" (*patriciate*),[51] diğer uçtaysa sadece emeklerini satabilecek tekstil işçileri –dokumacılar, çırpıcılar ve

50. İtalyan şehir-devletlerinin, Belçika bağlantılarını Doğuyla birleştirmedeki rolü gereğinden fazla vurgulanmamalı. Flandre'nin de doğrudan bağlantıları vardı. Kont I. Robert Üçüncü Haçlı Seferi için 1190'da Cenova'dan gemiye bindi ve Flandreli IX. Baldwin, 1204'te Konstantinopolis'i fethetmek için yolundan sapan 4. Haçlı Seferine katıldı. Zahmetlerine karşılık olarak, Flandre Kontu, ilk Latin Konstantinopolis İmparatoru seçildi; IX Baldwin, bundan kısa süre sonraki bir akında ölmüşse de, vârisleri adlarının sonuna "Konstantinopolisli" ibaresini eklemeye devam etti.

51. *Patriciate* terimi tabii ki o zaman kullanılmıyordu. Bu daha ziyade, Roma mirası ile birçok şehrin yanı sıra Fransız Flandre'yi yöneten giderek proleterleşen bir işgücünü kontrol eden zengin burjuva/girişimciler arasında bir analoji yapmak isteyen modern tarihçiler tarafından kullanılan bir terim (van Werveke, 1946: 30-31). Elbette Antik Roma ve bugüne kıyasla önemli farklar vardı. David Nicholas, bu bölümün ilk taslaklarından birine getirdiği, hâlâ minnettar olduğum titiz bir eleştiride, 14. yüzyıldaki Gent'e sınıf kategorilerini yerleştirmeme şiddetle karşı çıktı; bu, 1985 tarihli kitabında da karşı çıktığı bir tutumdu. Çıkardığım sonuçların çoğunu çalışmalarından aldığım, hâlâ bu alandaki en yetkin kişi olsa da, çoğu ortaçağ araştırmacısının, duyarlılaştıran bir kavram olarak sınıfa karşı gösterdiği otomatik direnişin, onları modern kapitalizmin erken dönem öncüllerini tespit etmekten alıkoyduğunu düşünüyorum. Son tahlilde bu, daha çok araştırma gerektiren bir konu.

iplikçiler– vardı. (İlginçtir ki, dönemin işgücü çatışmaları anlatılırken, kadın olan eğiricilerden hiç bahsedilmiyor.)

19. yüzyılda Manchester'da olduğu gibi, iki grup genellikle fiziksel olarak ayrı, kanunen farklıydı. *Poorter*'lar, eski kasabalarda (duvarla çevrilmiş orijinal yerleşimlerde), kale gibi inşa edilmiş görkemli evlerde yaşarken, işçiler "fabrikalarının" bulunduğu periferideki bölgelere sürgün edilmişti. Van Werveke'ye (1955: 559) göre, Gent'te işçiler en dıştaki duvarın *dışında* yaşıyordu, fakat eski kasabasının etrafında çok fazla toprak satın aldığı için "gereğinden fazla sınırlandırılmış" denebilecek Brugge'de ise duvarlar işçileri de kapsayabilecek kadar genişti. Sadece *Poorter*'lar şehir topraklarını mülk edinme hakkına sahipti ve yalnızca yurttaşlar kentin sulh hâkimi karşısına çıkma ayrıcalığına sahipti; işçiler ne toprak sahibi olabiliyordu ne de "kent adaleti"nden faydalanabiliyordu; bunlar ortaçağda çok önemli meselelerdi.

Dahası, kent elitleri kendi çıkarlarına göre yasalar ve düzenlemeler getirebiliyordu. "Tekstil endüstrisine getirdikleri kurallar, genellikle kumaş tüccarlarının lehineydi. Soylular, özerk bir ticarete var güçleriyle karşı çıktı" (van Werveke, 1955: 62). Gent'te, üç yılda bir belediye meclisindeki on üç göreve sırayla gelen otuz dokuz kişilik oligarşi (Lestocqouy, 1952a, birçok yerde), Max Weber'in o çok hayranlık duyduğu "başına buyrukluğu" oluşturuyordu. Ve 1297'de Guy de Dampierre Fransız monarşisinden ayrılıp otuz dokuz Gentli görevliyi görevlerinden aldıysa da, bunların yerine yine elit kesimden otuz dokuz kişiyi göreve ge-

tirdi (van Werveke, 1946: 35). 19. yüzyılda İngiltere'de olduğu gibi, topraksız soyluların oğulları ile önde gelen burjuva ailelerinin kızları arasında çok fazla evlilik yapılıyordu (van Werveke, 1946: 57; Blockmans, 1983: 67), bu da feodalizm ile kent kapitalizminin ittifakını daha da güçlendiriyordu.

Ne var ki fakirler de çaresiz değildi. 1225'te Valenciennes'deki, 1245 Douai'deki, 1252 ve 1274'te de Gent'teki işçi ayaklanmalarına katıldılar (Blockmans, 1983: 67-68); bu ayaklanmalar büyük ölçüde haklarını korumaya yönelikti. 1280'de işçiler koşullarını protesto etmek için neredeyse Flandre'deki (Gent ve Brugge dâhil) tüm tekstil kasabalarının sokaklarına döküldü,[52] 1302'de Fransa ve İngiltere'nin Flandre'yi kontrol etmek için birbirleriyle girdikleri iktidar mücadelesinin içine bile çekildi. O zamanlar Flaman soylu sınıfı evlilikler vasıtasıyla hem Fransız monarşisine hem de yerli burjuvaya o kadar bağlıydı ki, işçilerin onları yıkmak için yapabilecekleri tek şey, İngiliz işgalcilerin tarafını tutmaktı. İşçi milis grupları İngiliz güçlerine katıldı ve onların yardımıyla İngilizler Fransızları meşhur Altın Mahmuzlar Muharebesinde yendi; bu yalnızca Flaman şehirlerinin iç yönetimini değil, uluslararası politikanın akıbetini de değiştirdi.

Ancak Flaman şehirlerindeki değişimler, Jacques van Artevelde (1338-1345) dönemine kadar aristokrasinin altını

52. "Kargaşa"nın beklenmedik sonuçlarından biri, Brugge'deki belediye binasının çan kulesinin yanmasıydı; şehrin 1241 tarihli tüzüğü ve arşivcilerin şehrin o zamandan önceki tarihini yeniden kurması için ihtiyaç duydukları belgelerin çoğu böylece yok oldu.

oyacak denli geniş çaplı hale gelmedi (van Werveke, 1943; farklı bir görüş için bkz. Nicholas, 1988). Fakat artık her şey için çok geçti. Diğer üreticiler, özellikle de İngilizler, Flaman tekelini yıktığı için tekstil endüstrisi düşüşteydi. Bunu takip eden tasarruf döneminde, işçi hareketleri artık özgürlük için mücadele etmiyordu; mücadeleler daha ziyade, "lonca dışı" dokumacı ve çırpıcıların daralan pazarda pay kazanma rekabetine girmesini engellemeye yönelikti.[53]

Flaman tekstil endüstrisindeki zorluklar biraz da, Flandre'yi ünlü yapan yünlü kumaşların üretilmesi için gereken yüksek kaliteli İngiliz yününün, endüstri genişlediği için, giderek daha fazla miktarda ithal edilmesi zorunluluğundan kaynaklanıyordu. 12. yüzyılın başı gibi erken bir dönemde başlayan bu bağımlılık, 13. yüzyılda gitgide daha belirgin hale geldi. Şüphesiz, tüccarların işçilerinin üzerindeki mutlak kontrolünün sebebi buydu, çünkü hayati önem taşıyan yünün düzenli olarak tedarik edilmesini garantileyen tüccarlardı. Flaman tüccarlar ortaçağın başlarından itibaren kaliteli yün satın almak için Londra ve İskoçya'ya gidiyordu. 13. yüzyılda bu tüccarlar *Hanse of Londra* (Londra Loncası) altında örgütlendi; bu, İngiliz yöneticilerden düzenli imtiyazlar almak ve fiyatların belirlenmesine yardımcı olmak için bir araya gelmiş bir karteldi (Pirenne, 1899).

53. Bu karmaşık ve çarpıcı konu üzerine yazılmış en iyi kitap, açık ara David Nicholas'ın *Town and Countryside: Social, Economic and Political Tension in Fourteenth Century Flanders* (1971) kitabıdır; emek hareketleri tarihiyle ilgilenen okuyuculara tavsiye edilir.

Ne var ki Fransa ve İngiltere arasındaki politik kavgalar, Flandre ekonomisine sıklıkla yansıdı; Flandre'ye ihraç edilen yüne koyulan İngiliz ambargosu, çatışmada sık kullanılan bir silahtı. Önce Guy de Dampierre'in, sonra tekstil işçilerinin, en sonunda da Jacques van Artevelde'nin İngiltere'yle yaptığı ittifaklar, kısmen ekonomik amaçlara dayanıyordu. Ne zaman bir Flaman şehri İngiltere'nin yanında yer alırsa, yün piyasasında ayrıcalıklı bir muamele görüyordu. İngiltere, kıtada "satış yerleri" (yün satma hakkını elinde bulunduran antrepolar) kurarak yününü satma tekeli kazandığında bile, Brugge'ün verdiği destek, en azından ara sıra "satış yerleri"ne ev sahipliği yapacağını garantiliyordu.

Yine de hiçbir şey, İngiliz yününün eninde sonunda Flaman eğirme ve dokuma makinelerinden çekilmesini engelleyemezdi. Flaman tekelinin eninde sonunda altını oyan, her şeyden çok, yerel İngiliz tekstil endüstrisiydi. Kendileri gitgide daha çok yün kullanmaya başladıkça, ihracat için daha az yün kaldı. Ve Flandre az miktarda yüksek kaliteli yüne sahip olunca ürünlerinin çekiciliği azaldı. Daha sonra İspanya'dan düşük kaliteli yün ithal edildi, ama bundan çıkan kumaşlar kaba ve kusurluydu.

Bu nedenle, Flaman tekstil işçilerinin bu düşüş döneminde kendilerini kırsaldan gelen rekabetten "korumak" için neden bu kadar çaba sarf ettiğini anlamak mümkün. Kentte maaşlar yüksekti; ürettikleri düşük kaliteli kumaşlara yüksek fiyat koyulamadığı için, kapitalistler faaliyetlerini, düşük maaş verebilecekleri kırsal kesime taşıyarak maliyetlerini düşürmeye çalıştılar. Zanaatkâr loncaları buna

"kapalı işyerleri"[54] için baskı yaparak karşılık verdi, ama bu çabalar beyhudeydi. Bazı hünerli işçiler iş bulmak için İngiltere'ye göç etti, hatta İtalya'ya gidenler bile oldu (Doehaerd, 1946: 90-105), ama çoğu işlerin düzeleceği umuduyla bekledi. Bu düzelme 14. yüzyılın sonlarında, veba salgınıyla sayıları azaldığında kısa bir süreliğine yaşandı. Bunu takip eden işgücü yetersizliği, ürünlerin pazardaki yerinin artmasına sebep oldu, dolayısıyla daha elverişli çalışma koşulları sağladı. Fakat tekstildeki Flaman üstünlüğünün altın çağı bitmişti.

Fakat bu gerçekleşmeden önce, Brugge bir dünya şehri olmanın ihtişamını yaşadı. Brugge hiçbir zaman, diğer Flaman şehirleri Ypres ya da Gent gibi tekstil endüstrisine doğrudan bağımlı olmadı. En başından beri, dışarıdaki tedarikçiler ve marketler ile yakındaki üretim merkezleri arasında bir bağlantı görevi görerek, alım satım ve liman faaliyetleriyle üretim işlerini destekliyordu. Bu rol 13. yüzyılın sonlarında, İtalyan şehir-devletlerinden tüccarlar, kumaş satışlarını yürütmek için hazırda bekleyen Brugge'la, Champagne fuarlarının aracıları üzerinden değil de doğrudan ilişki kurmaya başlayınca ciddi anlamda pekişti.

Cenevizliler yeni kadırgalarıyla Cebelitarık'tan Portekiz ve Fransa kıyılarına çıkmaya ve Kuzey Denizine açılmaya 1227 yılında başladı; Brugge'e kısa, Gent'e ise daha uzun bir kanalla bağlanan Damme'deki rıhtıma yanaşıyorlardı. Fakat

54. 20. yüzyıl Amerika'sıyla benzerliği beni şaşkınlığa düşürdü; New England'daki ayakkabı ve tekstil endüstrisi, çalışma ücretlerini azaltmak için güneye kaymıştı.

iki liman arasında düzenli olarak planlamış bir faaliyet henüz yoktu. Ne var ki Champagne'da durumlar kötüleştikçe, alternatif deniz bağlantısının önemi artıyordu. 1290'a gelindiğinde, Sluis'te yeni bir liman inşa edilince, kadırgalar Ceneviz ve Brugge arasında düzenli olarak gidip gelmeye başladı; gerekli olduğunda iki tarafın da Champagney'es geçmesine imkân sağladı. Venedik geriden geliyordu, ama 1314'te o da (Alpler'den ve Almanya'dan geçerek Alçak Ülkeler'e giden) olağan rotasına ek olarak, gemiyle Brugge'e gidip gelmeye başlamak zorunda kaldı. Gecikmeyi göze alamazlardı, çünkü Brugge o sırada Alpler'in kuzeyindeki en önemli Avrupa pazarıydı (van Houtte, 1966: 253; 1967: 51). 1294'te, İngilizler kıtada "yün satış yerleri" kurduğunda, Brugge ayrıca tüccarların yün satın aldığı yer haline geldi.

BRUGGE VE YABANCI SERMAYEDARLAR

Brugge'ün bu şekilde dünya pazarı şehri olmaya itilmesi, şehrin yıllardır süregelen ekonomik temelini değiştirdi. Şehrin tüccar denizcileri önceleri bir şeyler alıp satmak için kuzeye yelken açarken, artık giderek daha çok evlerinde oturmaya ve müşterilerin kendilerine gelmesini beklemeye başlamıştı. Teşkilatlarını[55] kurduktan sonra güruh halinde

55. Almanya'nın çeşitli şehirlerinden tüccar birliklerinin oluşturduğu bu teşkilat, 14. yüzyıldan çok önce gayriresmi olarak faaliyet gösteriyordu (Lopez, 1976: 114-115; Braudel, 1984: 102; Rorig, 1967: 37-39). Tüccarlarını koruyan ve ortak ticaret şartlarını belirlemeye çalışan bir kolektif olmasıyla (Champagne fuarlarında aktif olan ve

gelmeye başlayan Almanlar ve 13. yüzyılın başı gibi erken bir dönemde gelmelerine rağmen hâlâ kalabalık olmayan İspanyollar, özellikle de Kastilyalılara ek olarak şimdi de, Brugge'ün ekonomik rolünü ithalat-ihracat ve üretimden, (sadece mallar için değil, para için de) gerçek bir antrepoya dönüştüren İtalyanlar gelmişti. Ve böylece, tekstilde düşüş yaşanmasına rağmen, Brugge Avrupa'nın Borsası[56] olmaya devam etti.

Fuar kasabalarındaki durumun aksine, İtalyanlar düzenli aralıklarla ziyaret etmeye değil, kalmaya geliyordu. Ve kısa sürede, yalnızca uluslararası alım satım işlevlerini değil, daha yerel bir iş olan Flaman kumaşlarının satışını da devralmışlardı. De Roover'ın belirttiği gibi, "Brugge'deki yerli üst sınıf 14. ve 15. yüzyıllarda, birkaç istisna dışında tüccarlardan değil, borsa simsarlarından, hancılardan,

başında Gent'in tüccar lonca başkanının olduğu) 17 Şehrin Loncası ile amacı, başta yün olmak üzere ülke dışından mal ithal etmek olan Londra Loncasının bir terkibi gibiyidi. Bkz. Dollinger'ın klasik çalışması (1964, İngilizce çeviri 1970).

56. Bkz. de Roover (1968). "Borsa" teriminin kökenleri Brugge'den geliyor olabilir. Göreceğimiz gibi, yabancı tüccarlar özel konukevlerinde kalıyordu ve bu evler, İtalyan tüccarlar ve Flaman ev sahipleri arasında aracılık yaparak işlevlerini gitgide artırdı. 13. yüzyılın ortasından beri, van der Beurse ailesi tarafından işletilen ve adını dışındaki açık alana vermiş olan (Fransızcada *Place de la Bourse* –Bourse Meydanı– denmeye başlanmıştı) böyle bir konukevi vardı. İtalyan tüccarlar bu bölgede toplanmıştı ve Cenevizli, Floransalı ve Venedikli tüccarların salonları daha sonra orada kuruldu (hâlâ da ayaktalar). Bu tüccar/bankerlerin finansal uğraşları o kadar yoğundu ki, bu alan "alım satım", dolayısıyla "borsa" olarak bilinmeye başladı. Bkz. Frans Beyers, "De familie 'van der Beurse' in de oorsprong van de handelsbeurzzen"; bu Brugge'de gördüğüm ayrıca basılmış ama maalesef kaynağı belirtilmemiş bir makaleydi; ayrıca van Werveke (1944: 47). Ne var ki etimoloji ters yönde de olabilir; ailenin adı belki de eski İngilizcedeki *purs* kelimesinden geliyordur. Bu ihtimali bana gösterdiği için A. Stinchcombe'a minnettarım.

kumaş üreticilerinden (*drapier)* ve komisyonculardan oluşuyordu" (1948: 13). Bu mesleki roller kendi ekonomilerine değil, İtalyanlara "hizmet" etmek (ve belki de onları teftiş etmek) için vardı. Yabancıların perakende ticaret yapmasının, yerel ürünleri şehirde yeniden satmak için satın almasının (de Roover, 1948: 16) ve en azından yeni yüzyılın başına kadar yerli alıcı ve satıcılarla doğrudan iş yapmasının yasak olması (van Werveke, 1944: 32-33) sayesinde İtalyanların şehrin tüm ticari faaliyetlerini devralmasının önüne geçilebildi.

İtalyan tüccarların hakları, özellikle hâlâ en önemli ticari ürün olan kumaşın alım satımı konusunda sınırlandırılmıştı. Espinas'a göre, Flandre'de üretilip sonra da ihraç edilen tüm kumaşlar, yerli simsarlardan ya da "nedim" denilen ticari aracılardan geçmek zorundaydı. Bunlar, yabancı tüccarlar "adına" hareket eden yarı-resmi statülü yerli aracılardı ve tuhaf bir adalet anlayışları vardı. Fuar Muhafızlarıyla kuşku uyandıran bir benzerlikleri vardı. "Nedimler", ticari işlemlerin kaydını tutmaları için kendi kâtiplerini ve dürüst ticaretten sorumlu oldukları için kendi hamallarını ve ölçücü ve tartıcılarını tutuyordu. Tüm bu aracılar "resmiydi", çünkü göreve kent yöneticileri tarafından getiriliyordu (Espinas, 1923, I: 305-321). Fakat ticarette daha gayriresmi roller oynayan başka yerliler de vardı.

Daha önce bahsi geçen, adlarını Place de la Bourse'a vermiş olan hancı van der Beurse ailesi, bu ailelerin sadece en ünlüsüydü. Yabancı bir tüccar Brugge'e geldiğinde konaklayacak ve mallarını depolayacak bir yer bulmak zo-

rundaydı. İslam dünyasında hem vahalara hem şehirlere yayılmış kervansaraylara çok benzer bir şekilde, Brugge'de de yabancı tüccarların uyuyup yemek yiyebileceği, eşyalarını koyabileceği, atlarını bağlayabileceği tesisler vardı (van Werveke, 1944: 33) ve bunlar daha sonra tüccarların birikimlerini emanete bırakabileceği, hatta farklı kurlara çevirebileceği yerler haline geldi (bkz. de Roover, 1948). Hancıların ve çalışanlarının yabancılara kasabada rehberlik etmesi ve iş bağlantıları kurması için yardımcı olması muhtemelen doğaldı. Görünüşe göre, özelikle Almanlar bu tesislerden sık sık faydalanıyordu.

Fakat nispeten yeni gelmiş İtalyanlar, kalacak yer verilemeyecek kadar kalabalıktı ve daha kalıcı bir şekilde yerleştiklerinden kendi salonlarını kurmayı tercih ediyorlardı. De Roover'dan alıntıyla:

> *İtalyanlar Flandre'ye kalıcı olarak yerleşir yerleşmez, aynı şehirden gelen tüccarlardan oluşan "milletler" ya da koloniler kurmaya başladı: Cenevizli, Venedikli, Luccalı, Floransalı, Milanolu milletler... Yeni kurulmuş milletlerin ilk görevlerinden biri, şirketlerinin resmi olarak tanınmasını sağlamak ve yerel yetkililerden ticari imtiyazlar almaktı* (de Roover, 1948: 13).

Bu imtiyazlar, mallarına keyfi bir şekilde el konulmasını engelledi, ödemek zorunda oldukları liman vergi ve ücretlerini sabitledi ve onları feodal yasadan muaf tuttu. Bunlardan açıkça görülüyor ki, tek başına çalışan tüccarlar istisnaydı. Şüphesiz, "İtalyan tüccarlara verilen imtiyazlar", şehir-dev-

letler tarafından müzakere edilen, gerçek "diplomatik evrak" işlevi gören "ticari anlaşmalardı" (de Roover, 1948: 16).

"Milletler" ya da yabancı koloniler, sadece arkadaş canlısı hemşerilerin bir araya gelmesinden ibaret değildi; (konsül dedikleri) kendi şefleri, kendi yasaları ve onları uygulatacak araçları, vardı ve loncalar gibi sıkı bir şekilde örgütlenmişlerdi (de Roover, 1948: 17; van Houtte, 1967: 55-56).[57] Lloyd'un (1982) çok güzel tarif ettiği ortaçağ İngiltere'sindeki duruma ve çok daha sonra Osmanlı İmparatorluğunda yürürlüğe giren Kapitülasyonlara benzer bir şekilde, yabancı koloniler, ev sahibi ülkenin çoğu teamülünden muaf olan ve kendi üyeleri üzerinde disiplin sağlaması beklenen, sınırlar-ötesi bir otorite kurmuştu. (de Roover, 1948: 28). Ortaçağın sonuna gelindiğinde, Brugge'de 16 "millet" vardı: Almanlar ("Doğulular" deniyordu), Venedikliler, Luccalılar, Cenevizler, Floransalılar, Milano-Como'dan insanlar, Piacenzalılar, Pisalılar, Katalanlar, Aragonlular, Kastilyalılar (İspanyollar deniyordu), Biskaylılar, Navarralılar, Portekizliler, İngilizler ve İskoçlar. Çeşitli "milletler"den tüccarlar, genellikle aynı sokakta ya da yerde yaşamayı tercih ediyordu, kendi milli evlerini ya da konsüllerini kurdukları bölgeler oluşturuyordu (Maréchal, tarih yok, 153-155).

57. Bunu, Champagne fuarlarına gelen İtalyan tüccarların oluşturduğu teşkilatla karşılaştırmak ilginç oluyor. Muhtemelen orada karşılaştıkları 17 Şehrin Loncası modeline göre kendilerini düzenleyen İtalyanlar (Laurent, 1935: 93), Lombardlar ve Toskanalılar Birliği dedikleri benzer bir teşkilat kurdu ve 1218'de bunun adını diğer İtalyanları da kapsayacak şekilde değiştirdi (Laurent, 1935: 119). Fakat geçici olarak gelmiş tüccarlar ile daha kalıcı bir şekilde yerleşmiş tüccarların ihtiyaçları arasında fark vardı.

Bekâr erkekler beraber yemek yiyor, buluşuyor ve ofisleri çoğunlukla müessesede bulunuyordu.

Çeşitli "milletler" tarafından idare edilen Brugge'deki bu salonlarda, Champagne fuarlarına katılan ticaret kasabalarındakilerin aksine, tesisler ve üyeler daimiydi. Her ne kadar İtalyanlar yerli nüfusla aralarına mesafe koysa da bazıları orada kaldı ve evlendi; bugün Brugge'deki bazı soyadları, İtalyan köklerini açığa vurmaktadır. İş dili, ciddi biçimce İtalyancayla süslüydü ve yerli soylulara mali yardımcılık ile danışmanlık yapanların çoğu İtalyandı. Şüphesiz, düzenli bir pazar ile bunun gibi şehirler arasındaki gerçek farkı, bu çok da basit olmayan gerçekler kadar hassas bir şekilde yansıtacak başka bir şey yok. Bu değişim nasıl yaşandı?

İş yapma biçimleri, 13. yüzyılda İtalya'da büyük değişimlerden geçiyordu. İtalyan şirketlerinin baş ortakları seyahat etmiyor, onların yerine "elemanlar" yurtdışındaki şubeleri idare ederken kendileri memleketlerinde kalıyordu. Elemanlar, firmaya ortak olmayan ama maaş alan yönetici ve asistanlardı (de Roover, 1948: 32).[58] İş yapma şeklindeki bu evrim o kadar şiddetliydi ki, de Roover bunun gerçek bir ticari devrim olduğunu ve "bunun kalıcı sonucunun, Sanayi Devriminin 19. yüzyılın ortalarına kadar çoğu Avrupa

58. Bu elemanların en ünlülerinden biri, Floransa'daki Bardi şirketi için çalışan ve önce Flandre'de, 14. yüzyılın başında da İngiltere'de yaşayan Francesco de Balducci Pegolotti'ydi (de Roover, 1948: 33). Avrupa'nın Doğu Akdeniz bölgesiyle ticaretini incelerken ona geri döneceğiz, çünkü onun tüccarlar için yazdığı kılavuz, ortaçağ ticareti çalışmaları için değerli ve emsalsiz bir kaynak teşkil ediyor.

ülkesinde yerinden etmeyi başaramadığı ticari kapitalizme giden yolu açtığı" görüşünü savunuyor (1948: 11).

Bu tip şirketler büyük değildi. 14. yüzyılın başında, en büyük üçüncü Floransa şirketi "on beş şubeye ve genel merkez dışında kırk bir elemana sahipti" (de Roover, 1948: 39), ama akılcı bir yönetim ve dikkatli muhasebe gerektirecek kadar büyüktü. Ayrıca büyük miktarlarda sermaye biriktirecek ve bugünkü bir çok-uluslu şirket gibi, sermayeyi kazançsız yatırımlardan kazançlı yatırımlara, umut vaat etmeyen yerlerden daha yüksek kâr sağlayan yerlere aktaracak kadar büyüktü. Ne var ki sermaye hareketliliği gelişmiş bir para piyasası gerektiriyordu.

Bu nedenle, değişen ikinci şey, para ve krediyle yapılan ticaretin, malla yapılan ticaret kadar önemli hale gelmesiydi (van Werveke, 1944: 43). Ve Brugge, gerçek bir dünya pazarı olarak önemini bu ticarete bağlı olarak kazandı. Burada da dönüşümden sorumlu olanlar İtalyanlardı. Onlar gelmeden önce, şehirde tefecilik ve döviz alım satımı vardı, ama uluslararası para piyasası ve bankacılık gelişmemişti. Büyük miktarlarda borç almak ya da yurtdışından para alıp yurtdışına para yollamak için, Flaman soylular ve tüccarlar Champagne'ya gitmek zorundaydı. 13. yüzyılın sonuna gelindiğinde bu zorunluluk kalkmıştı.

Esas olarak Yahudiler, daha sonra da Lombardiyalılar ve Cahorslular,[59] hem soylulara hem de burjuvaya aşırı yük-

59. De Roover'a (1948: 99-104) göre, Lombardlar ve Cahorslular, diğer İtalyanlarla birlikte, Flandre'de 13. yüzyılın sonuna doğru ortaya çıktı. Lombardlılara verilen ilk imtiyaz 1281 tarihli; işlerini yapmak için ödedikleri lisans ücretleri fahişti.

sek oranlarla (yılda yüzde 30 ila 40) borç veren tefecilerdi. Dinin faize karşı olması yüzünden bazen sorun yaşasalar da çoğu zaman hoş görülüyorlardı, çünkü verdikleri hizmete ihtiyaç vardı ve neredeyse her zaman, yüksek ücretler karşılığında verilen lisanslarla "kontrol" ediliyorlardı.

Buna karşın, döviz alım satımı yapanlar, "saygın" yurttaşlardı; aslında kasaba sakini olmaları gerekiyordu ve 14. yüzyılda Brugge'de döviz alım satımı yapanların listesinde Flamanlar ağırlıktaydı (de Roover, 1948: 171-172). İlginçtir ki, kadınlar döviz alım satımı yapabiliyordu.

> *Belli ki döviz alım satımı, ortaçağda kadınlara karşı ayrımcılık yapılmayan az sayıdaki meslekten biriydi. Bu bakımdan, Brugge'deki koşullar, Gent'te ve Batı Avrupa'nın diğer yerlerinde kopyalanmıştı. 1368'de Frankfurt'ta iş yapan her on bir döviz alım satımcısından en az altısı kadındı* (de Roover, 1948: 174).

Döviz alım satımcısı sayısının kesin sınırları vardı; lisansların miras olarak geçmesi, çoğu dul olan kadınların bu işi yapmasına izin verilmesinin sebebi olabilir. Brugge'de, Flandre kontundan yurtluk alarak tekelci ticaretlerini sürdürmelerine izin verilen yalnızca dört tane döviz alım satımcısı vardı. 1300 yılından sonra genişleyen işler sayesinde sayıları arttığında bile, faaliyetleri dikkatle düzenleniyordu ve Brugge bütün satış yerlerinin sahibiydi (de Roover, 1948: 174-175). Döviz alım satımcıları eninde sonunda mevduat bankacılığı işlevi görmeye başladı, para ve külçe basıp bunların ticaretini yaptı, talep üzerine ödenebilen mevduatları

kabul etti, mudileri arasındaki fon transferlerini düzenledi ve emanet kasalarında kalan paralarla doğrudan ya da krediyle yeniden yatırım yaptı (de Roover, 1948: 215), ama tüm bunlara rağmen, faaliyetleri uluslararası ticarete genişlemedi (de Roover, 1948: 248).

Bu işlev, uluslararası para ve kredi alım satımını tekelleştiren İtalyanlara kaldı. De Roover, Bigwood'un (1912) bankacılığın Alçak Ülkeler'deki faizle borç para vermeden çıktığı tezinin aksine, ikisinin farklı kökenleri olduğunu şiddetle savunuyor. Gerçek bankacılık ileri bir formda, sistemleri Flandre'ninkinden belki iki yüzyıl ileride olan İtalyan tüccar-bankerler tarafından Brugge'e getirildi. Bu uyuşmazlık yüzünden, İtalyanların oradaki yüksek finansa çabucak hükmetmesi kaçınılmazdı. Başlıca katkıları "ticaret senetleri"ydi; bu temelde, daha sonra başka bir yerde yapılacak ödemeyi düzenleyen bir kontrattı. Ticaret senedi, daha ilkel bir kontrat türü olan takas kontratından doğdu.

Brugge'den bahseden en eski takas kontratlarından biri 1306 tarihlidir; "muhayyel" fonların satış fişlerinin alındığını bildiren ve bedelinin yaklaşan Provins Mayıs Fuarında ödeneceğinin sözünü veren tasdikli bir belgedir. Ne var ki bu gerçek bir ticaret senedi değildir, çünkü anlaşma üç değil, iki taraf arasında yapılmıştır (de Roover, 1948: 49, kaynak: Doehaerd, 1941). O zamanlar iki tür takas kontratı vardı ve ikisi de anlaşmanın iki tarafının da noter huzurunda bulunmasını gerektiriyordu: *cambium* ya da sıradan kontrat ve ödemenin malların sağ salim ulaşmasına tâbi

kılındığı bir deniz ticareti kontratı olan *cambium nauticum*. Ama İtalyan tüccarlar memleketlerinde kalmaya başladığında, daha karmaşık bir araca ihtiyaç duyuldu. Başka bir yerdeki üçüncü bir taraf, yani başka birine belli bir miktarda ödeme yapması buyrulan bir eleman dâhil edildi. Bunun için ticaret senedi zorunluydu. 14. yüzyılın ilk dönemlerinde, bu yeni yöntem giderek *cambium*'un yerini alırken, yüzyılın son dönemlerinde deniz sigortası, *cambium nauticum* ihtiyacını ortadan kaldırdı.

Ticaret senedi temel olarak, alıcı ve satıcının, ödemenin malların teslim edileceği yerden başka bir yerde ve (genellikle) satıcının memleketinde kullanılan kurla yapılacağı üzerinde anlaştığı bir belgeydi. Temel olarak, uzak bir mesafenin ve döviz kuru çevirmenin dâhil olduğu vadeli bir senetti (de Roover, 1948: 53). Bu aracın sağladığı esneklik, dış ticareti büyük ölçüde kolaylaştırdı. (Fakat bunun Ortadoğu ticaretinde daha erken bir dönemde bile var olduğunu 2. Kısımda göreceğiz.) Ticaret senedinin "ne bozdurulabilir ne de devredilebilir" olması gerçeğine rağmen (de Roover, 1948: 53),[60] bu o zamana kadar Avrupa ticaretinde olmayan bir sermaye hareketliliği sağladı.

Ne var ki bu hareketliliğin Brugge için hem iyi hem de kötü olduğu ortaya çıktı, çünkü bu Brugge'ün kaderini, kendilerini şehrin ödeme gücünden ziyade kendi kârlarına adamış olan yabancı "milletler"in eline bırakıyordu.

60. Böyle "çekleri" başkasına devretme hakkı (yani bunları alıp satma izni) Antwerp'te 17. yüzyılın başlarına kadar tanınmadı (de Roover, 1948: 35).

İtalyan tüccar-bankerler tarafından biriktirilen sermaye, yerel üreticilere, ya vadeli mevduat olarak ya da mallardan alınan pay karşılığında borç veriliyordu, çünkü İtalya ortaçağda "yabancı yatırımları" olan muhtemelen tek Avrupa ülkesiydi (de Roover, 1948: 42). Ne var ki Flaman tekstil endüstrisi düşüşe geçtiğinde, İtalyanlar sermayelerini daha kârlı yatırımlara aktardı. Ve liman tesisleri, Sluis'e giden kanalın önünün kesilmesiyle[61] elverişsiz hale geldiğinde, yönlerini –dolayısıyla elemanlarının ofislerini– doğudaki Antwerp'e taşıdılar; burası, fazla su çeken gemilere daha uygun olan ve artık Fransa'dan değil Almanya'dan geçen kara ticaret yollarını ele geçirmek için daha stratejik bir konumu olan bir limandı (Brulez ve Craeybeckx, 1974).

VEBA SALGINI

Bu son değişim, bütün geleneksel etkileşim şekillerini yıkacak denli şiddetli bir salgın olan veba salgınından sonra yaşandı. 14. yüzyılda Flaman nüfusunun artmasını engelleyen, 1316-1317 kıtlığı gibi, başka doğal afetler de yaşandı, fakat hiçbiri 14. yüzyılın ortasında Cenova yoluyla Ön Asya'dan Flandre'ye gelen "musibet" kadar felaket sonuçlar doğurmadı.

61. 14. yüzyılın sonunda Sluis'teki liman şartları o kadar kötüydü ki, büyük gemiler kıyı yakınlarındaki bir adaya demirlemek ve yüklerini bir mavnayla Sluis'e taşımak zorundaydı (van Houtte, 1966: 40).

Bu salgının dünya tarihinin gidişatı açısından önemini ne kadar vurgulasak az.[62] 1330-1340 civarında, Avrupa'nın nüfusu yaklaşık seksen milyona ulaşmıştı. Salgının ilk iki yılında aşağı yukarı yirmi beş milyon kişi öldü (Cipolla, 1976: 146) ve nüksetmelerle birlikte nüfusun büyük bir kısmı ölünce 1400 yılından hemen sonra dibe vurdu; Avrupa'nın nüfusu, salgın öncesi nüfusun sadece yüzde 50-60'ı kadardı (Russell, 1972: 23). Postan (1952: 204-215), Avrupa'nın 14. yüzyılın son dönemlerindeki bunalımındaki tüm etkenleri dikkatle inceledikten sonra, bunun ana nedeninin, nüfusun salgın yüzünden büyük bir hızla azalması olduğu sonucuna vardı.

Dünya ticaret sisteminin periferisinde kalan yerler (mesela İngiltere ve Almanya), felaketten daha iyi korunmuş gibi görünüyor olsalar da, merkezdeki yerler –Fransa, Flandre ve özellikle İtalya– daha fazla acı çekti. Ölüm oranı o kadar fazlaydı ki, 1349'da Brugge'de mecburen iki yeni mezarlık yapıldı, 1350-1352 yılları arasında Ypres sokaklarında cesetler yığıldı ve Gent'teki yetimlerin sayısı aşırı derecede arttı (Blockmans, 1983: 74-75). Brugge'ün nüfusu 1340'ta yaklaşık 35-40 bin arasıyken,[63] yüzyılın ortasında hızla azaldı ve doğal artışlar, salgının 1360-1362, 1368-1369, 1382-1384, 1400-1401, 1438-1439 ve 1456-1459 yıllarında nüksetmesiyle

62. Yakın zamandaki bir çalışma için bkz. Gottfried (1983) ve sebepleri ve sonuçlarında dair daha küresel bir inceleme için bkz. McNeill (1976).

63. Şehre dair çoğu kaynakta bulunan bu sayılar, o dönemde milis kuvvetlerine katılan insanların listesinden çıkarılmış; milislere katılan ve katılmayan tahmini nüfus oranıyla çarpılarak elde edilmiş. Bu nedenle sadece tahmini sayılar. Bkz. de Smet (1933, 636).

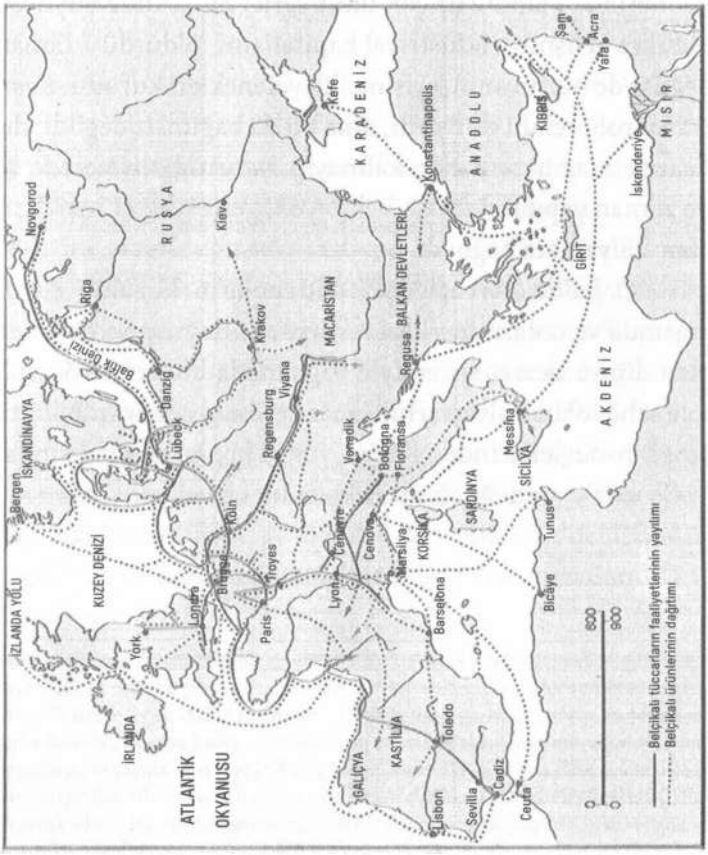
kırılmaya devam etti (Blockmans, 1983: 75). 15. yüzyılın ortasındaki nüfus, veba salgını öncesi nüfustan pek fazla değildi. Brugge, Gent ve Flandre'nin diğer şehirleri için büyük nüfus artışı dönemi bitmişti. Toparlanma ise kendini başka yerlerde gösterdi. Aslında, Gent ve Brugge'ün sınırlarının, modern çağın genişleme dönemine kadar, ortaçağdaki sınırlarını aşmasına gerek olmadı.

FLANDRE ÖRNEĞİNDEN ÇIKARILACAK DERSLER

Brugge ve Gent'in gerilemesinin altında yatan nedenler, doğal, salgın kaynaklı, politik ve ekonomikti ve "tedbir"in bu nedenlerden herhangi birini engelleyebileceğini pek anlayamıyorum. Brugge'ün 13. yüzyıl ve 14. yüzyılın başında dünya sistemindeki üstünlüğüne inen öldürücü darbe, doğal sebeplerden kaynaklanıyordu; denize erişimi tamamen kapanmış ve veba salgını nüfusunu azaltmıştı. Fakat tek problem bunlar olsaydı, ölümcül sonuçlar doğmazdı. Bugün Brugge bir kanalla, 15. yüzyılda deniz taşımacılığı trafiğinin durma noktasına geldiği zamankinden daha uzakta bulunan denize bağlanıyor. Ve 1348-1349 salgınında başka yerlerde, özellikle de İtalyan limanlarında, Flandre'ye oranla daha yüksek ölüm oranları görüldü, fakat bu yerler bundan sonra yeniden yükselip, uluslararası ticaretteki aktif rollerini birkaç yüzyıl daha sürdürdü. Bu faktörler kendi başına belirleyici değildi.

Politik ve ekonomik değişkenler daha belirleyici olmuş gibi görünüyor. Bunlar belki de anakronistik bağımlılık kavramıyla özetlenebilir; bağımlılık, hem Flandre'nin refahının temelini oluşturan tekstil endüstrisini hem de zaman içinde onun yerini alan ticari para piyasası görevini yavaş yavaş yıprattı. Tekstil endüstrisi hammadde açısından dış kaynaklara bağımlıydı, özellikle de pamuk için ki, pamuğu kontrol etmek demek, bağımsız bir politik güç olmak demekti. İngiltere istediği zaman yün sağlamayı kesebilirdi ve eninde sonunda memleketinde yünden daha iyi faydalanacağı bir noktaya ulaşabilir, böylece daha önce ihtiyacını karşıladığı rakibinden daha ucuza mal satabilirdi. Ayrıca, tekstil kasabaları ürünlerini pazarlama üzerindeki kontrollerini yavaş yavaş kaybetti –ilk başta, bu sistemin merkezi Brugge olduğunda kısmen, daha sonra İtalyanlar Flaman kumaşlarının ihracatı ve pazarlamasında Brugge'deki tüccar-bankerlerin yerini aldığında tamamen (bkz. Flaman kumaşlarının Flaman tüccarlardan çok daha uzaklara seyahat ettiğini gösteren Şekil 3'e).

İtalyan şirketlerinin biriktirdiği mali sermaye, yerel endüstrilere satın alımlardan önce borç olarak veriliyordu, ama kumaşlarda zorluklar yaşanmaya başladığında, bu para istediği yere gitmekte özgürdü. Bruggelü tüccarlar, giderek daha çok karar almaya ve sonuçları kontrol etmeye başlayan İtalyan "çok-uluslular"ın hareketlerini başarısız bir şekilde denetlemeye çalışan "pasif" aracılar haline geldi. Çok-uluslu şirketler başıboşluklarıyla meşhurdur; bunu, yatırım fonlarını ucuz işgücü ve nakliye sunan ve daha yük-



ŞEKİL 3. BELÇİKA'NIN EKONOMİK GENİŞLEMESİ: TÜCCARLARIN VE ÜRÜNLERİN SEYAHAT YOLLARI (DOEHAERD'E DAYANARAK).

sek getiri sağlayan yerlere serbestçe taşıyan bugünkü uluslararası işbölümünden de biliyoruz.

Böylece bağımlılık, 13. yüzyılda ve 14. yüzyılın ilk dönemlerinde Flandre'de çok ümit verici bir şekilde büyüyen oldukça gelişmiş endüstriyel kapitalizmi "öldürdü." Liman değilse de burjuvanın girişimcilik yetenekleri kurudu. *Komprador* rolü refahı genişletti, ama bu da bağımsız değildi; dış ticarete aracılık etmekle kalmayıp, yatırımların nerede ve ne zaman yapılacağını da belirleyen, gerçek karar mercileri olan İtalyanlara bağlıydı.

O halde, Avrupa'daki antrepoların kurulup dağılmasında ve onları, merkezi Akdeniz'in doğusu ve ötesinde olan dünya ticaret sistemiyle bağlamada bu derece önemli role sahip olan İtalyan şehir-devletlerine geçelim. 4. Bölüm, bu şehir-devletlerinden ikisini, İtalya kıyılarının batısındaki Cenova'yı ve doğusundaki Venedik'i inceliyor.

4. BÖLÜM
CENOVA VE VENEDİK'İN TÜCCAR DENİZCİLERİ

William McNeill (1974), Venedik üzerine yazdığı kitabın alt başlığını "Avrupa'nın Menteşesi" olarak seçmiş; terimin garipliğini, doğruluğu telafi ediyor. Ne var ki McNeill'ın Venedik yanlısı bir tutumu olduğu söylenebilir (İtalyan şehirleri üzerine yazılanlarda pek sıradışı olmayan bir önyargı), çünkü Cenova da Avrupa ve Doğuyu birbirine bağlayan o kilit konum üzerinde aynı şekilde hak iddia edebilir.[64]

İki şehir de Avrupa'nın, Doğunun süregiden dünya ekonomisine katılmasında çok büyük rol oynadı. İkisi de o zamana kadar bir "Arap Denizi" olan Akdeniz'de üstünlük sağlamak ve Karadeniz bölgelerinde, Filistin kıyılarında ve

64. Her ikisi de 13. yüzyılın hikâyesinde büyük öneme sahip ve o sırada güçleri son derecede eşit olan bu şehre çalışmalarda eşit davranılmadığını görmek beni şaşırttı. Venedik üzerine çok fazla çalışma var, bunların birçoğu bibliyografyada yer alıyor; buna karşılık, Cenova İtalyan olmayan çok az sayıda araştırmacının ilgisini çekmiş ve daha da az sayıda kent biyografisine konu olmuş. İki şehri kıyaslamak için yola çıkan çalışmalar bile (mesela Kedar, 1976), Cenova'ya karşı belirgin bir hoşnutsuzluk, Venedik'e karşı ise mantık sınırlarını aşan bir düşkünlük sergiliyor. Sanki Venedik'in bugünkü güzelliği, birçok kez yıkılan Cenova'yı, ekonomik olarak daha önemli olmasına rağmen, "çirkin üvey kardeş" durumuna düşürüyor. Benim şahsi açıklamam şu: Araştırmacılar bulunmak, dolayısıyla çalışmak istedikleri yerlere önem atfediyor; mesela, fevkalade bir yer olmasına rağmen tarihi açıdan büyük önem taşımayan Toulouse'un, Paris hariç tüm Fransız şehirlerinden daha çok araştırılmasını başka şekilde açıklamak mümkün değil!

Hindistan ve ötesine açılan kapıyı koruyan Mısır'da özel ya da tercihli ticari imtiyazlara sahip olmak için mücadele ederek, denizcilik ve tüccarlıkta birer güç haline geldi. Ve 11. yüzyıldan 14. yüzyılın sonuna kadar, Cenova sonunda taviz verdiğinde, ikisi de kendi deniz yollarını korumak ve rakiplerininkileri yok etmek için ölümcül bir mücadeleye girişti.

Her ikisi de öncü kuvvetti. Coğrafi olarak, ikisi de Asya'da mümkün olduğunca uzağa erişmeye çalıştı. Kurumsal olarak, ikisi de işlerini daha iyi yapmanın yollarını bulmaya, daha büyük miktarlarda daha az riskli sermaye biriktirmeye, şirketleri yönetmeye, emtia ve para piyasalarını tekelleştirmeye çalıştı. Teknolojik olarak, ikisi de deniz ulaşımında, gemi yapımında ve silahlanmada etkileyici bir şekilde ilerledi. İkisinden biri, 13. yüzyıl dünya sisteminin kültürel adalarını birleştirme görevini yerine getirebilirdi. Trajik bir şekilde, bu iki devden birisinin fazla olduğu ortaya çıktı, zira Doğuyu fethetmeye harcadıkları enerjiyi birbirleriyle savaşmaya da harcadılar. Her ikisi de politika, su ya da güçlü kara temelli hinterlantlardan yüksek araziler tarafından izole edilerek denize sığınmak zorunda kaldı.

İKİ LİMAN KENTİNİN KÖKENLERİ

Cenova, onu anakaradan izole eden çok büyük bir yamacın dibinde kurulmuş müthiş bir liman kasabasıydı ve çok eskiden beri liman olmanın yanı sıra kimi zaman istilaların

da kurbanı oluyordu. MÖ 5. yüzyıl gibi erken bir dönemde kuruldu, İkinci Kartaca Savaşında Kartacalılar tarafından neredeyse yok edildi, 4. yüzyılda etrafını duvarla çeviren Romalılar tarafından yeniden inşa edildi, 588'de Bizanslılar tarafından tekrar alınana kadar Ostrogotlar ve sonra da Lombardlar tarafından işgal edildi (Renouard, 1969, 1: 228). 6. ve 10. yüzyıllar arasında, sakinleri yalnızca asgari geçim düzeyinde yaşayan mütevazı bir balıkçı ve tarım kasabası olarak Konstantinopolis'in hükmi yönetimi altında kaldı (Renouard, 1969, 1: 228); ticaret daha yeni başlıyordu.

Haçlı Seferlerinin aslında 10. yüzyılda başladığı söylenebilir, zira Cenova o zamanlar Akdeniz'in batısındaki Müslüman devletlerle halihazırda "savaş" halindeydi. 934-935'te bir Fâtımî filosu şehre hücum etti ve şehri yağmaladı. Cenevizlilerin karşı saldırısı çok geç geldi; Pisalıların desteğiyle 1061'de Sardinya ve Korsika'daki Müslümanlara, hatta sonra Fâtımîlerin önceki Kuzey Afrika başkenti olan Mehdiye'ye sefer düzenlediler; o kasabayı 1087'de kısa süreliğine ele geçirdiler ve Müslüman yöneticilerden savaş vergisi ve ilk ama son olmayan bir ticari imtiyaz aldılar –geçiş vergisinden muafiyet.

11. yüzyılın sonunda, Cenova Doğu Roma İmparatorluğundan fiili bağımsızlığını kazandı ve kendini yöneten bir *compagna* kurdu; bu, üç senelik dönemler için seçilen altı, sonra da on konsülün yönetimi altında yaşayan bir yurttaşlar topluluğuydu (Renouard, 1969, I: 232-233). Eski deniz savaşlarıyla kabaran iştahlar ve sınanan yeteneklerle, ufuklarını Akdeniz'in batı havzasından doğu havzasına genişletmenin

yollarını arayan Cenevizliler, Papanın kanlı ve başarısızlığa mahkûm o maceranın ilk akını –Filistin'in fethi– için yaptığı çağrıya coşkuyla cevap verdi. 1095'te başlayan ve Akka'daki son Haçlı noktası 1291'de Memlûkların eline geçene kadar bırakılmayan Haçlı Seferleri, Batı ve Doğuyu kuşkusuz düşmanca, fakat hiç değilse kalıcı bir ilişkiye soktu.

Ne var ki Venedik bu mücadeleye girme konusunda Cenova kadar hevesli değildi, çünkü Doğuyla daha önce kurulan farklı bir bağı vardı ve bunu bozmak istemiyordu. Edith Ennen'in genel olarak doğru olan, Avrupa'nın kuzeyindeki bölgelerin aksine, İtalya'da sözde "Karanlık Çağ" boyunca sürekli kentsel yerleşim olduğu iddiasına rağmen[65] Venedik'in, kentli kökenleri olsa da, çok eski Cenova'ya nazaran "yeni bir kasaba" olduğu kabul edilmeli. Venedik 568'de, kıtanın göçebe yerlilerinin istilacı Lombardlardan kaçarak, sığınmak için iç kesimlerdeki lagünlere akın etmesiyle (halihazırda var olan bir balıkçı köyünde) kuruldu (Lane, 1973: 4). Venedik, Lombardlar Bizans İmparatorluğunun İtalya başkenti olan Ravenna dâhil tüm İtalya'yı fethettikten sonra bile Bizans'a sıkı bir şekilde bağlı olmaya devam etti. Ve hatta Lombardlar Charlemagne'ın bölgelerine dâhil olduğunda, Venedikliler Bizans filosunun yardımıyla, Charlemagne'ın 810'da onları da sınırlarına dâhil etme girişimine direnebildi. Bizans imparatoru ve Charlemagne arasındaki nihayet karara bağlanan barış anlaşmasında, Ve-

65. Bkz. Ennen, "Les différents types de formation des villes européennes," *Le Moyen Age* (1956) ve onun *the Medieval Town* (1976, birçok yerde) kitabı.

nedik açık bir şekilde korunmuştu (Lane, 1973: 5); böylece "Venedik'in batı ticaretine dâhil olan diğer İtalyan-Bizans limanları arasındaki kesin üstünlüğünün temelleri atıldı" (Lopez, 1952: 277).

Her ne kadar Venedik Bizans limanlarında bazı ticari ayrıcalıklar kazanarak bu bağlılığın faydasını görmüşse de, bunların mümkün kıldığı ticari fırsatlardan tam olarak faydalanmaya başlayamamıştı. 1000 yılından önce "bazı Venedikliler Akdeniz'i geçecek kadar deneyimli denizciler olsalar da, Venedik ve Doğu Akdeniz ülkeleri arasındaki ticareti çoğunlukla Yunanlar, Suriyeliler ve diğer Doğulular yürütüyordu" (Lane, 1973: 5); diğer Avrupa limanlarında da durum böyleydi.[66] O zamanlar, Venedik'in ticaret için sunabileceği tek şey yerel tuz, balık ve kereste kaynakları ve ayrıca Adriyatik'in karşı kıyılarındaki henüz Hıristiyanlaşmamış komşularından esir aldığı kölelerdi (Lane, 1973: 7-8; Renouard, 1969, I: 131). Braudel'in vurguladığı gibi, Haçlı Seferlerine kadar "İtalya sadece, kereste, tahıl, keten kumaş, tuz ve Avrupa'nın iç bölgelerinden köle sağlayıcısı hizmetlerini diğerlerine kabul ettirmeye niyetli, fakir ve periferide kalmış bir bölgeydi" (1984: 107).

66. Henri Pirenne (1933-4: 677-687), etkileyici bir makalesinde, Suriyelilerin antik zamanlardan beri devam eden baharat ticareti ve diğer ticari faaliyetlerdeki rolünü detaylı olarak anlatıyor. Suriyeliler yalnızca antik dönemde değil, deniz ticaretinin 9. yüzyıldaki canlanması sırasında da (hakkında nadir bir belge bulunan) Cambrai şehrine düzenli olarak "papirüs, biber, tarçın, karanfil, zencefil, sakız ve diğer Doğu mallarını" tedarik ediyordu (Pirenne, 1933-4: 679-680). 9. yüzyıl boyunca Fransa'ya sık sık gelmeye devam ettiler, fakat ondan sonra ortadan kayboldular (Pirenne, 1933-4: 686-687).

Fakat Venedik, Haçlı Seferleri başlamadan bile, ticarette daha aktif bir rol oynamaya başlamıştı. 1080'de nihayet, Adriyatik'in sığ sularını kontrol eden Norman krallığının ablukasını kırdı. Bizans filosunu kurtarmak için yardıma gelerek, o kritik deniz yolunun özgürleşmesini sağladı; bunun karşılığında da 1082'de Bizans İmparatoru I. Alexios tarafından, fiilen tam ticaret ayrıcalığı ve geçiş ücretlerinden muafiyet sağlayan bir fermanla (Altın Boğa) ödüllendirildi (Lane, 1973: 27-29; Braunstein ve Delort, 1971: 44-47); bunlar tüm imparatorlukta, en önemlisi de Hıristiyanlığın en büyük ve en müreffeh şehri ve Orta Asya'ya açılan kapısı olan Konstantinopolis'te geçerliydi.[67] Bu imtiyazı alan ve artık ticaretini Doğu Akdeniz bölgesine genişletme fırsatı yakalayan Venedik, anlaşılabilir bir şekilde gemilerini ve ilk Haçlı Seferine katılarak itibarını riske atmaya istekli değildi.

Bu noktada, Cenova ve Venedik hâlâ nispeten ayrı alanları kaplıyordu. İtalya'nın batı kıyısındaki Cenova, İspanya'daki Müslümanlardan, açıklarındaki adalardan ve Kuzey Afrika kıyılarından mülki ya da ticari imtiyazlar alarak, Akdeniz'in batı havzasına hükmediyordu. Venedik de aynı şekilde Ege boyunca uzanan uğrak limanlarının ve en azından birkaç Ege adasının yanı sıra Konstantinopolis ve Karadeniz'e de ulaşmayı başararak, iletişim hattını güçlendiriyordu. Venedik'in bu statüye zarar verecek bir şey yap-

67. Bu sermayenin detaylı bir tasviri ve Haçlı Seferleri ve başta Cenova ve Venedik olmak üzere İtalyan tüccar denizci şehirleriyle ilişkisi için özellikle bkz. Steven Runciman'ın *The Cambridge Economic History of Europe*, II'deki (1952) makalesi.

ma konusundaki isteksizliği, Cenova'nın Doğunun daha zengin pazarlarına "sızma" hevesiyle örtüşüyordu.

HAÇLI SEFERLERİNİN CENOVA VE VENEDİK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Papa II. Urbanus'un 1095'te Kutsal Toprakların, 7. yüzyıldan beri –çok da yeni bir tehdit sayılmaz– oranın sakinlerinin büyük çoğunluğunun İslamı seçmesini sağlamış olan Müslümanlardan "geri alınması" çağrısına hevesle cevap veren Fransız, Flaman ve diğer Avrupalı şövalyelerin[68] yardımına koşan, Cenova ve Pisa gemileri oldu. Kralların ve kontların hizmetlilerini toplayıp, bilmekten ziyade efsaneleştirdikleri bir yere gitmelerine sebep olan bu büyük hevesi bugün anlamak zor. Bazı kinikler Champagne, Brie ve Flandre kontlarının yanı sıra Fransa ve İngiltere krallarını bu kadar tehlikeli bir seyahate çıkmak için motive edenin, ilahi kefaretten ziyade ganimet hevesi olduğunu söylüyor. Yine de o zamandan kalma belgeler, böyle bir yorumun tahmin edebileceğinden daha naif ve uhrevi.

Bununla birlikte, Avrupa ve Doğu Akdeniz bölgesinin medeniyet seviyeleri kıyaslandığında, Haçlılar *mission civilisatrice* (medenileştirme görevi) taşıyıcılarından çok, yüksek kültürlerin yerleşmiş zenginliğini düzenli olarak

68. Bu ilk Haçlı Seferinde deniz rotası ikincildi; çoğu Haçlı karayoluyla Konstantinopolis üzerinden geçmişti ki bu bir daha kullanmayacakları bir rotaydı.

yağmalayan barbarlara benziyordu. Cipolla'nın (1976: 206) söylediği gibi, "Avrupa'nın, Roma'nın düşüşünden 13. yüzyılın başına kadar, zamanın medeniyet merkezlerine kıyasla az gelişmiş ve açıkça bir barbarlar ülkesi olduğuna şüphe yok." Archibald Lewis (1970: vii) bu uyuşmazlığı, Doğu ve Batının birbirine gösterdiği ilginin orantısızlığını açıklamak için kullanıyor. Avrupalıların hevesle Müslüman topraklarını ve zenginliğini araştırmasına ve "Müslüman kültürünün pek çok özelliğini taklit etmesine" rağmen, ilgileri karşılıklı değildi. Mesele sadece, "ortalama üst sınıf Müslümanların kendilerini çoğu Batı Avrupalıdan üstün hissetmesi" değildi, bunun yanında, Arapların geniş coğrafi bilgisi hiçbir zaman, sunabileceği çok az şey olduğunu düşündükleri Batı Avrupa'ya kadar genişlememişti (Cipolla, 1976: 206). Haçlı Seferleri kültürlerinin kalbine bir tehdit saldıktan sonra bile Müslümanlar en iyi ihtimalle küçümseyici, en kötü ihtimalle de korkmuş bir tutum sergiliyorken, istilacılar düşmanlık ve (gönülsüz olsa da) romantik bir saygı ve hayranlığın garip bir karışımıyla dolulardı.

12. ve 13. yüzyıllarda iki toplumun yazdıkları, bu orantısızlığı yansıtıyor. Avrupalıların görüşlerini en iyi özetleyen Sylvia Thrupp[69] şuna dikkat çekiyor:

> *Kahramanlarının Müslümanlarla temas kurmasını sağlayan Chansons de geste ve romanslar, Fransız soylularının*

69. Bkz. Thrupp'un "Comparisons of Culture in the Middle Ages: Western Standards as Applied to Muslim Civilization in Twelfth and Thirteenth Century" (yeniden basım, 1977: 67-88) makalesi.

ve muhtemelen 12. ve 13. yüzyıl burjuvazisinin çoğunun Müslümanları nasıl gördüğüne dair en iyi ipuçlarımız. İslam dünyasının kozmopolitliği, zenginliği ve gücü, şehirlerinin görkemi, insanlarının zekâsı gibi şeyler, bunların motiflerini oluşturuyor. Müslümanlara, yaşamayı Fransızlardan bile daha iyi bildikleri için, açıkça imreniliyordu (Thrupp, 1977: 74, 82).

Ne var ki düşmanlarına karşı bu kadar övgü dolan görüşleri, Haçlıların onlara karşı davranışlarıyla örtüşmüyordu; bu davranışlar Müslüman kurbanlarında tiksinti uyandırıyordu. Müslümanlar "Frenkleri" –Arap edebiyatında Batılılara hep böyle hitap ediliyordu– "hayvanların güç ve saldırganlıkta üstün olması gibi, cesaret ve savaşma şevki dışında hiçbir şeyde üstün olmayan canavarlar"[70] olarak görüyordu.

Bu tanımlama tamamen temelsiz değildi. Haçlıların 1098'de Suriye'deki Maaret El Numan kasabasını yok edişlerine, tasdik edilmiş bir Frenk yamyamlığı da eşlik etti. Caenli Ralph'in günlüklerinde canlı bir şekilde anlatılan bu davranışlar ("Birliklerimiz orada yetişkin paganları kazanlarda kaynattı, çocukları şişlere geçirdi ve onları kızartarak yedi"), daha sonra Hıristiyan bir komutanın Papaya, suçu uzun süre çok aç kalmalarına attığı bir mektup göndermesiyle "aklandı." Tabii ki bu mazeret, kana susamış düşman-

70. Maalouf'un (1984: 39) alıntıladığı bu sözler, o dönemde yaşamış bir vakanüvis olan Usame İbn Munkız'a ait.

larını sadece insanları değil, en pis tür olarak görülen köpekleri bile yiyen insanlar olarak tanımlamaya devam eden Müslüman tarihçiler tarafından kabul edilmedi (Maalouf, 1984: 39-40).

Ne var ki barbarlar, bu ilk askeri saldırılarında biraz başarı kazandı. Haçlıları Filistin'e saldırılarında hevesle destekleyen Cenevizliler ve Pisalılar, vaat ededilen ödüllerini aldı. Şehrin üçte biri ve Akka'nın kenar mahallelerinin yanı sıra, fethedilmesine yardım ettikleri diğer şehirlerden de benzer oranda pay aldılar. Haçlı devleti kurulduktan sonra da, geçmişe dönük olarak, Kudüs ve Yafa'nın çeyreğini aldılar (Heyd, 1885, I: 138).

Venedik, operasyon başarıya ulaşabilirmiş gibi görünene kadar geride durdu. Ancak "1099'da, Frenk orduları büyük hasarlar vererek, şehirdeki tüm Müslümanları katlederek ve ana sinagogdaki tüm Yahudileri diri diri yakarak Kudüs'e girdiğinde, 200 gemili bir Venedik filosu Lido limanından ayrıldı" (Norwich, 1982: 76). Sonunda 1100 yılının yazında, Yafa ve diğer kasabaların yeniden ele geçirilmesine yardım etmek için tam zamanında orada oldu. Venedikliler de ödül olarak kasabaların topraklarının ve civarının üçte birini aldı ve yeni Haçlı krallığında ticari imtiyazlara sahip oldu (Heyd, 1885, I: 137). Daha sonra Venedik, Aşkelon ve Sur limanlarının alınmasına yardım edince, her zamanki üçte birlik payını aldı (Heyd, 1885, I: 143-144). Venediklilerin kendi bölgelerini kurmasına ve genişleyen ticaretin getirdiği iş imkânlarını sömürmesinde onlara öncelik tanıyan konumlarının keyfini çıkarmasına izin verildi.

Doğunun zenginliklerine bu doğrudan giriş, İtalyan tüccar denizci şehirlerinin rollerini pasiften aktife çevirdi. Champagne fuarlarının 12. yüzyıldaki canlanışı, hem Doğu mallarına yönelik Haçlıların tetiklediği artan taleple, hem de İtalyanların Doğu Akdeniz kıyısında kuşatılmış topraklardaki stratejik pozisyonu sayesinde bu malları daha büyük miktarlarda temin etme imkânının doğmasıyla, ikna edici bir şekilde açıklanabilir.

Cenevizliler ve daha küçük çapta Venedikliler, dünya sisteminin dayanak noktasının kayacağı uzun süreci başlatmış oldu. 13. yüzyıla gelindiğinde, "[en azından Avrupa'nın] ağırlık merkezi, kesinlikle Kuzey ve Orta İtalya'nın dört büyüğüne (Venedik, Milano, Cenova, Floransa) doğru kaymıştı; buradaki güçlü tüccarların, Avrupa'nın verimli ve çalışkan hinterlantlarına giden yollara dair sağlam bir kavrayışları vardı ve düşüşteki İslam cephesinin çok ötesindeki Asya ve Afrika'nın derinliklerine ulaşmak için gayret gösteriyorlardı" (Lopez, 1976: 99). Fakat –Doğudan gelen "diğer barbarların", Moğolların, Yakındoğu'nun kalbine hücum etmesinden bir hayli destek alan– bu süreç, 12. yüzyılın tamamı, 13. yüzyılın da büyük kısmı boyunca devam edecek ve meyvelerini onları dikmiş olan İtalyanların değil, (her ne kadar Cenova sermayesi ve denizcilerinin yardımıyla olsa da) İtalyanlara üstün gelmeyi başaran Portekizlilerin topladığı 16. yüzyılın ilk yıllarına kadar kesin bir başarıya ulaşamayacaktı.

İtalyanlar 12. yüzyıl boyunca, daha büyük gemiler inşa edip silahlandırarak,[71] daha zayıf –hem Müslümanlara hem de Hıristiyanlara ait– gemileri ganimetleri için yağmalayarak, daha kârlı ticari şartlar için birbirleriyle rekabet ederek ve Akdeniz kıyıları ya da adalarındaki her hassas limanı işgal ederek sınırlarını genişletip pekiştirdi. Doğudaki iki hedefleri; Doğudan –ya tamamen karadan ya da daha çoğunlukla Basra Körfezine bağlanan kervan yolları aracılığıyla– mal alan Doğu Akdeniz ülkelerindeki Haçlı toprakları ve Cenevizlilerin, Venediklilerin faydalandığı kadar iyi ticari ayrıcalıklar kazandığı Konstantinopolis'ti.

Ne var ki, 12. yüzyılın son otuz yılında askeri olaylar, yeni odağın kuzey pazarı olmasına yol açtı. Haçlı toprakları, bölgeye önce Nureddin Mahmud Zengi'nin, sonra da onun halefi Selahaddin Eyyubi'nin önderliğinde kuzeydoğudan giren Selçuk Türklerine birbiri ardına boyun eğdi. Selahaddin Eyyubi, 1187'de Haçlıları sürdü ve Müslümanlar Tiberya, Yafa, Aşkelon, Gazze ve sonunda Kudüs'ü geri aldı. Artık Eyyubi hanedanlığı, Mısır'ın tamamı ve Bereketli Hilalin büyük çoğunluğunun yanı sıra, Anadolu'nun doğusunu da elinde bulunduruyordu. Bereketli Hilalde sadece birkaç tane batı sömürgesi kalmıştı.

Durum Hıristiyan cephesinde kötüye giderken, Papalığın "kâfirlerle" ticaret yapılmasına karşı emirleri (dindar

71. Basit yük gemileri ve daha sonra geliştirilen, kürek destekli zırhlı bir yük gemisi olan kadırga teknolojisindeki gelişmeler için bkz. Byrne (1930) ve Unger (1980).

fakat beyhude bir yasak) giderek daha çok uygulanıyordu, bu da Konstantinopolis ve Girit, Kıbrıs ve Rodos adalarındaki Hıristiyan tüccarların nispi konumunu iyileştiriyordu. İtalyanlar ve Bizanslı "Yunanlar" arasındaki rekabet 1182'de, Konstantinopolis'te İtalyan bölgeleri yakılarak "toplu bir Latin katliamı" [yani İtalyan] yapılınca şiddetli bir doruk noktasına ulaştı (Runciman, 1952: 100). Beş yıl sonra durum normalleşmiş ve tüccarlar kolonilerini (Venedikliler şehrin içinde, Cenevizliler ise Altın Boynuz'un diğer yakasında Pera'da) yeniden kurmuşsa da altta yatan rekabet, Venedik gizli fakat inanılmaz zekice bir taktikle Konstantinopolis'i büyüyen sınırlarına katmayı başarıp, tek bir etkili hareketle hem Yunan hem de Cenevizli rakiplerini kuzeydoğu ticaretinden bertaraf edene kadar yıllarca sürdü.

1204'TEKİ DÖRDÜNCÜ HAÇLI SEFERİ: LATİN KONSTANTİNOPOLİS İMPARATORLUĞU

Bu olayın biraz kirli detayları bizlere birincil bir kaynaktan, mülkü Troyes'dan çok uzakta olmayan bir Champagne şövalyesi olan Geoffrey de Villehardouin tarafından yazılmış *The Conquest of Constantinople* (Konstantinopolis'in Fethi) ile ulaştı.[72] Söylediğine göre, 1202 yılının yazında, Avru-

72. Birazdan sunacağım anlatımda bu belgeyi temel aldım. Bu anlatımda Villehardouin, rüşvetçi, zalim ve korkak olarak tanımladığı Venediklilere yönelik küçümseyici bakışını gizleyemiyor. Belge, tüm felaketler ve ikiyüzlülük için İtalyanları suçluyor. Fakat Haçlılara tüm bu olanlarda hiç suç bulmayan bu belgenin ne kadar güvenilir olduğu da tartışmaya açık. Tamamen teçhizatlı bir kuvvetin, izni ve rızası olmadan, Venedikliler tarafından doğru bulmadığı bir şeyi yapmaya zorlanabileceğini kabullenmek güç; hele metinde yer verilen alıntıdan anlaşılabileceği gibi,

pa'nın dört bir yanından gelen Haçlı kuvvetleri, onları Mısır'a, sonra da Kutsal Topraklara taşıyacak çok sayıda gemi kiralamak için düzenlemelerin yapıldığı Venedik'in Lido limanında toplanıyordu. Kont IX. Baldwin'in birliklerini taşıyan, Flandre'den gelen ikinci bir filoyla buluşacaklardı. Fakat katılacağını söyleyen herkes gelmemişti ve gelenler de Venediklilerinin talep ettiği uçuk ücreti ödeyemedi. Haçlıların fiyatta indirim karşılığında önce Zara'ya gidip şehri Macarlardan geri almayı kabul ettiği bir uzlaşma sağlandı (Villehardouin, 1985: 40-46). Kış geldiğinde, birleşik kuvvetler Zara'ya ulaştı ve şehri ele geçirdi, ganimetler Venediklilerle ve Haçlılar arasında paylaşıldı.

Fakat Venedikliler Paskalya'ya kadar sefere çıkmayı reddetti ve sefere çıktıklarında da planlandığı gibi güneye, Kahire'ye değil, doğuya, Konstantinopolis'e gittiler. Villehardouin (1985: 40-46), Venedik filosu o limana girdiğinde, "Dünyada bu kadar güzel bir yer olduğu hayal edilemezdi, yüksek duvarlar ve azametli kuleler şehri çevreliyordu ve o kadar çok zengin sarayı ve yüksek kilisesi vardı ki, insan gerçek olduğuna inanamıyordu," diye haykırdı. Böyle bir övgü nidasından sonra, bir sonraki adımın şehre saldırmak olduğuna inanmak zor. Kâfirlerle savaşmak için sefere çıkmak yerine Hıristiyan ahbaplarını kuşatan "Latinler", Haziran 1203 ile Nisan 1204 arasında, sonunda şehre girdiklerinde şehri yaktı, mallarını yağmaladı[73] ve sonra dini bütün bir

Villehardouin'in daha sonra bu görev için sergilediği coşku göz önünde bulundurulduğunda.

73. Belki de Norwich (1982: 141), bu son yorumunda biraz ileri gidiyor:

şekilde, "Efendimiz ve Kurtarıcımızın onlara ihsan ettiği iyilikler için kalpleri neşeyle dolu" Palmiye Pazarını ve Paskalyayı kutladı (Villehardouin, 1985: 93).

Hâlâ yirmilerinde olan Flandre ve Hainaut Kontu IX. Baldwin, Latin Konstantinopolis krallığının imparatoru seçildi ve birkaç hafta sonra muhteşem Aya Sofya Kilisesinde taç giydi.[74] Venedikliler yüksek makamlar istemedi, sadece ticaret imparatorluklarını genişletmek istiyordu. Venedik, baharat ticaretini 14. ve 15. yüzyıllarda da yöneteceği Girit dâhil, şehrin sekizde üçünde hak iddia ederek, "imparatorluk topraklarının en iyi bölgesine el koydu" (Norwich, 1982: 141). Baş rakipleri olan Cenova ve Pisa'yı egemen olduğu bölgenin dışında bıraktı; bu bölge artık kuzeydeki Hazar Denizi ve Karadeniz'den Doğu Akdeniz ülkelerine, Akdeniz'in doğusu ve adalarından Adriyatik'e ve karadan Alpler'in ötesine, Almanya ve Kuzey Denizine uzanıyordu. Bu, devam eden Mısır bağlantısına eklenince, Venedik'in Avrupa'nın Asya ipek ve baharatlarına erişimini kontrol eden hâkim güç olmasını sağladı.

Sonuç olarak, 13. yüzyıl Venedik için memleketinde filizlenme dönemi oldu –kültür, politika, sanayi (özellikle

Dördüncü Haçlı Seferi –buna Haçlı Seferi denirse tabii– imansızlık ve ikiyüzlülükte, vahşilik ve açgözlülükte öncüllerini bile geçti. Konstantinopolis 12. yüzyılda sadece dünyanın en müthiş ve en zengin değil, aynı zamanda en kültürlü metropolüydü. Onun yağmalanmasıyla Batı medeniyeti, barbarlar 5. yüzyılda Roma'yı yağmaladığında verdiğinden çok daha büyük kayıplar verdi. Belki de tarihteki en korkunç kayıp buydu.

74. 3. Bölümde görüldüğü gibi, yeni kazandığı şanını kısa süre sonra canıyla ödedi. Bir yıldan kısa bir süre içinde, bedeni taç giydiği kiliseye gömüldü.

gemi yapımı ve nakliye) ve iş alanlarında. Fakat egemen olduğu bölgede –Champagne'daki ticaretin Lübeck'tekini gölgede bıraktığı Kuzey Afrika ve Kuzeybatı Avrupa'da– hâlâ ciddi bir rakibi olmayan Cenova için de durum aynıydı. 3. Bölümde görüldüğü gibi, yüzyılın sonuna doğru, Atlantik'e açılıp doğuya, sonra da Brugge'e ilerleyerek hâkimiyetini daha da pekiştirdi.

DENİZDE YENİ TEKNOLOJİLER

Haçlı Seferleri, denizci devletlerin deniz harp gücünün kayda değer bir şekilde artmasını teşvik etti. Kutsal Topraklara giden Haçlılar ile sayıları gitgide artan hacıları ve Pisa, Cenova ve Venedik'in kazandığı yeni ticari ayrıcalıkların sağladığı malları taşımak için gemilere yönelik artan talep, fiili bir gemi yapımı çılgınlığına yol açtı. Gemilerin çoğunun hâlâ zengin aileler tarafından inşa edilmesine ve bu ailelere ait olmasına rağmen, 1104'te ilk Venedik Deposunun (şehre ait bir gemi yapım tesisi) inşa edilmesi, denizci şehirlerin ekonomik temeli için çok önemli olan bu faaliyetin, bireysel girişimcilerden fazlasına ihtiyaç duyduğuna işaret ediyordu. Devleti ve onunla birlikte, daha sonra göreceğimiz gibi, neredeyse tüm halkı içermesi gerekiyordu. Gemi yapımının şahsen biriktirilmiş sermayeyle finanse edildiği Cenova'da bile devlet, düzenleyici ve kolaylaştırıcı bir rol oynuyordu.

12. ve 13. yüzyılda İtalyanlar uzun mesafeli nakliye için üç tip gemi kullanıyordu: baştan kıça kadar eşit aralıklarla sıralanan, üçgen biçimde 4 ila 6 yelkenle sürülen önce iki, 13. yüzyılda ise üç güvertesi olan yelkenli gemi (*navis* ya

da *bucius*); çok sayıda kürekçiyle sürülen ama yedek olarak birkaç hafif yelkenle donatılmış bir savaş gemisi olan kadırga (*galea, galeotis* ya da *sagitta*); ve kadırgadan daha ağır ve yavaş ama daha büyük taşıma kapasitesine sahip olan, diğer iki geminin melezi gibi hem kürekleri hem de iki direkte tam takım yelkenleri olan *tarida* (Byrne, 130: 5). Kadırgalar ilk olarak Haçlı Seferleriyle bağlantılı olarak kullanıldı, fakat bu talep 13. yüzyılın sonlarında giderek azaldığında, yelkenli gemiler ve kadırgalar ticarette eşit şekilde kullanıldı.

Zaman içinde gemiler giderek büyüdü. Byrne (1930: 9), boyutlarına dair bazı tahminler veriyor. IX. Louis, 1248'deki Haçlı Seferine hazırlanırken yalnızca Cenova ve Venedik'ten yüzlerce gemi kiralamakla kalmadı, yeni ve daha büyük gemiler yapılması için de emir verdi. Cenevizlilerin sağladığı en büyük gemi, yüz Haçlıyı, atlarını, zırhlarını ve hizmetlilerini ya da daha sonra ticaret veya hac ziyareti için bin kişiyi taşıyabilen yaklaşık 25 metre uzunluğundaki *Paradisius*'tu. Her ne kadar bu şimdi ufak görünse de, büyük bir Cenova gemisinin 13. yüzyılda taşıyabildiği 600 ton ağırlığındaki yük, 14. yüzyıl (Unger, 1980: 169), hatta 16. yüzyıl gemilerinin taşıma kapasitesine aşağı yukarı denkti (Byrne, 1930: 10-11) ve Kolomb'un "Yeni Dünyayı keşfetmek" için kullandığı gemilerden daha iyiydi.[75] Kadırgalar

75. Tarihyazımının Avrupa-merkezci niteliğine dair, olanların bu olağan anlatılma biçiminden daha iyi bir kanıt bulmak zor. Siyahi yazar Jan Carew, "The Origins of Racism in Americas" [Ibrahim Abu-Lughod'nun *African Themes* (Evanston: Program of African Studies, 1975), 3-23'te yer alıyor] makalesine şu cümleyle başlayarak bizi şoke ediyor: "San Salvadorlu Arawakian Lucayos'un, sahillerinde Kolomb ve denizcileriyle karşılaşmasından beri geçen 482 yılda Yeni Dünyadaki ırkçılığın kö-

yön değişimlerine hassas bir şekilde karşılık verebiliyordu; çarklara ve dubalara eklenen özel dümenler bu türün manevra kabiliyetini artıyordu.

Gemiler yalnızca daha büyük ve daha iyi manevra yapabilir hale gelmiyordu, aynı zamanda yön bulma tekniklerinde de çok önemli gelişmeler yaşanıyordu. "Yüzen manyetik bir iğne" Çin gemilerinde pusula olarak uzun süredir kullanılıyor[76] ve Arap denizciler yön bulmak için bu kılavuzu (ne yazık ki yıldızların görünmediği fırtınalı gecelerde pek işe yaramayan) yıldızlara bağlı usturlaplarına ek olarak kullanıyor olsa da, bunun 12. yüzyılın sonlarında İtalyanlar tarafından (*bussola* olarak) kullanılması gerçek bir gelişme anlamına geliyordu. Özellikle de "daha önce görülmemiş bir doğrulukta deniz haritalarının yapılması ve 1290 tarihli nadir bir belgede halihazırda iyi yapılandırılmış olarak bahsedilen *tavole de marteloio* denen yön bulma tablolarının derlenmesiyle, pusula tüm yıl denize açılmayı mümkün kıldı" (Lane, "The Economic Meaning of the Invention of the Compass," yeniden basım 1966: 332). O zamana kadar,

kenleri üzerine çok az araştırma yapılması tuhaftır." Cümleyi, yeni bir kavrayışla bir kez daha okuyoruz. Fakat Carew bile, "Yeni Dünya"dan Avrupa'nın görüş alanına yeni girmiş gibi değil de henüz yaratılmış gibi bahsediyor.

76. Bazı araştırmacılar bundan açık bir şekilde kuşku duysa da, Çin bilimi üzerine en yetkin kişi olan Joseph Needham, 1960 tarihli "Chinese Contribution to the Development of the Mariner's Compass" (yeniden basım 1970: 239-249) dersinde bundan çok emin görünüyor. Aşağı yukarı 900 yılına ait bir Çin deniz kılavuzunda bir manyetik iğneden açıkça bahsedilmesine atıfta bulunuyor (s. 243) ve 11. ve 12. yüzyıllarda manyetik pusulaların Çin gemilerinde yön bulmak için kesinlikle kullanıldığını belirtiyor. *Bussola* için bkz. Commune di Genova Servizio beni Culturali, *Navigazione e Carte Nautiche nei secolo XIII-XVI*, Pegli'deki deniz müzesi kataloğu (Cenova: Sagep Editrice, 1983), s. 6 ve bir çizim için s. 25.

denize yalnızca yazın açılıyorlardı; her ne kadar Lane çifte *muda*'nın ancak 14. yüzyılda yaygınlaştığını iddia etse de, artık kışın da konvoylar olabilirdi (Lane, 1966: 334).

Ne var ki gelişmeler yalnızca fiziki denizcilik teknolojileriyle sınırlı değildi. Sosyal ve ekonomik tekniklerdeki paralel gelişmeler de artan nakliye kapasitesinden faydalanmak için aynı derecede önemliydi. Tehlikeyi azaltmak amacıyla gemileri bir araya toplamak için tasarlanan yöntemler çok büyük öneme sahipti ve muhtemelen, sermayeyi bir araya toplayıp riski dağıtmak için bulunan yöntemler de aynı derecede önemliydi. Birincisi, konvoyları ve savaşçı tüccar denizcileri içeriyordu; ikincisi ise yeni bir kapitalizm biçimini gerektiriyordu.

Açık denizlerde yaygın olan savaşlar düşünülürse, denize açılan hiçbir tüccar, "devlet"in tüm gücüyle desteklenen, savaş gemileriyle korunan konvoy teşkilatı olmadan pek güvende değildi. Güvenli geçiş, düzenli pazarların gelişmesi için elzemdi; Champagne fuarlarında koruma, feodal savaş beyleri tarafından sağlanmıştı. Fakat denizde, koruma bu şekilde sağlanmazdı. Britanya'nın egemenliğini daha sonra gambotlarıyla sağlayacağı gibi, İtalyan tüccar filolarının başarısı da, son tahlilde, herkesin herkese karşı olduğu deniz savaşlarıyla nasıl başa çıkacağına bağlıydı –bu savaşlara bazen korsanlık deniyordu; tabii yalnızca düşmanın davranışları tanımlanırken. Bu koruma başkası tarafından sağlanamazdı; İtalyanlar bunu kendileri sağlamalıydı.[77]

77. McNeill (1974: 22), Venediklilerin denizdeki başarısını "şiddete başvurmaya aşırı

Bu yurttaş "milis" ihtiyacı, İtalyan liman devletlerinin, Fransa ya da Flandre'deki duruma kıyasla, "daha demokratik" ve ekonomik teşebbüslere daha doğrudan dâhil olmasının sebeplerinden biri olabilir.[78] Lane'in söylediği gibi, "Ticaret filolarının ve donanmanın tayfası aynı insanlardı" (Lane, 1973: 48). Tüm denizciler aynı zamanda savaşçıydı ve Akdeniz'i yılda iki kere dolaşan konvoylar, kervanlarda birlikte kalıyordu, nispeten küçük 10-20 gemiye (*naves*), "koruma sağlamak için 1-2 çok büyük gemi ya da birkaç kadırga eşlik ediyordu" (Lane, 1973: 69). Tayfadan, gerekli olduğunda, kılıçlarına, hançerlerine, kargılarına ve mızraklarına davranmaları bekleniyordu; göğüs göğüse çarpışma zorunluydu, çünkü o zamanlar güvertede henüz toplar ve tabii ki silahlar yoktu (Lane, 1973: 48-49). Bu nedenle, sayıca üstün olmak can alıcı bir stratejiydi ve şüphesiz ki bu, Komünün bir konvoyun denize açılacağı saati, *muda*'yı, belirlemesinin altında yatan sebepti; bu terim, önce konvoyun kendisini, sonra da denize açılacağı saati ifade etmek için kullanılmıştı (Lane, 1957, yeniden basım 1966: 128-141).

derece hazır olmaları"na bağlayarak belki de biraz ileri gidiyor. Gelgelelim, epey bir "ilkel birikim"in döndüğü de açık.

78. Diğer bir etken de Cenova'nın, hatta daha çok da Venedik'in, rakip kavim gücünün tarımsal zenginlikten faydalanarak büyüyebileceği, gerçekten kara temelli hinterlantları olmamasıydı; herkesin, "soyluların" da halkın da kaderi, deniz ticaretinin başarısına bağlıydı ve askeri maharet onu sürdürmek zorundaydı.

Özel teşebbüs ya da risk kapitalizmi ile onu savunmak ve ona yardımcı olmak için bulunan şehir-devlet hükümeti arasındaki özel ilişkiye kısaca değinmiştik. Fakat bu örnekte, Cenova ve Venedik, bu ilişkiyi göstermek için oldukça farklı yapılar geliştirdi. Venedik'teki düzenlemeler, güçlü bir kişisel teşebbüs alt bileşeni olan bir devlet kapitalizmine yakındı. Cenova'da ise bunun tersi bir karışım vardı; tek tek yurttaşlar, doğrudan yatırıma devletten daha fazla dâhildi.

Bu fark, iki şehrin farklı kökenlerinden kaynaklanıyor olabilir. Elit kesimini hinterlantlardan ihraç etmeyip yerlilerinden yaratan "yeni bir şehir" olan Venedik, Cenova dâhil tüm İtalyan şehir-devletlerine bela olan aile içi düşmanlıklar ve rekabetçi mücadelelerle daha az parçalanmış durumdaydı (Heers, İngilizce çevirisi, 1977: birçok yerde). Cenova, soylu sınıfının en azından bir kısmı hinterlantlardan gelen toprak sahibi sınıftan türediği için, eski savaşları yeni alanlarda da sürdürme eğilimindeydi –kırsal askeri çatışmalardan, iş ve yönetimdeki modern, kentli, kıran kırana rekabete geçiş.

Cenova da Venedik de, altyapı yatırımlarına ve hem merkezlerinde hem de açık denizde savunmaya para sağlamak için, vergilendirme yerine kamu borcu kurumunu kullandı. İtalyan şehir-devletleri, "kamu borcu" kurumunu 1200'den bile önce geliştirdi, bu sistemde yurttaşlar gönüllü olarak komüne borç veriyordu. Karşılığında değişken ama

düzenli faiz getiren ve kaynaklar bol olduğunda paraya çevrilebilen hisse senetleri alıyorlardı. Ne var ki 13. yüzyıl boyunca, özellikle de büyük tüccar-asker seferlerini finanse etmek için, Venedik ve Floransa'da bir zorunlu borçlanma sistemi yaygınlaştı. Buna karşın, "sistemin diğer yerlere kıyasla daha çok geliştiği ve daha uzun ömürlü olduğu" Cenova'da, daha bireyci yaklaşımına uygun olarak, komüne verilen borçlar aslında halihazırda gelir üreten bir devlet faaliyetinden pay satın almaktı (Luzatto, İngilizce çeviri 1961: 123-124). Bu sistem daha sonra, Avrupa komünlerinden çok Müslüman feodalizmiyle ilişkilendirilen bir tür "iltizam usulü"ne dönüştü.

İster gönüllü verilsin, ister ailenin varlığına göre belli bir oranda zorla alınsın,[79] kamu borcu kurumu, şehir yönetimi ve tüccar varlığı arasında özel bir ilişki yarattı. Devletin, kârlı sermaye yatırımı yapılacak yerlerden biri olarak görülmesi nedeniyle, tüccarların devletin karar verme sürecine dâhil olmaya (yani bunu kontrol etmeye) hevesli olması doğaldı. Sahiden de, Le Goff Venedik ve Cenova'daki politik güç ve tüccar varlığı ilişkisini tarif ederken, 14. ve 15. yüzyıllarda Cenova ve Venedik'te, kamu borcundaki hisselerin gerçek "değerine" dair spekülasyonların, "büyük tüccarların meselelerinin giderek daha bü-

79. Servete konan bu "vergi" ile büyük İtalyan ailelerinin Rönesans döneminde sanat eserlerine yaptığı yatırımın artması arasında çarpıcı bir bağlantı var. Kamu borcuna zorla yaptırılan katkılar, ev eşyaları ve ev içi tüketim dâhil edilmeden, servet üzerinden belirleniyordu. Bu nedenle servet, tablolar, duvar süsleri ve altın ve gümüş eşyalar şeklinde korunuyordu. Bunun 15. yüzyılda Floransa'da nasıl yürüdüğünü görmek için bkz. David Herlihy'nin, Miskimin, Herlihy ve Udovitch'teki "Family and Property in Renaissance Florence" makalesi (1977: 3-24, özellike 4-5).

yük bir kısmını oluşturduğuna" (1956: 24) dikkat çekiyor. Devletin bir şirket gibi idare edilmesi, tüccar kapitalizmine cuk oturuyor.

TÜCCAR KAPİTALİZMİ

Kapitalizmin kökenlerine dair "Büyük Tartışma"da ağırlık, 13. yüzyıldaki İtalyan şehir-devletlerine verilir. Ortaçağ uzmanlarının istenmeyen kişisi olan Werner Sombart, 13. yüzyıl şehirlerindeki (açık ara en ileri yer olan İtalya'dakilerin bile) ekonomik karmaşıklık ve varlık seviyesinin, "kapitalizm" sayılmak için komik derecede düşük olduğunu iddia ediyor. Tartışmanın diğer tarafında ortaçağ İtalya'sı uzmanlarının büyük bir kısmı bulunuyor; onlar, ortaçağ İtalya'sına kapitalizm diyerek "iltifat etmek" için coşkulu bir şekilde mazeretler üretiyor.[80] Her ne kadar kanıtları büyük ölçüde ekonomik kurumlar üzerine çalışmalardan elde edilmişse de, bazıları Max Weber'in belirsiz modern kapitalizmin "ruhunun" 13. ve 14. yüzyıl İtalyan kasabalarında var olduğunu bile iddia ediyor.[81] Bu, kısır bir tartışma gibi görünüyor. Verili herhangi bir "ideal tip"in formlarının başlangıç noktasından tam gelişmişliğe doğru yavaş yavaş dönüştüğünü ve özellikle erken aşamalarda, yenilikçi formun çatışma halinde olduğu bir sosyal oluşumun içinde var olduğunu varsayabileceğimizi düşünüyorum. Kullanılan "kapitalizm" tanımı çok şeyi belirliyor.

---

80. Akla ilk gelen yazar Armando Sapori (1952). Özellikle bkz. *The Italian Merchant in the Middle Ages* (İngilizce çeviri, 1970) kitabındaki Sombart'a yönelik sert eleştirisi.
81. Mesela, saygıdeğer A. Fanfani, *Le Origini dello Spirito Capitalistico in Italia* (1933).

Lane (1957, yeniden basım 1966: 57), Oliver Cox'un (1959) "mantıklı" dediği tanımını kullanıyor ve şunu iddia ediyor: "Venedik, yönetici sınıfının geçimini, ticari sermaye formunda –nakit, gemi ve emtia– elde ettiği zenginlikle sağlaması ve hükümet üzerindeki kontrolünü kârlarını artırmak için kullanması yönünden, kapitalist olan ilk [Avrupalı] şehirdir." Fakat bu çok tikelci ve yüzeysel görünüyor.

Ben, İtalyan ortaçağ tüccarlarını Marksçı anlamda "pre-kapitalist" olarak düşünmenin daha iyi olduğunu, çünkü "feodalizm"in sosyal örgütlenme olarak hâlâ baskın form olduğunu söyleyen Le Goff'un (1956: 39-40) görüşünü tercih ediyorum. Ne var ki bu düzenin ortasında, bu düzeni tersine çevirmek için mücadele eden yeni tür kadrolar vardı –*kapitalizm için hazırlık yapan* sanayiciler (Flandre'de) ve tüccarlar (İtalya'da). Le Goff henüz kapitalist olmayan tüccar-zanaatkârlar ve açıkça o zamanlar doğmakta olan sistemin öncüleri olan daha büyük ölçekli tüccar-bankerler arasında net bir ayrım yapıyor.[82] Şimdi, İtalya'nın tüccar denizci devletlerinin o yolda ne kadar ilerlediğini incelemek için bu gruba dönelim.

İmparatorluk ekonomisiyle karşılaştırıldığında, "serbest teşebbüs" kapitalizmi, ne kadar zengin olursa olsun bir bireyin sağlayamayacağı kadar çok sermayeyi "devlet-dışı" araçlarla, toplu yatırım için tedavüle sokma kapasitesiyle nitelenir. Devletçi bir sistemde ve girişimci kapitalizmde

82. Ayrıca Le Goff, ortaçağda bir işçi proletaryasının büyük ölçekli endüstride yalnızca Flandre'deki tekstil ve İtalya limanlarındaki denizcilik endüstrilerinde oluştuğunu vurguluyor (1956: 49).

ortaklaşa biriktirilen sermaye arasındaki klasik fark, ikincisine katkıda bulunanların, kâr sağlamak amacıyla *gönüllü* olarak yatırım yapmasıdır. Sonra bu kazancın en azından bir kısmıyla, daha fazla kâr sağlamak amacıyla yeniden yatırım yapılabilir. Yatırımcılar, kâr sağlama şanslarını artırmaya çalışmanın yanı sıra her şeyi kaybetme riskini en aza indirmek için "portföy"lerini çeşitlendirir. Eğer bu tanımı kullanırsak, Cenova ve Venedik şehir-devletlerinin (ayrıca Floransa ve diğer İtalyan ticaret şehirlerinin), birbirlerinden biraz farklı şekillerde olsa da, 13. yüzyıla gelindiğinde *neredeyse* kapitalist olduğuna dair pek şüphe yok.[83]

İlk olarak kullanılan sermaye biriktirme yöntemi, sermayesi aile vârislerinin (erkek kardeşlerin) bölünmemiş paylarından gelen, *fraterna* denen aile şirketleriydi; bu yöntem Venedik'te, Cenova bunu bıraktıktan sonra bile tercih edilmeye devam etti. Klasik düzenleme, ortak olan kardeşlerin işbölümü yapmasıydı: Biri aile çıkarlarını gözetmek (ihraç edilecek malların satın alınmasını ve ithal malların yerel pazarda satılmasını ayarlamak) üzere memlekette kalır, diğeri de ihraç mallarını satmak için yabancı limanlara seyahat eder ve dönüş yolculuğu için bir şeyler satın alırdı. Bu tip düzenlemeler pek de yenilikçi sayılmazdı. Ne var ki şöyle bir avantaj vardı: Ortaklar büyük olasılıkla birbirine güvenebilir ve bir ömür birlikte çalışmaya razı olabilirdi. Bu nedenle, Heers'in (1977: 221-222) çok güçlü bir şekilde

83. Gelecek bölümde şu kaynakları temel aldım: Lane (1966, 1973), McNeill (1974), Lopez (1976), Lopez ve Raymond (1967), Postan (1952), Byrne (1916, 1930), Heers (1977) ve Sapori (1952, çeviri 1970).

savunduğu gibi aile, 14. yüzyıldan sonra bile, ekonomik örgütlenmenin temel birimi olmaya devam ediyordu.

Ne var ki, ailesinden para kalan her tüccarın erkek kardeşleri yoktu ve her maceracı girişimci, ihtiyaç duyduğu sermayeye sahip olarak doğmuyordu. Bu nedenle, 13. yüzyıldan bile önce, *commenda* ya da Venedik'te *colleganza* denen değişik bir biçim geliştirildi. Başlangıçta her denizaşırı girişim için bir seferlik kurulan bu tip ortaklıkta, birinci ortak gereken sermayenin üçte ikisini veriyor, ikinci ortaksa kalan üçte birlik kısmı ve yurtdışında mallara eşlik etmek için işgücünü sağlıyordu. Farklı katkıları göz önünde bulundurularak girişim başarılı bir şekilde sonuçlandığında, seyahat eden ortağın masrafları düşülüyor, kâr eşit bir şekilde bölüşülüyordu.[84]

Zamanla, henüz hiç sermaye biriktirememiş genç "aktif ortakları" hesaba katarak bir "uyuyan" ortağın (*stans*) tüm sermayeyi sağladığı ve bir "aktif" ortağın da masrafları ödendikten sonra kârın yalnızca çeyreğini aldığı alternatif bir form yaratıldı. Ne var ki bu, yaptığı ihracat tam zamanlı bir ortağın işgücünü karşılamaya yetmeyen küçük tüccarlar için çok işe yaramadı. Bu nedenle seyahat eden temsilciler,

---

84. Bu sistem ile A. Udovtich'in *Partnership and Profit in Medieval Islam* (1970a) kitabında tarif edilen, çok daha önce Arapların yaygın olarak kullandığı ortaklık anlaşması o kadar birbirine benziyor ki, bunun doğrudan alındığı sonucunu çıkarmamak neredeyse imkânsız. Her ne kadar Lopez (1976: 76), Bizans-İslam ve Avrupa kültür bölgelerinde "benzer anlaşmaların birbirinden bağımsız olarak ortaya çıktığı ihtimalini yok sayamayız" uyarısında bulunsa da, bu düşük bir ihtimal gibi görünüyor, zira Byrne (1916: 135), Cenova *societa*'larının kökenlerini, Suriye'yle ticaretin başladığı döneme dayandırıyor. Bu meseleye, Ortadoğu sistemini ele alan 2. Kısımda tekrar döneceğiz.

farklı uyuyan ortaklardan, hizmetleri için komisyon alarak taşınacak ek mallar kabul etti. Bu tip temsilciler genelde birkaç mevsim yurtdışında kalırdı; sevkiyatları alır, malları satar ve geri götürdükleri yükün ne içerdiği konusunda genelde dikkat çekici bir ketumluk sergilerlerdi.

Sonunda daha büyük şirketler, en büyük yurtdışı şubesinde kalıp devam eden alım satım işlemlerini yürütmek için komisyonla değil, maaşla çalışan elemanlar tercih etmeye başladı. Ne var ki bu, Avrupa'da daha yaygındı, çünkü oradaki hızlı posta detaylı siparişleri elemanlara ulaştırabiliyordu. Akdeniz'deki adalarda, Suriye'de ve Karadeniz'deki liman kasabalarında, kalıcı olarak yerleşmiş komisyonculara daha fazla bağımsızlık verilmeliydi. Bunların çoğu işe aracı olarak başladı, ama sermaye biriktirdikçe bağımsız tüccarlar haline geldi ve Cenova ya da Venedik'e gidip gelen basit bir güzergâh kullanmak yerine, çeşitli yerel limanlardan geçen çok karmaşık bir sefer programı yürüttüler. Doğuda aracılar, "yatırım bankacılığı" işlevi bile görmeye başlamıştı.

> *Suriye'deki kişilerin Cenova sakinlerine olan borçlarını, Cenova'daki alacaklıyla yapılmış bir sözleşmeyle Suriye'ye giden tanınmış elemanlar topluyordu. Alacaklı, onun adına borçları toplaması için elemana yetki veriyordu ve topladığı parayı uygun gördüğünde ticarette kullanması için onu yönlendiriyordu* (Byrne, 1916: 166).

Ticaret biçimleri ve ortaklık tipleri giderek karmaşıklaşıp aileden uzaklaştıkça, daha iyi kayıt tutma ihtiyacı doğdu

–hem yatırımcılara sunulacak hesaplar hem de şartları için hafıza ya da sadakate güvenilemeyecek karmaşık anlaşmalar için. Her ne kadar bizim bildiğimiz çifte kayıt usulü muhasebe 14. yüzyılın sonlarına kadar resmi olarak yerleşmemişse de, o zamandan önce bile kayıtlar o kadar titiz tutuluyordu ki, çağdaş bir araştırmacı çok az bir çabayla bu kayıtları günümüz hesap tutma biçimlerine dönüştürebilir. Ve en eski Venedik belgeleri anlaşmalardan *rogadia* (dilekçe)[85] olarak bahsediyorsa da, kısa sürede bu anlaşmalar kayda geçirilip noter tarafından resmileştirilmeye başlandı. Cenova'da belgelerin notere onaylatılması neredeyse bir takıntı haline geldi; memleketlerinde ve ülke dışındaki çeşitli kolonilerinde, yılda binlerce anlaşma kayda alınıyordu.

Tarihçiler, hem hesap defterleri hem de noter belgelerini, ortaçağda Avrupa'da işlerin nasıl yürütüldüğünü anlamak için itinayla inceledi. Fakat Sapori'nin (1952, çeviri 1970) alaycı bir şekilde işaret ettiği gibi, İtalyanlar o kadar becerikli iş insanlarıydı ki, resmi belgeleri bir şeyleri teşhir etmek kadar gizlemek için de kullandılar. Bu nedenle, görünüşe göre iki tür defter tutulmuştu: bir tane "yatırımcılar" ve muhtemelen vergi denetçileri için, bir tane de gerçek hesapları kaydetmek için. Dahası, noter belgelerinin bolluğu, kilisenin emriyle yasaklanan faizi gizlemek için, bir alım satım işleminin birçok (ve ayrı kaydedilmiş) parçaya bölün-

85. Bu tür anlaşmalar Müslüman tüccarlar arasında çok yaygındı, hâlâ yaygın ve Venedik'te daha önce gözden düşmüşse de, Kuzey Afrikalı Yahudi tüccarlar arasında da yaygındı (Lopez, 1976: 73-74).

mesinden kaynaklanıyordu. Yine de kaydedilmiş alım satım işlemlerinin toplam hacmi, İtalyan liman şehirlerinde iş yatırımının üst sınıftan küçük bir girişimci grubuna has olmayıp, tüm ekonomiye yayılmış olduğunu gösteriyor.

Marco Polo'nun yaşadığı dönemde Venedik'te, şehirdeki hemen hemen her "züppe" denizdeki gemilere para yatırmıştı (Power, 1963: 43); bu, sermaye biriktirenlerin yalnızca en üstteki elitler olmadığı anlamına geliyordu. Cenova'da katılım daha da genişti. Yalnızca gemi sahiplerinin ve tüccarların büyük sermayesinden değil, denizcilerin, zanaatkârların, hatta "alt sınıf"tan insanların cüzi sermayesinden de para sızdırmak için, ustaca bir sistem geliştirilmişti. Denizciler komisyonla mal taşıyor ve zanaatkârlar ile ev kadınları diğer limanlarda pazarlamak için üretimlerinin küçük bir miktarını yolluyordu; gemi mülkiyeti ve taşıdıkları yükler o kadar çok bölünmüştü ki, fakir bir işçi bile üç kuruş yatırım yapıp –loto oynar gibi– kendi gemisinin seçilmesini umabilirdi.[86]

Bu Cenova kurumu, (çok sonra icat edilecek olan) anonim şirketlerine o kadar benziyordu ki, anlatılmayı hak ediyor. Byrne (1930: 12), 13. yüzyıldan önce, gemilerin nispeten küçükken, bireyler ya da basit ortaklıklara ait olduğunu ve sahiplerinden biri tarafından işletildiğini söylüyor. Ne var ki ticaret genişleyip, 13. yüzyılda daha büyük gemiler inşa edilince, gemilerin mülkiyeti, *loca* denen

86. Benzer bir sistem de Venedik'te kullanılmış gibi görünüyor, fakat devletin gemi yapımına doğrudan dâhil olmasından dolayı, hiçbir zaman Cenova'daki kadar gelişmiş bir sistem olamadı. Mesela bkz. McNeill (1974: 16-17).

hisselere bölündü. Bu sistem özellikle Doğu Akdeniz ülkeleriyle yapılan ticarette yaygındı. Her gemide, "*loca* sayısı, gemiyi idare etmek için gerekli denizci sayısıyla aynıydı" (Byrne, 1930: 15), yani bir *locum*'a sahip olan kişi, bir denizcinin giderlerini üstleniyordu; tabii ki belirli bir denizci kastediliyordu, zira *loca* sahipleri "kendi" denizcilerini başka gemilere transfer bile edebiliyordu (Byrne, 1930: 16). Sahiplerin yolculuk boyunca tüccar bölgelerinde hakları vardı ve kendilerine bir depolama alanı veriliyordu. Her ne kadar ilk başta büyük tüccarlar kendileri kullanmak için payların hepsini satın alıyor ya da kiralıyorduysa da, bu alanlar, her kişi bir *locum*'un yirmi dörtte birine ya da daha azına sahip olana dek giderek bölünmeye devam etti. Bu süreçte, *locum* pazarda alınıp satılabilen bir "emtia"ya dönüştü, "denizcilerin maaşını ödeyebilmek ve ihraç edecek mal satın almak için borç karşılığı rehin verildi" (Byrne, 1930: 17-18) ya da *accomendatio* (kısa vadeli kredi) veya ipotekte güvence olarak verilirdi. Kısacası "hisse senetleri", herhangi bir meta ya da kişisel mülk gibi muamele görüyordu. Byrne'a göre (1930: 14):

> *Toplumun tüm kesimlerinden kadın ve erkekler hisse sahibiydi; bir ailenin üyeleri hisse satın almak için kaynaklarını bir araya getiriyor, kimi zaman şahıslar bir* locum'*un yalnızca çok küçük bir parçasına sahip oluyordu.* Loca [locum'un *çoğulu*], *denizde en sevilen yatırım olan deniz kredisi için özellikle iyi bir güvence olarak görülüyordu; bu kredi, ancak gemi sağ salim dönerse ödeniyordu.*

Modern kapitalizmle ilişkilendirdiğimiz kurumların, 13. yüzyılın ilk yarısında Cenova'da filizlenen bu örnekten daha ileri bir formunu bulmak zor.

Fakat görünüşe göre bu, sadece geçici bir tedbirdi. Her ne kadar "*loca* mülkiyeti yaklaşık 13. yüzyılın ortalarına kadar tüm Cenova gemiciliğini tanımlayan şey olsa da, [eninde sonunda] ailelerin ve şahısların büyük servetler kazanması ve denizaşırı ticarette güvenliğin artması bunu," riski dağıtmak ve sermaye biriktirmek için, "mecburi olmaktan çıkardı" (Byrne, 1930: 12). 13. yüzyılın sonunda, dış ticarette muazzam servet ve tecrübe edinmiş bir ticaret aristokrasisi, kaptanlarına ait olan küçük gemileri de küçük *loca* sahiplerini de yerinden etti (Byrne, 1930: 65).[87] *Laissez-faire* komünal yönetim üzerindeki kontrolleriyle, neredeyse meslektaşlarının, Venedik'te baskın olan daha toplumsal bir gemi yatırım sisteminde olduğu kadar başarılı oldular.

1260'TAN 1350'YE TİCARET SİSTEMİNDEKİ DEĞİŞİKLİKLER

Denizcilik/ticaret hegemonyası için iki rakip olan Cenova ve Venedik'in birbirlerine göre durumları, değişen politik ve coğrafi ortam bağlamında, 13. yüzyılın sonlarına doğru değişti. Cenova'nın toparlanması, iki "süper güç" arasında

87. Bankalar, diğer kapitalist kurumların modellerini izleyerek, ölçek büyüdükçe, yönetimi aracılara bırakılan *loca*'ların başlıca sahibi haline geldi (Byrne, 1930: 19).

başlayacak ve ancak bir Venedik adası olan Chioggia'da saldırmaya hazır bekleyen Cenevizlilerin, 1380'de nihayet yenilgiye uğramasıyla sona erecek yeni bir mücadelenin habercisiydi. Torino Barışı (1381), Akdeniz ve özellikle de Doğu ticaretini Venedik tekeline bıraktı. Bu neden oldu?

13. yüzyılın ikinci yarısında İtalya'nın doğu bağlantıları, "merkez"i ortadan kaldıran ve geri kalan bölgeleri de güney ve kuzey rotaları arasında bölen birtakım düzenlemelerden geçti. Ortadoğu'nun kalbine doğru genişleyen Avrupa yollarındaki bu ayrılma 1258'de, Moğolların Bağdat'ı yok edip, rakip başkentlerini Bağdat'a nazaran daha kuzeyde ve doğuda, bulunan Tebriz'de kurmasıyla başladı. Bu, Dicle Nehrini takip edip Basra'ya, sonra da Basra Körfezinden denize açılıp ötedeki Hint Okyanusuna çıkmadan önce karayoluyla Haçlı krallığından Bağdat'a geçmeyi sağlayan eski kervan yolunun çekiciliğini azalttı. 13. yüzyılın sonlarına doğru, Filistin'deki Haçlı topraklarının kaybedilmesi de bu eski yolu daha da baltaladı. Ondan sonra, trafiğin bir kısmı yön değiştirdi; Hint Okyanusuna varmak için ya kuzeyden Orta Asya üzerinden geçiliyor ya da güneyden Mısır üzerinden önce Kızıldeniz'e, sonra da Aden'e gidiliyordu.

Bu yeni dönemin başlangıcının habercisi, 1261'de kuzeydeki Latin Konstantinopolis krallığının düşüşüydü; bu, Venedik'in Karadeniz kara ticaretindeki tekelinin yok olmasına da sebep oldu. Cenova'nın Bizanslı rakibine şehri geri alması için yardım etmesi şaşırtıcı değildi, bunun karşılığında, tekrar o bölgenin Avrupalı hâkimi oldu. Cenova'nın birincil konumu, eski müttefiki Pisa tarafından sınanmaya

devam ediyordu, fakat bu rekabet Pisa filosunun 1284'teki kesin yenilgisiyle fiilen sona erdi. Sınırsız hareket özgürlüğüyle, Haliç kıyısında bulunan Pera'daki ve Karadeniz ile Hazar Denizi arasında bulunan Kefe'deki Cenova yerleşimleri, geçici *pax mongolica* (bkz. 5. Bölüm) sayesinde kolaylaşan ve giderek büyüyen karayolu ticaretinden nemalanmaya başladı. Marco Polo'nun babasının ve amcasının 1261'de Venedik'ten Hanların diyarına yaptığı ilk yolculukta Konstantinopolis yolunu kullanmaları belki biraz önem taşıyordur. Ne var ki, 1268'deki dönüş yolculuklarında, hâlâ Haçlıların elinde olan Akka yolunu kullanmışlardı. Ve 1273'te, bu sefer 17 yaşında olan Marco Polo'yu da yanlarına alarak yeniden yola çıktıklarında, Basra Körfezine gitmek için, Konstantinopolis'e hiç uğramayıp İran üzerinden gitmişlerdi.[88]

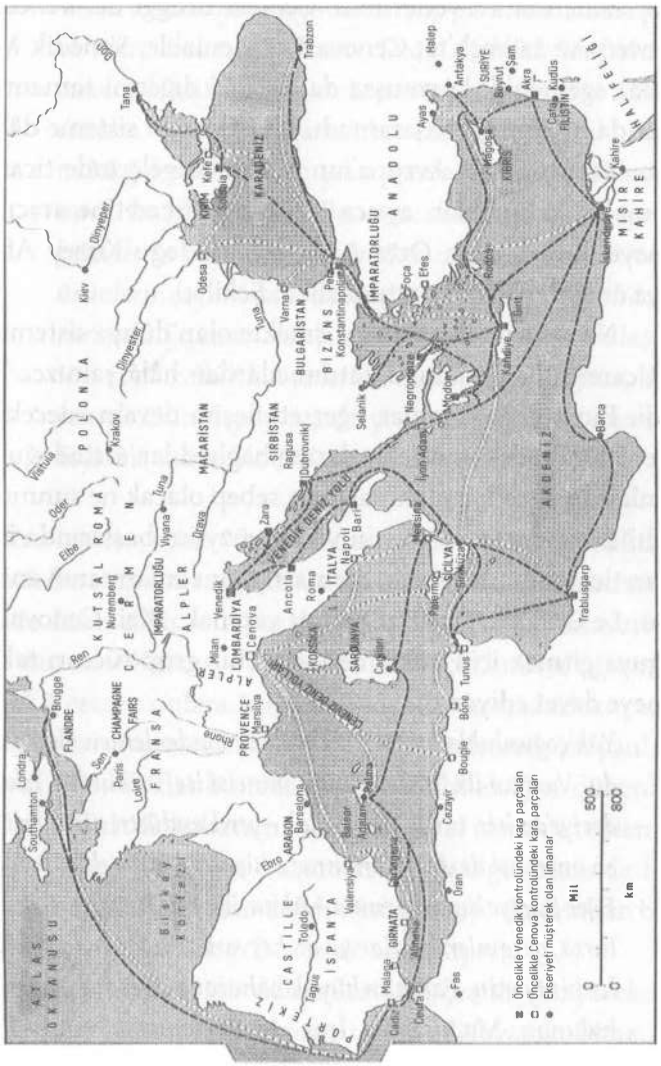
Kuzey bölgelerinden sürülen Venedikliler dikkatlerini yeniden, büyük değişikliklerin yaşandığı güneye çevirdi. Mısır'da, on yıllık (1250-1260) hükümdarsız bir dönemin ardından Memlûk saltanatı, nihayet Selahaddin Eyyubi'nin haleflerinin hanedanının, Eyyubilerin yerine geçti. Venedik'in Cenevizli rakiplerine yaptığı karşı hamle, kölelerden ve eski kölelerden oluşan bu yeni askeri sınıfla ilişkilerini güçlendirmek oldu; bu strateji, 1291'de Memlûklar, Haçlı Krallığının başkenti ve imparatorluklarında kalan son Avrupa toprağı olan Akka'yı yeniden ele geçirip Selahaddin Eyyubi'nin başladığı işi bitirince daha büyük bir önem kazandı.

88. Anlamlı bir biçimde, yalnızca 1295'te, Haçlı Krallığı yıkıldıktan *sonra* Konstantinopolis üzerinden döndüler.

"Büyük Macera"nın bu şekilde bitişi, ticaret ortakları ve rotalarının daha da etkili bir şekilde yeniden düzenlenmesini gerektiriyordu. Memlûk hâkimiyetindeki Mısır, denizden yürütülen doğu ticaretinin kilit geçiş noktası oldu. Böylece, baharat ticaretini tekellerine almaya çalışan Venedikli tüccarlar ile geçiş ücretleri ve vergilerle avantajlı şartlar elde etmeye çalışan aynı derecede tekelci Memlûk Devleti arasındaki garip bir şekilde ikircikli bir ilişki başlamış oldu.

Cenova, Doğuyla ticareti Venedik'le mücadele etmeden teslim etmedi. Karşı hamlesi, Atlantik üzerinden batıya yönelmek oldu. Cenova'nın Hindistan'a ulaşmak için Afrika'nın etrafını dolaşmaya ciddi olarak ilk defa 1291'de kalkışması tesadüf değil. (Eğer Vivaldi kardeşlerin gemileri bunu başarabilseydi Cenova, dünya sisteminde Portekizlilerin iki yüzyıl sonra elde ettiği rolü oynayabilirdi.) Cenova 13. yüzyılın son dönemlerinde ayrıca Kuzey Denizindeki ülkelerle –hem İngiltere hem de Flandre'yle– ilk ticari bağlantılarını kurdu. Her ne kadar o zamana dek Cebelitarık Boğazından geçişler neredeyse Müslümanların kontrolünde olsa da, kısıtlı sayıda Cenova gemisi her zaman oradan geçmenin yolunu bulmuştu. Fakat Müslüman deniz kuvvetleri 1293'te ortak Kastilya-Cenova filosu tarafından kesin olarak yenilgiye uğratılınca, Brugge'le doğrudan ticaret düzenli bir şekilde kuruldu.

Bunlardan anlaşılabileceği gibi, 13. yüzyılın sonraki dönemlerinde ve daha çok da 14. yüzyılın başlarında, Cenova ve Venedik'in liman şehirleri, erişimlerini gelişmekte olan Avrupa dünya ekonomisinin neredeyse her yerini kapsayacak kadar genişletti. Ve her ne kadar ikisi de siste-



ŞEKİL 4. ORTAÇAĞDA CENOVA VE VENEDİK'İN AKDENİZ TİCARET YOLLARI.

min kısmen farklı yerlerinde (Cenova Brugge'de, Venedik Antwerp ve Lübeck'te; Cenova Karadeniz'de, Venedik Mısır'da) egemenlik kurmuşsa da, hiçbiri diğerini tamamen dışarıda bırakmayı başaramadı. İkisi de tüm sisteme dâhil oldu. Yalnızca Batı Avrupa'nın bütün bölgelerinde ticaret yapmakla kalmadılar, ayrıca Uzakdoğu ticaretine aracılık etmeye devam eden Orta Asya ve Ortadoğu-Kuzey Afrika'ya önemli yollar da açtılar (Bkz. Şekil 4).

Ne var ki İtalyanlar, gelişmekte olan dünya sisteminde ticaretin bağlı olduğu katılımcılardan hâlâ yalnızca biriydi. Buna karşılık onlar, eğer etkileşim devam edecekse, diğer bölgelerdeki meslektaşlarına bağlıydılar. Ortadoğu limanlarında hoş karşılanmalarına sebep olacak ne sunmuşlardı? Buna cevap vermenin ve 14. yüzyılın başlarında kurulan ticaret modellerinin karmaşıklığını anlatmanın en iyi yolu, Le Goff'tan (1956: 16) alıntı yapmak. Bizi, Cenova'da doğuya gitmek için yükleme yapan bir grup tüccarı takip etmeye davet ediyor.

> *Yük çoğunlukla kumaş, cephane ve madenlerden oluşuyordu. Varılan ilk liman Tunus, ikincisi ise Trablus'tu. İskenderiye'de her türlü ticari mal –yerel endüstri ürünleri ve en önemlisi de doğudan ihraç edilenler– yüke ekleniyordu. Eğer Suriye limanlarında –Akka, Tire ve Antakya– durulursa, gezginler, hacılar ya da kervanlarla Doğudan gelenler biniyordu. Fakat en büyük baharat antreposu, Kıbrıs'ta bulunan Mağusa'ydı. İran ve Ermenistan rotalarının varış noktasında bulunan Lazkiye'de de, Marco Polo'ya göre, "dünyanın tüm baharatı, ipeği ve sırmalı kumaşları"*

vardı. Foça'da güverteye değerli şap alınırken Sakız, şarap ve sakız limanıydı. Bizans, Doğu Akdeniz ülkeleri rotalarının büyük kesişim noktasındaki bir sonraki zorunlu duraktı. Sonra Karadeniz'i kat ederek, Kırım'daki Kefe'de ta Moğol rotalarından gelen Rusya ve Asya ürünleri alınırdı: buğday, kürk, balmumu, salamura balık, ipek ve belki de en önemlisi köle. Doğudan geri getirmedikleri bu ürünlerin çoğunu satmak için, Sinop ya da Trabzon'da dururlardı. En cesur olanlar, Tebriz ve Hindistan'a ulaşmak için tatar kolluk kuvvetleriyle birlikte Sivas'a gider, karayoluyla Orta Asya'yı geçerek ya da deniz yoluyla Basra'dan Seylan'a giderek de Çin'e doğru yola çıkardı.

Cenevizliler yerine Venediklileri takip etseydik, yükü bir yerde bırakıp satmak için başka bir yerde alarak benzer şekilde dairesel bir rotadan geçecektik; gerçi muhtemelen Mısır'dan önce Kafkasya'dan köle almak için kuzeye uğranırdı, çünkü esasen onlara Mısırlı yöneticiler karşısındaki pazarlık güçlerini veren Memlûk saflarını tazelemek, İtalyanların işiydi. Memlûklar bu tedariki isteyebilmek için, düzenli ve artan miktarda baharatın yanı sıra yerel olarak üretilen pamuk ve keten kumaş, durumları kötüye giderken de ham pamuk sağlamak zorundaydı (Ashtor, 1976'da yeniden basılan birkaç makalesi, 7. Bölümde tartışılıyor).

14. yüzyılın ilk dönemlerinde, çeşitli dünya ekonomilerinin giderek birbirlerine uyum sağlayarak, biraz zorlayarak da olsa –büyük kısmı kapitalist olan– bir dünya sistemi denebilecek bir şey oluşturmaya başladığına dair

açık kanıtlar var. İtalyan tüccar denizci devletler tarafından ön-Asya'yı kuzeyden Çin'e, güney deniz yoluyla da Mısır'ı Hindistan, Malezya ve Çin'e bağlayan hayati doğu ticaretine dâhil edilen Batı Avrupa sonunda ticaret sistemine girdi ve her ne kadar henüz hegemonya kuramasa da, en azından daha eşit bir ortak haline gelmeye başladı.

Dünyanın ne derece "birleşmekte" olduğu, refahın evrensel olduğu gerçeğinde görülebilir. Cenova, tıpkı Brugge ve Kahire gibi, en yüksek noktasındayken (bunu 2. Kısımda göreceğiz), Champagne fuarları gibi, Bağdat ve Konstantinopolis'in de en verimli dönemi bitmişti. Çin'in büyümesi yeni bir evreye girmişti. Tüccarları etkin bir şekilde batıya doğru uzanan Yuan hanedanının Moğol hükümdarları, girişken bir ticaret politikası izliyordu. Alt sistemlerin daha da birbirine karışmasına fırsat kalmadan, halihazırda harekete geçmiş olan eğilimlerin etkisiyle, "kültürel adalar"ın ya da Chaunu'nün terimini kullanmak gerekirse *les univers cloisonnés*'nin (1969, ikinci baskı, 1983: 54-58) gerçekten karşılıklı bağımlılığa dayanan bir dünya sistemine dönüşmesi an meselesi gibi görünüyordu.

Bu kitabın temel meselesi, bunun neden olmadığını anlamaktır. Göreceğimiz gibi, 14. yüzyılın ortasında her şeyin durma noktasına geldiğini varsaymak yanlış olur. Venedik ve doğu ticaret sistemi arasındaki bağ, 14. yüzyılın sonraki dönemlerinde ve 15. yüzyıl boyunca devam etti. Fakat giderek her yanı ağ gibi kaplamak yerine, sistem daha az sayıda "oyuncu"nun gitgide daha fazla hâkimiyet kurmaya başladığı birkaç dar yolu kapsayacak şekilde sadeleş-

ti. Avrupa-Ortadoğu alt sistemleri körelirken, Venedik ve Kahire'nin ticari bağlantılarının sürmesi, hatta genişlemesi, dikkat çekilebilecek bariz bir çelişki yalnızca. Geçici olarak daha küçük olan bir bütündeki "pazar paylarını" artırdılar.

YÜZYIL ORTASI BUNALIMI

Cenova ve Venedik şehirlerini örnek olarak kullanarak, 14. yüzyılın ilk yarısını tanımlayan ticaretteki büyümenin ve yüzyıl ortasındaki hıyarcıklı veba salgınını takip eden ekonomik çöküşün etkilerinin izlerini sürmek için birkaç yol var. Nüfus, şüphesiz bunlardan biri. Görkemli büyüyümesinden önce, 1200'de Venedik'in nüfusu yaklaşık 80 bindi. 1300'e gelindiğinde nüfus iki katına çıktı; 120 bin kişi şehirde, 40 bin kişi de lagün bölgesinin geri kalanında yaşıyordu. 1338'de ev ev dolaşarak yapılan şehirdeki erkek nüfusu sayımı bu sayının, salgın yıllarına kadar korunacak bir zirve olduğunu gösteriyor (Lane, 1973: 18). Cenova'nın nüfusu zirvesine, yaklaşık 100 bin kişiye, biraz daha erken, neredeyse yüzyıl başında ulaştı (Kedar, 1976: 5), fakat o bile 14. yüzyılın ilk dönemlerinde kenar mahalleleri bünyesine katmaya devam etti (Hyde, 1973: 181).

İronik bir şekilde, Venedik ve Cenova'nın felaketine, geniş alana yayılmaları sebep oldu. Hıyarcıklı veba salgını İtalya'ya, iki şehrin de kullandığı Kırım'daki ticaret noktası olan Kefe üzerinden geldi; orada, kenti kuşatılan Moğol birlikleri, ölümcül salgının kurbanı oldu. Sonra hastalık, 1347

Sonbaharında ana limana gelen Venedik kadırgasındaki fareler aracılığıyla Avrupa'ya geçti. Sonuçlar yıkıcıydı.

> *Sonraki 18 ayda, Venedik sakinlerinin yaklaşık beşte üçü öldü. 1348'i, salgınlarla dolu üç yüzyıl izledi. 1500'de Venedik'in nüfusu, aşağı yukarı iki yüzyıl önceki nüfusuyla aynıydı (Lane, 1973: 19).*

Cenova da benzer bir kaderi paylaştı. 1350'de nüfusu, 1341'dekinin yalnızca yüzde 60'ı kadardı (Kedar, 1976: 5) ve hiçbir zaman tam olarak toparlanamadı.

Kedar (1976: 16), Venedik ve Cenova'nın farklı kaderlerinin izini sürmek için, iyi ve zor zaman döngülerini ve salgın sonrası toparlanmalarını baz alarak birkaç zekice gösterge oluşturdu. Birinci gösterge, liman tesislerindeki fiziksel değişikliklerdi. Venedik'te, rıhtımdaki çalışma nihayet 1324'te bitti, bundan sonra 1414'e kadar yeni bir düzeltme yapılmadı. Ayrıca 1103'te yapılan devlet mühimmat deposu 1303'te üç katına çıktı ve 1325'te yeniden genişletildi, bundan sonra 1473'e kadar yeni bir genişletme yapılmadı. Cenova'nın modeli de buna benzerdi; gerçi 16. yüzyılda Venedik liman restorasyonlarında dikkat çeken canlanmanın benzeri, artık denizcilikte hâkimiyet iddiasından vazgeçmiş olan Cenova'da görülmemişti. Cenova limanı, 1300'de ve sonra tekrar 1328'de önemli ölçüde uzatıldı, fakat bundan sonra 1461'e kadar başka bir değişiklik yapılmadı. "Yani hem Venedik hem de Cenova'da ana liman tesislerini genişletme çalışmaları yaklaşık 1325'te durdu ve ancak sonraki yüzyılda yeniden başladı. İki şehrin limanlarının gelişimindeki bu fi-

ili duraklama, deniz ticaretinde bir durgunluk yaşandığını gösteriyor" (Kedar, 1976: 16).

Kedar'ın (1976: 17) kullandığı ikinci gösterge, Venedik limanından ayrılan tüccar konvoylarındaki kadırgaların sayısındaki azalma; "1330'larda, Romanya ve Karadeniz'e yılda sekiz ila on gemi giderdi; 1373 ve 1430 yılları arasında, iki ya da üç kadırgadan oluşan konvoylar vardı. Konvoylardaki kadırga sayısındaki azalma, deniz ticaretindeki daralmanın yalın bir göstergesi olarak görülmeli." Gerileme çarpıcı –ve Cenova için Venedik'e göre daha şiddetli– olsa da, bunun salgın gelmeden önce başlaması enteresan; bu da salgının, gerilemenin yalnızca bir kısmını açıklayabileceğini gösteriyor.

Hyde, vebadan önce de "Avrupa'da değişik türlerde ve daha önemsiz birtakım talihsizliklerin yaşandığını, bunun da ekonomiyle ilgili ciddi bir sorun olduğunu gösterdiğini" (Hyde, 1973: 179) şiddetli bir şekilde savunuyor. İtalya'da ekonomik gerileme, kırsaldaki kötü mahsullerle başladı[89] ve bu da kentin mali durumuna epey ağır yükler bindirdi. Komünal giderler ve onlara destek olan vergiler, 1330 ve 1340'larda doruğa ulaştı; İtalyan şehir-devletlerinin kamu borçları çok arttı ve ödenme şansı kalmadı. Bu bir ölçüde, en önemli birkaç bankacılık hanesinin –1342'de Peruzzi ve

89. Bu tip geriye dönük açıklamaları aşırı derecede şüpheli buluyorum. Mahsullerin kötü olması, devlet hazinesinin küçülmesi gibi şeyler, asırlar süren bir eğilimin uzun vadeli yükselişi söz konusu olduğunda tarihçilerin pek dikkatini çekmeyen, çok kısa süreli döngüsel olaylar gibi görülüyor. Ne var ki büyük bir gerileme başladığında, bunlar daha dikkatle inceleniyor.

1346'da (Balducci'nin işvereni olan) Bardi– salgından önce iflas etmesinin sebebi olabilir (Hyde, 1973: 181-187). Fakat bunların hepsinin Floransalı şirketler olduğu göz önünde bulundurulmalı; Venedik ve Cenova'da bu tür kredi iflasları henüz yaşanmamıştı.

Gerilemenin ilişkilendirildiği başka bir etken de politik hizipçilik; 1340'larda bu durum, birkaç İtalyan şehir-devletinin bir tüccar oligarşisi tarafından yürütülen eski komünal yönetimi neredeyse terk edip, Cenova özelinde dışarıdan biri olan, tek bir lider tarafından yürütülen daha diktatörce bir yönetimi tercih etmesine yol açtı –Cenova'da *podesta* (ilk başta *popolo*, yani insanların lideri) ve diğer kasabalarda *signora* (ya da "lord").[90] Waley, "Cumhuriyetlerin Başarısızlığı" (1973: 221-239) başlıklı bölümünde bu akımdan şikâyet ediyor. Fakat Waley'nin etkileyici kitabı, neredeyse sadece tepe şehirlerine odaklanıyor; Cenova ve Venedik'in yokluğu dikkat çekiyor. Diğer araştırmacılar –özellikle de Venedik'e duygusal olarak bağlı olanlar– Venedik'in nihai başarısını "iyi yönetimine", Cenova'nın nihai çöküşünü ise savaş halinde olan "büyük" ailelerin aşırı bireyselliğine bağlayarak Cenova ve Venedik arasında doğru olmayan bir ayrım yapıyor.[91] Bu politik farklılıklar her zaman vardı. Bu nedenle

90. Bu hizipçilik, dört bir yanı sarmış surlarla çevrili özel kuleler formunda ortaçağ İtalyan kasabalarının manzarasına damga vurmuştu; büyük aileler bu kuleleri, çoğu zaman herkesin birbirine karşı olduğu savaşlara dönüşen durumlarda kullanmak için bulunduruyordu. Cenova, diğer birçok ticaret şehrine kıyasla iç ayrılıklarla daha az parçalanmış olabilir ve görünüşe göre, "ticaret için kötü" olduğundan, hizipçiliğin en hararetli parçalarını aşmayı ya da dönüştürmeyi başarmış olabilir.

91. Ortaçağ İtalya'sı ekonomi tarihi üzerine çalışıp da bu görüşü benimsememiş bir

Cenova'nın çöküşünü, denizaşırı ticarette Venedik'ten bile daha başarılı olduğu bir dönemden beri süregelen bir nedene bağlamak zor, üstelik 1340 gibi ileri bir tarihte bile Cenova iki şehirden daha müreffeh olandı.

Kedar (1976) her ne kadar yaygın klişeleri kabul etse de daha karmaşık bir soru soruyor. Kitabına, refahın arttığı zamanlarda işe yarayan davranış şekillerinin, bir daralma yaşandığında daha az işlevsel olabileceği varsayımıyla başlıyor. Bu nedenle, Venedik bu zorluğa göğüs gererek doğu ticaretinden geriye kalanları tekelleştirmeye devam ederken, Cenova'nın bunu neden yapmadığını anlamak için, Cenevizli ve Venedikli tüccarların 14. yüzyılın ikinci yarısındaki "Büyük Bunalım" dönemindeki tepkilerini inceliyor. Analizi, iki şehirdeki tüccarların teşebbüs tarzlarına ve devletin bu tüccarlara girişimlerinde ne kadar destek ve risk teminatı verdiğine odaklanıyor. Bireyci Cenova'nın durumu, halkın servetini tedavüle sokarak tüccarlarına güvenlik ağı oluşturmaya elverişsizken, Venedik'teki devletin her zaman tüccarlarına müşterek mallar –limanlar, gemiler ya da savunma silahları– üzerinden tedarik ettiği devlet yardımları ve teminatlar sağladığını ileri sürüyor. Yani devlet "sosyaliz-

araştırmacı (belki Queller, 1986 istisna olabilir) bulmak neredeyse imkânsızsa da, belki de Renouard (1969: I), bunu en ısrarcı şekilde ileri sürenlerden biri. Fakat bu bölümün başında da görüldüğü gibi, Venedik'in lehine muazzam bir yandaşlık var ki bu, araştırmacıların ortaya koyduğu bazı yorumlara gölge düşürüyor. Venedik yönetimine yönelik en sert eleştirinin bir Floransa yandaşından gelmesi tesadüf değil. Bu nedenle, J. Lucas-Dubreton *Daily Life in Florence* (İngilizce çevirisi 1961) kitabında, "yüksek kültürün evi" olan Floransa'nın aksine, Venedik aristokrasisi için şöyle diyor: "'gizemli ve görünmez' polis devleti karşısında titreyen halktan uzak duran bir komplocu takımı."

mi" ya da "refah devleti" Venedik'i, Cenova'yı batıran nüfus azalması ve ekonomik daralma dalgasından korudu.

Fakat bu açıklamalar, burada izini sürmeye çalıştığımız uluslararası etkenleri göz ardı ediyor gibi görünüyor. Cenova'nın doğal hâkimiyet alanı her zaman Batı Akdeniz bölgesi ve sonra da Atlantik oldu. "Ele geçirdiği" alan ise ön-Asya'nın kuzeyiydi –Konstantinopolis, Karadeniz ve Orta Asya'dan geçen karayolu rotası. Bu yerlerden hiçbiri, 14. yüzyılın ikinci yarısında eskisi kadar işine yaramadı. Portekizliler ve Kastilyalı İspanyollar Atlantik'te daha iyi konuşlandığından Güney İspanya'daki Müslüman gücünün son kalıntılarıyla rekabet etmek zorunda kalmamıştı. Cenova'nın Kuzey Denizindeki hâkimiyetini zorlamaya başlamışlardı. Ve II. Kısımda açıklayacağımız gibi, Asya'dan geçen kuzey rotası, 13. yüzyılda olağanüstü bir şekilde birleştiği için transit ticarete çok açık olan Moğol İmparatorluğunun bir bölünme ve parçalanma döneminden geçmesi yüzünden gitgide parçalanıyordu. Timurlenk, Cengiz Han değildi.

Cenova'nın veba salgınını atlatmayı başaramaması ve önce 1378-1384'te ve en sonunda da 1400'te denizde nihai olarak Venedik'e yenilmesi, Venedik'in gücünden olduğu kadar kendi zayıflığından da kaynaklanıyordu. Ticaret imparatorluğunu ya Avrupalı rakipleri ya da kontrolü dışında gelişen Orta Asya'daki olaylar yüzünden kaybediyordu. Bunun aksine, Venedik'in güney deniz rotası üzerine oynadığı "bahsin" hayırlı olduğu ortaya çıkıyordu. Göreceğimiz gibi, doğu ticareti Mısır ve 16. yüzyılın ilk on yıllarına kadar Kı-

zıldeniz üzerinden devam etti; halı 16. yüzyılda yeni bir desenle tekrar dokunana kadar, eski 13. yüzyıl dünya sistemini daha ince bir iplikle sürdürdü.

CENOVA VE VENEDİK'TEN ÇIKARILACAK DERSLER

Uluslararası bir sistemde önemli olmanın birkaç yolu vardır. Troyes ve Provins'in gayet iyi gösterdiği gibi, ticaret fuarı mevkii olmak bunlardan biridir. Çeşitli noktalardan gelen tüccarların, elverişli koşullar altında, kısıtlamalar ya da keyfi ihlaller olmadan ve düşük ücretlerle, mal takas etmek için bir araya geldiği özel olarak korunan bir antrepo, her zaman önemli olma potansiyeline sahiptir, hele de böyle bir ticaret özgürlüğü, mali kısıtlamaların olmamasıyla kolaylaştırılıyorsa. Singapur ve Hong Kong bugün, en az Champagne'nin 13. yüzyılda yaptığı kadar bu konumu dolduruyor. Ne var ki bir antreponun ayakta kalması için, en azından, başka yerlerde üretilen fazlalığa sürekli erişim, düşük nakliye ve koruma ücretleriyle sağlanan nispi avantajın sürekliliği ve bunun kullanımından, başka yere gitseler kazanabileceklerinden daha çok kazanan, yerli ya da yabancı, motive olmuş aracılar gerekiyor.

Uluslararası bir öneme sahip olmaya giden ikinci yol, malları, tüccarların avantajlı alımlar yapmak için, yanlarında yerel olarak üretilen mallarla takas edebilecekleri şeyleri de getirerek çeşitli yabancı yerlerden gelmesini sağ-

layacak kadar arzu edilen, güçlü bir endüstriyel üretici olmak. Flandre'nin tekstil kasabaları, özellikle de mallarının ihraç edildiği liman olan Brugge, bu ikinci işlevsel konumu resmediyor. Sürekli refah için gerekli şartlar, özgün bir mal üretme kapasitesini, dolayısıyla garantili hammadde ve yetenekli işgücü kaynağını ve yeterli dağıtım noktasını içeriyor. Her ne kadar harcayacak parası olan müşterilere göre ikincil önemde olsa da, yeniden yatırım ve üretimde teknolojik düzenlemeler için sermaye fazlası da elzem.

Üçüncü bir yol da, başlıca rolü malları üretildiği ve bol olduğu yerden, satılabilecekleri pazarlara aktaran bir aracı ya da toptancı olan ticari nakliyecininkidir. Özellikle iş uzmanlığı ve biriktirme, yatırım yapma, para ve kredi takas etme kapasitesiyle birleştiğinde, bu rol sağlam bir konum sunuyor –üreticiler üretmeye ve alıcılar almaya devam ettiği sürece. Ve nakliye yolları açık ve malların güvenliği gereğinden fazla koruma ücreti verilmeden sağlanabilir olduğu sürece, nakliyeci-toptancı rolünü elde edenler, bu rolü sürdürme eğiliminde olur. Ekonomik temelleri ticaret yapan devlet olarak kalan Cenova ve Venedik, bu üçüncü yolu örneklendiriyor. Tüm bu etkenlerdeki değişimler ikisinin de piyasa durumunu değiştirdi ve Cenova'nınkini baltaladı.

Her ne kadar veba salgınının ani ve doğrudan etkisi hem Cenova hem de Venedik'in nüfusunun büyük bir kısmını kırıp geçirmek olsa da, uzun vadeli ve dolaylı etkileri muhtemelen daha önemli. Merkez şehirlerde ilk etkiler –güvenlik ve beslenme için kırsala gitmeye çalışan göçebe topluluklar– zamanla yok olunca, kayıp nüfusun yeri ta-

mamen olmasa da kırsaldan göçle kısa sürede doldu. Ne var ki daha periferide kalan bölgelerdeki nüfus azalması, o kadar kolay telafi edilemedi. Azalmış olan nüfusun tarım faaliyetlerine dönmesi ve buna eşlik eden endüstriyel üretimdeki daralma, alım satım için kullanılabilecek üretim fazlasını azalttı; aynı zamanda, maaş seviyelerindeki iyileşmelere rağmen, daha az nüfus toplam talepte azalma anlamına geliyordu. Bu nedenle ticaret hacmi azaldı ve aracı rolü üstelenen şehirler besbelli en çok etkilenenler oldu.

Bu aracıların ilk tepkileri, daha küçük bir piyasada daha büyük bir pay için rekabeti şiddetlendirmek oldu. Cenova ve Venedik arasındaki kıran kıran mücadele kızıştı ve onunla birlikte "koruma kirası" denebilecek ücret de arttı (McNeill, 1974). Gemilerin taşıma kapasitesi, giderek daha büyük oranda mühimmata ve savaşçılara ayrıldı, bu da taşıma ücretlerini artırdı. Benzer şekilde, gemilerin ve yüklerin ele geçirilme veya yok edilme riski çok büyüktü, bu da malları limana getirmenin toplam maliyetini şişirdi. Venedik Akdeniz rotalarında fiili bir tekel oluşturana kadar, ticaret yeniden daha güvenli bir hale gelemedi. Bu tekel, Doğuya giden alternatif yollarda abluka olduğu için hayli önemliydi.

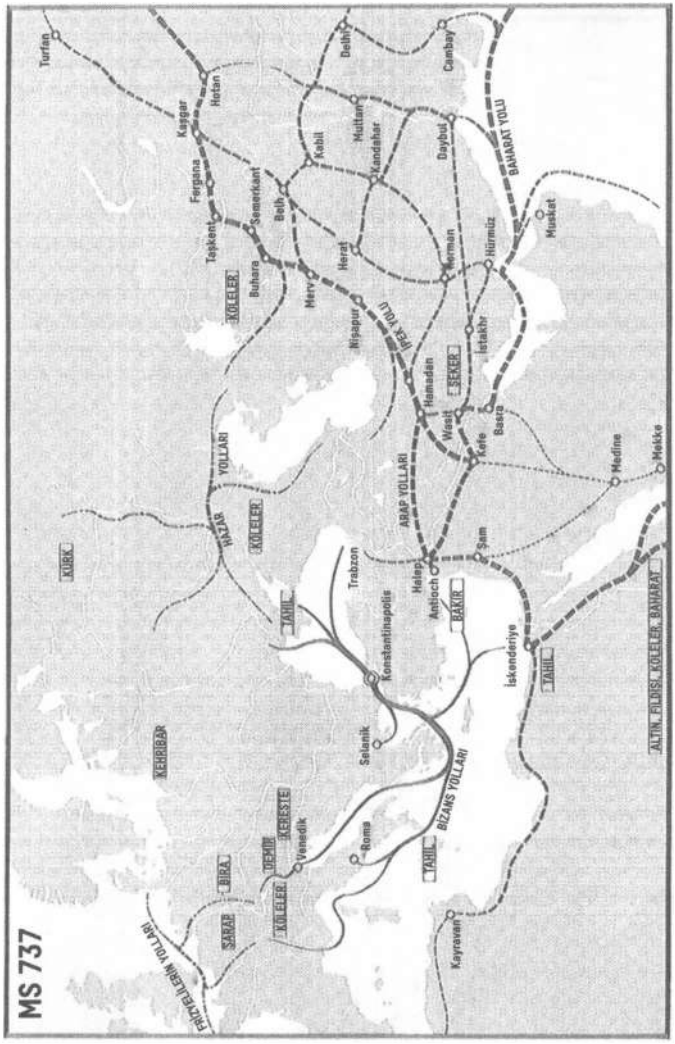
Her ne kadar bu değişiklikler II. Kısımda detaylı olarak incelenecekse de, İtalyan denizci devletlerinin, yerleşen fakat daha sonra çözülen bir dünya sisteminde hegemonya kurma girişimlerini nihayetinde başlamadan bitiren şeyin, kontrollerinin çok dışındaki bölgelerde neler olacağını belirleyememelerinden kaynaklandığına burada değinmek önemli. Memlûk Devletinin gücü, İtalya'nın Kızıldeniz üze-

rinden direkt Hint Okyanusuna doğru genişlemesini engelledi ve bu nedenle Venedik, Doğuyla doğrudan bir ticaret bağlantısı kurmak için Ortadoğulu aracı tüccarları yerinden edemedi. Bunu yapabilmesinin tek yolu, Orta Asya kara parçasından geçen erişim yollarını derinleştirmekti. Fakat bunun yalnızca çok pahalı olmadığı (karayoluyla nakliye deniz yoluyla nakliyeden yaklaşık yirmi kat daha pahalıydı), aynı zamanda son tahlilde imkânsız olduğu da görüldü. Her şeyden çok da *pax mongolica*'nın bozulması, doğduktan kısa süre sonra ölen bir dünya sisteminin ağ gibi yayılmasını engelledi. Şimdi hikâyenin o kısmına geçiyoruz.

II. KISIM
ORTADOĞU'NUN KALBİ

Haçlıların askeri/sömürgeci girişiminin ve bunu takip eden ticaret artışının sonucu olarak Avrupa, 12. yüzyılda ve 13. yüzyılın başında, süregiden dünya sistemine nihayet daha sağlam bir şekilde eklemlenmeyi başardı. Fakat halihazırda var olan bu karmaşık ticaret sistemini henüz incelemedik; bu ticaret sistemi, en azından 9. yüzyıldan beri, sistemin coğrafi kalbi olan Doğu Akdeniz karayolu köprüsünden geçiyordu ve bu, Doğuya ulaşan üç rotayı denetliyordu (bkz. Şekil 5): Konstantinopolis'ten gelip Orta Asya kara parçasını geçen kuzey rotası; Bağdat, Basra ve Basra Körfezi üzerinden Akdeniz ile Hint Okyanusunu bağlayan merkezi rota ve İskenderiye-Kahire-Kızıldeniz bloğunu Umman Denizi ve sonra Hint Okyanusuna bağlayan güney rotası. 12. ve 13. yüzyıllarda bu rotalar, ironik bir ortaklıkla, hem savaşın hem de barışın uzaktaki ticaret ortaklarının birbirleriyle iletişime geçmesini sağlamasıyla giderek ağ halini almaya başladı. 13. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde üç rota da işler durumdaydı –bu, Roma'nın doğuya açılan geçişleri kontrol etmesinden beri ilk defa oluyordu.[92]

92. Eski sistemin anlatımları için bkz. Loewe (1971: 166-179), Charlesworth (1924) ve Warmington (1928). Hem Lombard (1975) hem de Hodgson (1974: özellikle 33-335), Ortadoğu'nun 13. yüzyıldaki "dünya sistemi"nin (gerçi bu terimi hiç kullanmıyorlar) kalbini oluşturduğu fikrini desteklemek için güçlü kanıtlar sunuyor.



ŞEKİL 5. AKDENİZDEN BAŞLAYARAK ORTA ASYA VE HİNT OKYANUSU BOYUNCA KADEMELİ OLARAK AĞ HALİNİ ALAN ROTALAR.

MS 1212
KERESTE
DONYAĞI
DEMİR
BAKIR
YOLLARI
KÜRK
Novgorod
BALIK
KERESTE
DONYAĞI
BAL, BALMUMU
TAHIL, YÜN
CERMEN
Lübeck
BALIK
KEHRİBAR
DONYAĞI
DEMİR
TUZ
FLAMAN YOLLARI
Köln
Kiev
Paris
YÜN, ŞARAP
TAHIL
BAKIR
KURŞUN
GÜMÜŞ, BİRA
ALTIN
BAL, BALMUMU
GÜMÜŞ
KÖLELER
ŞARAP
DEMİR, GÜMÜŞ
Milano
Venedik
Cenova
KERESTE
TUZ, TAHIL
Floransa
Roma
VENEDİK YOLLARI
Sevilla
ŞARAP
CİVA, ŞEKER
Napoli
Selanik
Konstantinapolis
Trabzon
GÜMÜŞ
BAKIR, KALAY
Palermo
Halep
Antakya
Fas
ŞEKER
MEYVE
Mehdiye
CENOVA YOLLARI
BAKIR
Bağdat
İsfahan
ŞEKER
CİVA, DEMİR
GÜMÜŞ
Şam
Kudüs
İskenderiye
İSLAMİ YOLLAR
Kahire
TAHIL
KAĞIT
HAC YOLU
Medine
Mekke
ALTIN
FİLDİŞİ
KÖLELER
ALTIN, FİLDİŞİ, KÖLELER, BAHARATLAR
GÜMÜŞ
ALTIN
CİVA
DEMİR
KÖLELER
KAĞIT, İPEK
Kaşgar
Fergana
Taşkent
Semerkand
Buhara
Ürgenç
Belh
Kabil
Merv
Nişapur
Herat
Kandahar
Rey
İPEK YOLU
Hamadan
Kerman
Şiraz
Hürmüz
Siraf
BAHARAT YOLU
Muscat
BAHARAT
DONYAĞI
KERESTE
DEMİR
TAHIL, KORAL

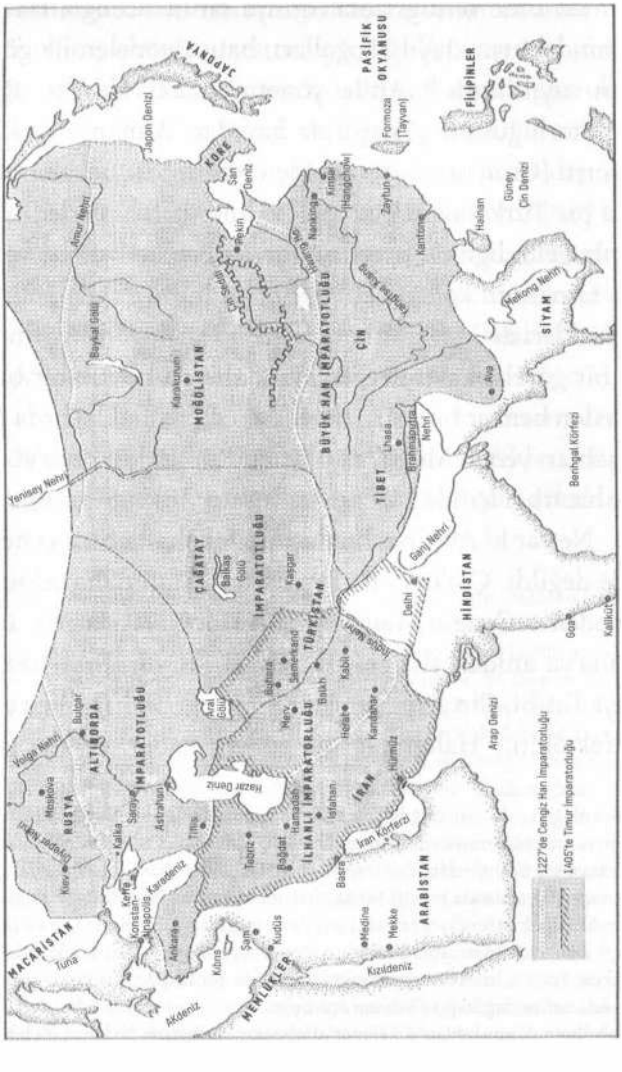
MS 1478
KERESTE
DONYAĞI,
DEMİR
BAKIR
KÜRK
Novgorod
TUZ
Moskova
BALIK
FLANDRE YOLU
KÖMÜR
ALMAN
YOLU
BALIK
KERESTE
TAHIL
BAL
DONYAĞI
BALMUMU
Lübeck
AMBER
KALAY
Londra
TAHIL
Antwerp
Brugge
Breslau
Kiev
Paris
TAHIL
Leipzig
Krakov
KÖLELER
DEMİR
ALTIN
TUZ
GÜMÜŞ
GÜMÜŞ
TUZ
GÜMÜŞ
BAKIR
YÜN
SARAP
Milano
Venedik
TUZ
TAHIL
Cenova
KERESTE
YÜN
SARAP
ÇİVA
ŞEKER
Lizbon
Barselona
Sevilla
Granada
ARNAVUT
YOLLARI
VENEDİK YOLU
Roma
Napoli
Selanik
Konstantinapolis
GÜMÜŞ
BAKIR
KALAY
Tebriz
Rey
İPEK YOLU
Nişapur
Herat
Kandahar
Tunus
Palermo
Halep
Hamadan
Fas
İSLAMİ
YOLLAR
İsfahan
Kerman
ŞEKER
MEYVE
BAKIR
Bağdat
ÇİVA
DEMİR
GÜMÜŞ
ALTIN
FİLDİŞİ
KÖLELER
Trablus
Şam
ŞEKER
Basra
Şiraz
Hürmüz
BAHARAT
KALAY
KERESTE
İskenderiye
BAHARAT YOLU
TAHIL
KAĞIT
Kahire
Muscat
Medine
DEMİR
TAHIL
MERCAN
ALTIN, FİLDİŞİ, KÖLELER, BAHARAT
Jidde
Mekke
Londra
Antwerp
Brugge
Gent
Bürüksel
Cologne
Frankfurt
Rounen
Paris
HAZIR
GİYİM
KÖMÜR
SARAP
DEMİR
BIRA
GÜMÜŞ
DEMİR
BAKIR
GÜMÜŞ
ALTIN
ÇİVA
DEMİR
BAKIR
KÖLELER
KAĞIT
İPEK
Taşkent
Kaşgar
Buhara
Semerkant
Hive
Balkh
Kabil
Merv
Milano
Venedik
Milano
Bologna
Cenova
Floransa
Pisa

Başlangıç, gelecek vaat ediyor gibi görünüyordu. Görünüşe göre ayrı dünya ekonomileri kaynaşarak, karşılıklı bağımlılığa dayalı bir dünya sistemine evriliyordu. Yine de 14. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, uçsuz bucaksız bölgeler mahvolmuştu; bu, her birinin kaderinin, ayrılmaz bir biçimde diğerlerinin kaderine bağlı olduğunun trajik bir kanıtıydı. Gerçekten de bir dünya sisteminin ne derece bütünleşmiş olduğu en doğru biçimde, herhangi bir bölgedeki yıkıcı bir olayın sistemin geri kalanında ne kadar ciddi sonuçlar doğurduğuyla anlaşılır.

II. Kısımda, bu bağlantıların nasıl kurulduğunu ve belki de daha önemlisi, bu bağların nihai kopuşuna sebep olan olayları keşfedeceğiz. Her ne kadar bu dram en çok "bölgenin kalbi" dediğimiz yerde yaşanmış olsa da, olay örgüsünün, daha sonra göreceğimiz gibi, tüm sistemin eksendeki unsuru Çin kadar uzak yerlerde yaşanan olaylardan bağımsız olduğu söylenemez.

KUZEY ROTASI

13. yüzyılda bölgenin kalbi yalnızca Batıdan gelen Haçlı akınlarına değil, ayrıca Doğudan gelen yeni bir göçebe istilasına da maruz kaldı. Batılılar, İtalyan şehir-devletlerinin büyüyen deniz gücünün yardımıyla deniz yoluyla gelirken, Doğulular, geleneksel olarak yaptıkları gibi, Orta Asya bozkırlarını at sırtında geçerek, bazı araştırmacıların modern hareket savaşının en erken örneği olarak tanımladıkları bir stratejiyle hızlı bineklerini zorlayarak geldi.



ŞEKİL 6. MOĞOL İMPARATORLUĞUNUN GENİŞLEMESİ VE KADEMELİ OLARAK PARÇALANMASI.

Kendine verdiği adla "dünya fatihi" Cengiz Han yönetimindeki 13. yüzyıl Moğolları, batıya yönelen ilk göçebe kavim sayılmazdı.[93] Attila yönetimindeki Hunlar, Roma İmparatorluğunun çöküşünde karadan Almanya'ya kadar ulaşmıştı (Grousset, 1939, yeniden basım 1948). Daha sonra, başka bir Türk kavmi olan Selçuklular batıya ilerledi ve 12. yüzyıla gelindiğinde neredeyse Irak, Bereketli Hilal ve Mısır'ın tamamını kontrol etmeye başladı, bu sırada Harzemşah Türkleri de Maveraünnehir'i elinde tutuyordu. Şimdi de yeni bir göçebe kavimler ittifakı, daha da büyük bir başarı vaat eden benzer bir rota izliyordu. 1225'te, halihazırda Harzemşahları yenen Moğolların öncü birlikleri Avrupa'yı istila etme hazırlığı içinde Macaristan'a vardı (Bkz. Şekil 6).

Ne var ki Avrupa, hırslarının tek, hatta birinci nesnesi bile değildi. Çin'in daha zengin mükâfatı daha çekiciydi. Bu nedenle Cengiz Han, dikkatini doğuya vermek üzere Avrupa'ya aniden sırt çevirdi. Fakat iki yıl sonra, 1227'de, Dünya Fatihi, Çin seferi sırasında kaptığı bir hastalığa yenik düşerek öldü.[94] Haleflik tasdik edilene kadar, seferler geçici

---

93. Daha olağan rota olan doğuya yönelen ilk kavim de değildi. Barfield (1989), 209 yılından 12. yüzyıla uzanan dönemde, Çin ile iç kesimlerdeki Asya bozkırlarının insanları arasında üç ilişki döngüsü tespit ediyor. Güçlü bir Çin ile bozkırlardaki güçlü imparatorluklar arasında pozitif bir korelasyon olduğunu öne sürüyor. İlginçtir ki, bu döngüdeki tek istisna 13. yüzyılda, tarihte Orta Asyalı göçebelerin Çin'e hâkim olduğu tek dönemde yaşanıyor. Bu istisna, dünya sisteminin o dönemdeki yükselişini açıklarken, Yuan sonrası dönemde eski sahiplerine dönüşü de, sistemin 14. yüzyılın sonlarında neden dağıldığını kısmen açıklıyor.

94. Moğolların, konuştukları dil Uygur alfabesine uyarlanana kadar yazılı bir dilleri olmamasına rağmen, 13. yüzyıldan birkaç birincil kaynak bize ulaştığı için şanslıyız. Her şeyden önce, *The Secret History of Mongols* denen bir "tarihi metinler" derlemesi var; bu, 1241'de toplanmaya başlanmış olabilir, ama aslında 1251-1252 tarihli gibi görünüyor

olarak durduruldu. Vücuda gelmiş, fakat tam olarak hizaya getirilmemiş olan imparatorluğu, oğulları arasında bölündü; her biri farklı bir bölgede asayişi sağlamakla görevlendirilmişti. Oğlu Cuci'ye Rusya ve Doğu Avrupa bölgesi verildi (erken ölümüyle bu görev onun oğlu Batu'ya kaldı); Çağatay İran ve Irak'ın ve tabii ki tüm Müslüman dünyasının fethiyle görevlendirildi. Moğol geleneklerine göre, en genç oğlu Tuluy'a en kolay görev olan Moğol yurdunu yönetme görevini verirken Ögeday, Han olarak gerçek halefi, *primus inter pares* oldu.

Haleflik tasdik edilince seferlere devam edildi. 1241'de Batu'nun (Altın Orda denen)[95] birlikleri, Rusya, Polonya ve Macaristan fetihlerini tamamladı –arkalarında

(Boyle, 1962, yeniden basım Boyle, 1971: 136-137). Orijinal Uygur metni hiçbir zaman bulunamadı. Ne var ki bu çalışmanın eski bir Çince çevirisinin Alman baskısı bulunabilir (Haenish, 1941). Spuler'in *History of Mongols* (1972) kitabının İngilizce çevirisi bu belgeden birçok bölüm içeriyor. En son, metnin ilk bölümü F. W. Cleaves (1982) tarafından İngilizceye çevrildi. *The Secret History of Mongols* Cengiz Han ve hemen ardından gelen haleflerini anlatıyor, ama bizim "tarih" diyeceğimiz şekilde değil de daha çok İzlanda Saga'larına benzer şekilde yazılmış. Cengiz Han'ın soykütüğü üzerine yazılmış kısmın açılış cümleleri, metnin havası hakkında fikir veriyor: "Kaderi, göklerdeki cennet tarafından belirlenmiş şekilde doğan mavimsi bir kurt vardı. Karısı bir alageyikti." Belli ki bu metin, *The History of the World Conqueror* (çeviri Boyle, 1958) eserini toparlamak için Alâeddin Atâ Melik Cüveynî tarafından kullanılmıştı. Ayrıca, İranlı hekim Reşidüddin Hamedani'nin 13. yüzyılda derlediği ve Boyle tarafından *The Successors of Genghis Khan* (1971) adıyla çevirdiği dünya tarihi var. Bu eserlerin değerlendirmesi için bkz. Barthold (1928: 37-58). Ne var ki bu hacimli metinler, ekonomi tarihiyle ilgilenen birini hayalkırıklığına uğratıyor. Soykütükleri çıkarılmış, akınlar detaylandırılmış, kişisel anekdotlar aktarılmış ve haneden içi çekişmeler kaydedilmişse de, Reşidüddin Hamedani dışında kimse Moğol İmparatorluğunun iç idaresiyle ilgilenmemiş.

95. Moğolca "ordu" kelimesi, mesken "çadır" ve buna bağlı olarak kabilenin çadırın efendisine bağlılık göstermesi anlamına geliyordu. Yani "orda" kelimesi, herhangi bir Moğol kavmine ya da kavim konfederasyonuna işaret ediyordu.

yıkım ve yanmış şehirler bırakmışlardı. Avrupa'da, fetihlerine devam etmeye hazır olan Moğolların ürkütücü güçleri hakkında çeşitli hikâyeler dolaşıyordu. Batu'nun sefer kuvvetleri topyekûn bir saldırıya hazırlanmak üzere çoktan Avusturya'ya girmişti ve 1242'de Viyana'dan yalnızca birkaç kilometre uzakta bekliyordu (de Rachewiltz, 1971: 77-81). Daha ötede, doğuda, Beyaz Orda'nın lideri Çağatay, Müslüman bölgesine benzer akınlar düzenliyordu. Cengiz Han'ın halefleri, sonunda onun emellerini, en azından batıda gerçekleştirecekmiş gibi görünüyordu.

Ne var ki Müslüman ve Hıristiyan dünyaları, bir kez daha, "mucize eseri kurtuldu." Ögeday'ın ölüm haberi (kimisi aşırı kımızdan olduğunu söylüyor) sahadaki generallere ulaştığında, yeni Han seçimine katılmak için aceleyle Moğol başkenti Karakurum'a döndüler ve arkalarında birliklerinin yalnızca bir kısmını bıraktılar. Fakat bu seçim kesin bir sonuç vermedi. Bu nedenle, hanedanlığın kurucusunun belirlediği göreve, ancak Mengü'nün dördüncü yüce Han seçildiği 1251'deki seçimden sonra devam edilebildi.

Her ne kadar Avrupa bir daha eli kulağında bir tehdit altında olmasa da, on yıl içinde bütün Orta Asya ve Ortadoğu'nun bazı kısımları Moğolların kontrolüne geçti. Mengü'nün kardeşi Hülagü, 1258'de Bağdat'a boyun eğdirdi ve İran ve Irak'ta kendi İlhanlı İmparatorluğunu kurdu; Memlûklar bir yıl sonra onu çok zorlanarak da olsa Şam'dan püskürttü. Mengü'nün kardeşi ve müstakbel halefi Kubilay Han, Çin'in kuzeyinde *kendi* hâkimiyetini kurmuştu. Yirmi

yıl sonra (1280), Güney Song hanedanı bile, Yuan hanedanı olarak anılacak Moğol yönetimine boyun eğdi.

Batı Avrupa'nın Uzakdoğu dünyasıyla ilk doğrudan teması 13. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşti. Önceden parçalı olan ve ancak güçlükle ve riske girerek geçilebilen bir bölgeyi tek bir sistem altında birleştiren Moğol aracılar sayesinde bağlantı kuruldu. (Muhteşem Asya kumaşlarını Roma'ya getiren kadim İpek Yolu çoktan kuruyup, Müslüman ve Yahudi tüccarlar tarafından yönetilen güvenilmez bir kervanlar damlasına dönüşmüştü.) İlk başta Avrupalıların umutları, hâlâ gizemli olan Moğollarla bir ittifak kurma beklentisiyle gerçekçi olmayan bir şekilde büyümüştü. Avrupalıların bu erken dönemde bildiği tek şey, Moğolların Müslüman olmadığıydı; Haçlıların, Kutsal Topraklarda gitgide küçülen bölgelerini korumada yaşadıkları giderek artan aksilikler düşünüldüğünde (Selahaddin Eyyubi'nin 1169'da Suriye/Filistin'in büyük bölümünü geri almasını takip eden, IX. Louis'nin felaketle sonuçlanan 1250'deki Mısır seferi), aralarındaki Müslüman imparatorluklarına karşı batı ile doğu arasında bir ittifak kurma girişimi, –her ne kadar geriye bakınca bize anlamsız gelse de– onlara mantıklı görünmüştü.

Bu nedenle, 13. yüzyılın ikinci yarısı, Papanın Moğollara gönderdiği bir dizi heyete ve muhtemelen uzun vadede daha önemli olan, o zaman bilinen dünyanın doğu "sınırı" olan Çin'e ulaşmayı başarmış Venedikli (en ünlüsü Marco Polo) ve (daha az ama daha anlamlı belgeler bırakan) Cenevizli tüccarların üstlendiği ticari görevlere sahne oldu. 14. yüzyılın başında, Hanbalık'ta (Pekin) bile Katolik misyon

vardı; gerçi bu, umutlar boşa çıkıp bağlantılar zayıflayınca kısa sürede bitmeye mahkûm oldu.

Cengiz Han'ın dünya imparatorluğunun, ölümünden kısa süre sonra idari olarak paylaştırılması, imparatorluğun parçalanmasına sebep olmamıştı. Hatta Ögeday ve Mengü'nün vefatından sonra yönetim bölgeleri yeniden bölüştürüldüğünde bile birlik o kadar sağlamdı ki, bir hükümdar tarafından bahşedilen güvenli geçişe, diğeri de saygı gösteriyordu. Altın Orda'nın üçüncü Han'ı Berke, Güney Rusya ve Doğu Anadolu'yu yönetti; Hülagü yönetimindeki İlhanlılar, İran, Irak ile Kuzey Hindistan/Pakistan ve Afganistan'ın bazı kısımlarını yönetti; 1260'tan beri beşinci yüce Han olan Kubilay ise, hızla Çin'in efendisi haline geliyordu. Bunların hepsi hem ticaretin hem de diplomasinin yürütülmesini kolaylaştırdı.

Fakat her ne kadar aslen temel kültür ve yurttaşlık düzeyinde birlik içinde olsalar da, bu alt gruplar fethettikleri bölgelerde asimile olmaya başladıkça gitgide daha da farklılaşmaya ve muhtemelen beklenebileceği gibi, birbirleriyle giderek daha çok anlaşmazlık yaşamaya başladı. Bazı bölgelerde (mesela Altın Orda ve hatta sonra İlhanlılar yönetimindeki yerlerde) Moğol hükümdarlar, Avrupa'nın Haçlı Seferlerine müttefik bulma umutlarını yıkarak Müslüman oldu; diğer yerlerde de Moğollar Çin kültürü ve Budist inancına uyum sağladı. Ve halefler halefleri izledikçe, bir zamanlar birlik içinde olan imparatorluk, birbirleriyle savaşma ihtimali çok yüksek olan hiziplere ayrıldı. Hint Okyanusuna alternatif olarak düşünülen büyük Orta Asya rotasının verdiği umut, bu çatışmaların ağırlığıyla yerle bir oldu.

14. yüzyılın ortasında salgınlar ve isyanlar bir zamanlar güçlü olan Moğolları zayıflattı. Bu etkenler bölünme sorunlarını şiddetlendirdi ve nihayetinde Arap topraklarının kalbine giden bu kestirme yolu yok etti. Değişen koşullara dair kanıtlar açık. 14. yüzyılın sonunda doğru, Timurlenk Orta Asya'yı birleştirerek atalarının göz kamaştırıcı başarılarını tekrarlamaya çalıştı, fakat hızlı fetihleri onun gücünden çok, Orta Asya devletlerinin içsel zayıflıklarının göstergesiydi. Eğer 1250 Orta Asya rotasının açılışının habercisiyse, Şam'ın kapılarından geçerek yıkım getiren Timurlenk'in seferleri de, ironik bir şekilde, bu rotanın kapanışının sinyaliydi. Yani 13. yüzyıldaki dünya sisteminin genişlemesine olanak sağlayarak umut verici bir başlangıç yapan Moğollar, sonunda kuzey rotasının parçalanmasına sebep oldu.

ORTA ROTA

Orta rota da benzer şekilde Haçlıların ve Moğol ordusunun kuşatma harekâtlarından etkilendi. Suriye/Filistin'in Akdeniz kıyısından başlayan bu rota, küçük çölden ve sonra Mezopotamya düzlüğünden geçerek, kara ya da deniz yolu alternatiflerinden birine sapmadan önce Bağdat'a ulaşırdı. Karayolu İran'dan Tebriz'e, oradan da ya güneydoğudan (13. yüzyılın ortasında Delhi Sultanlığı tarafından yönetilen) Kuzey Hindistan'a ya da doğuya yönelerek Semerkant'a ve sonra çölden geçerek Çin'e giderdi.

Ne var ki deniz yolu, her zaman en önemlisiydi. Dicle Nehrini aşağı doğru takip ederek Basra Körfezine geçilir ve mallar, Arapların kurduğu kilit Basra limanına aktarılır,

oradan da körfezle ötedeki Hint Okyanusu arasındaki bağlantıyı koruyan, ticaret yapan Umman, Siraf, Hürmüz ya da Kiş prensliklerinden (sırayla) geçerdi. Bu, İslam öncesi dönemde bile birincil rotaydı, fakat İslamın yayılmasının erken dönemlerinde Bağdat Müslümanların birincil ticaret, kültür ve din merkezi olunca, giderek daha fazla baskın olmaya başladı.

Müslümanların çoğunun sadakatine sahip olan halifenin vatanı Abbasi İmparatorluğunun başkenti olarak 750 yılında kurulan ve doğusu ile batısındaki toprakların mükemmel bir şekilde ticari ve entelektüel merkezi olan Bağdat, 8. ve 10. yüzyıllarda gerçek bir dünya şehriydi. Uzakdoğu ile arasındaki deniz rotası, Müslüman denizciler, coğrafyacılar ve âlimler tarafından titiz bir şekilde detaylandırılmıştı. Arapların ve Farsların Doğuya dair bilgileri klasik eserlere kaydedilmişti; Doğuyu ve onun körfezli muhafızlarını destekleyen dünya ekonomisi bağlantılarını anlamak için hâlâ bu eserlere başvurmak zorundayız. Haçlılar Akdeniz kıyısında bölgelerini kurduktan sonra bile, Avrupalıların en batıdaki limanları ellerinde tutarak zar zor faydalandıkları bu ticaret devam etti.

Fakat Bağdat'tan geçen rota Haçlılar ve Moğollar arasında parçalanacaktı. 1258'de, Mengü'nün küçük kardeşi Hülagü'nün birlikleri Bağdat'ı kuşatıp yağmaladı; şehrin merkeziliğinin son kırıntılarını da yok ettiler ve Müslüman dünyasının en önemli sembolik lideri olan Abbasi halifesini öldürdüler. Başkent ağır hasar görmüştü ve ondan sonra Irak bölgesi İran'dan yönetilmeye başlandı. 15. yüzyılda

Sasani yönetimindeki İran'ın kendini geçici olarak dünya sisteminden soyutlayarak körfez ve Hint Okyanusu arasındaki bağlantıyı bozması gibi, Moğol İlhanlı hanedanlığının kurulması da orta rotadan yürüyen ticareti tamamen yok etmese de başlangıçta engelledi.

Bu rotanın nihai olarak tıkanması, Suriye kıyılarının Haçlıların elinden geri alınmasıyla yaşandı. Memlûk askeri devleti 1291'de son Haçlıları da tahliye ettiğinde, Suriye kıyısındaki neredeyse tüm liman kasabalarını yerle bir etti; böylece sonuç olarak rotanın batıdaki son durağı mühürlenmiş oldu.[96] Avrupalı tüccarlar ticari faaliyetlerine devam etmek için ya kuzeydeki Ermeni Krallığına ya da Akdeniz'deki adalara yöneldi, fakat bu yeni düzenlemede Filistin açıkça madun bir rol oynadı. Ondan sonra, Filistin ve Suriye, rekabet üstünlüğünü bağımlı bir vilayete teslim etme ihtimali olmayan Mısır'dan yönetildi. Suriye/Filistin tarımı toparlanmış ve ürünleri, öncelikle de pamuk Avrupa'da pazarlanmaya devam etse de, önceden çok yüksek bir getiri sağlayan endüstriyel ve ticari temeli, hiçbir zaman eski üstünlüğünü geri kazanamadı.

Doğuya giden orta geçitteki zayıflamayla, Basra Körfezi rotası ve alternatifi Kızıldeniz arasındaki bölgesel reka-

96. Tunus'taki Mehdiye limanından gelen denizci Fâtımîlerin aksine, karayla çevrili olan Memlûklar okyanustan korkuyordu. Orta Asya'dan gelen Türklerle (Baybars'ın kendisi de Kıpçaktı) süvari savaşı yapmayı tercih ediyorlardı; limanlar daha çok Avrupalı düşmanlarının potansiyel çıkarma noktaları olarak görülüyordu ve bu nedenle yok edilmişlerdi. Filistin kıyıları Hıristiyanlardan alındığında, Avrupalılar Karadeniz'den çıkıp Moğol bölgesinden geçen kuzey rotasını daha çok kullanmaya başladı.

bet kesin bir şekilde sonuçlandı. Kızıldeniz, birkaç yüzyıl boyunca hâkimiyet kuracaktı. Bu güneye kayış, 14. ve 15. yüzyıllarda da devam edecek olan dünya sistemini yeniden şekillendirdi ve bu sistem, Portekizliler Afrika'nın etrafından dolandığında nihai olarak Avrupa merkezli bir sisteme dönüştü.

GÜNEY ROTASI

1250-1260 yıllarında Mısır'da kurulan Memlûk Devleti, Haçlılar ve Moğollar tarafından Ortadoğu'nun kalbine yöneltilen iki tarafı da keskin tehdidin doğrudan bir sonucuydu. Papanın naif ittifak çağrıları, onun teslimiyetine karşılık buyurgan istekler gönderen Moğol hükümdarı tarafından mağrur bir şekilde reddedilmişse de meydandaki fiili durum genellikle, Arapların ve Türklerin iki cephede de savaşmasıydı. Aynı anda hem Moğollar hem de Haçlılar tarafından tehdit edilen ve İslamın ilk dönemlerinde "Yunan" Denizi (Akdeniz) ile "Yeşil" Deniz'i (Çin) birleştirmek için cesurca doğuya doğru genişlemiş olan endüstriyel ve ticari Mısır toplumu, gitgide daha çok askerileşmeye zorlanıyordu. Her ne kadar garnizon devletine dönüşmek Mısır ve Suriye'nin bölgesel bağımsızlıklarını kazanmasına ve sonra onu sürdürmesine imkân sağladıysa da, bu, ekonomik gelişim ve ticari canlılığa darbe vurularak yapılabildi.

12. yüzyılda Haçlıları Mısır'dan atmayı ve Filistin'de kuşattıkları bazı topraklardan çıkarmayı başaran, Selahaddin Eyyubi komutasındaki Kürt birlikleri, başlangıç

aşamasında olan militarist feodal bir örgütlenme sistemi kurdu. Yeni hanedanları Eyyubiler, bir zamanlar denizdeki güçleri kadar Doğuyla yürüttükleri hayli gelişmiş endüstriyel ve kârlı ticari faaliyetleriyle de ünlü olan Fâtımîlerin yerine geçti. Ne var ki Fâtımî ticari devletinin, başkenti Kahire-Fustat'ı Hıristiyan istilacılardan koruyacak gücü olmadığı ortaya çıktı. Gerçekten de Kahire, (Selahaddin Eyyubi'den sonra) Eyyubi hanedanını kurup 13. yüzyılın ortasına kadar Mısır ve Suriye'yi yönetecek olan Kürt birlikleri tarafından kurtarılmak zorundaydı. 1250 ve 1260 yılları arasında, ülkenin savunmasının giderek daha çok bağımlı hale geldiği köle askerler, Memlûk ya da köle sultanlığını müjdeleyerek, adamlarından birini devletin başına getirmeyi sonunda başardı.[97] Eli, onu başa getiren aynı güçler sayesinde kuvvetlendi.

Güçten düşmüş olan Bağdat, Kahire'nin en önemli Müslüman başkenti olmasına sebep oldu; bunun simgesi, halifeliğin orada yeniden kurulmasıydı. Baybars, Mısır'ın

97. Memlûk Arapçada "zaptedilen ya da sahip olunan kişi" anlamına geliyor. Devlet Eyyubiler zamanından önce bile koruma sağlamak için "sahip olunan" bir asker sınıfına bağımlı hale gelmeye başladıysa da, bu birlikler hükümdara bağlı *praetoran* muhafızları olarak kaldı. Gelgelelim, askeri talepler arttıkça, daha çok asker toplamak ve bunu alışılmadık yollarla yapmak zorunda kaldılar. Yeni birlikler, çocuk yaşta alınan genç erkeklerden (ya da giderek daha çok,Karadeniz'deki İtalyan tüccarlar aracılığıyla satın alınan kölelerden) oluşuyordu; bu gençler Müslüman yapılıyor, yüksek rütbeli ve azat edilmiş Memlûkların evlerinde mutlak sadakatle yetiştiriliyor, savaş ve yönetim alanlarında eğitiliyordu. Bu feodal askeri sınıf, kendilerine tahsis edilen bölge ve eyalatlerden topladığı tarımsal üretim fazlasıyla geçiniyordu; Memlûk efendileri, bu tip sömürü tarlaları karşılığında belli sayıda asker sağlamakla yükümlüydü. Ne var ki bu askeri sınıf sultanlığı el geçirmeden önce bir Memlûk Devletinden bahsedilemezdi.

ilk "meşru" Memlûk sultanı oldu. Rakipsiz pozisyonunu 1260'ta Filistin'deki Ayn Calut'ta Moğol güçlerini yenerek kazandı; sonra bunu Haçlılara karşı kazandığı benzer zaferlerle perçinledi. En azından ilk başta şans ondan yanaydı. Avrupa'nın 1241'de Ögeday'ın ölümüyle "kurtulması" gibi, Mengü'nün 1259'daki ölümü de Müslümanları kurtardı. Suriye'nin iç kesimlerini başarıyla zapt eden Hülagü, bir haleflik mücadelesiyle yaşanabilecek bölünme ihtimaliyle birlikte Mengü'nün ölüm haberini alınca, ardında Ayn Calut'ta kolayca mağlup edilebilecek küçülmüş bir ordu bırakarak İran'a döndü. De Rachewiltz'in (1971: 148) sadeleştirerek anlattığı gibi:

> *Savaşın [Ayn Calut, 1260] doğrudan sonucu, Halep ve Şam'ın Türkler tarafından yeniden ele geçirilmesi ve Memlûk İmparatorluğunun gerçek kurucusu Baybars'ın (1260-1277) ciddi yükselişi oldu. Mısır'ı kontrol altına alır almaz Baybars'ın başlıca kaygısı, Moğolları uzak tutup, hükümdarlığını Suriye ve Filistin'e genişletmek oldu. On yıldan kısa sürede Frenkleri Kayserya, Antakya ve Krak des Chevaliers'den çıkardı.*

Bununla birlikte, Memlûklar ve Moğollar arasındaki düşmanlık mutlak değildi. Baybars, Suriye'yi yeniden fethetmek için, Altın Orda'nın üçüncü ve İslamı seçen ilk Moğol hükümdarı olan Berke'yle gerçekten bir ittifak kurdu.[98]

98. Berke'nin, Hülagü tarafından Müslümanlara karşı başlatılan akınlara karşı çıkması, iki Moğol bölgesi arasında bir savaş çıkmasına sebep oldu. Marco Polo'nun babasıyla amcasının mecburen doğuya, Kubilay Han'ın topraklarına gitmesine sebep

Haçlı devletlerinin Suriye/Filistin kıyılarından çıkarılması, Avrupalı tüccarları Akdeniz'deki adalara, özellikle de Girit ve Kıbrıs'a gitmeye zorladı. Bu pratikte, Asya'ya giden yalnızca iki işlevsel yola erişimleri olduğu anlamına geliyordu. Birisi karayoluyla Karadeniz'e gidiyordu; diğeriyse Mısır'dan geçerek Hint Okyanusuna gidiyordu ve daha uzun olsa da tarihsel olarak öncelikli bir yoldu. Asya'ya giden deniz yolunu kim kontrol ederse, geçici olarak geri çekilmiş Avrupa'nın ticaret şartlarını da o belirliyordu. 13. yüzyılın geri kalanında ve tabii ki 16. yüzyıla kadar bu güç Mısır'dı.

Kızıldeniz'den geçen güney rotası, o zamanlar bilinen dünyanın eksenini oluşturan iki su kütlesini birleştiren tek yol haline geldi. Bunun sonucunda, Arap yazmalarında tarif edildiği şekliyle "dünyanın ana şehri" olan Kahire, tekrarlayan salgınların getirdiği yıkımları atlatarak ve sömürücü askeri sınıfın verdiği zarara rağmen ayakta kalarak, 13. ve 14. yüzyıllarda, hatta 15. yüzyılın başlarında gelişti.

İtalyan denizci devletlerinin Mısır'ı Avrupa pazarlarına bağlamada oynadığı rol gayet iyi biliniyor. Daha az bilinen şey ise, İtalyanların Memlûk Devletine, Hıristiyan-Müslüman düşmanlığı zirvede olduğunda bile Mısır limanlarına erişmelerini garantileyen, elzem bir hizmet daha sunduğudur. Mısır'ı yöneten köle seçkinlere düzenli

de şüphesiz buydu; zira savaş yüzünden Berke'nin topraklarından Konstantinopolis'e geçiş kapalıydı (Latham, 1958: 23). Dahası, Baybars ve Berke arasındaki ittifak, tarihin anomalilerinden biriyle sonuçlandı. Berke, Baybars'ın ölümünün ardından üç yıl boyunca (1277-1280) Mısır Memlûk Devleti "Sultanı" unvanını taşıdı!

bir askeri güç tedariki sağlayan, İtalyan denizci milletlerdi. Bu sistemde feodal ya da politik pozisyon miras kalmadığı için sürekli yeniden atamalar yapılması gerekiyordu ve bu emsalsiz kuruma gücünü koruması için gereken insan gücünü İtalyanlar sağladı. Mısır'da devamlı ticari haklara sahip olmanın bedeli buydu. İronik bir şekilde, İtalyan tüccar milletleri, Doğuyla direkt bağlantılarını bizzat engelleyen ve taşınan mallar için çok yüksek geçiş ücreti alan devlete yardımcı oldu.

II. Kısım, 13. yüzyıl dünya sisteminin yükselişi ve düşüşünde çok büyük rol oynayan bu değişimleri inceliyor. 5. Bölüm Moğol dünyasının birleşmesi ve dağılmasını ve bunun kuzey rotası üzerindeki sonuçlarını detaylandırıyor, 6. Bölüm önceden çok önemli olan Bağdat-Basra Körfezi alt sistemini inceliyor ve 7. Bölüm de İtalyan-Mısır-Kızıldeniz bağlantısının giderek artan merkeziliğinin izlerini sürüyor. III. Kısımda, buna açılan kapı olan Hint Okyanusu sistemini inceleyeceğiz.

5. BÖLÜM
MOĞOLLAR VE KUZEYDOĞU GEÇİDİ

13. yüzyılda bazı ekonomik birimler, önemlerini antrepo işlevlerine –kesişim noktalarındaki tarafsız alanlar olarak rekabet üstünlüklerine– borçluydu. Buralar, uzak yerlerden gelen tüccarların, adamlarına geçiş güvenliği sağlanmış ve malları hacze ve temerrüde karşı korunmuş olarak iş yapmak için buluşabileceği yerlerdi. Champagne fuar kasabaları ve daha sonra göreceğimiz gibi Aden liman antreposu, Malakka Boğazı kıyısındaki kasabalar ve bir dereceye kadar Malabar Sahili böyle bir barınak sağladı.

Brugge ve Gent gibi diğer birimler, çok talep gören özgün mallar üreterek nispi bir üstünlüğün keyfini sürdü. Onları dünya piyasasına çeken, endüstriyel imalatlarıydı. Ve her ne kadar bu rolü zaman zaman nakliye ve finansla desteklemiş olsalar da, diğerleri bu faaliyetleri ele geçirdiğinde bile ekonomik istikrarlarını üretimle sürdürebildi.

Ticaret, finans ve nakliye, denizci İtalyan şehir-devletlerinin ekonomik dayanağını oluşturuyordu. Ne var ki, kendi geçişlerinin güvenliğini sağlamaya yeterli deniz harp maharetleri olmasaydı, bu işlevlerin çok az bir değeri olurdu. Champagne ve Flandre'de bu güvenceleri sırasıyla feodal lordlar ve burjuva yönetici sınıfı sağlıyorken, ticaretle

uğraşan bir devlet tarafından desteklenen İtalyan savaşçı denizciler, gemilerinin ve taşıdıkları malların savunmasından kendileri sorumluydu. Bu temel şart olmadan, ticaret mümkün olmazdı.

Moğollar 13. yüzyılda dünya ekonomisine ne stratejik kesişim mevkii, ne özgün bir endüstriyel üretim gücü ne de nakliye hizmetleri sundu. Katkıları daha ziyade, daha az risk ve daha düşük koruma ücretleriyle kara ulaşımını kolaylaştırmaktı. Bu ücretleri azaltarak, bölgelerinden geçen bir ticaret rotası açtılar ve kısa süreliğine de olsa daha güneydeki rotaların tekelini kırdılar. Her ne kadar politik ve sosyal örgütlenmeleri fiziksel olarak zorlu Orta Asya topraklarını açık ve memnuniyet verici bir yola çevirmediyse de, o bölgenin sosyal iklimini değiştirdi.

ORTA ASYA BOZKIRLARININ FİZİKSEL VE SOSYAL ORTAMI

Çorak, boş, dağınık göçebe çoban kabilelerinden oluşan seyrek nüfus, kullanacak yerel kaynaklar olmadan haftalar süren yolculuklar, devasa çöl alanları –bu tehditkâr bölgeye dair ortaçağda yapılan yorumlar böyle. Dolayısıyla Marco Polo Kirman'dan doğuya doğru yaptığı yolculukta, Kuhbenan şehrine ulaşana kadar ıssız alanlardan geçmiş, sonra başka bir çölü geçmek sekiz gününü almış ve daha sonra da nadiren karşılaşılan göçebelerin yaşadığı başka bir devasa, çorak çölden geçmişti (Latham, 1958).

Balducci Pegolotti tüccarlar için yazdığı kılavuzda, kılavuzu yazdığı zamanlarda (yaklaşık 1340) güvenli geçiş sağlanması ve yol boyunca rahat durakların kurulmasıyla bir hayli iyileştirilmiş olan yolculuğun zorluklarını daha açık bir şekilde tarif ediyor. Tüccarlara iyi bir rehber ve birkaç hizmetçi (ayrıca "yolculuğu rahat hale getireceği" için bir kadın) bulabilmek için sakal uzatmalarını ve yola koyulmadan önce Tana'da yeterli kumanya depolamalarını tavsiye ediyor (Yule, II, 1924: 291). Bu anlaşılır bir şey, çünkü kılavuzuna göre, öküz arabasıyla Tana'dan Astrahan'a gitmek yirmi beş gün, deve arabasıyla Organci'ye ulaşmak yirmi beş gün, deveyle Otrar'a ulaşmak otuz ila kırk gün, yük eşeğiyle Almalık'a kırk beş gün, eşekle Çin sınırındaki Kansu'ya yetmiş gün, Hangzhou'ya (Kinsai ya da Hongchow) giden nehre ulaşmak için kırk beş gün ve sonunda karadan Pekin'e (Hanbalık) varmak için otuz gün yol almak gerekiyordu (Yule, 1924: II: 287-290). Yazdığı dönemde yol en rahat ve güvenli halinde olduğu için,[99] böyle bir "rahatlık" ve "güvenlik" sağlanmadan önce nasıl olduğunu düşünün!

Zorlu bölge, daha zengin toprakları yağmalamak için uzun zamandır birbiri ardına orayı terk eden grupların kaynağıydı. En eski zamanlardan beri göçebe topluluklar, daha iyi çayırlar ve daha geniş alan aramak ya da "ilkel" birikim

99. Balducci Pegolotti elbette hiçbir zaman bu yolculuğu bizzat yaptığını iddia etmedi. Fakat okuyucularına şu güvenceyi vermekten de çekinmedi: Tana'dan Hithay'a [Çin'e] giden yol, daha önce bu yolu kullanmış olan tüccarların söylediğine göre, gece veya gündüz fark etmeksizin tamamen güvenlidir" (Yule, 1924, II: 292).

yoluyla, daha verimli vahalarda ya da ticaret yapan kasabalarda üretilen fazlalıktan faydalanmak için, verimi çok az olan bu alandan dünyaya yayılıyordu.[100]

Moğollar başlangıçta öncellerinden pek farklı sayılmazdı. Göçebelerin yerleşik tarımcıları yağmalama olaylarında alışılageldiği gibi, ekonomileri göçebe yaylacılığından ziyade yeni tür bir sürüden –insanlardan– aldıklarıyla gelişiyordu. Göçebelerin buyruğuna giren yerleşik nüfus, kendi üretim fazlalıklarını yeni efendilerinin geçimlerini sağlayan "haraç"ı ödemek için kullanmaya zorlanıyordu. De Rachewiltz'in (1971: 65) açıkladığı gibi, fetih yapıldıktan sonra,

> *Saltanata, Moğol yöneticilerin uyruk nüfustan topladığı kazancı imparatorluk mensupları ve Moğol soylularına dağıtma yetkisi verilirdi. Böylece Cengiz Han'ın fetihleri göçebe ve yarı-göçebe bir kabile toplumunu, askeri liderlerin geleneksel yaşam biçimlerinden feragat etmeden fetihlerin nimetlerinden yararlandığı bir tür feodal topluma dönüştürmüştü.*

Bu, fazlalık üretmek için düzenlenmiş bir ekonomik sistem değildi ya da sonsuza dek sürdürülemezdi. De Rachewiltz'in (1971: 66-67) dikkat çektiği gibi,

---

100. Barfield (1990) farklı bir yorum öneriyor. Cengiz Han'dan önceki Orta Asya kabilelernin fetihleri yönetmek için "borç" kullandığını ve bu nedenle Çin'le istila *etmemek* üzere anlaşma yapıldığını ileri sürüyor. Ne var ki bunun bir tercih olup olmadığı sadece tahmin edilebilir. İstila etmek istemiş, ama bunun için yeterli gücü bulamamış *olabilirler*.

Kesintisiz askeri seferler, sıradan kabile üyelerini besicilik ve yerel faaliyetlerden uzaklaştırdı ve dahası, Moğol saflarının büyük kısmını yok eden ölüm oranlarına yol açtı. Bu nedenle liderleri ülke içinde giderek köle işgücüne ve ülke dışına yaptıkları seferlerde de yabancı birliklere bel bağlamak zorunda kaldı. Cengiz Han'ın zamanında çok sayıda sivil, özellikle de zanaatkâr tehcir edildi. İran ve Kuzey Çin'deki kasaba ve köylerinden zorla çıkarılan bu talihsiz insanlar, baskıcı efendileri için dokuma, madencilik, alet ve silah yapmak üzere Sibirya ve Moğolistan'a yerleştirildi. Moğollar zamanla politikalarını değiştirerek fethettikleri yerlerdeki yerleşik nüfusu sömürmeye daha çok odaklandı. Ögeday 1229'da seçildiğinde yaptığı ilk şeylerden biri, tebaasından vergi ve angarya almak için daha etkili bir sistem kurmaya çalışmak oldu. Karakurum'da Çinliler kâtip ve astronom olarak hizmet veriyor, Keraitler ve Uygur danışmanlar diller ve Orta Asya kültürleri üzerine uzmanlaşıyor, bunun yanı sıra büyük bir Orta ve Batı Asyalı Müslüman grubu, Moğollar için ticari faaliyetlerde bulunuyordu. Ögeday bu insanların yardımıyla 1231'de, devasa imparatorluğunun yönetimiyle başa çıkabilmek için, Devlet Sekreterliğini kurdu. Daha düzenli bir vergilendirme sistemi kuruldu ve daha karmaşık bir posta dağıtım istasyonları ağı oluşturuldu.

Ne var ki devleti geçindirmek için haraç almanın zorluklarından biri, gelirlerin yalnızca mevcut tebaanın vergilerini yükselterek ya da fazlalığın alınabileceği alanları genişlete-

rek artırılabilmesiydi. Ögeday, maiyetteki bazı Müslüman tüccarların tavsiyesine uyarak, saltanatın artan mal ve servet ihtiyacını vergileri yükselterek karşılamaya çalıştı (De Rachewiltz, 1971: 81), fakat 1230'da Çin'e saldırılarına devam ederek ikinciyi stratejiyi de uyguladı. 1234'te Çin'in kuzeyindeki Hsi-Hsia ve Chin krallıkları işgal edildi, böylece Moğollar ülkenin güney yarısını yöneten Song İmparatorluğuyla doğrudan karşı karşıya geldi. Ögeday 1235'te Song'a savaş ilan etti (De Rachewiltz, 1971: 68).

Haracın getirdiği ikinci sınırlama ise, eğer sömürü hızlı ve insafsız olursa kaynağın gerçekten kurumasıydı. Bu, Rusya'da apaçık yaşanmıştı. Orada (De Rachewiltz, 1971: 83),

> *"Tatar boyunduruğu" iki buçuk yüzyıl sürmüştü. Moğol hâkimiyetinin ilk yüz yılında, Rus tebaası Altın Orda'ya yüklü bir haraç ödemek zorundaydı. Bu ağır ekonomik sömürü, Rusya'nın kültürel bir karanlık çağa girmesine sebep olmuştu.*

Fakat Moğollar yalnızca dışarıda yaptıkları fetihlere bağımlı değildi. Bölgeleri üzerinden yapılan ticaretten de kâr sağlıyorlardı. Her ne kadar bölge 13. yüzyılın ortalarında yapılan ilk keşif görevlerine kadar Avrupalılar için bilinmez topraklar olarak kaldıysa da, ticari faaliyetleri hiçbir zaman tam olarak bitmeyen Ortadoğulular için durum böyle değildi. Müslüman ve Yahudi tüccar kervanları, Orta Asya ticaret rotasının Moğollar tarafından birleştirilmesinden önce bile bu tehditkâr bölgeden düzenli olarak geçiyordu (Lombard, 1975: 204-211). Bu nedenle, 9. yüzyılın sonraki dönemlerinde

yazmış olan İbn Hurdâzbih, Yahudi Radhanitlerin faaliyetlerinin, 13. yüzyılda daha bütünleşmiş bir hale gelecek bir bölgeyi nasıl birleştirdiğini naklediyor. Goitein (1964b: 106), bu erken dönem kaynaktan konuyla ilgili bir bölüm alıntılıyor:

> *Bu [Radhanit] tüccarlar Arapça, Farsça, Romaca [yani Yunanca] ve Frenklerin, Endülüslülerin ve Slavların dillerini konuşuyordu. Batıdan doğuya ve doğudan batıya, kısmen kara kısmen de deniz yoluyla seyahat ediyorlardı. Frenklerin diyarında, Batı Denizinde [Akdeniz] gemiye biniyor ve Farama'ya [bugünkü Süveyş Kanalı civarı] yöneliyorlardı. Oradan Doğu Denizine [Hint Okyanusu] doğru yola çıkıyor ve Hindistan ve Çin'e gidiyorlardı.*

İbn Hurdâzbih'in diğer tariflerinden açıkça görülüyor ki, Yahudiliği seçmiş Hazarların topraklarından geçip Çin'e kadar giderek Orta Asya'dan geçen rotayı kullanıyorlardı. Goitein (1964b: 107), bu tip tüccar gezginlerin İslami dönemden önce bile benzer rotaları kullandığını düşünüyor.

Maveraünnehir'in 8. ve 9. yüzyıllarda Müslümanlar tarafından fethedilmesiyle, Orta Asya'nın batı ucu Müslüman dünyasının farklı kısımlarından gelen tüccarlara karşı daha misafirperver olmaya başladı. Barış olduğunda, kara kervan rotasında hareketli ve kârlı bir transit ticareti yapılıyordu. Semerkant elbette kara rotalarının en büyük buluşma noktasıydı –Hindistan'dan kuzeye; Karadeniz'den gelip Kafkasya üzerinden doğuya ve Çin'den batıya yönelenler (aşağı bkz.).

Yine de geçiş, birçok sebepten kesintiye uğrayabilirdi. Her biri sınırlı sayıdaki verimli vahadan kârlı fazlalığı gasp etmek için yarışan onlarca, hatta bazen yüzlerce rakip kabile grubu arasında bölünmüş bir bölgede, toprak için patlak veren savaşlar kaçınılmaz ve sıktı. Kervan ticaretinin dayandığı güvenli geçiş her seferinde tehdit ediliyor, sık sık da ortadan kalkıyordu. Dahası, yol boyu uzanan sınırlı sayıda alanı koruyan çok fazla grup olduğundan, talep edilen koruma ücreti kimi zaman ödenemeyecek boyutlara ulaşıyordu.

Ne var ki bu masraflara ve tehlikelere rağmen, Müslüman tüccarlar değerli yüklerini batıdan doğuya, doğudan batıya taşıdı. Bu tüccarların önemi, Cengiz Han'ın batıya yaptığı ilk yolculuklar sırasında yaşanan bir olay sayesinde açıkça görülüyor. Maveraünnehir o sırada, Müslüman Harzemşah tarafından yönetiliyordu ve Cengiz Han onlara karşı tedbirli davranıyordu; bu hassasiyet karşılıklıydı ve bu karşılık için daha da çok gerekçe vardı. İki hükümdar da diğerini yatıştırmak ya da en azından "sınamak" için, çarpıcı miktarlarda "hediye" taşıyan tüccarların öncülük ettiği büyük kervanlar gönderdi. Bu kervanların hepsinin Müslüman tüccarlarla "güçlendirilmiş" olduğunun söyleniyor olması önemli bir husus (Barthold, 1928: 395-398, dayandığı birincil kaynak: Juvaini). Ne var ki bu takas sadece birlikleri batıya ilerlerken Cengiz Han'ın Harezm'i işgal edip yenilgiye uğratmasından önce verilmiş bir molaydı.

Devasa bölgenin Moğolların kontrolü altında birleşmesi, yol boyunca haraç toplayan rakiplerin sayısını azalttı

ve yolculuk için daha fazla güven tesis etti; yalnızca Orta Asya'yı boydan boya geçmeye alışık olan Yahudi ve Müslüman tüccarlar için değil, cömert ve açgözlü Moğol hükümdarlardan elde edilecek kâr için rekabete girerek artık onlara katılmış olan gözüpek İtalyan tüccarlar için de.[101]

Ne var ki, Müslümanların bu bölgeye dair detaylı bilgilerinin aksine, Avrupalılar ilk başta inanılmaz derecede bilgisizdi. Süregiden dünya sistemine yeni dâhil olan ve halihazırda orada bulunan tüccarları hor gören Avrupalılar kendilerini, yeni bölgeleri ve insanları "keşfeden" büyük maceracılar olarak gördü. Moğolların yönettiği bölgelere gitmeye cesaret eden ilk Avrupalı din adamları, memleketlerinde kalmış hemşerilerinin hırsla okuduğu, kuşkulu (çoğu zaman da akıl almaz) anlatımlar yazıyordu. Oyuna girmeyi uman tüccarlar, kısa süre sonra rahiplerin peşinden geldi. 13. yüzyılın son dönemlerinde ilk defa büyük Orta Asya rotasını geçip Çin'e ulaşan ve zengin topraklara ve kârlı ticarete dair şaşılacak hikâyelerle dönen Avrupalıların, Latin tüccarların Karadeniz'deki antrepolar hariç dışlandığı, halihazırda var olan bir uluslararası alım satım sistemini tarif ettiği unutulmamalı. Şimdi, Avrupa'nın bu sahneye çıkışına dönelim.

---

101. Reşidüddin Hamedani'nin *The Successors of Genghis Khan*'daki kısa hikâyeleri büyüleyici (Boyle, 1971, birçok yerde). Anekdotlar ve *bilig*'ler (bilgece deyişler) ile yansıtılan toplumun değerleri ve "iyi hükümdar" imajı, Batılıların ve Müslümanların oluşturduğu barbar Moğollar klişesini çürütüyor. Adalet, bilgelik ve cömertlik en değer verilen niteliklerdi. Özellikle de cömertlik, yabancı tüccarlara sundukları mallar için "ederinden" çok daha fazla para ödeyen Han'ların faaliyetlerinde her zaman görülüyordu. Polo kardeşler, Berke'nin "saflığına" sinsice seviniyor (Latham, 1958: 22), buna karşılık Han'lar eli açıklıklarını, asaletin en büyük göstergesi olarak görüyor.

Her ne kadar Ögeday'ın 1241'deki ölümü Avrupalıları doğrudan bir Moğol istilası tehdidinden sonsuza dek kurtarmış olsa da, bu mucizevi kurtuluş Avrupalıların "yeni barbarlara" ya da onların geldiği topraklara dair bilgilerini pek de genişletmedi. Gerçekten de Moğollar ilk başta, Asya'nın bilinmeyen dünyasında yaşayan diğer garip yaratıklara ayrılan mitolojik bölgeye layık görülmüştü. Tatar (daha sonra Moğol konfederasyonuna katılmış kabilelerden yalnızca birinin adı) teriminin yanlış yorumlanmasından dolayı, Moğollar Tartarlar olarak tanımlanmıştı; bu, İncilde geçen bir yer olan Tartarus ya da Cehennemden gelen anlamına geliyordu.[102] Aynı zamanda Hıristiyanlığın Müslümanlara karşı kutsal savaşında özlemle potansiyel müttefik olarak görülebilmelerini anlamak zor. Ama belki de Yecüc ve Mecücün topraklarından gelen yaratıklar bile (yine zayıf bir kökenlerini tanımlama girşimi) mücadeleleri için seferber edilebilirdi.

Avrupalıların doğuya dair bilgisizliği muazzamdı; bu, girmeye çalıştığı sistemden hâlâ ne kadar soyutlanmış halde olduğunun açık bir kanıtıydı. Bu pek şaşırtıcı değildi. Hıristiyanlığın erken dönemlerinde ticaret bağlantılarını sürdüren ve Uzakdoğu dünyasından ithalat yapan klasik

102. İngiliz tarihçi Matthew Paris (1200-1259), 1240 tarihli metninde bu iki tanımlamayı kesinlikle yerle bir ediyor (bkz. Boyle, 1970, yeniden basım 1977: 6-7).

Romalılar bile en önemli ticaret ortakları hakkında temelde bilgisizken, yüzlerce yıldır kopuk olan ortaçağ Avrupalılarının daha çok şey bilmesi nasıl beklenebilirdi ki?

Doğuya doğru gidildikçe Romalıların bilgisinin, nasıl hızla köreldiğini görmek için dönüp klasik dönemlere bakmak öğretici ve eğlenceli. Çin ipeği Ortadoğulu aracılarla düzenli olarak Roma'ya ithal ediliyor olsa da, "Çinlilerin ipeği ağaçların yapraklarında yetişen tüylerden elde ettiği" (Vergilius, alıntılayan: De Rachewiltz, 1971: 21 ve Yule, 1913: I: xliv) efsanesi sürüyordu. Doğruyu söylemek gerekirse, Çinliler de Ortadoğu'dan ithal ettikleri tekstil ürünleri hakkında daha fazla bilgiye sahip değildi. Han Çinlilerine göre pamuk, "bir tür 'su koyunu'ndan toplanan tüylerden yapılıyordu" (De Rachewiltz, 1971: 23). Traianus dönemindeki Romalılar için Hindistan yalnızca "incilerin, değerli taşların, kokulu ağaçların ve baharatların" kaynağı değil, "aynı zamanda köpek kafalı, tek ayaklı ya da ayakları ters adamların memleketiydi. Yüzleri omuzlarının arasında olan başsız insanların ve ağzı olmayan vahşi adamların ülkesiydi" (De Rachewiltz, 1971: 23). Buna karşılık Han Çinlileri, bu efsanevi yaratıkların Akdeniz dünyasında yaşadığından emindi.[103] Bu hikâyeler –köpek suratlı ya da başsız çıplak insanların yaşadığı Hint Okyanusundaki adalar– 9. yüzyıldaki Müslüman coğrafyacıların ürettiği genellikle daha inandırıcı coğrafyalarının ve seyahatnamelerinin önüne geçti. Bu gerçek dışı imgeleri,

103. Mesela, de Rachewiltz'deki (1971) çizimler ile Lach'takileri (1965) karşılaştırın.

birbirinden uzak insanlar birbiriyle doğrudan iletişime geçtikçe, 13. yüzyıl boyunca sistemli olarak doldurulacak boşluğun göstergesi olarak kullanmak makul görünüyor.

Elbette, Moğolların yaklaşmakta olduğu haberi Avrupa'ya ulaşınca, son derece pratik amaçlar için daha kesin bilgilere ihtiyaç duyuldu. Bu tip bilgiler o zamanlar henüz kısıtlıydı. Haham Tudelalı Bünyamin, 1173'te İspanya'ya döndüğünde, Hindistan ve Çin'e kadar gittiğini iddia etmişti, gerçi çoğu araştırmacı onun Uzakdoğu'ya ulaştığından dahi şüpheliydi ve zaten doğulu Yahudi topluluklarını ziyaret etmek için yaptığı yolculuğun büyük kısmında karadan gitmemişti.[104] O dönemde yaşayan Hıristiyanları daha alakadar eden şeyse, Rahip John diye birinin yönetimi altında olduğu varsayılan, sonunda aslında var olmadığı ortaya çıkan Hindistan'daki Hıristiyan kolonisine dair hayal ürünü dedikodulardı. Haçlı milletler doğuda doğal müttefikler bulmaya o kadar hevesliydi ki, Papa tarafından 1177 gibi erken bir dönemde gönderilen ilk Batılı elçiye, Rahip John'u bulmaları emredilmişti. Ne var ki bu elçi yalnızca Hindistan'ın Hıristiyan kralını bulamamakla kalmadı, kendisi de ortadan kayboldu (De Rachewiltz, 1971: 19). Fakat Hintli Hıristiyanlar veya Asyalı Moğollar Eyyubilere karşı savaşa katılacaksa, daha çok keşif gezisi gerekiyordu.

104. Bkz. J. Voporsanger, "The Travels of Benjamin of Tudela in the Twelfth Century," *Bulletin of the Geographical Society of California* II (Mayıs 1894): 77-96.

1245'te Papa IV. Innocentius, Moğollara ilk ciddi temsilcilerini gönderdi: Dominiken bir rahip olan Saint Quentinli Simon (bkz. Guzman, 1968) ve bir Fransisken olan Pian del Carpineli Giovanni (bkz. de Rachewiltz, 1971: 84-89). Onların raporları, Orta Asya'ya yolculuğa dair ilk Avrupalı anlatımlarını teşkil ediyor. Moğol saltanatına kadar gidip Papanın mektuplarını teslim etmesi için görevlendirilen Pian del Carpineli Giovanni, 1245 yılının Paskalya Pazarında Lyon'dan ayrıldı ve Moğolistan'dan iki buçuk yıl sonra döndü. Papaya verdiği detaylı raporların bölümleri (sonradan verilen *History of the Mongols* başlığıyla bilinir), Vincent Beauvais'nin 1253 tarihli *Speculum historiale* eserine dâhil edildi (De Rachewiltz, 1971: 88-89). Saint Quentinli Simon, 1248'de geri döndüğünde bir rapor yazdı; buna da aynı şekilde Beauvais'nin kitabında yer verildi (Guzman, 1968: 1-4, 70-76). Her ne kadar bu raporlar hata ve önyargılarla dolu olsa da (Moğol kampında elçiden çok esir muamelesi gördükleri için bu pek de şaşırtıcı değil), Avrupalıların Moğollar üzerine ilk yargılarını edindiği verileri oluşturdu –düşman mı, müttefik mi olduklarını bilmiyorlardı.

Biraz daha hatasız, ama yine de pek "doğru" denemeyecek bir rapor da 1253-1255 yılları arasında Moğolistan'a giden Fransisken bir Rahip olan Rubrucklu William tarafından sunuldu [Bkz. Rockhill çevirisi, Haylut Series II (1900), artık yerini alan Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 89-220]. 1215-1220 yılları arasında bir tarihte Fransız Flandre'de doğan Rahip William, IX. Louis'yle birlikte 1248'deki

Haçlı Seferinde Mısır'a gitti ve 1252'ye kadar onunla birlikte Filistin'de kaldı. Oradan da, belli ki kendi isteğiyle Çin'e giderek, "yerlilerin terbiyeleri ve gelenekleri", özellikle de dini alışkanlıkları üzerine bol bol not aldı. Moğolistan'dan döndükten sonra Paris'e gitti ve orada deneyimleriyle aşırı derecede ilgilenen Francis Bacon'la tanıştı. Bacon, *Opus Majus* eserinde ondan uzun uzun bahsetti; doğrusu bu, "onunla ilgili sahip olduğumuz o döneme ait tek kayıt" (Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 88-89).

Rahip William'ın 1253 Baharında Karadeniz'den karadan yola çıktığını ve kısa sürede ilk Moğol kampıyla karşılaştığını biliyoruz. Gördüğü kötü muameleye rağmen doğuya ilerlemeye devam etti. Doğunun insanlarına dair ilk Avrupalı izlenimini aktardı (Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 143-144).

> *[Moğollar] ufak ve İspanyollar gibi esmer insanlar; papaz yardımcısının iç entarisine benzeyen, ama kolları daha dar olan tunikler giyiyor ve kafalarına piskoposlar gibi taç takıyorlar. Sonra, sakinlerine eskiden Seres denen büyük Çin var. En iyi ipek malzemeler onlardan geliyor. Çin'de yaşayanlar ufak insanlar ve konuştuklarında şiddetle burunlarından nefes alıyorlar, gözleri de küçük. Her alanda usta zanaatkârlar ve doktorları bitkilerin faydaları hakkında çok şey biliyor ve nabızdan akıllıca teşhis koyabiliyor. Karakurum'da onlardan çok vardı. Çin kadar uzak yerlerde, onların arasında yabancı gibi yaşayan Nasturiler ve Sarazenler var.*

Avrupa'nın doğuya dair bilgisizliğinin büyüklüğü, Rubrucklu William'ın, Çin ipeklerinin meşhur kırmızı renginin kaynağına dair aşağıdaki anlatımının saflığıyla anlatılabilir. Dawson'daki (1955, yeniden basım 1980: 171) çevirisi şöyle:

> *Bir keresinde, çok güzel bir ışıltısı olan kırmızı bir şey giymiş Çinli bir rahip yanıma oturdu ve ona bu kadar güzel bir rengi nereden bulduğunu sorduğumda Çin'in doğu bölgesinde yüce kayalıklar olduğunu ve orada her açıdan insan gibi görünen ama dizlerini kırmayıp zıplayarak yürüyen yaratıkların yaşadığını söyledi. Ancak bir dirsek boyu kadarlarmış ve küçük bedenleri kıllarla kaplıymış. İnsanlar onları avlamaya gittiğinde yanlarında çok sarhoş edici [bal şarabı] götürür ve kayaların arasına bu şarapla dolu, kadeh şeklindeki tuzakları koyarlarmış. [Sonra] bu havyanlar mağaralarından dışarı çıkar ve içkiden tadıp "Chinchin" diye haykırırlarmış; isimlerini bu haykırıştan almışlar, onlara Chinchin deniyor. Sonra kalabalık gruplar halinde bir araya gelip şarabı içer ve sarhoş olup uyuyakalırlarmış. Avcılar, uyurlarken ellerini ve ayaklarını bağlarmış. Sonra boyunlarındaki bir damarı açıp üç ya da dört damla kan alırlarmış ve o kan, bana söylenene göre, mor rengi veren en değerli şeymiş.*

Ve işte –Avrupa'nın Çin'i ya da sakinlerinin mizah anlayışını ilk yeniden keşfi!

Sonraki birkaç on yıl içinde bu bilgisizlik, Papanın görevlendirdiği misyonerleri ve ünlü Marco Polo kadar geveze olmasalar da iş konusunda daha başarılı görünen Cenevizli

tüccarları takip eden Venedikli tüccarlar sayesinde azalmaya başladı. Sadece Konstantinopolis'in dış uzantıları olan Karadeniz'deki ticaret noktalarında hazır bulunan İtalyan tüccarlar, hiç şüphesiz ticari mallarını muhtemel fatihlerini ilişki kurmaya teşvik etmek için kullanarak Moğol istilacılarla anlaşmaya varan ilk kişilerdi. Fakat Moğol bölgesinin daha derinlerine yapacakları atılımlar için, Kubilay Han'ın imparatorluğun lideri olarak yükselmesini beklemeleri gerektiği açıktı.

POLO MACERASI

Çin'e giden karayolu rotasını kullanarak Moğol bölgesinden geçtiğine dair elimizde belge olan ilk Avrupalı tüccar maceracılar şüphesiz Niccolo ve Maffeo Polo kardeşler. 1260'ta Konstantinopolis'ten çıktılar ve Venedik'e 1269'a kadar dönmediler. Açıkgöz iş insanları olarak, keşfettikleri yeni ve büyük ticaret imkânlarını herkesle paylaşmadılar. 1271'de daha uzun ikinci bir yolculuğa çıktılar, bu sefer Niccolo'nun genç oğlu Marco'yu da yanlarına aldılar ve Venedik'e 1295'e kadar dönmediler (Petech, 1962: 553). Sadece gezilerine dair değil, Moğolların dünyasına dair bilinenlerin çoğu, Marco Polo'nun, Cenova ve Venedik arasında sürekli tekrarlanan deniz savaşlarından birinde yakalanmasından sonra, bir Cenova hapishanesindeki hücre arkadaşının birkaç yıl sonra yazdığı anılarından öğrenildi. Anıları tanıtan gürültülü propaganda, içeriğin en azından bir kısmının insanları çekmek için abartılmış olabileceği şüphesini uyandırdı. O zamanların düşük okuma yazma oranının farkında olan yazar şöyle diyordu:

İmparatorlar ve Krallar, Dükler ve Markiler, Kontlar, şövalyeler ve kasaba ahalisi ve çeşitli insan ırklarını ve dünyanın çeşitli bölgelerinin tuhaflıklarını öğrenmek isteyen herkes, bu kitabı alın ve size okunmasını sağlayın (Latham, 1958: 21).

Kitap, yaşlı Polo kardeşlerin Karadeniz'den doğuya doğru, Suduk'taki Venedik kolonisine yelken açmalarıyla başlıyor; oradan karayoluyla devam ederek sonunda Altın Orda'nın Han'ının saltanat yerine ulaşıyorlar. Berke, üçüncü han, onları saygıyla karşıladı ve kardeşlerin ona sunduğu mücevherleri kabul ederek karşılığında "çok kârlı bir şekilde satmalarına izin verdiği, ödediği fiyatın tam iki katı değerinde mallar" verdi (Latham, 1958: 22). Berke'nin bölgesindeki konaklamaları, bir yılın ardından, Berke ve Hülagü arasındaki bir savaşla kaba bir biçimde kesintiye uğradı; savaşı Hülagü'nün güçleri kazandı. Konstantinopolis'e dönüş yolları çatışma yüzünden kapalı olduğundan, doğuya yöneldiler ve yetmiş günde çölü geçerek Buhara'ya vardılar. Üç yıl sonra Hülagü'nün gönderdiği bir elçi Kubilay Han'a giderken Buhara'da durdu ve iki kardeşi orada gördüğüne şaşırdı, "çünkü o ülkede daha önce hiç Latin görülmemişti." Tüccar olduklarını öğrenince onları, "daha önce hiç Latin görmemiş olan ve bir Latin'le tanışmayı çok isteyen" (Latham, 1958: 23) Han'la tanıştırmak için kendisine eşlik etmeye davet etti. Polo kardeşler, hanın güvenli yönetimiyle korunarak, Batı ve Hıristiyanlık hakkında daha çok şey öğrenmek istediğini belirten Ku-

bilay Han'ın yanına vardı.[105] Onları, Papanın yüz rahip ve Kudüs'teki kutsal mezardaki lambadan biraz yağ göndermesi talebiyle kendisinin temsilcileri olarak Papaya yollamayı önerdi (Latham, 1958: 24). (İnsan bu garip isteklere hayret ediyor.)

Moğol imparatorluğunda güvenle hareket etmelerini garantileyen, Han'ın mührünü taşıyan altın bir tabletle birlikte yine karayolunu kullanarak yola çıktılar ve üç yılda Akka'ya ulaştılar. Papa öldüğü ve halefi henüz seçilmediği için, ailelerini ziyaret etmek için Venedik'e döndüler. Bu arada Niccolo'nın karısı, birkaç yıl sonra Akka'ya döndüklerinde onlara eşlik edecek on beş yaşındaki oğlu Marco'yu geride bırakarak ölmüştü. Yeni Papa seçildikten sonra Pololar, mesajlar ve hediyeler yüklenerek, ama yanlarına talep edilen yüz rahibe göre çok az, yalnızca iki rahip alarak Han'ın başkentine doğru yolculuğa çıktı. Her ne kadar iki kaygılı rahip kısa sürede onları atlattıysa da, Pololar yolculuklarını yaklaşık üç yılda tamamlamayı başardı ve büyük bir coşkuyla karşılandı. Marco'nun Han'a hizmet ettiği ve kendi adına bolca gezdiği sonraki yedi yıl boyunca orada kaldılar.

Bu nedenle, doğu bölgeleri üzerine gözlemleri aracılığıyla yaptığı coğrafi ölçümlerinin temellerinin sağlam olduğunu düşünmek için neden var; önceki anlatımlara göre kesinlikle daha içerikliydiler. Rubrucklu William görünüşe

105. Nezaket, misafirperverlik ve ticarete açıklığı gösteren bu anlatımlar, "Cehennemden gelen insanlar" fikriye taban tabana zıt, fakat bu fikir Marco Polo'nun anıları boyunca ısrarla korunuyor.

göre, öncelikli olarak tanıştığı garip insanların dini ritüellerini kaydetmekle ilgilenirken, Marco Polo daha çok babasının oğluydu ve insanların ne yaptığını, neyin ticaretiyle uğraştığını ve neyin ticari değeri olduğunu gözlemledi. Anlatımları, başarılı tarımcıların, yetenekli endüstriyel üreticilerin ve (Polo'nun "yalnızca Müslüman" oldukları için kısaca bahsederek geçtiği) birçok yabancı tüccarın bulunduğu bir Moğol bölgesi imajı çiziyordu.

Anlatımı, batıdan doğuya giden rotayı izliyor. Türkiye'de "dünyanın en kaliteli ve güzel halılarını" (Latham, 1958: 33) görünce haykırıyor; daha ötede Gürcülerin diyarı var, burada "bol bol ipek üretiliyor ve görülebilecek en güzel sırmalı kumaşlar dokunuyor. Her şeyin tedarik kaynağı yeterli ve ticaret ve endüstri gelişiyor" (Latham, 1958: 35). Rivayetlere dayanarak anlattığı Irak'taki Musul ve Bağdat'ı da, Hülagü'nün yıkımından sonra bile gelişen şehirler olarak tarif ediyor (Latham, 1958: 36-40). Fakat tüm hayranlığını kazanan yer Tebriz. Zanaatkârları tarafından büyük miktarlarda ipek ve sırmalı kumaş üretilmesinin yanı sıra, ticaret için de harika bir şehir. "Şehir o kadar avantajlı bir konumda ki, Hindistan ve Bağdat'tan, Musul ve Hürmüz'den gelen mallar için bir pazar; ve birçok Latin tüccar, yabancı ülkelerden ithal edilen malları satın almak için buraya geliyor. Değerli taşlar için de bir pazar [ve] seyyar tüccarların iyi kâr ettiği bir şehir" (Latham, 1958: 43). İran'ı, ticaret ve endüstrinin bol olduğu müreffeh bir diyar olarak tanımlıyor. "Her tür ipek ve sırmalı kumaş yapıyorlar. Orada bol bol pamuk yetişiyor. Buğday, arpa, darı ve her tür mısır var,

ayrıca şarap ve her tür meyve de var" (Latham, 1958: 47). Kirman'da "çelik" ve *ondanique*'in (bir tür çelik) yanı sıra turkuaz çıkarılıyordu. "Yerliler, atlı bir savaşçının tüm ekipmanını üretiyordu –dizgin, eyer, mahmuz, kılıç, yay, sadak ve her türlü silah ve cephane" (Latham, 1958: 47) ve kadınlar ipeği "hayvanlar ve kuşlar ve başka birçok figürle" işliyordu (Latham, 1958: 48). O zaman, büyük bir açıklıktan geçilince, Hürmüz denen müthiş bir limandaki Basra Körfezine ulaşılıyordu. "Tüccarlar buraya Hindistan'dan gemiyle geliyor, her tür baharat ve değerli taş ve inci ve sırmalı kumaş ve fildişi ve birçok başka mal getiriyorlar. Burası müthiş bir ticaret merkezi" (Latham, 1958: 51).

Bu noktada Hindistan'a giden deniz yolunu tarif etmek yerine, anlatımı Kirman'dan kuzeye, "çok büyük ve üstün kaliteli çelik aynalar yapılan" (Latham, 1958: 54) Kuhbenan'a varmadan önce geçmesi günler süren ıssız bir alana geçiyor. Kuhbenan'dan sonra geçmesi sekiz gün süren başka bir çöl çıkıyor. Rota üstündeki tüm yerliler, çölün tamamına dağılmış vahalarda yaşayan Müslümanlar. Bu kasaba ve köylerin çoğunu saysa da, ürünlerinin hiçbirini anlatmıyor ve yerlilerini yalnızca yarı-medeni oldukları için umursamıyor. Başka bir çölden daha geçtikten sonra Ganzhou'ya, sonra da "Çin ülkeleri"ne varıyor (Latham, 1958: 84).

Anlatımın en ilginç kısmını, Çin tasviri ve Çin'in efendisi Kubilay Han hakkında söylediği dalkavukça sözler oluşturuyor: "Her açıdan en bilge ve muktedir adam, tebaanın ve imparatorluğun en iyi hükümdarı ve tüm Tatar tarihindeki en asil karakterli adam" (Latham, 1958: 102). Kubilay eski

Hanbalık mevkiinde başkent olarak yeni bir şehir kurdu ve oraya Taidu adını verdi. Burası bugünkü Pekin olduğundan, tasvirinden uzun bir alıntı yapıyoruz, çünkü şehrin ve Büyük Sarayın bugünkü haliyle dikkat çekici benzerlikler var.

> *Taidu bütün kenarları eşit bir kare şeklinde inşa edildi ve toplam çevresi yirmi dört mil uzunluğunda. Etrafı topraktan surlarla çevrili, hepsi mazgallı ve kireç badanalı. Ardında hoş, büyük bir sarayın yükseldiği on iki kapı var. Sokaklar o kadar geniş ve düz ki, bir kapının tepesinden, o kapının tam karşısındaki kapıya giden yolu olduğu gibi görebilirsiniz. Her ana caddenin iki yanında, yol boyunca, çeşit çeşit satış pavyonu ve dükkân var. Şehrin içi, dama tahtası gibi, tamamen karelere bölünmüş...* (Latham, 1958: 106).

Fakat Marco Polo'nun Pekin tasvirindeki en önemli ifade, olası sonuçlarını aklına getirmediği bir şey. Kenar mahallelerin, duvarla çevrili şehrinki kadar sakini olduğunu söylüyor ve her kenar mahalle bölgesinde "farklı yerlerden gelen tüccarların konaklayabileceği iyi konukevleri var; her millete belli bir konukevi ayrılmış, çünkü tüccarlar ve diğerleri buraya iş için, büyük gruplar halinde geliyor, hem Han'ın meskeni olduğu hem de kârlı bir pazar sunduğu için," diye ekliyor (Latham, 1958: 106-107).

Peki, kendilerine ayrılan bu kenar mahalle konukevlerinde yaşayan "her milletten" tüccarlar kimdi? Kesinlikle İtalyan tüccarlar değildi, çünkü Polo, ailesinin emsalsiz olduğunda ısrar ediyordu! Başka kanıtlardan açıkça görülüyor ki, bu yabancı tüccarlar, 13. yüzyıl dünya sisteminin

kalbinin her yerinden gelen Müslümanlardı. Onlar için Han'ın bölgeleri yeni bir keşif değildi; dünyalarının doğal ve bütünleşmiş bir parçasıydı. Ve gerçekten de Polo, Han'ın yirmi iki yıl boyunca yetki verdiği Müslüman bir yönetici olan Ahmed'in hikâyesini anlatıyordu!

Bu alıntılar önemli bir noktayı anlatmak için yeterli. Avrupalı tüccarlar Çin'e giden büyük Orta Asya rotasından ilk defa 13. yüzyılın son dönemlerinde geçti ve zengin diyarlar, verimli ticaret ve Latin tüccarların temelde hâlâ dışında olduğu süregiden bir uluslararası alım satım sistemine dair acayip hikâyelerle döndü. Sonraki onyıllarda, çok insan Polo'ların izinden gitti, ama İtalyan tüccarların geniş çaplı faaliyetlerine rağmen, çok az yazılı belge kaldı ve hiçbiri Marco'nun anlattıklarının zengin detaylarıyla yarışamadı. Yalnızca, 1340'larda, bu yol kapanmak üzereyken, Francesco de Balducci Pegolotti'nin yazdığı tüccar kılavuzu, İtalyan tüccarların bir zamanlar bu kuzey rotası üzerinde kapsamlı olarak ticaret yaptığının kesin bir kanıtı olarak duruyor.

MOĞOL İMPARATORLUĞUNDAKİ İTALYAN TÜCCARLAR

Luciano Petech,[106] anılarını yazamayacak kadar para kazanmakla meşgul olan İtalyan tüccarlar hakkında, az rastlanır bazı detaylar veriyor. Petech'e (1962: 549-552) göre,

106. "Les marchands italiens dans l'empire mongol" (Petech, 1962: 549-574).

Akdeniz-Moğol ticaretinin gelişmesi, *Pax Mongolica* ve güvenli seyahatle ancak kısmen açıklanabilir. Ticaretin yoğunlaşması aynı zamanda, İtalyan tüccarların, (her ne kadar o zaman çoğu Avrupalı tüccar Basra Körfezinden geçen deniz rotasını tercih etse de) Moğol İmparatorluğuna gidenler de dâhil, uzak görevlere gitmesine neden olan ticari devrimin de sonucuydu. Ticarette başlıca mal, 1257 gibi erken bir tarihte Cenovalı tüccarlar tarafından Champagne fuarlarında satılan Çin ipeğiydi. İlginçtir ki, bu ipek Avrupa'da özellikle talep görüyordu, çünkü o zaman bile, fiyatı (gerçi kalitesi de) İran ve Türkistan'dan gelen ipeğe göre düşüktü. Çin ile ticarette Cenova üstünlüğünün açık göstergelerinden biri, Balducci Pegolotti'nin kılavuzunun, Çin'e giden rotayı tarif ederken Cenova ağırlık ve ölçü birimlerini kullanmasıydı.

Ticari, dini ve "politik" görevler sıklıkla birbirine karışırdı. Bu nedenle, Lucalongolu Pietro adlı bir tüccar Montecorvinolu Rahip Giovanni'ye Çin yolculuğunda eşlik etti. İtalyan Rahip Tebriz'den (İran) 1291'de ayrıldı, ona Çin'e kadar eşlik edecek tüccarla buluşmadan önce Hindistan'da on üç ay geçirdi (Lopez, 1943: 64; Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 224). Rahibin mektuplarından iki tanesi saklandı. 8 Ocak 1305'te Hanbalık'tan yollanan ikincisinde, (her ne kadar başarıları biraz şüpheli olsa da) gururla Katolik bir misyon başlattığını bildiriyordu.

> *Hanbalık [Pekin] şehrinde, kralın ana meskeninin olduğu yerde bir kilise inşa ettim. Sürekli vaftiz yapıyorum. Ayrıca yavaş yavaş, yaşları sekiz ile on bir arasında değişen ve he-*

nüz hiçbir din bilmeyen, kırk tane pagan oğlu satın aldım. Burada onları vaftiz ettim ve onlara Latince ve ayinlerimizi öğrettim.

Ayrıca Balducci Pegolotti'nin daha sonra doğruladığı bir şey bildiriyor. Diğer rahipleri davet ederken, güvende olacaklarına dair güvence veriyor.

> *[Orta Asya'dan geçen] yola gelince: Çin'e giden karayolunun daha tehlikesiz ve güvenli olduğunu bildiriyorum, o kadar ki, temsilcilerle birlikte seyahat ederek, beş-altı ay içinde varabilirler [rahipler]. Fakat diğer rota, iki deniz yolculuğu içerdiği için en uzun ve riskli yol; ilk yolculuk Akka ile Provence arasındaki mesafe kadar, fakat ikincisi Akka ile İngiltere arasındaki mesafe kadar ve iki yılda zar zor biter. Fakat ilki savaşlar yüzünden uzun süredir güvenli değil* (alıntılayan: Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 225-226).

Montecorvinolu Giovanni bu mektubu yazdığında elli sekiz yaşındaydı. Tatarca konuşup yazmayı öğrenmiş ve Yeni Ahit ile Zeburun tamamını bu dile çevirmişti.

Montecorvinolu Giovanni Çin'deki tek İtalyan değildi. Elimizde ayrıca 1303'te Hanbalık'a ulaşan Lombardiyalı bir doktora dair belge (Petech, 1962: 553) ve ünlü Zaytun [Quanzhou] limanında bulunan ve orada yaşayan çok sayıda Cenevizliden bahseden Perugialı Andrea'nın 1326 tarihli bir mektubu var (detaylar ve metin için, Dawson, 1955, yeniden basım 1980: 235-237). Cenevizli tüccarların

aynı zamanda diplomatik işlevleri vardı. "Çin'deki Cenova kolonisindeki en saygın şahsiyet Savignonlu Andola idi" ve adına ilk kez, 1336'da Yuan İmparatoru Togon Temür tarafından Papaya elçi olarak gönderildiğinde rastlandı (Petech, 1962: 554). Fakat doğrudan bağlantı sona ermek üzereydi. Cenevizli tüccarların Çin'e giden kara rotasını kullandıklarına dair kanıt olan son tarih 1344'tü; bu tarihte, yolda ölen bir tüccarın verasetini içeren bir dava dosyası kaydı var (Petech, 1962: 555). Diplomatik görevler de bitmek üzereydi.

Papa Orta Asya üzerinden son temsilcisini 1339'da, Fransisken Giovanni de' Marignolli karadan Pekin'e geçmek için Kefe'ye gitmek üzere Napoli'den ayrıldığında gönderdi (Petech, 1962: 555). Fakat o sırada, isyan ve salgınların kurbanı olan Moğol imparatorluğu sallantıdaydı. Artık ittifak ricasında bulunan Moğollardı. Moğol İmparatoru Temür uzlaşmacı cevabını, 1345'te iki yüz muhafızdan oluşan askeri refakatçilerle memleketine doğru yola çıkan Marignolli'ye teslim etti. Ne var ki o sırada Çağatay'ın yönettiği bölgedeki iç savaş nedeniyle kesilen kara rotası artık kullanılabilir değildi. Moğol imparatorluğu, zayıflayan yapısının sinyalini vererek her yerde çöküyordu, konvoy Çin üzerinden Zaytun limanına gitti, Marignolli Hindistan ve Basra Körfezine gitmek için deniz yoluyla oradan ayrıldı. Onun anlattıkları, –Afrika'nın etrafından dolaşılmasıyla doğrudan bağlantının 16. yüzyılda yeniden açılmasına kadar– Çin ve Avrupa arasındaki rotayı geçen bir Avrupalıya ait elimizdeki son kayıttır.

Marignolli'nin dönüş güzergâhı onu etkileyici Hangchow ve sonra Zaytun şehirlerine götürdü; oradan Aralık 1345'te denize açıldı ve Nisan 1346'da Hindistan'nın Malabar kıyılarındaki Quilon limanına ulaştı. Oradan Hürmüz'e gitmek için kıyı boyunca yukarı devam etti ve sonra oradan karayoluyla dolaylı olarak, Kıbrıs'a doğru yola çıkmadan önce, Bağdat, Musul, Halep, Şam ve Kudüs üzerinden Akdeniz'e gitti. Sonunda 1353 yılında, birçok şeyin yanında Hıristiyan vaiz talebini de içeren Han'ın mektubunu teslim etmek üzere Avignon'a ulaştı (de Rachewiltz, 1971: 197-201).

İstek yerine getirilemedi ve aslında bu, Çin'deki Hıristiyan misyonlarının bir süreliğine sonu oldu. Neden? Yalnızca Orta Asya'dan geçen kara rotası kapandığı için değil, onlara ayrılacak vaiz de olmadığı için. O sırada veba salgını neredeyse "Avrupa'daki Fransisken manastırlarını boşaltmıştı (Rahiplerin üçte ikisi bir yıl içinde yok olmuştu)" (de Rachewiltz, 1971: 202). Zaten o sırada vaizler Moğolların önceliği değildi. Cengiz Han altında birleşen devasa bölgeler ve onun halefleri, iç anlaşmazlıklar ve yayılmasından büyük ölçüde sorumlu oldukları salgın sebebiyle kaybedilen nüfus yüzünden yıkılıyordu (McNeill, 1976).

MOĞOLLARIN BAŞARISININ AMAÇLANMAMIŞ SONUÇLARI

Avrasya kara parçasının büyük bir kısmının Moğolların yönetimi altında birleştirilmesi, Avrupa ve Çin'in bin yıl içinde ilk defa doğrudan bağlantı kurmasını sağladı. Her ne kadar bu, Çin ile Akdeniz'e uzanan Karadeniz pazarı arasındaki kuzey rotasını açarak ticaretin büyümesini kolaylaştırdıysa da, kendi başarısı, ironik bir şekilde nihai çöküşüne neden oldu (Bkz. Şekil 7). Birleştirmenin amaçlanmamış sonucu, dünya sisteminin gelişimini yüz elli yıl kadar geciktiren çok yaygın bir salgının patlak vermesi oldu. Sistem 16. yüzyılda yeniden hayat bulduğunda oldukça farklı bir şekil almıştı.

William McNeill, hastalığın insanlık tarihindeki nedenleri ve sonuçları üzerine, bizim araştırmamızla özellikle alakalı olan detaylı hipotezler geliştirdi. Hıristiyanlığın doğuşuyla birlikte, "birbirinden farklı dört medeni hastalık bölgesinin oluştuğunu" (1976: 97) –Çin, Hindistan, Ortadoğu ve Akdeniz (Avrupa dâhil)– hepsinin yaklaşık elli-altmış milyon nüfusu olduğunu (McNeill, 1976: 97) ve yöreye özgü hastalıklar da dâhil çevreleriyle nispeten bir dengeye ulaştıklarını belirtiyor. Birbirlerinden nispeten soyutlanmış olmaları, (yerli halkın henüz doğal bağışıklık ya da kültürel sakınma ve tedavi yöntemleri geliştirmediği) "tuhaf" hastalıkların bir sistemden diğerine geçmesini engelliyordu.

Ne var ki milattan sonraki ilk iki yüzyılda, hem Romalıların İpek Yolu dediği karayolu rotası üzerinden hem de denizcilerin Muson rüzgârlarında seyahat etme sanatını



ŞEKİL 7. TAKRİBEN 1350 YILINDA YAŞANAN VEBA SALGINI VE TİCARET YOLLARI ARASINDAKİ KESİŞİM.


SİBİRYA
Baykal Gölü
Amur
İrtyeh
MOĞOLİSTAN
Karakurum
MANÇURYA
Balkaş Gölü
Almalık
Beshbalik
Shangtu
Japon Denizi
Taşkent
Balasagun
İpek Yolu
Anhsi
Pekin
Semerkand
Buhara
Kaşgar
Hutan
Ningsia
HANTUNG [1345]
Belh
Kabil
Leh
Cherchen
Lanchou
Xiang
Kaifeng [1329]
Doğu Çin Denizi
TİBET
Lhasa
Chengtu
HUPEI
Yangtz
Wuchang
Hangchow
HİMALAYALAR
Indus
Delhi
Ganges
ÇİN
FUKIEN [1345]
Zaytun
Canton
PASİFİK OKYANUSU
Patna
HİNDİSTAN
Irrawaddy
Yunnan
TAYVAN
Cambay
Puri
Pagan
Güney Çin Denizi
Arap Denizi
Pegu
Angor
Mekong
Bengal Körfezi
Kaliküt
Quilon
SEYLAN
Doğudan Mekke'ye Hac Yolu
Malakka
SUMATRA
BORNEO
HİNT OKYANUSU
Palembang
[1348] Tespit edilen ilk tarihleri itibarıyla veba salgının çıktığı yerler
Ticaret yolları

öğrenmesinden sonra Hint Okyanusu aracılığıyla, aralarındaki bağlantı kuvvetlendi.[107] Önceden tecrit edilmiş halde bulunan gruplar, artık birbirleriyle doğrudan bağlantı kurmuştu. Hastalıkların korunmasız nüfuslara bulaşma ihtimali, özellikle "Eski Dünyanın en az hastalık deneyimi olan iki uygarlığı" (McNeill, 1976: 102) Çin ve Avrupa'da arttı. Eldeki sınırlı bilgi, ciddi kızamık, çiçek hastalığı ve hıyarcıklı veba salgınlarının, çoğu zaman "bakir bir nüfus üzerine çöken yeni enfeksiyonlar gibi" (McNeill, 1976: 103-120; altıntı: 119) hareket ederek, 200-800 yılları arasında Avrupa ve Çin'de görüldüğünü gösteriyor.[108] Fakat zamanla, hastalıklara uyum sağlama Avrupa ve Çin'de benzer yollar izledi ve yaklaşık 1000 yılından itibaren, nüfus iki periferi bölgesinde de artmaya başladı (McNeill, 1976: 121). Bu denge, bağlantılar yeniden kuvvetlendiğinde, 13. yüzyılda yeni bir zorlukla karşılaşacaktı.

McNeill'in görüşü, Moğolların başarısının, bu nispeten soyutlanmış bölgeleri bir kere daha birleştirerek, 14. yüzyılın ikinci yarısındaki veba salgınıyla sonuçlanan, hayati tehlike oluşturan enfeksiyonların yayılmasını kolaylaştırdığıdır.

---

107. McNeill'e (1976: 101) göre, Romalı tüccarlar Çin'e ilk olarak 166 yılında vardı.

108. McNeill (1976), İslamın 7. yüzyıldaki yükselişinin, Pers ve Roma güçlerinin salgın yüzünden zayıflaması sebebiyle kolaylaştığını söyleyecek kadar ileri gidiyor, fakat değişimi açıklamak için epidemiyolojik koşulları *deus ex machina* olarak kullanırken dikkatli olmak gerekiyor. Dahası, McNeill'ın toplumların yükseliş ve düşüşüne getirdiği epidemiyolojik açıklamanın, bağlantının hiçbir zaman kopmadığı iki merkezi bölgeye –Hindistan ve Ortadoğu'ya– uygulandığında bilhassa zayıf olduğunu da belirtmek gerekiyor.

> *Çin, Rusya, Orta Asya, İran ve Irak Moğol imparatorlukları güçlerinin zirvesindeyken (1279-1350), haftalarca durmadan günde yüz mil yürüyebilen ulaklardan oluşan bir iletişim ağıyla [birbirlerine bağlanmışlardı]. [Çölden geçen eski ipek rotasına] ilaveten, kervanlar, askerler ve postacı biniciler [artık] açık çayırlardan geçiyordu. Karakurum'daki Moğol karargâhlarını Volga'daki Kazan ve Astrahan'a, Kırım'daki Kefe'ye, Çin'deki Hanbalık'a [Pekin] ve aradaki diğer kervansaraylara bağlayan* devasa bir bölgesel insan ağı yarattılar. *Epidemiyolojik açından bakılırsa, kervan ticaret ağının bu şekilde kuzeye doğru genişlemesinin çok önemli bir sonucu vardı.* Bozkırların vahşi kemirgenleri, aralarında büyük olasılıkla hıyarcıklı vebanın da bulunduğu yeni hastalıkların taşıyıcılarıyla temas etti (McNeill, 1976: 134, vurgular eklendi).

O dönemden alınan dağınık metin referanslarındaki bilgilerle, salgının yayılması üzerine daha yeni tıbbi araştırmalardan edinilen kanıtları birleştirerek aşağıdaki senaryoyu oluşturuyor.

Çin, Hindistan ve Burma arasındaki Himalaya Dağları bölgesinde yuva yapmış kemirgenler arasında, yerli nüfusun daha önce maruz kaldığı için ve kültürel sakınma yöntemleri sayesinde alışkın olduğu salgın bakterilerinin yerel bir odağı muhtemelen vardı. Bu odak bölgesi, kimsenin yaşamadığı bölgeler, nehirler ve diğer doğal bariyerler sayesinde diğer yerlerden bir bakıma ayrılmıştı (McNeill, 1976: 140); ta ki

Moğolların 1252'den sonra Yunnan ve Burma'ya girişi, salgın bakterisinin ihraç edileceği bir yol yaratana kadar. Moğolların hastalığa karşı çok az direncinin olmasının yanı sıra, atları da, enfekte olmuş pirelerin kuzeydeki çayırlıklarda yaşayan yer altı kemirgenlerine hızlıca geçmesi için sığınılacak bir liman oluşturuyordu (McNeill, 1976: 142). Bakteriler orada kış mevsiminin gazabından bile korunabilirdi.

McNeill (1976: 143), vebanın doğrudan Moğolistan'a geçtiğini değil, daha ziyade 1331'de Çin'in iç kesimlerinde başladığını ve oradan kara rotasına, sonra da denize yayıldığını düşünüyor. Onun ihtiyatlı sözleriyle:

> *En olası görünen, [salgının] Çin'i 1331'te ele geçirdiği [ve] sonra 1346'da Kırım'a ulaşana kadar geçen on beş yılda Asya'nın kervan rotalarında seyahat ettiği; bakteri oradan gemiye bindi ve iç kesimlerden denize giden rotalar boyunca, neredeyse tüm Avrupa ve Yakındoğu'ya yayılarak ilerledi. 1331 ile 1346 arasında olan muhtemelen şuydu: Salgın Asya'da kervansaraydan kervansaraya yayılırken, bakterinin kalıcı bir ev bulduğu yer olan çayırlardaki yeraltı kemirgen "şehirlerinde" de benzer bir hareket yaşandı. Tüm bu şartlar, 14. yüzyılın ortasında bir noktada birleşti. Veba salgını 1346'da, Kırım'da bir ticaret kasabası olan Kefe'yi kuşatan bir Moğol prensinin ordularında patlak verdi. Bu onu geri çekilmeye zorladı, ama enfeksiyon Kefe'ye girmişti, oradan da gemiyle tüm Akdeniz'e yayıldı* (McNeill, 1976: 145-147).

McNeill'in tahminlerini doğrulamak (ya da çürütmek) için yeterli veri olmasa da, hikâyesi ikna edici ve hepsi olmasa da en azından bir kısmı kanıtlarla destekli.[109]

I. Kısımda şu anormal gerçeklere dikkat çektik: Salgın daha ortaya çıkmamasına rağmen, Flaman tekstil üretimi 1320'lerin sonunda sorunlar yaşadı ve 1330'ların sonu, 1340'ların başında İtalyan bankacılık çevrelerinde (büyük iflaslar da dâhil) ekonomik daralmalar yaşanmaya başladı. Yukarıda, Moğol İmparatorluğundaki Avrupalı tüccarlar ve misyonerlerle ilgili kısımda, onların bahsinin 1330'ların sonunda azalmaya başladığını ve yüzyıl ortasında neredeyse bittiğini belirttik. Bu düzensizlikleri, iki yer arasındaki karayolu ticaretinin azalmasına bağlamak mantıksız değil. Kara rotası yeni yüzyıla girilirken daha çok tercih edilse de, elimizde kaydı olan Çin'deki son İtalyan Marignolli'nin, 1345'te eve doğru yola çıktığında, iç kesimlerdeki istikrarsız koşullar yüzünden deniz yolunu kullanmak zorunda kaldığı hatırlanacaktır.

Ya da 1331'den itibaren Çin'de kaydedilen salgına bağlı ölümler ile Moğol hükümdarların, onları artan isyanların hedefi haline getiren zayıflamaları arasında bir bağlantı olduğunu varsaymak abartılı görünmüyor. Eğer *Pax Mongolica* Avrupalı tüccarlar ile Çin arasındaki bağlantının artmasını mümkün kılan en önemli etkenlerden biri olduysa,

---

109. Çinli bir tarihçi, McNeill'ın çalışmasında bulunan, hastalıkların patlak verdiği tarihlerin ve yerlerin benim için bir haritasını çıkardı. Söz konusu dönem için, McNeill'in hipotezleri destekli değil, zira iç kesimlerdeki ilk salgından sonra hastalık doğrudan kıyıya geçmiş gibi görünüyor. Bkz. Şekil 7.

orayı daha emniyetsiz hale getiren o çevredeki herhangi bir düzensizliğin –ister askeri sebeplerden ister sağlık problemlerinden olsun– ticareti, dolayısıyla ticaret ortalıkları arasındaki refahı azaltması beklenebilir. Bu hipotezi incelemenin bir yolu, yol üstündeki gerçek kervan şehirlerine bakmak olabilir. Semerkant muhtemelen bu şehirlerin en önemlisiydi.

SEMERKANT VE DİĞER KERVAN MERKEZLERİ

Karayolu ticareti karmaşık bir mesele. Eldeki tüm verilere göre, bu tarz ticaret çok çeşitli aracıların faaliyetleri üzerinden sürdürülüyordu. Kimileri, sürekli hareket halinde olan, dolaysız bir esneklikle nispeten küçük miktarlarda yatırım yapıp, bir yerde ucuza alabildikleri ne varsa, onu başka bir yerde pahalıya satmaya bel bağlamış olan sıradan seyyar satıcılardı. Kimileri de memleketlerinde kalan, seyyarlara borç verip onlarla *commenda* anlaşmaları yapan ya da önemsiz seyyar satıcılardan biraz farklı olan, çok sayıda yarı bağımsız "eleman"a danışmanlık yapan büyük ölçekli tüccar bankerlerdi. Son olarak, muhtemelen küçük başlayan ama uzak mesafeli ticarette gerçek "imparatorluklar" kurmakta olan, bu iki uç arasında bir yerde duranlar vardı.

Karayolu ticaretinin ön koşulları, fiziksel, politik ve kurumsal olarak sınıflandırılabilir. Fiziksel ön koşullar sıralaması en kolay olanlar, ama bunların genelde ticaret

hacmi üzerinde nispeten az bir etkisi olur. Rotalar geçilebilir olmalı ve nakliye araçları bulunmalı. Fakat bir uçtan bir uca neredeyse 5000 millik bir alan kaplayan kuzey karayolu rotasında ikisine de kesin gözüyle bakılamazdı. Zorlu topraklar boyunca uzanan yolların kalitesi, seyrek nüfuslu bölgelerde düzenli aralıklarla durakların bulunması, en iyi ihtimalle aylar süren, yol üstünde ticaret yapmak için durulursa yıllar alabilen bir yolculuk için su ve erzak sağlayabilme gücü –bunların hepsi, diğer olaylardan etkilenen fiziksel değişkenlerdi. Bazı sınırlayıcı etkenlere bakalım.

Çorak topraklarda su çok büyük bir sorun. Böyle bölgelerde nakliye için kullanılan evcilleştirilmiş yük hayvanı devedir, çünkü çöl alanlarının kıt bitki örtüsüyle yetinebilir ve su içmeden üç-dört gün gidebilir. Develer, uzun mesafelerde yaklaşık 500 pound yük taşıyabilir, ama saatte yalnızca 3 mil gidebilir (Detaylı bir açıklama için bkz. Wellard, 1977: 11-37). Yani günde kabaca 30 mil yol ve 3-4 gün aralıkla su alımı düşünülürse, yerleşimler ya da en azından kuyular arasındaki mesafe, ideal olarak yaklaşık 100 milden fazla olmamalıdır. Bu gereklilik, Orta Asya'daki yol seçeneklerini ciddi ölçüde kısıtladı. Yine de var olan rotalardan birine öncelik verilmesine yol açmadı, çünkü genelde alternatifler vardı.

Tüm bölgeye dağılmış dağlarda da daha zorlayıcı başka bir dizi mecburiyet var. Dağlarda seyahat etmek için yük eşekleri gerekiyor ve rotalar, en az eğimli yollardan ve geçitlerin olduğu yerlerden geçebilmek üzere dikkatle seçilmeli. Seçmek tam olarak doğru kelime değil; dağlık bölgelerden

geçen rotalar, deneme yanılma yoluyla saptanan en az dirençli yollardan oluşuyor ve tamamen büyük geçitler tarafından belirleniyor. Daha sık su kaynakları da elzem, ama genelde dağ akıntılarından sağlanabiliyorlar.

Son olarak, açıklıklardan geçerken, ticaret hacmi yolun pürüzsüzlüğünü belirliyor, çünkü toprak yollar her yolcuyla giderek sertleşiyor ve daha geçilebilir hale geliyor. Yerleşimlerin, büyük rotaların kesiştiği yerlerde büyümesi teşvik ediliyor ve onlar da karşılığında rotaların daha sağlam bölgelerden geçmesine yardımcı oluyor. Böylece büyük trans-Asya rotaları fiziksel faktörler aracılığıyla şekilleniyor.

Ne var ki bunlar politik etkenlere karşı da özellikle hassas. Moğolların Orta Asya'yı birleştirmesi, ticaretin hem fiziksel hem de sosyal olarak yönlendirilmesinde kesinlikle önemliydi. Her ne kadar ancak zar zor anayol denebilecek olsalar da, başlıca yan rotalar, Moğolların –hem askeri birliklerin hem de postacıların– düzenli at hareketleriyle hatırı sayılır iyileşmeler yaşadı. Sonunda, etrafında kervansarayların filizlendiği konaklama yerleri ve noktalarıyla donatılmış gerçek bir yol ağı oluştu. Daha önemlisi de, birleşmiş ve düzenlenmiş bir idarenin eninde sonunda sağladığı yolculuk güvenliğiydi.

Ticaretin, risk azaltımına ve geçiş vergilerine, haraçlara veya basitçe zorla alınan paralara ayrılacak miktarın oranına ne derece bağlı olduğunu bugün anlamamız zor. Ne yazık ki, korumaya giden paranın nakliye maliyetinin ne kadarını oluşturduğunu hesap etmemize yarayacak, 13. yüzyıldan kalma fiyat listeleri yok. Fakat 17. yüzyıldan

kanıtlara dayanarak, Niels Steensgaard (1973: 37-40), koruma ücretlerinin (vergiler dâhil), en azından kara rotasının en batı kısmında, bu hesaba göre çok kelepir olan nakliye ücretlerinden çok daha fazla olduğu sonucunu çıkarıyor. Satın alma/nakliye maliyetleri ve brüt satış fiyatları arasındaki farkın muazzam olduğu düşünülebilir –ta ki yalnızca geçiş ücretlerine eklenen ücretler değil, gemilerdeki eşyaların çalınması veya haczedilmesi ve pazar fiyatı tam olarak kestirilemeyen malların alınması riski hesaplanana kadar.

Moğollar tarafından sağlanan bu nispi düzen, bu maliyetlerin çoğunu azaltmış olmalıydı, tüccarlara karşı gösterdikleri cömertlik ve hassasiyet de bölgeleri üzerinden yapılan fazladan ticareti teşvik etti. Fakat böyle bir ticaret, bu olumlu şartlar ortadan kalktığında belli ki alternatif rota arayışına giriyordu, tıpkı 14. yüzyılın ikinci yarısında olduğu gibi.

Üçüncü değişken, iş için yapılan kurumsal düzenlemelerle ilgili. Her ne kadar bu daha detaylı bir şekilde 7. Bölümde tartışılacaksa da, kredi alma, borç aktarma ve bir tüccar ile diğer tüccar arasında ve bir ticaret noktasıyla diğeri arasında fon alıp verme araçları olmasaydı, kervan rotaları üstündeki çok sayıda küçük tüccarın işlem yapmasının mümkün olmayacağını ya da en azından işlemlerin bu kadar verimli olmayacağını burada da belirtmek gerekiyor. Çek (ya da daha ziyade, uzak bir noktada, farklı bir para birimiyle, önceden belirlenmiş bir döviz kuruyla ödenecek bir talep notu) ilk olarak İran'da kurumsallaştı ve görünüşe göre kervan ticaretiyle bağlantılıydı. Fakat daha sonra Mısır'da da olduğu gibi, bu resmi araçtan yalnızca büyük

tüccarlar faydalanabiliyordu. Çoğu tüccar, kimi zaman parasal olarak değil, emtia takası üzerinden yapılan hesapları kapatmak için aynı milletten (ya da "etnik kökenden") tanıdıklarını kullanarak, işlerini daha gayriresmi bir şekilde yürütüyordu. Yine de, 17. yüzyıldan bir Ermeni seyyar tüccarın anlatımlarını ya da tüccarların birbirlerine yazdıkları mektupların bazı kısımlarını (alıntılayan: Steensgaard, 1973) okumak ve onları 11. ve 12. yüzyıllarda Fustat'taki Yahudi tüccarların yazışmalarıyla (alıntılayan: Goitein, 1967) karşılaştırmak oldukça tekinsiz. Ticaretin doğası pek değişmemiş gibi görünüyor.

Her ne kadar kervan rotası üzerindeki noktalardan çoğu mütevazı kasabalar olsa da –düzenli aralıklarla gelen deve sürüleri, vahalar ya da tarımsal yerleşimler için heyecan verici bir şenlikti, fakat ekmek kapıları değildi– çok fazla seyahat edilen rotaların kesişiminde bulunan şehirlerden birkaçı büyüdü; özellikle de verimli bölgelerde bulunuyor ve politik ve dini işlevler de görüyorlarsa. O zaman kalıcı ticaret ve endüstrinin, yerel taleple canlanarak ve büyük ölçüde uzun mesafeli ticaretle desteklenerek ortaya çıkması çok muhtemeldi. Güneydeki rotada bulunan Tebriz böyle bir yerdi; tıpkı Belh, Merv ve kuzey rotasında bulunan diğer kasabalar gibi. Ama insan mükemmel bir vaha ticaret şehri düşününce, akla Semerkant (ve onun kadar olmasa da Buhara) geliyor.

Doğu-batı yan rotasının, Hindistan ve Rusya arasındaki kuzey-güney "anayolu"yla kesiştiği noktada kurulmuş, içine akan bir nehirle sağlanan gelişmiş bir sulama sistemiyle beslenen verimli bir bahçeye yerleşmiş, sonun-

da Timurlenk'in politik başkenti olmuş, fakat her zaman önceki hanedanlara da en azından bölgesel başkentlik yapmış olan Semerkant, belki de kervan şehirlerinin en mükemmel örneğiydi. Barthold (1928: 83) onun hakkında şöyle diyor:

> *Boyut ve nüfus olarak, Semerkant her zaman, Buhara krallığın başkentiyken bile, Maveraünnehir'in birinci şehriydi. Bu önem genellikle, Hindistan'dan (Belh üzerinden), İran'dan (Merv üzerinden) ve Türklerin yönettiği bölgelerden gelen ana ticaret yollarının birleştiği yerdeki coğrafi konumuyla açıklanır. Kasabanın civarının olağanüstü verimliliği de muazzam sayıda insanın bir yere toplanmasını mümkün kılmıştır.*[110]

Semerkant Orta Asya'daki en eski şehirlerden biriydi. Ticaret rotalarının kesişimindeki konumu sayesinde edindiği değişmez ticari önemi, onu cazip bir ödül haline getirdi. Büyük İskender MÖ 329'da şehri ele geçirdi, sonra da şehir sırasıyla Türkler, Araplar ve İranlılar tarafından yönetildi. Türk ve Moğol kabileleri doğuya doğru genişlediklerinde, şehrin zenginliğinin peşine düşmeleri kaçınılmazdı. Şehir,

110. Barthold (1928: 88), Cengiz Han'ın istilasından önce şehirde yaklaşık 100 bin aile olduğunu iddia ediyor. "Bundan birkaç yıl önce şehrin Harzemşahlar tarafından mahvedildiğini ve Kara İlhanlılar devrinin kültürde, dolayısıyla toplum hayatında tam bir çürüme dönemi olduğunu aklımızda tutarsak, Samaniler dönemindeki Semerkant'ın hiç abartısız 500 binden fazla sakini olduğu sonucunu çıkarabiliriz." Ne var ki ben, şehrin ekonomik temeli düşünülünce, bunun *abartı olduğunu* düşünüyorum. Göreceğimiz gibi, birçok işlevi olan başkent Kahire bu boyuta en iyi zamanlarında kısa süreliğine ulaşabildi.

11. yüzyılda Karahanlılar, sonra da Selçuklular tarafından fethedildi; 12. yüzyılda Karahitaylar tarafından yönetildi ve 13. yüzyılın başında Harzemşahların egemenliğine girdi, Cengiz Han 1220'de şehri onlardan aldı.

Stratejik konumu düşünülünce, şehrin surlarla sınırlandırılması tesadüf değildi. İbn el-Fakih bize, Müslüman Semerkant'ın en eski tasvirini veriyor. Belh ve Buhara gibi Semerkant ve kenar mahallelerinin de "12 ahşap kapısı olan (12 fersahlık)[111] bir duvarla çevrildiğini; bunun da şehri çevreleyen ikinci bir duvarla çevrildiğini ve onun içinde de bir cami ve hükümdar sarayını da içeren bir hisar bulunan, şehristan denen, duvarla çevrilmiş üçüncü bir bölge içerdiğini" (Barthold, 1928: 84) aktarıyor. 10. yüzyıldaki Arap coğrafyacılar da şehristanın İslam öncesi dönemde de duvarla çevrildiğini doğruluyor (Barthold, 1928: 85). Şehrin fiziksel genişliği muazzamdı, çünkü her vaha gibi, meskenler ve bitki örtüsü ortak bir alanda bulunmalıydı. Coğrafyacı İstahrî'ye göre, "alanın önemli bir bölümü bahçelerden oluşuyordu, hemen hemen her evin bir bahçesi vardı; hisarın tepesinden kasabaya bakınca, bahçedeki ağaçlar yüzünden hiçbir bina görünmüyordu" (alıntılayan: Barthold, 1928: 88).

Cengiz Han'ın şehri fethetmesine dair korkunç hikâyelere –toplu katliamlar ve zanaatkârların sürgün edilmesine dair anlatılanlara– rağmen, şehir ayakta kalmayı başardı. Semerkant'ın 1221'deki halinin görgü tanığı olan

111. Bir fersah, bir katırın bir saatte alabildiği yoldur ki bunu bir uzunluk ölçüsüne çevirmek zor. Ne var ki, genellikle düz bir yolda 3 mil olarak hesaplanır.

birinin tasviri, şehrin yakıp yıkılmış imajıyla çelişiyor, bunun yerine çok daha mütevazı bir şekilde de olsa hayatın devam ettiğini gösteriyor. Bu anlatım, 1219'da kendisine dini eğitim vermesi için Cengiz Han tarafından çağrılan Taoist münzevi Chang Chun'un bir müridi tarafından yazılmıştı. 1221-1224 yılları arasında usta ve refakatçisi, Müslüman bölgelerinde seyahat etti. 1228 tarihli *Si Yu Ki*, Bretschneider (1875, I: 35-108) tarafından çevrildi. 1221'in sonuna doğru, kanalların kenarına serilmiş olarak tasvir edilen Semerkant'a girdiler. "Yazın ve Sonbaharda hiç yağmur yağmadığı için, insanlar şehre iki nehir yönlendirmiş ve suyu her sokağa dağıtmış ki her ev ondan faydalanabilsin" (Bretschneider,1875, I: 77-78).

Barthold bu anlatımı şunu açıklamak için kullanıyor: "Oradaki [Semerkant] hayat, Moğolların sebep olduğu yıkıma rağmen olduğu gibi devam ediyordu. Müezzinlerin çağrısıyla erkekler ve kadınlar camilere gitti, bu görevi yerine getirmeyenler ağır şekilde cezalandırıldı. Ramazan gecelerinde, her zaman olduğu gibi ziyafetler yapıldı. *Pazarlarda bir sürü ticari mal vardı*" (Barthold, 1928: 451, italikler bana ait). Fakat *Si Yu Ki* daha olumsuz bir açıdan bakıyor. Fetihten sonra nüfusun yalnızca dörtte birinin kaldığını, Müslümanların topraklarını satmasının engellendiğini, bunun yerine Karahitaylar ve Çinlilerin gözetiminde topraklarını işlemeleri gerektiğini ve "Çinli işçilerin her yerde yaşadığını" belirtiyor (Bretschneider,1875, I: 78). 1222 Baharında, Chang Chun ve müridi Semerkant üzerinden geri döndü, ama yalnızca ilave etnografik bilgiler verdi (bazıları tuhaftı).

Sonraki 145 yıl boyunca, şehrin Moğolların eyalet başkentiyken nasıl olduğuna dair çok az bilgi var. Fakat kesinlikle, ticaret gelişirken Semerkant ve yolcuların aralarındaki mesafeyi altı-yedi günde almasını sağlayan "kraliyet yolu"yla bağlandığı kardeş şehri Buhara da gelişti (Barthold, 1928: 96). Semerkant gibi Buhara da Arap fethi sırasında Zerdüşt tüccarları yerinden edilen eski bir kervan şehriydi (Barthold, 1928: 108). Samanîler zamanında o da, hepsi ayrı duvarla çevrilmiş olmak üzere hisar, şehristan ve rabad olarak bölünmüştü (Barthold, 1928: 100) ve Semerkant gibi, yatağı değiştirilmiş nehir ve kanallarla sulanıyordu. El-Makdisî, Araplar zamanındaki sulama sistemini tarif ediyor: "Nehir şehre Kallabadh tarafından giriyor; buraya keresteden yapılmış bent kapakları inşa edilmiş ve büyük havuzlar oluşmuş. Yazın sel sezonunda, suyun yüksekliğine göre kirişler art arda kaldırılıyor..." (alıntılayan: Barthold, 1928: 103). İki şehrin de refahı devlete bağlıydı; yalnızca su için değil, daha da önemlisi, geniş topraklarının politik ve ekonomik refahı için de. İkisi de temelde kritik durak noktaları olduğundan, diğer kervansaraylar gibi onların canlılığı da nihayetinde trafiğe bağlıydı. Kısa süre sonra, oralarda duran çok az kişi olacaktı.

Ne var ki ticaret yavaşladığında Semerkant başka yollarla ayakta kaldı. Hatta kısa bir süreliğine daha büyük bir önem bile kazandı. 14. yüzyılın ortalarında Moğol güçleri, yalnızca iç çekişmelerden dolayı değil, birliklerinin hastalık yüzünden azalması nedeniyle de giderek artan bir düzensizlik içindeydi. İmparatorluğun çeşitli yerlerinde

yönetilenler isyan etti. Çin'deki isyan Yuan hanedanının devrilmesi ve yerine 1368'de Ming hanedanının geçmesiyle sonuçlandı. Semerkant'taki sonuç farklıydı. Huzursuzluktan faydalanan kişi, uzaktan da olsa Çağatay'ın soyundan geldiği kabul edilen, Semerkant yakınlarında doğmuş bir Moğol olan Timurlenk'ti. İlk olarak 1357'de Maveraünnehir'de yaşanan kargaşalarda öne çıktı. Bu ayaklanmaları çok daha fazla karışıklık izledi, ama sonuç, en azından Semerkant için, eninde sonunda netleşti. Timurlenk 1370'te kendisini Moğol imparatorluğunun yeni hükümdarı (ve sözde yenileyicisi) ilan etti; bunu, imtiyazlı başkenti olacak Semerkant'ta yaptı.

Bu nedenle, Orta Asya'daki en sıkı tasarruf dönemlerinde, 14. yüzyılın sonu, 15. yüzyılın başında, Semerkant'ın durumu rakiplerine kıyasla gelişti. Timurlenk'in hükümdarlığı sırasında Semerkant, Orta Asya'nın en önemli ekonomik ve kültürel merkezi oldu. Timurlenk geniş bir alandan usta ve zanaatkârlar topladı; onlar yalnızca lüks saray yaşamı için üretim yapmadı, aynı zamanda hâlâ ayakta olan bazı mimari başyapıtları da güzelleştirdi. Timurlenk'in birlikleri, üzerinde önceki *Pax Mongolica*'nın kurulduğu imparatorluğun parçalanmış yerlerini yeniden birleştirmek için, Semerkant'tan dört bir yana harekete geçti. Ne var ki, Cengiz Han ve hemen ardından gelen halefleri topraklarına nispi bir barış getirip seyahat ve ticareti teşvik etmişken, Timurlenk tarafından vahşice sağlanan bütünlük tam tersi bir etki yaptı ve Trans-Asya kara rotalarını böldü; ticaretin, Hint Okyanusuna açılmadan önce yalnızca birkaç dar kara

geçidinden geçebilen, giderek daralan kanallardan yapılmasına neden oldu.

6. ve 7. Bölümler, doğuya açılan bu alternatif geçitleri inceliyor, ama Hint Okyanusuna açılan Basra Körfezi ve Kızıldeniz eksenlerine geçmeden önce, Moğollardan çıkarabileceğimiz birkaç dersi ele almamız gerekiyor.

MOĞOL ÖRNEĞİNDEN ÇIKARILACAK DERSLER

Çıkarılacak en çarpıcı ders, geniş bir alan üzerinde kontrol sağlama yeteneğine dayalı bir ekonomik kolaylaştırıcı rolünün, temelde istikrarsız, politik ve demografik dalgalanmalara tâbi olduğudur. Birleştirme kendi başına, transit maliyetlerinin muhakkak azalmasını sağlamaz, ama idare tercihlerine bağlı olarak bunu yapma potansiyeli vardır. "Kanun ve nizam"a dayalı bir yönetimin başlıca katkısı, öngörülemez koruma ücretlerini azaltmasıdır. Birleştirme, rekabet halindeki haraç toplayıcılarını saf dışı bırakarak ve geçiş ücretlerini düzenleyerek nakliye maliyetlerini hesaplanabilir hale getirir. Dahası, sulama kanallarını kurutan kuraklık gibi doğal afetleri zar zor bertaraf edebilse de, insan avcılarını fiilen saf dışı bırakarak toplam riski azaltabilir. Bu avantajlar sağlandığı sürece ticaret gelişir, ama yollar emniyetsiz hale gelince, tüccarlar başka rotalar arar.

İkinci istikrarsızlık ise, devletin temeli olarak haracın asalak doğasından kaynaklanıyor. Moğollar ne üretim ne de

ticaret yaptıklarından, geçimlerini sağlamak için fethettikleri yerlerdeki insanların yetenek ve iş güçlerine aşırı derecede bağımlıydı; bu nedenle, devam eden baskılarının sürmesi için kullanılan araç, tebaaları tarafından sağlanıyordu. Bu şekilde düzenlenmiş bir ekonomi üretken olamazdı. Aydınlanmış kişisel çıkarcılık, ticaretin ve endüstrinin teşvik edilmesini ve fazlalıktan faydalanmada belli sınırlamaları dikte edebilir, ama savunma talebi kendi mecburiyetleridir. Eğer bunun fiyatı yükselirse, yeni fazlalık kaynakları bulunmalıdır.

Dolayısıyla üçüncü istikrarsızlık sürekli coğrafi genişleme ihtiyacından doğuyor. Kızıl Kraliçe gibi Moğollar da hareketsiz kalamazdı. Fazlalığın artması için, gitgide daha çok üretken birimin fethedilmesi gerekiyordu. Ve artık yeni insanlar fethedilemediğinde sistem istikrara kavuşmadı, daraldı. Bu daralma hızlı bir gerileme döngüsü başlattı. Kontrol için gerekli giderler kısılırsa, huzursuz esirler isyan çıkarabilirdi; baskıcı önlemler artırılırsa, fazlalığı kullanma zaten en üst seviyede olduğundan, üretim zarar görebilirdi. Bu doğal istikrarsızlık düşünülürse, herhangi bir yeni şok, tutarsız sistemi yıkabilirdi.

Şok, 14. yüzyılın ikinci yarısında, veba salgınının patlak vermesiyle yaşandı; görünüşe göre salgın, toplumun en hareketli öğesi olan orduda çok hızlı biçimde yayılıyordu. Nüfus olarak zayıflamış olan Moğollar, art arda isyan etmeye başlayan bölgeleri üzerinde kontrol sağlama konusunda daha beceriksiz hale geldi. Bu isyanlar, hükümdarların bağımlı olduğu rahat üretim ve kendine mal

etme süreçlerini aksattı, bu da isyanları bastırma güçlerinin azalmasına neden oldu. Süreç bir kere başladı mı, daha da kötüleşmesini engellemek için yapılacak çok az şey vardı.

Salgın dünya sisteminin geri kalanına yayılırken, uzun mesafeli ticaret yapma motivasyonu tamamen yok olmasa da azaldı. Ama ticaret yeniden canlandığında, çok sayıda küçük tüccar daha emniyetli yollar aradı. Ne var ki yollar, artık Orta Asya'nın tehditkâr çöllerinde değildi. O rota üzerindeki düşük risk, dolayısıyla düşük koruma ücretleri sonsuza kadar kaybolmuştu.

6. BÖLÜM
SİNBAD'IN YOLU: BAĞDAT VE BASRA KÖRFEZİ

Avrupa ve Uzakdoğu arasındaki üç rota içinde, Sinbad'ın Basra Körfezinden geçen "orta yolu" en kolay, en ucuz ve beklenebileceği gibi en eski ve kalıcı olanıydı. İyi işlediği zamanlarda, Doğu Akdeniz bölgesi ve Bağdat arasından geçen bu orta rota, bütün alternatiflerin önüne geçmişti. Fakat tıkanıklıklar yaşandığında, kuzeyindeki, karayoluyla Konstantinopolis'ten geçen rota ya da güneyindeki, karayoluyla Mısır, sonra da deniz yoluyla Kızıldeniz'den geçen rota daha önemli hale geliyordu.

Tıkanıklıklar 13. yüzyılın ikinci yarısında yaşandı. Bir sebep Moğolların Mezopotamya'yı fethetmesi ve buna bağlı olarak Bağdat'ın İslam başkenti ve dünya ticaretinin merkezi konumundan Moğol askeri yönetiminin eyalet ve mali sömürü merkezi durumuna düşmesiydi. Bu tek başına Avrupa'nın Basra Körfezine ulaşımını engellemedi, çünkü tüccarlar ilk başta Bağdat ve Basra'yı es geçerek ve Tebriz yerine onun liman uzantısı olan Hürmüz'e yönelerek İlhanlıların öncelikli yolunu kullandı.

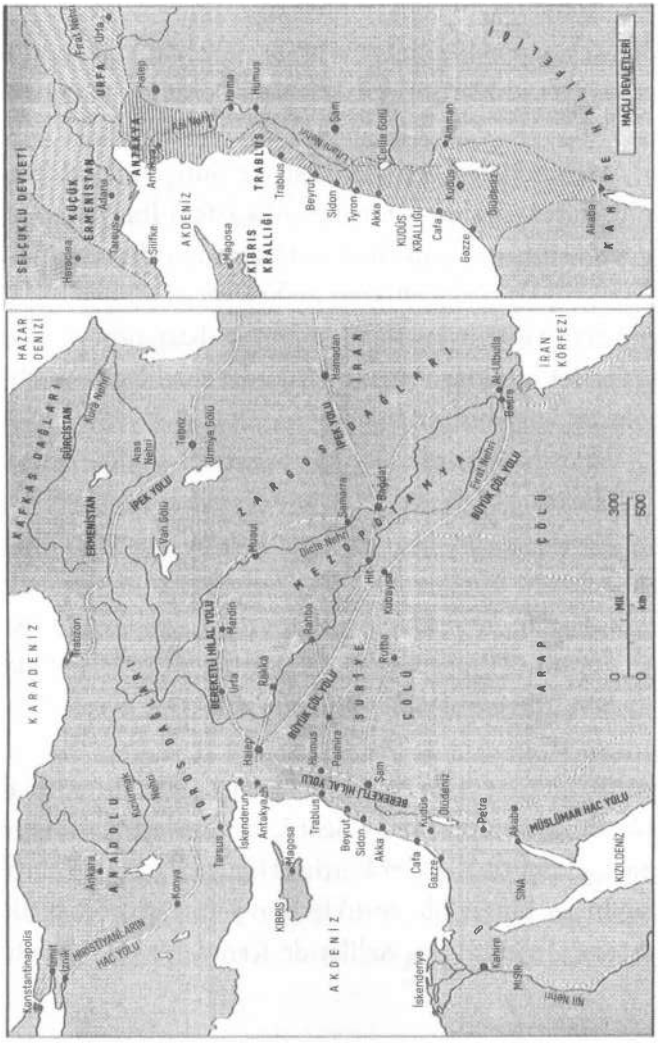
Fakat iki olay, bu alternatifi daha az cazip hale getirdi. İlhanlılar 1295'te Müslüman olunca, bölgenin geri kalanı gibi, Papanın "kâfirler" ile ticaret yapmama emrinin kapsa-

mına girdi. Dahası, Haçlılar 1291'de Akka'nın "düşüşü" ile Doğu Akdeniz kıyısındaki son liman uzantılarını da kaybedince, birçok Avrupalı tüccar daha kuzeye (Küçük Ermenistan) yöneldi; bu da kuzey kara rotasını daha cazip kıldı. Bu iki olay Avrupalıları Orta Asya'dan geçen kuzeydoğu geçidini kullanmaya sevk etti; bu süreç zaten 5. Bölümde anlatıldı. Bazı Avrupalılar, İskenderiye'ye kolayca deniz yolculuğu yapabilecekleri Akdeniz adalarına geçti; ilgilerinin Memlûk yönetiminde Mısır'a kayması 7. Bölümde incelenecek. Bu süreçte, orta rota geriledi.

MÜSLÜMAN/HIRİSTİYAN TİCARETİ

Ne Haçlı Seferlerinin şiddeti ne de Avrupalıların Müslümanlarla ticaret yapmasını engelleyen papalık emirleri, 12. ve 13. yüzyıllarda orta rota üzerinden geçen verimli ticareti bozabilirdi. Yıllar içinde, Haçlı krallıklarının Hıristiyan tüccarları ile onlara daha doğudan mal getiren Müslüman tüccarlar arasında derin bir simbiyotik ilişki gelişti (Bkz. Şekil 8).

1191'den 1291'e kadar Haçlı sömürgelerinin başlıca limanı olan Akka'nın refahı bu ticarete bağlıydı. 13. yüzyılın ortasında Akka, rakipleri Cenevizliler ve Pisalıları gitgide saf dışı bırakmayı başarmış olan Venedik kolonisi tarafından sıkı bir şekilde kontrol edildi (Jacoby, 1977: 225-228). Toprak alıp satma, bina inşa etme, anlaşmaları bağlama ve yerel olarak yetki verilmiş bir meclis aracılığıyla ilişkilerini



ŞEKİL 8. VERİMLİ HİLAL, HAÇLI KRALLIKLARI VE HİNDİSTAN YOLU.

yürütmekle meşgul olan (mesela bkz. Prawer, 1951: 77-87 ve Richard, yeniden basım 1976: 325-340) Venedikliler görünüşe göre, ayrıcalıklarının bitmek üzere olduğu gerçeğinden bihaberdi.

Memlûkların 1260'da Mısır ve Suriye üzerinde egemenlik kurmasından sonra bile Akka'daki İtalyanlar, (ağır vergilendirilmiş) yakın hinterlantlarından dökme mal ve sonra Avrupa'ya ithal ettikleri, daha değerli (daha hafif vergilendirilmiş) uzun mesafeli ticaret malları almaya devam etti. Ticaret ortakları Müslümanlardı. Hilal'e göre (1983),[112] iç bölgelerden Müslümanlar,

> *Latin limanlarıyla kârlı iş yapıyordu. Halep, Hama ve Humus gibi Suriye'nin iç kesimlerindeki şehirlerin refahı kısmen, Latin limanları aracılığıyla yaptıkları ticarete bağlıydı. Memlûk Sultanı ve Latin güçler arasındaki anlaşmalar, birbirlerinin tüccarlarının, gemilerinin, paralarının ve ticaret mallarının güvenliğini ve bölgelerindeki hareket özgürlüğünü temin ediyordu.*

Memlûk sultanı Kalavun, hükümdarlığının ilk yarısında (yaklaşık 1280-1285), Suriye'deki Latin devletlerle görünürde barışçıl politik ilişkiler kurdu (Hilal, 1983: 119). Kalavun, 1290 gibi geç bir tarihte, birliklerinin yerine geçecek birilerine ihtiyaç duydu, Cenevizliler de Karadeniz'den gemilerle

112. Bkz. Adil İsmail Muhammad Hilal'in son derece ilginç basılmamış tezi, "Sultan al-Mansur Qalavun's Policy with the Latin States of Syria 1279-90, and Fall of Acre" (American University in Cairo, 1983: alıntı 114-115).

insan getirerek bunu sağlayınca,[113] Cenevizlilerle tüccarlarının karşılıklı güvenliğini sağlayacak bir anlaşma daha yaptı (Hilal, 1983: 157). Ne var ki o sırada, iç kesimdeki rota üzerinden yapılan ticaretin genel düzeyi hızla gerilemeye başlamıştı bile. Haçlılar ve Memlûklar arasındaki mantık evliliği bitince daha da zayıflayacaktı.

İkisi arasındaki ateşkes, Kalavun'un oğlu ve halefi El-Eşref Halil'in 1291'de, Haçlıları nihayet Akka'daki son liman kalelerinden de çıkarmasıyla son buldu. Her ne kadar Avrupalıların "kâfirler" ile ticaret yapmasını yasaklayan papalık emri Haçlı Seferleri boyunca yürürlükte olsa da, bu emir o zamana kadar büyük ölçüde ihlal edilmişti. Ne var ki şimdi, "Hıristiyan topraklarının nihai çöküşü ve hemen geri fethetmek için yeterli güç toplamanın imkânsızlığı düşünülünce, etkili bir şekilde ambargo uygulamak, mümkün olan tek misilleme gibi görünüyordu."[114]

Venedikliler ve Cenevizliler ne yapacaktı? Eğer Müslüman aracılar Uzakdoğu ipek ve baharatlarına ulaşmak için artık gerçekten kullanılamayacaksa, bölgelerinin kalbini es geçebilmek için yeni rotalar bulunmalıydı. Elbette bir alternatif, gördüğümüz gibi gitgide daha çok kullanılan kuzey kara rotasıydı. Diğer bir alternatif de, o zamanlar bölgelerinden geçen Avrupalı tüccarlara olumsuz bakmayan İranlı İlhanlılar üzerinden çalışmaktı. Fakat Gazan'ın

113. İlhanlılar, genellikle Memlûklulara yollanan yeni askerlerin geçtiği karayolu rotasını kapattı ve Cenevizlilere geçici olarak özel bir tekel verdi ki onlar da bundan sonuna kadar faydalandı.
114. Özellikle bkz. Robert Lopez (1943: 164-174, alıntı s. 170).

1295'te Müslüman olması, kısa sürede bu duruma bir son verdi. En cüretkâr alternatif, Atlantik üzerinden Afrika'nın etrafından dolaşıp Hint Okyanusuna denizden ulaşma imkânı kazanmaktı. İlginçtir ki, buna ciddi bir şekilde ilk olarak 1291'de kalkışıldı.[115] Bu olayın gerçek detayları bir sır perdesi ardında kalsa da, görünüşe göre, Cenevizli iki kardeş olan Ugolino ve Vadino Vivaldi, tahminen Hindistan'a ulaşmak amacıyla, deniz yoluyla Afrika'nın batı kıyısından aşağı doğru yola çıktı. Onlardan bir daha haber alınamadı. Lopez, şöyle bir tahminde bulunuyor: "Vivaldi kardeşlerin seyahati başarılı olsaydı, Cenevizliler, Hindistan'a giden yeni bir rota elde etmiş olacaktı" (1943: 170). Fakat girişimlerinin başarıyla sonuçlanması için iki yüzyıl daha beklemeleri gerekecekti.

Bu esnada Avrupalılar, ticaretin devam etmesi için nereye yönelse, Papalık emrine karşın, Müslümanlarla çalışmak zorundaydı. Hint Okyanusuna giden iki kara rotası da Müslüman bölgesinden geçiyordu. Mısırlılar hiçbir Avrupalı tüccarın, ister Hindistan ve Çin'e Avrupa malları götürsün, ister Uzakdoğu'dan mal getirsin, ülkelerinden transit geçiş yapmasına izin vermemek konusunda son derece kararlıydı. Bu nedenle İtalyanların Mısır'da, baharat ticaretini tekelleştirmiş güçlü Karimî Müslüman tüccarlarla (bkz. 7. Bölüm) iş yapmaktan başka çaresi yoktu. Devlet, bu ilişkilerde aktif olarak yer alıyordu. Mısır devleti yalnızca

115. Daha önce de Afrika'nın batı kıyısından aşağı doğru yelken açma girişimleri olmuştu. "Yaklaşık 1270 yılında, Lancelot Malocello tarafından yönetilen bir Cenova filosu, Atlantik'e girip Kanarya Adalarına ulaştı (Toussaint, 1966: 95).

Avrupalı tüccarlarla ilişkileri düzenlenmekle kalmıyordu, Memlûk sultanları da yabancılarla ticareti gitgide tekelleştiriyordu. Teorik olarak Avrupalı tüccarlara açık olan, doğu denizlerine açılan tek "serbest" geçit, İlhanlı toprakları üzerinden Basra Körfezindeki Hürmüz'e açılıyordu. Oradan Hindistan'a yelken açabilirlerdi.

Basra Körfezinden geçen rotanın bir zamanlar ne kadar önemli olduğunu anlamak için, dönüp İslamın "Altın Çağı"na (8. ve 9. yüzyıllar) bakmak gerekiyor. Bağdat, en çok seyahat edilen topraklar ile Uzakdoğu deniz rotasının kesiştiği kilit geçiş noktasındaydı; gerilemesinden sonra bile, daha düşük seviyede olsa da bu rotalar kullanılmaya devam etti.

BAĞDAT

10. yüzyıla ait bir dünya coğrafyası (*Hudud al-'Alam,* çeviri Minorsky, 1937: 137),[116] Irak'ı "dünyanın merkezine yakın konumda" ve "tüccarların uğrak yeri olan ve büyük zenginliklere sahip, en müreffeh İslam ülkesi" diye tarif ediyor. Bağdat için, "dünyanın en müreffeh şehri" (*Hudud al-'Alam,* çeviri Minorsky, 1937: 138) deniyor. Fakat bu övgü dolu tas-

116. Bu dünya coğrafyası, Müslümanların dünyaya dair bilgisinin ne kadar ileri olduğunun çarpıcı bir göstergesi. Atlantik'ten Çin Denizine kadar her yerin dâhil edilmesinin yanı sıra, kitap basit bir açıklayıcı beyanla başlıyor ki bunun doğruluğu Avrupa'da ancak 500 yıl sonra kabul edildi! "Dünya bir küre gibi yuvarlak ve gökyüzü onun dönüşünü Kuzey ve Güney Kutbundan sarmalıyor" (*Hudud al-'Alam,* çeviri Minorsky, 1937: 50).

vire rağmen şehir, Harun Reşid günlerinden beri gerilemekteydi. 10. yüzyılın son dönemlerinde, Büveyhîlerin kontrolündeyken, El-Makdisî'nin detaylı coğrafyasının açıkça gösterdiği gibi, şehir artık birinci sınıf değildi.

El-Makdisî Ortadoğu tasvirini yaklaşık 985-986 yıllarında yazdı,[117] bu tasvirin en azından bir bölümü, kendi deneyimlerine dayanıyordu. Âlimliği ticaretle birleştirerek çok seyahat ediyordu; kitabının giriş kısmında bunu alışılmış bir düzenleme olarak tasvir ediyordu (çeviri Ranking ve Azoo: 3, 14):

> *Her yerde bu bilime [coğrafya] büyük özen göstererek, her şehirde bir şeyler alıp satmayı ve her sınıftan insanla ilişki kurmayı alışkanlık haline getirmiştim. Eyaletlerin boyutlarını ölçtüm; hudut bölgelerini gezdim ve sınırlarını belirledim; taşra kasabalarını ziyaret ettim. Ayrıca gelirleri araştırdım ve miktarlarını hesapladım. Ben, şahsen, üstünde yaklaşık iki bin fersah yol yaptım ve al-Qulzum'dan [Kızıldeniz] 'Abadan'a [Basra Körfezi] tüm yarımadayı dolaştım. [Denizcileri] sorularla sıkıştırdım. Ayrıca sürekli çalıştıkları ve itirazsız bir güvenle takip ettikleri çizelgeleri ve denizcilik kılavuzları olduğunu gördüm.*

Bu, diğer şartlar aynıyken, Doğuya denizden ulaşmak için neden Kızıldeniz'in değil de her zaman Basra Körfezinin tercih edildiğini gayet net bir şekilde açıklıyor. Kolayca yol-

117. Bkz. El-Makdisî, *Ahasan al-Taqasim Fi Ma'rifat al-Aqalim*, çeviri G. S. A. Ranking ve R. F. Azoo, Calcutta, 1897-1910.

culuk edilebilen Körfezin aksine, Kızıldeniz gemicilik için tehlikeliydi, çünkü "taban kocaman kayalarla kaplıydı. Bu yüzden geçiş ancak gündüz yapılabiliyordu..." (El-Makdisî, çeviri Ranking ve Azoo: 16). Dahası, Kızıldeniz'den Hindistan'a gitmek için açık denizden geçmek gerekiyordu, buna karşılık, Körfezden seyahat eden gemiler yol boyunca kıyıya yakın olabiliyordu.

Doğuya giden deniz rotasının izini sürerken El-Makdisî'nin kitabına geri döneceğiz, zira çalışması, Arap ve Fars denizcilerin ve tüccarların, Hint Okyanusunun her yerine onun zamanından çok önce aşina olduğuna dair ikna edici kanıtlar sunuyor. Fakat bu noktada, 10. yüzyılın sonundaki Bağdat tasvirine bakalım; her ne kadar, büyük kısmı Dicle'nin doğu kıyısında olan Bağdat'ın metropol alanını mı, yoksa terk edildiği bilinen, batı kıyısındaki eski saltanat şehri Madinat al-Salam'ı mı anlattığı biraz belirsiz olsa da. Şöyle diyor (çeviri Ranking ve Azoo: 51):

> *Ayrıca bilin ki Bağdat bir zamanlar muhteşem bir şehirdi, fakat şimdi harap ve çürümüş ve tüm ihtişamını kaybetmiş durumda. Mısır'daki Fustat [eski Kahire] şu anda eski Bağdat gibi; ondan [Fustat] daha üstün bir İslam şehri bilmiyorum.*

Ya da daha sonra (çeviri Ranking ve Azoo: 187-189):

> *Bağdat İslamın en büyük metropolü. [Önceden Medinetüsselam] Müslümanların sahip olduğu en iyi şey ve en muhteşem şehirdi, fakat halifelerin gücü azaldığında, eski konumunu kaybetti ve nüfusu azaldı. Barış Şehri [yuvar-*

lak şehir, Medinetüsselam] şimdi harap durumda. Şehir günbegün kötüleşiyor ve bir gün Samarra gibi [terk edilmiş] olacağından korkuyorum.

Wiet'e göre (1971: 106), halife ilk olarak Büveyhîler zamanında göstermelik bir yönetici haline geldi ve başkentin seviyesi, orada yaşamayan Selçuklular tarafından düşürüldü. Yine de, Hatibi Bağdadi'nin (ö. 1071) Selçuklu yönetimi altındaki Bağdat'ın yaklaşık 1060 yılındaki haline dair abartılı tasvirinde de görülebileceği gibi, belli ki geriye kalan bir şey olmuştu (alıntılayan: Wiet, 1971: 118):

Servetinin bolluğu, işlerinin önemi, âlimlerinin ve önemli şahsiyetlerinin sayısı, bölgelerinin büyüklüğü, sınırlarının genişliği, saraylarının, sakinlerinin, sokaklarının, meydanlarının, yollarının, camilerinin, hamamlarının, limanlarının ve kervansaraylarının çokluğu bakımından dünyada Bağdat'a denk bir şehir yok.

Yine de Bağdadi bile, önceki döneme kıyasla bir gerileme yaşandığını kabul ediyor (alıntılayan: Wiet, 1971: 118-119):

Bina ve şehir sakinlerinin en fazla olduğu dönem, Harun Reşid zamanıydı. Sonra isyanlar başladı, sakinlerinin üstüne kesintisiz bir felaketler dizisi çöktü, gelişmekte olan durumu öyle harap bir hale geldi ki, bizim zamanımızdan önce ve yüzyılımızdan önceki yüzyılda, yaşadığı huzursuzluk ve çöküş yüzünden, kendini tüm başkentlerin tam zıttında ve meskun ülkelerin hepsiyle çelişki içinde buldu.

Wiet'in Bağdat tarihi, 11. yüzyılın son dönemlerinde ve 12. yüzyılda yaşanan ve birikerek büyük sonuçlar doğuran, bitmek bilmeyen bir felaketler dizisinin kaydını tutuyor: 1057'de kıtlık, o yıl ve iki yıl sonra yangın (Wiet, 1971: 107), 1069 ve 1075 yılları arasında zarar verici seller ve 1075'ten itibaren sayısız dini çatışma. 1077'deki beş aylık kargaşayı, 1088'de sokaklarda yaşanan meydan muharebeleri izledi. Ayrıca yangınlar çıktı. 1092'deki büyük bir yangın "döviz alım satımcılarının piyasasını ve kuyucuların *suq*'larını (pazar) yok etti" ve daha sonra 1102, 1108, 1114, 1117, 1134, 1146 ve 1154'te tekrar yangınlar çıktı. Doğal afetler sorunları şiddetlendirdi. 1106'da kötü bir sel, 1117'de bir deprem ve 1174 ve 1179'da başka sel felaketleri yaşandı. 1100, 1104, 1110 ve 1118'de "sokaklardaki kargaşa her zamanki gibi devam etti." Ve 1123'te, "Hilla Bedevilerinin efendisi [bile] Bağdat'a saldırdı. Halifeyi kurtaran, Selçukluların yardımı oldu..." (Wiet, 1971: 122-127). Bu nedenle Wiet (1971: 135) şu sonuca varıyor: Selçuklu kırılmasından önce de "Bağdat bölgesel bir başkentten fazlası değildi. Bu Türk efendilerin ayrılmasından sonra, halife kendini taşra şehrinin rakipsiz hükümdarı olarak görmeye başladı [ama] Bağdat yalnızca hayalet bir halifeliğin merkeziydi."

1184'te (tam Selçuklu hâkimiyetinin sonunda) beş gün Bağdat'ta kalan İspanyol hacı İbn-i Cübeyr bile şehir için ağıt yakıyor: Bağdat hâlâ Abbasi Halifeliğinin başkenti olan kadim bir şehir olmasına rağmen, "izlerinin çoğu silinmiş ve geriye yalnızca ünlü bir isim kalmış. Talihsizlik onu vurmadan ve zorluklar gözünü ona dikmeden önceki haline göre mahvolmuş bir harabe, soluk bir kalıntı ya da bir ha-

yaletin heykeli gibi" (alıntılayan: Wiet, 1971: 137-138). Fakat doğruyu söylemek gerekirse, görüşüne göre İbn-i Cübeyr sadece eski saltanat şehri Medinetüsselam'dan bahsediyor, zira tasvirinin geri kalanında doğu kıyısındaki şehirden övgüyle bahsediyor (alıntılayan: Wiet, 1971: 141-142):

> *Şehrin doğu kısmı muhteşem pazarlara sahip, büyük ölçekli olarak düzenlenmiş ve yalnızca Tanrı'nın sayabileceği kadar çok bir nüfusu kucaklıyor. Üç Cuma camii var. Bağdat'ta Cuma namazlarının kılındığı toplam Cuma camii sayısı on bir. Şehirde sayısız hamam var.*

Belli ki kaynaklar yetersiz. Bağdat'ı geçmişle kıyasladıklarında gerileme görüyor, ama diğer yerlerin çoğuyla kıyasladıklarında, kısmen artan ihracat talebiyle desteklenen, tartışmasız canlı bir ekonomi görüyorlar.

Endüstri baştan sona kadar iyi gitmeye devam etti. Büveyhîler döneminde kumaş yapımı önemini korudu. "Halifeler, başkentlerinde üretilmiş lüks mallara sahip olma hevesiyle Susa'dan Tuster'den dokumacı ekipleri getirdi." Şehir atölyeleri, "giderek daha fazla şahane ipek ve sırmalı mal" üretmeye başladı. Ortaçağ İtalya'sında, altınla işlenen özel bir sırmalı kumaş vardı ve Bağdat adıyla biliniyordu ve ayrıca, ipek ve pamuktan yapılan, *attabi* denen bir kumaş da vardı, adını şehrin bölgelerinin birinden almıştı (Wiet, 1971: 101). Dahası, Selçuklu zamanlarında bile "Bağdat, pamuklu kumaş, ipek ürünler, hasır, şekillendirilmiş kristal, cam, merhem, ilaç ve macun üretiyordu ve bunlar başlıca ihracat ürünleriydi" (Wiet, 1971: 117).

Fakat bu faaliyetler, 13. yüzyılın ikinci yarısında, Hülagü'nün Irak'ı fethetmesiyle ciddi bir biçimde geriledi. Moğollar yalnızca ekonomiye zarar vermekle kalmadı, ayrıca başkentlerini rakip Tebriz'de kurdu; bu da Avrupalı tüccarları Bağdat ve limanı Basra'dan, Moğolların Körfez uzantısı olan Hürmüz'e yönlendirdi.

BAĞDAT'IN DÜŞÜŞÜ

Avrupalıların Moğollara dair bilgisizliğinin aksine, Bağdatlılar onların oluşturduğu muhtemel tehdidin açık bir şekilde farkındaydı. Gerçekten de, 13. yüzyılın başlarında, paniğe kapılan Halife Nasır, Cengiz Han'dan korunmak için Eyyubilerden yardım istemişti. Neyse ki bu yanlış alarmdı, çünkü o sırada Eyyubiler Haçlılarla savaşmakla o kadar meşguldü ki, yardıma gidemezdi (Wiet, 1971: 151). Bunun akabinde –1236, 1238, 1243 ve tekrar 1252'de– Moğollar Bağdat'a akınlar yaptı; her seferinde nüfus, Moğol güçleri zarar verip yön değiştirdikten ya da çekildikten sonra kurtarılmak üzere yer değiştirdi (Wiet, 1971: 151-163). Muhtemelen yanlış alarmlar şehri kayıtsızlığa sürükledi. Zira 1257'de Hülagü yönetimindeki Moğol ordusunun şehre yaklaştığına dair ısrarcı bir dedikodu varken, yeterli bir savunma sağlamaktan aciz olan Halife, kıpırdamadan bekledi. 11 Ocak 1258'de Moğollar şehri tamamen kuşattı ve 5 Şubatta sancakları şehrin duvarlarının üzerinde zaferle dalgalandı. Beş gün sonra Halife idam edildi (Wiet, 1971: 164-165).

Elimizde, Bağdat'ın 1258'deki düşüşünü anlatan birkaç ayrıntılı tasvir var, bazıları rivayetlere (İbnü'l-Esîr ve

Çin kaynakları)[118], bazıları da olayın yaşandığı zamandan ya da sonrasından görgü tanıklarının anlatımlarına dayanıyor. Çoğunda trajik şiir tonu var, çünkü Müslüman dünyası bunu tarihin en büyük felaketlerinden biri olarak görüyordu. Benim favori anlatımım (Farsça) Vassaf'a ait; Spuler'in (1972: 120-121) çevirisiyle yeniden basılmış:

> *Sabah, Züleyha'nın [güneş] turuncusu, ufkun tabağının kenarına yerleşmişken ve ışık el çabukluğuyla gökyüzünün cıva örtüsünden, yıldızların damgalı mühründen sıyrılmışken, İlhan [Hülagü] orduya, yağma ve soygun meşalesini Bağdat'a taşımasını emretti. İlk olarak duvarları yerle bir ettiler ve mantıklı adamların tefekkürü kadar derin hisar hendeklerini doldurdular. Sonra, koyunlara saldıran aç kartallar gibi, gevşek dizginler ve utanmaz suratlarla, öldürerek ve korku saçarak şehre hızla yayıldılar. Katliam o kadar büyüktü ki, maktullerin kanı Nil gibi bir nehir şeklinde akıyordu, boyama için kullanılan ağaç kadar kırmızıydı ve Bağdat'ın malları ve zenginlikleri hakkında şu Kuran ayeti söyleniyordu: "Hem tohum hem kök yok olmuştu." Yağma süpürgesiyle Bağdat haremlerinden hazineleri süpürdüler ve gazabın çekiciyle, önce siperlerin başını yıktılar, sanki gözden düşmüş gibi... Ve çatılardan ve kapılardan kulaklara bir ağıt çalındı. Altından yapılmış ve mücevherlerle kaplanmış*

118. Söylentiye dayalı kanıtlara dayanan yanlı anlatımının değerlendirmesi için bkz. D. S. Richards, "İbn Athir and the Later Parts of the Kamil: A Study in Aims and Methods" (1982: 76-108). Bunu, Bretschneider'in (1875: 118-139) kopyaladığı, aynı olayı anlatan biraz sıkıcı ve değerlendirme yapmayan Çin kaynakları, Si Shi Ki'yle ve Kuo K'an'ın biyografisiyle kıyaslayın. Belli ki yazarın "ilgi alanı", bir olayın nasıl aktarılacağını belirliyor.

yataklar ve minderler bıçaklarla parçalandı ve lime lime edildi; muhteşem haremin perdeleri arkasında saklananlar putların saçları gibi sokaklarda ve yollarda sürüklendi; her biri Tatar canavarın elinde oyuncak oldu.

Avrupalıların hiçbir Cehennemden Gelen İnsanlar tasviri bu dehşet hikâyesiyle yarışamaz. Yine de Bağdat tamamen yok mu edilmişti, yoksa Semerkant gibi yeniden yükselmiş miydi?

Araştırmacılar bu soruya hâlâ kesin bir cevap verebilmiş değil, gerçi Ashtor'un yazdığı "Irak Under Mongol and Turcoman Feudal Lords" [Moğol ve Türkmen Feodal Beyleri Hâkimiyetinde Irak] (1976: 249-279) bölümü, genel bağlamın şimdiye kadarki en kapsamlı anlatımını sunuyor. Keith Weissman (Chicago Üniversitesi: 23 Şubat 1986 tarihli ders), Moğol yönetimindeki Bağdat'ın durumunu değerlendirmek için vakayinameleri inceliyor, Bağdat'ın 1258 ile yaklaşık 600 yıl sonraki Osmanlı fethi arasındaki durumuna dair bilgilerdeki boşluğun, şehrin azalan öneminin başlı başına bir göstergesi olduğunu öne sürüyor. İslam bilginlerinin artık şehirden söz etmediği ve yolcuların da arada bir bahsettiği gerçeği, büyük ticaret rotalarının artık Bağdat'tan geçmediğini gösteriyor.[119] Weissman Bağdat'ın gerilemesinin politik,

119. Ne var ki Marco Polo, Bağdat'ın tahrip ediliği varsayılan tarihten yalnızca bir on yıl kadar sonra, şehirden büyük ve müreffeh olarak bahsediyor. Gördüğümüz gibi, Arap/Pers kaynakları, Dicle'nin batı kıyısında bulunan ve tamamen yıkıldığı açık olan saltanat şehri (Medinetüsselam) ile doğu kıyısında bulunan ve üretim ve ticaret merkezi olmaya devam eden ticaret şehri arasında çoğu zaman ayrım yapıyor. Bu ayrım, anlatımlar arasındaki uyuşmazlıkları açıklayabilir.

ekonomik, demografik ve toplumsal olduğunu söylüyor. Ashtor, bunun gerçekleştiği daha geniş bağlamı sunuyor. Reşidüddin Hamedani'nin (sonraki Müslüman "reformist" bir İlhan'ın veziri) ilk ağızdan anlatımı, ikisi için de temel bir kaynak oluşturuyor (Bu belgenin konuyla alakalı kısımları için bkz. Spuler, İngilizce çeviri, 1972: 115-164).

Kesinlikle politik gerileme de yaşandı. 1258'den sonra şehir Tebriz'den yönetilen bir eyalet başkenti oldu; Moğol varlığı, bir amirin önderlik ettiği askeri bir garnizon şeklindeydi ve 13. yüzyıl boyunca İlhan orayı sadece birkaç kere ziyaret etti (Weissman, 1986). Fakat bu, Bağdat'a bir gelir kaynağı olarak ilgi gösterilmediği anlamına gelmiyordu. İlhanlılar tarafından kurulan feodal rejim, özellikle de zorunlu satın almalar, ticari vergiler ve (ulak denen!) vergi toplayıcıların konaklamasıyla büyük zarar eden şehir halkına ezici vergiler getirdi. "Şehir halkının vergiye bağlanması acımasız bir sömürüydü. Dönemin vakanüvislerinden İbn Fuvati, Bağdat sakinlerinden ne sıklıkla ağır vergiler alındığını aktarıyor" (Ashtor, 1976: 250). Bu yüksek vergiler, bölgenin refah ve üretimindeki genel gerilemeye rağmen alınıyordu.

Ekonomik gerileme de açıktı, çünkü her ne kadar Bağdat bölgesel ticaret için merkez olmaya devam etse de, uzun mesafeli ticaret Bağdat'ı es geçiyordu. Ashtor (1976: 263), Bağdat'ın Suriye ve Mısır'la düzenli ticaretinin, Moğolların fethinden sonra elli yıl boyunca kesildiğini ve ancak 14. yüzyılın başında yeniden başladığını söylüyor. Daha ciddi olansa, Hindistan'la ticaretin kesintiye uğramasıydı

(Ashtor, 1976: 264).

> *Moğolların fethine kadar, baharatların ve diğer Hindistan mallarının çoğu Basra'ya yollanıyordu ve oradan da Bağdat ve Antakya üzerinden Akdeniz kıyılarına taşınıyordu. Moğol yönetiminin kurulmasından sonra, Tebriz yalnızca İlhanlıların başkenti olmadı, aynı zamanda uluslararası ticaretin büyük merkezi haline geldi. Bağdat'ın fethinden on yıl sonra Kahire sultanı, Hindistan mallarının Basra Körfezinden Akdeniz'e aktarıldığı büyük kara rotasının diğer ucundaki büyük ticaret şehri olan Antakya'yı ele geçirdi. Tebriz ve Kahire hükümdarları arasındaki husumet ya da daha ziyade ikisi arasındaki sürekli savaş hali, bu büyük ticaret rotasındaki kaymanın başka bir sebebiydi. O zamandan beri, Basra Körfezine gelen Hindistan malları Tebriz'e ve sonra da kuzey rotalarıyla Küçük Ermenistan'a yollanıyordu.*

Bu yalnızca Bağdat'ı değil, Hıristiyan tüccarları, Papanın Müslümanlarla ticaret yasağı niyetine değilse de mektubuna uymak için Kıbrıs'taki Mağusa'ya ya da Küçük Ermenistan'a gitmiş olan daha eski Akdeniz kapıları Halep ve Antakya'yı[120] da saf dışı bırakıyordu.

Moğol yönetimi altında ayrıca tarımsal üretkenlik de gerilemişti ve Bağdat dönemsel kıtlıklardan mustaripti. Reşidüddin Hamedani (alıntılayan: Ashtor, 1976: 260), Irak topraklarının yalnızca onda birinin ekilip biçildiğinden

120. 1260'ta Hülagü yönetimindeki Moğol birlikleri aslında Halep'i yerle bir etti. "Harap olmuş ve neredeyse terk edilmiş Halep, kıyımın etkilerini bir yüzyıl boyunca atlatamayacaktı" (Humphreys, 1977: 349).

şikâyet ediyor ve Weissman, eyaletin gelirlerinin 1258 ile 1335 arasında yüzde 90 düştüğünü iddia ediyor. Yokluktan dolayı, sürekli bir enflasyon ve para devalüasyonu vardı. Azalan zenginlik ve sömürücü gelir gaspı sisteminin korkunç birleşimi, geriye kalan azalmış nüfusa daha ağır bir vergi yükü bindirdi.

"Halifeliğin parçalanmasından kısa süre sonra başlayan nüfus azalışı, Moğolların fethinden sonra hızlandı" (Ashtor, 1976: 253). Bu Bağdat'ta, şehrin bölümlerinin yavaş yavaş terk edilmesinden anlaşılıyordu. 13. yüzyılın son dönemlerine gelindiğinde Bağdat'ın, özellikle batı kıyısında çok sayıda terk edilmiş bölgesi vardı ve yeni yapılar asgari seviyedeydi. Dahası, 1290 ve 1330'lar arasında, Nasır Muhammed bin Kalavun döneminde Kahire yapılarındaki İran-Irak etkilerinin de ispat ettiği gibi, Bağdat'tan Kahire'ye göç bile oldu (Weissman, 1986).

Bağdat'ın gerilemesine paralel olarak, her zaman şehrin Hindistan bağlantısını sağlamış olan liman uzantısı Basra'da da zorluklar yaşandı. Basra, Arapların 7. yüzyılda Mezopotamya'yı ilk fethettiğinde kurduğu planlanmış iki şehirden biriydi (diğeri Kûfe'ydi). 10. yüzyılın sonlarına doğru yazan El-Makdisî, "bol kaynakları ve oradaki çok sayıda dindar insanı göz önünde bulundurarak" (El-Makdisî, çeviri Ranking ve Azoo: 184)[121] Basra'yı Bağdat'tan bile

121. El-Makdisî (çeviri Ranking ve Azoo: 180), Basra'dan şöyle bahsediyor: "Ömer zamanında Müslümanlar tarafından kurulmuş soylu bir şehir; Ömer yardımcısına şöyle yazmıştı: 'İran ve Arap toprakları arasında, el-Irak'ın uç sınırında, Çin Denizinde Müslümanlar için bir şehir inşa et.' Adını, el-Yaman gemilerinde ağırlık olarak

üstün görüyordu. İyi kalitede ipek ve keten kumaş üretiliyordu, inci ve değerli taş kaynağıydı ve antimon ve bakır asetat işlenen bir yerdi, ama her şeyden öte, Hint mallarının geçtiği ve hurma, kına, ham ipek, kadife ve gülsuyunun tüm ülkelere ihraç edildiği vazgeçilmez bir liman ve ticaret merkeziydi (El-Makdisî, çeviri Ranking ve Azoo: 205-206).

Ne var ki Basra'nın kaderi, limanı olduğu Bağdat'a belirgin bir biçimde bağlıydı. Bağdat gerilerken, özellikle de İlhanlı başkenti Tebriz başlıca ticaret merkezi olduktan sonra, refahının sürdürülmesi mümkün değildi. Körfeze açılan --doğrudan, Körfezin ağzına yakın olan İran tarafındaki Hürmüz'e giden– alternatif bir rota, ticareti Basra'dan uzaklaştırmıştı.

Bu nedenle, 13. yüzyılın ikinci yarısında, orta rota kesin bir yeniden düzenlemeden geçiyordu. Bağdat ve geçit şehri Basra ve tabii ki Körfez bölgesi geriliyordu. Akdeniz kıyısında, doğu mallarını Avrupa'ya aktaran İtalyan tüccarları ağırlayan Haçlı limanları birbiri ardına bocalıyordu, sonuncusu da 1291'de gitti. Körfezdeki ticaretin olumsuz etkilenmesi kaçınılmazdı. Bu, ufak bir kayıptan fazlasıydı. Çünkü Hindistan'a giden bu rota, uzun Arap ticari hegemonyası döneminde, batı Müslüman dünyası, Hindistan ve Çin arasındaki en önemli bağlantıydı. Bu, Sinbad'ın yoluydu.

kullanılan ve burada şekillendirdiğimiz siyah taşlardan alıyor" (çeviri Ranking ve Azoo: 184).

İslamın 7. yüzyılın erken dönemlerinde yükselişi ve 8. yüzyılın sonunda muazzam bir imparatorluk haline gelmesi, sonraki Moğol fetihlerinin bile rekabet edemeyeceği bir bütünlük sağlamıştı.[122] Bu imparatorluk, 5. Bölümde anlatılana benzer bir şekilde, bir karayolu kervan ticaretinin gelişmesini kolaylaştırmıştı. Ne var ki, kadim ve büyük iki nehir vadisi uygarlığının –Dicle ve Fırat'la beslenen Mezopotamya ve Nil'le beslenen Mısır– birleşmesi, deniz rotalarının genişlemesinde daha açık görülüyordu.

Birleşmeden hemen önce, 5. ve 6. yüzyıllardaki Sasani iktidarının zirvesinde, hâlâ devam eden tüm deniz ticareti İranlıların hâkimiyetindeydi ve "onların" körfezinden geçiyordu; denizciliğe daha az elverişli olan Kızıldeniz'deki faaliyet, Roma iktidarının sönmesiyle gerilemişti (Toussaint, 1966: 45). Fakat bu, İslam egemenliğinin erken dönemlerinde değişecekti.

Arap Yarımadasının sınırlarını –ki İslam buradan iki yöne de yayılmıştı– batıda Kızıldeniz, doğuda ise Basra Körfezi belirliyordu. İmparatorluğun merkezi yarımadada kaldığı sürece, iki suyolu da eşit derecede işlevseldi. Ortak İslam yönetimi ve ideolojisiyle yeni birleşmiş olan Araplar,

122. Bu Watson'ın (Udovitch, 1981: 29-58'de), "Ortaçağ Yeşil Devrimi" dediği şeye de yol açtı; yeni mahsuller ya da eski mahsullerin yeni türleri, "Hindistan ile Basra Körfezinin burunları arasında gidip gelen Ummanlı ve Sirafl ı denizciler ve tüccarlar tarafından getirilerek, Güneydoğu Asya, Malezya ve ötesinden Ortadoğu'ya yayıldı" (Watson, 1981: 32). Yeni mahsuller oradan batıya, Arap dünyasına ve sonunda da Avrupa'ya yayıldı (Watson, 1981: 35).

Mısırlılar ve İranlılarla birlikte, Basra Körfezi ve Kızıldeniz rakip rotalar olmaktan çıktı (Hourani, 1951: 52) ve İskender zamanında olduğu gibi aynı denizin (Erythra Denizi) kolları haline geldi (Toussaint, 1966: 48).[123]

Fakat hanedan yönetimi yarımadada kalmadı. Önce Emevilerin başkenti Şam'a, sonra da Abbasi zaferiyle birlikte Bağdat'a gitti. Bu kaymalar, Kızıldeniz ana-akımın yan kolu haline gelince giderek daha çok Körfeze yoğunlaşan ticaret rotalarına bir çekim kuvveti uyguladı.

İran'ın Arap dünyasıyla birleşmesinden önce, İranlı denizciler Körfezin doğuyla, hatta Çin'le olan uzun mesafeli ticaretine hâkimdi (Hourani, 1951: 47). Artık Araplar da aynı derecede aktif katılımcılardı. Hourani'nin (1951: 61) çalışması şunu gösteriyordu:

> *Araplar, aksaklıklara rağmen başarılı olan bu trafiği miras almıştı. Basra Körfezinden Kanton'a kadar giden bir deniz rotası, 16. yüzyıldaki Avrupa genişlemesinden önce insanların düzenli olarak kullandığı en uzun rotaydı. Basra Körfezi ve Çin arasında, tarihin bu döneminde [7. yüzyıldan 9. yüzyıla kadar] yapılan deniz ticareti, rotanın iki ucunda, aynı anda büyük imparatorlukların bulunmasıyla mümkün olmuştu. İspanya'dan el-Sind'e kadar tüm Müslüman dünyası, Emevi halifeleri ve bir yüzyıldan fazla bir süre boyunca da (750-870) Abbasiler altında bir-*

123. Yunanların bu bölgede (fakat Hindistan'ın ötesine geçmeden) gezdiğini gösteren kanıtlar, yazarı belli olmayan *Periplus of the Erythrean Sea* adlı belgede bulundu. Bkz. Toussaint (1966: 39-40). Orijinal kaynağın İngilizce çevirisi için bkz. W. B. Schaff, *The Periplus of the Erythrean Sea* (Londra: 1912).

leşmişti (660-749). Çin'de T'ang hanedanı (618-907) son yıllarına kadar birleşmiş bir imparatorluğu yönetti.

Bu kadar uygun şartlar altında, her ne kadar ilk başta İranlılar ticarete hâkim olmayı sürdürse de, ticaretin gelişmesi doğaldı. Çin belgelerinde, 671 gibi erken bir tarihte İran gemilerinden bahsediliyordu ve daha sonra İranlılar 717, 720, 727 ve 748 tarihli belgelerde Hintliler ve Malezyalılarla birlikte Kanton'daki gemi sahipleri olarak tanımlandıklarında yeniden ortaya çıktı (Hourani, 1951: 62).

Çin kaynaklarının Araplardan, Ta-shih (Araplar) ve Po-sse (İranlılar) tarafından Kanton'a yapılan ortak bir saldırı dolayısıyla özellikle bahsettiği ilk tarih 758'dir. Bu, dikkat çekici bir Arap kolonisinin Uzakdoğu'da yeni kurulduğunu gösteriyor (Hourani, 1951: 68; Toussaint, 1966: 51); bu, 750'de Bağdat'ın Abbasi başkenti olması ve bunun da Doğuya daha maceralı deniz yolculukları yapılmasını açıkça teşvik etmesiyle alakalı bir gerçek. Saldırıdan sonra Çinliler limanı "dış ticaret"e kapadı (Toussaint, 1966: 51), ama Araplar ve Çinliler arasındaki, kimi zaman ihtilaflı olsa da büyümeye devam eden ticaretin yalnızca geçici olarak kesintiye uğramış olduğu anlaşıldı. Kanton 792'de yeniden açıldı ve ondan sonra Müslüman gemileri ve tüccarları tarafından düzenli bir şekilde ziyaret edildi.

Bağdat'ın İslam imparatorluğunun başkenti olmasından yüz yıl sonra, Körfezden çıkan Arap ve İranlı denizcilerin kendilerini Umman Denizi, Hint Okyanusu, hatta Güney Çin Denizinde bile ne derece "evlerinde hissettiklerini"

detaylı bir şekilde anlatan kayda değer bir belge yazıldı. Yolculuğa ve uğrak limanlarına dair tasvirler, 851'e gelindiğinde, tüccar Süleyman[124] gözlemlerini yazdığında (Ebü Zeyd es-Sirafi bir yüzyıl sonra son dokunuşları yapmıştı), Basra Körfezi ve Çin arasındaki –Hindistan'ın Malabar kıyıları, Seylan, Nicobar Adaları, Malay Yarımadasındaki Kalah, Malakka Boğazı yoluyla, Kamboçya ve Vietnam'ı geçip Kanton'a giden– ticaret yolunun halihazırda iyi yapılandırıldığı ve Arap okurların büyük ilgisini çektiğine dair şüphe bırakmıyor. Gerçekten de, Hindistan'a giderken Basra'da karşılaştığı Ebü Zeyd ile muhtemelen müzakere etmiş olan El-Mesudi (Shboul, 1979: 53-55), aynı gerçeklerin çoğundan bahsediyor. Bu metinler III. Kısımda daha detaylı incelenecek. Burada sadece bu metinlerin varlığının, Çin ve Arap dünyası arasında 9. yüzyılın ortasından önce de hatırı sayılır derecede ticaret yapıldığının göstergesi olduğuna dikkat çekiyoruz.

Her ne kadar Toussaint (1966: 51), 878'de Kanton'daki Arapları hedef alan "korkunç katliamın" Çin limanlarındaki "Müslüman yerleşimlerinin sonunu getirdiği" ve bundan sonra da "Arap tüccarların Çinlilerle Malay Yarımadasındaki Kalah Bar limanında zar zor buluştuğu" iddiasında bulunsa da, bu tam olarak doğru değil. Katliam, Çin'de 875'ten beri süren genel huzursuzluğun bir belirtisinden başka bir

124. Bkz. Joseph Toussaint Renaud (ve editörün uzun önsözü), *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans L'Inde et à la Chine dans le Ixe siècle* (1845). Bu belgenin daha iyi bir çevirisi de mevcut: Jean Sauvaget, *Akhbar as-Sin wa l-Hind, Relation de la Chine et de L'Inde* (1948).

şey değildi[125] ve düzen yeniden sağlandığında ticaret yolculukları yeniden başlamıştı.

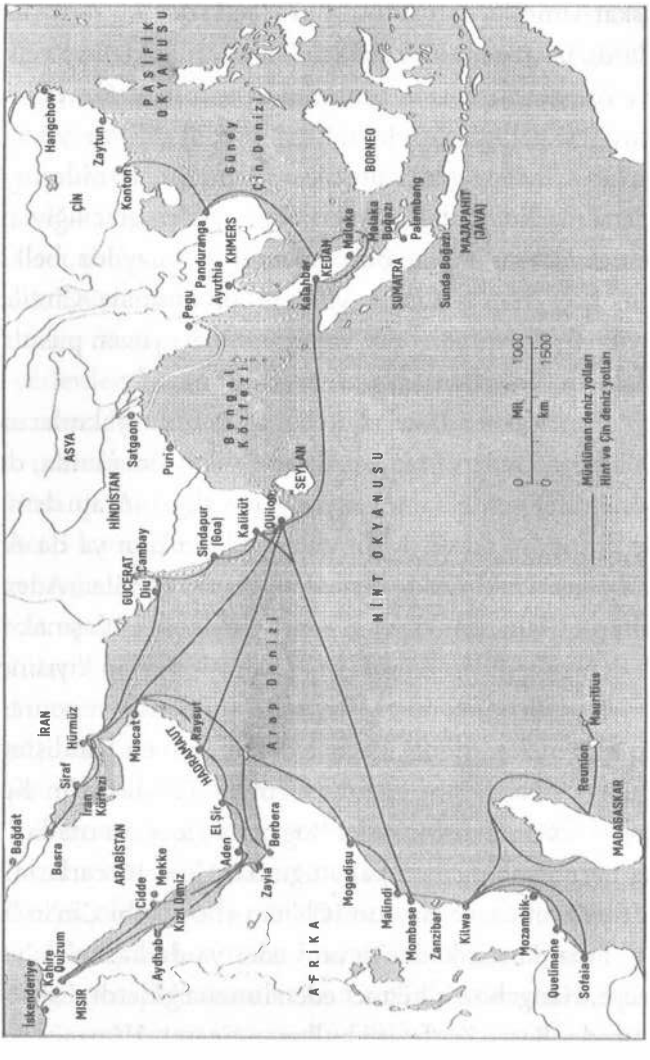
Körfez ve Çin kıyıları arasındaki doğrudan deniz seyahatleri Song hanedanı iktidara geldikten kısa süre sonra yeniden başlamıştı, zira Çin'den iki birincil belge, o zamanlarda Doğu Asya'dan gelen gemilerin Çin limanlarını düzenli olarak ziyaret ettiğine dair açık kanıtlar sunuyor. Elimizde, görevi Çin "serbest limanı"na giren, Ta-Shih (Mezopotamyalı Araplar) gemileri de dâhil, yabancı gemileri karşılayıp kontrol etmek olan Çinli görevli Chau Ju-Kua tarafından 13. yüzyılın başlarında yazılmış bir belge ve ayrıca Song'dan Yuan'a geçiş döneminde Fukien'deki yabancı tüccarlardan sorumlu, Arap kökenli Çinli bir aracı olan P'u Shou-keng'in biyografisine dayanan bir belge daha var[126] (Daha fazla detay için bkz. 10. Bölüm).

Mezopotamya ve İran'dan Çin'e giden gemiler Basra Körfezinden çıkar ve sık sık limanlara uğrayıp nadiren karadan uzaklaşarak, Sind (bugünkü Pakistan) ve Hind (bugünkü Hindistan) kıyılarından ilerlerdi. Muson rüzgârları,

---

125. 9. yüzyılın sonlarındaki köylü ayaklanmaları ülkeyi harabeye çevirdi; o öfkeyle dut ağaçlarını bile yok ettiler ve Araplara ipek ihracatı uzun bir süre kesintiye uğradı (Heyd, 1885: 31).

126. Bu iki önemli belge III. Kısımda detaylı olarak ele alınacak, fakat burada referanslarını verebiliriz. Bkz. Friedrich Hirth ve W. W. Rockhill tarafından Çinceden İngilizceye çevrilen *Chau Ju-Kua: Chu-fan-chi [12. ve 13. yüzyıllarda Çin ve Arap Ticareti Üzerine Çalışması];* ve ayrıca, *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* (1928: 1-79; 1935: 1-104) içinde, Jitsuzo Kuwabara, "On P'u Shou-keng: A Man of the Western Regions who was the Superintendent of the Trading Ships' Office in Ch'uan Chou towards the End of the Sung Dynasty, together with a General Sketch of Arabs in China during the T'ang and Sung Eras."



ŞEKİL 9. ORTADOĞU'DAN HİNDİSTAN VE ÖTESİNE DENİZ YOLLARI.

Maskat-Umman'dan Hindistan'a açık denizi geçmelerini sağlardı, fakat gemiler küçüktü (12. yüzyıldaki Arap yelkenlileri ve onların önceki prototipleri için bkz. Bowen, 1949 ve 1951) ve deniz seferi teknikleri hâlâ ilkeldi. 10. yüzyılda Arapların sadece yıldız pusulası vardı; bu, İranlıların onlardan önce kullandığı, yönleri kuzey yıldızı aracılığıyla belirlemek için kullanılan bir yöntemdi. 13. yüzyılda, belki de daha önce, Arap gemiciler, yıldızla yön bulmayı, Çinlilerin bir yüzyıl ya da daha önce yararlandıkları yüzen pusulayla destekledi (Teixeira da Mota, 1964: 51-60).

Hint Yarımadasının güneybatı ucunun yakınlarındaki Malabar kıyılarında, genellikle Quilon limanında, daha az önemli Kızıldeniz rotasıyla gelen diğer Arap denizcilerle buluşabilirlerdi. Mısır'daki Qulzum'dan ya da Arap Yarımadasındaki Cidde'den çıkan bu tip gemiler, Aden ve Hadramut'taki duraklardan sonra, Malabar'a ulaşmak için açık denize açılırdı. İki rota orada kesişir Seylan kıyısından geçmek ya da orada durmak için burnu dönüp ve sonrasında muhtemelen, şimdi Madras olarak bilinen Hindistan'ın doğu kıyısına devam ederdi. Gemiler Hindistan'ın Koromandel kıyısından Malakka Boğazına gider, ya orada (Çin limanlarını yabancılara kapattığında) Çinli tüccarlarla buluşur ya Kanton ve Zaytun (Ch'uan-chou) gibi Çin'in "serbest" limanlarına kadar devam eder ya da bazen daha da kuzeye, Hangchow'a hizmet eden limana giderdi. Fakat her durumda, Basra Körfezini kullanan ticaret, Hürmüz Boğazını geçerek Umman Denizine açılan o dar suyolundan geçmek zorundaydı (Bkz. Şekil 9).

BOĞAZIN KORUNMASI

Boğazın girişinin yakınında birkaç küçük şehir-devlet ve prenslik, transit ticaretinin bazı bölümlerini ele geçirerek ya da geçiş yapmak isteyen tüccar gemilerinden doğrudan "vergi" alarak stratejik konumlarından faydalandı. Batı kıyısındaki Umman'daki Suhar ya da doğu sahilindeki Siraf gibi bazı yerler kendi çabalarıyla ticaret antreposu oldu. Bunlar, Bağdat-Basra'dan, Çin ve Hindistan'dan ve Aden üzerinden Kızıldeniz'den gelen tüccarların mallarını, çeşitli yerlerden gelen diğerleriyle takas edebileceği yerlerdi. Bu antrepo limanları, kara rotalarının kesiştiği yerlerdeki daha önemli kervansaraylara benziyordu. Bazıları, mesela Hürmüz, imparatorluk bölgelerinin liman şehirleriydi; rekabetçi konumlarını yalnızca doğal limanlarının getirdiği avantajlara değil, aynı zamanda politik tercihlere ve geçiş izni verdikleri imparatorlukların inişli çıkışlı güçlerine borçlulardı. Son olarak, bazıları da, mesela Kiş Adası, kimi zaman –sert bir şekilde söylemek gerekirse– korsan ini haline geliyordu; avcı gemiler oralardan, bol bol yüklenmiş tüccar gemilerini yağmalamak için yelken açıyordu.

Her ne kadar nihayetinde bu küçük birimler korudukları kapıdan geçen ticaretin toplam miktarını yükseltemeyecek olsa da –zira bu daha ziyade, çok uzaklardaki çekirdek bölgelerdeki tedarik ve talebe bağlıydı– normalde koruduğu rotayı kullanan uzun mesafeli ticareti, koruma ücretlerini artırıp tüm ticareti azaltarak ya da ticareti alternatif rotalara yönlendirerek, zaman zaman ve daha küçük ya da daha büyük ölçüde engelleyebilirdi. 5. Bölümde in-

celenen Orta Asya rotasında olduğu gibi, birleştirici tek bir güç, küçük girişimci vergi toplayıcılarını ve bağımsız avcıları denizden geçen mallara saldırmaktan alıkoyunca koruma ücretleri ve riskler azaldı; imparatorluk gücü bozulduğunda her iki maliyet de yükseldi.

9. ve 10. yüzyıllar boyunca, Abbasi iktidarı güçlüyken, Bağdat ticaretinin büyümesi ile Körfezin başındaki Basra'nın yanı sıra Boğaza yakın antrepoların refahı arasında bir sinerji var gibi görünüyor. Umman ve özellikle de Arap Yarımadası tarafındaki limanı Sahar, durumdan en çok yararlanan taraftı. 10. yüzyılın son dönemlerinde yazan El-Makdisî (çeviri Ranking ve Azoo: 49-50), Umman'ı ticari zenginlik kazanmaya en çok imkân sağlayan, Müslüman dünyasındaki üç yerden biri olarak sayıyor (diğer ikisi Aden ve Fustat) ve Suhar'ı Aden'le birlikte "es-Sin'in (Çin) girişi" olarak adlandırıyor. El-Makdisî (çeviri Ranking ve Azoo: 142) her zamanki coşkusuyla şöyle diyor:

> *Suhar, Umman'ın başkenti. Şu anda Çin Denizinde bundan daha önemli bir şehir yok. Gelişen ve kalabalık bir bolluk ve tüccar şehri. Çin'e açılan kapı ve Doğunun ve Irak'ın ticaret merkezi. İranlılar onun efendisi.*

Alım satım için müthiş bir antrepo olduğu, El-Makdisî'nin (çeviri Ranking ve Azoo: 148) verdiği ihraç edilen mallar listesinden –ilaç, parfüm (hatta misk), safran, tik ağacı, fildişi, inci, akik, yakut, abanoz, şeker, öd ağacı, demir, çelik, şeker kamışı, toprak çömlek, sandal ağacı, cam ve biber– açıkça anlaşılıyor, zira muhtemelen inci dışında listede sayılan her

malın kaynağı, uzun mesafeli ticaret yolu üzerindeki başka bir yerdi.

Her ne kadar El-Makdisî'nin Körfezin İran tarafındaki Siraf antreposu hakkında söyleyecek daha az şeyi vardıysa da, orası da görünüşe göre başarılı bir limandı. Tüccar Süleyman'la 851'de yazmaya başladığı, deniz seferleriyle ilgili betimleyici belgenin, bir yüzyıl sonra Sirafî (Siraf'tan gelen) adlı birisi tarafından tamamladığı hatırlanacaktır. Bir 10. yüzyıl coğrafyacısı olan İbn Havkal, Siraf'ı, her ne kadar o zaman tüccarlarının bazıları Suhar'a geçmiş olsa da, Basra Körfezinin müthiş limanı olarak tasvir etmişti. Göreceğimiz gibi, gerilemeye başladığı farz edilen dönemden sonra bile, 12. yüzyılda da Çin ile ticaret yapan aşırı zengin tüccarların evi olmaya devam etti (Aubin, 1959: 287-99; Heyd, 1885: 165).

Bu nedenle, Jean Sauvaget (1940: 11-20) gibi müthiş bir Ortadoğu tarihçisinin, 11. ve 14. yüzyıllar arasında hiç Arapça sefer talimatı elyazmasının *olmamasına* dayanarak, Basra Körfezi ve Hint denizleri arasındaki deniz trafiğinin o yıllarda artık düşük ve süreksiz bir öneme sahip olduğunu iddia etmesi şaşırtıcı (Aubin, 1964: 166). Yeni elyazmalarının olmamasının sebebi, rota artık çok iyi bilinir hale geldiği ve önceki gemicilik talimatları çok iyi öğrenildiği için yenilerine ihtiyaç duyulmaması da olabilir.[127] Aubin'in (1964: 165-

127. Dahası, Sauvaget 11. ve 14. yüzyıllar arasında kılavuz yazılmadığı iddiasını, eksiksiz olsa da tek bir belgeye dayandırıyor: 15. yüzyıldaki usta bir gemici olan Ahmad ibn Majid al-Najdi tarafından yazılan, içinde ondan önceki başlıca deniz kılavuzlarının derlemelerinin yer aldığı *Kitab al Fawa'id fi usal al-bahr wa'l-qawa'id* adlı kitap. Bu

171) Sauvaget'nin teorisini eleştirirken işaret ettiği gibi, aynı şekilde Kızıldeniz bölgesi için de denizcilik kılavuzlarının olmayışı, kesinlikle ticaretin sekteye uğradığı anlamına gelmiyor. Aubin, 11. ve 14. yüzyıllar arasında Basra Körfezinde yoğun bir ticaretin devam ettiğine dair çok sayıda kanıt olduğunu öne sürüyor her ne kadar Arap denizciler artık bu ticaretin hâkimi olmasa da.

Bağdat'ın 11. yüzyıldan itibaren azalan üstünlüğüne rağmen, ki bu genel trafikte Körfezden Kızıldeniz'e doğru bir kayma olabileceğini gösteriyor, Körfez ve Çin arasındaki ticaret tüccarlara büyük servet kazandırmaya devam etti. Bunu anlatmak için, İbn Havkal'ın coğrafyasına 12. yüzyılda şerh koymuş, kim olduğu bilinmeyen biri, Siraf'ın en zengin tüccarlarına dair aşağıdaki tasviri yapıyor (Stern, 1967: 10):

> *Bana, onlardan kendini hasta hisseden birinin, vasiyetini yazdığı söylendi: Servetinin nakit olarak tuttuğu üçte biri bir milyon [altın] dinar ediyor; commenda temelinde ticaret yapacağını garanti eden insanlar için ayırdığı sermaye hariç. Sonra bir de Ramişt var. [Oğlu] bana, onun kullandığı gümüş levhanın 1200* mann *ettiğini söyledi. Ramişt'in, hepsinin oğlundan daha zengin olduğu söylenen dört hizmetçisi var. Ramişt'in kâtibiyle tanıştım ve bana, yirmi yıl önce Çin'den döndüğünde, ticari mallarının yarım milyon dinar ettiğini söyledi; eğer kâtibinin serveti buysa, onunki ne kadardır kim bilir!*

kaynağın, uzun bir önsözle birlikte mükemmel bir çevirisi için bkz. G. R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Comig of the Porteguese.* Londra: The Royal Asiatic Society of Great Britainand Ireland, 1981.

Abartmaları ve bu kanıtın kulaktan dolmalığını göz önünde bulundursak bile, Çin ticaretinin tükendiğini ya da Basra Körfezindeki antrepoların harap olduğunu iddia etmek oldukça zor. Fakat görünüşe göre, Bağdat'ın gücünün zayıflaması, bağımsız girişimci bölgelerin, Körfezden geçen ticaret ya da ganimetler için birbirleriyle rekabet etmesine sebep olmuş.

Bu rakiplerden biri, denizcilerinin geçişi engellemek ya da tüccar gemilerini yağmalamak için kilit pozisyonlarından istifade ettiği Kiş'ti. 11. yüzyılın sonuna gelindiğinde, Kiş'in sözde korsanları halihazırda serbestçe hareket ediyordu, bu da Siraf'ın liman olarak canlılığını azaltıyordu (İdrisi, alıntılayanlar: Heyd, 1885: 164, 378; Aubin, 1959; 1964: 164) ve 12. yüzyılın başlarında bu avcıların adı kötüye çıkmıştı.[128] O zamanlar, "Hindistan ve Çin ticaretinin başlıca limanı" (Stern, 1967: 14) olarak, tüm rakiplerinden üstün hale gelmişlerdi. Fakat Kiş'in üstünlüğüne rağmen, Arap tarafındaki limanlar 13. yüzyıla kadar ticaret gemilerini konuk etmeye devam etmişti (Heyd, 1885: 164-165).

İran ve Irak'ın 13. yüzyılın ikinci yarısında Moğollar tarafından fethedilmesi, halihazırda başlamış olan yerel değişimlerin hızlanmasını sağladı. Zaten gerileme aşamasında olan Bağdat, itibari başkent konumundan mahrumdu ve Basra bile, başlıca istikametinin rütbesinin düşmesiyle Bağdat'a, sonra da Akdeniz'e açılan birincil kapı olarak önemini yitirmişti. Bu yeni iktidar düzenlemesinden en kazançlı çıkan

128. Mesela bkz. S. D. N. Goitein, *Bulletin of School of Oriental and African Languages* XVI (1954) içinde, "Two Eyewitness Reports on the Expedition of the King of Kish (Qais) against Aden," 247 ve devamı.

aracılar Hürmüz ve Kiş'ti. 1291'de, Marco Polo orta rotayı kat ettiğinde, Avrupalılar tarafından kullanılan anayol, karadan İlhanlı başkenti Tebriz'e gidiyor, sonra da imparatorluğun kıyıdan uzak limanı Hürmüz'e gitmek üzere İran kıyılarından aşağı iniyordu.[129] Müslüman tüccarlar için daha da önemli olan diğer aracı antrepo, Moğollar zamanında büyük bir filo yöneten ve Asya ticareti için parlak bir antrepo haline gelen Kiş adasıydı (Aubin, 1964: 14; Heyd, 1885: 165).

Fakat Hürmüz, İlhanlıların İslamı seçmesinin ardından bile, sonraki birkaç yüzyıl boyunca süren bir Asya ticareti için *primus inter pares* olmaya devam etti. Çin'den Körfeze giden en son gemilerin varış limanı olması da muhtemelen önemsiz değildi; bu gemiler, Ming Hanedanının ani içe kapanmasından hemen önce, 15. yüzyılın ilk dönemlerinde gelmiş olan, Amiral Cheng Ho'nun filosuydu (bkz. 10. Bölüm).

ORTA ROTANIN GERİLEMESİ (KİME GÖRE?)

Bu nedenle, her ne kadar Moğolların Irak ve İran'ı fethetmesi Körfezdeki yerel liman dağılımı yapılarının çoğunu değiştirdiyse de –bu yapılar, Abbasilerin sonraki zamanlarında giderek artan anarşi dönemlerinde bile korunmuştu– Mo-

129. Serjeant (1963: 11), Hürmüz'ü şöyle tasvir ediyor: "Çorak olsa da zengin bir yer, ve yiyeceği, suyu ve herhangi bir yeşilliği olmamasına ve yaklaşık 12 mil ötedeki İran topraklarından tedarik sağlamak zorunda olmasına rağmen, neredeyse Aden kadar büyümüş –akınlardan korunması ve müthiş limanı sayesinde. Hindistan'dan başlayan deniz trafiğinin merkeziydi. Portekizliler oraya 1529'a kadar giremedi.

ğollar, Uzakdoğu'ya giden orta ticaret rotasının yok olmasından sorumlu tutulamaz. Hülagü'nün ortaya çıkışından sonra Hindistan-Çin'le ticaret devam etmekle kalmadı, bunun yanı sıra bu ticaret, İtalyan tüccarların –kısa ömürlü olsa da– İlhanlı topraklarındaki varlığıyla yeniden canlılık kazandı. İtalyanlar, Gazan'ın İslamı seçmesinden sonra bile hâlâ bu rotayı kullanmaya çalışıyordu; her ne kadar artık bu rota, Müslümanlarla doğrudan iş yapmaktan kaçınmaya çalışan Avrupalı tüccarlar için uygun bir alternatif olarak savunulamasa da.

Ne var ki Gazan'ın din değiştirmesinin önemli bir etkisi oldu; 14. yüzyılın ilk dönemlerinde, "Moğol" İlhanlılar ile "Mısırlı" Memlûklar[130] arasındaki bölgesel savaşın geçici olarak durmasına sebep oldu. (Memlûklar o zamana kadar, Akdeniz'deki kıyı ovası da dâhil Suriye'yi yönetiyordu.) Bölgenin kalbinin iki kilit kesimi arasındaki ticaret yeniden başladı. Bu olduğunda İtalyan tüccarlar ortadan kayboldu; artık onlara İlhanlı krallığında eskisi kadar ihtiyaç yoktu, dolayısıyla eskisi kadar hoş karşılanmıyorlardı. İranlılar artık onlara, Körfezin gerçek rakibi Mısır ve Kızıldeniz'den geçen rotaya kıyasla daha serbest ve daha ucuz bir Asya rotası sunmuyordu. İki devlet de artık Müslümanlar tarafından yönetilmesine rağmen kesinlikle rakipti. Erken dönem İslam imparatorluğu, Uzakdoğu'ya giden iki rotayı aynı ticaret sisteminin parçası yaparak iki büyük alt bölgeyi

130. Tabii ikisi de pek "masum" sayılmazdı. Timurlenk'le birlikte savaş, 14. yüzyılın sonuna doğru yeniden başlayabilirdi.

birleştirmişken, İlhanlılar ve Memlûklar arasındaki geçici barışın böyle bir etkisi olmamıştı. Körfez ve Kızıldeniz, 14. yüzyılda rakip denizlerdi.

Zaten Suriye kıyısındaki Hıristiyan toprakları kaybedildikten sonra orta rota İtalyanlar için eskisi kadar cazip olmadı. Orta rotanın 13. ve 14. yüzyıllarda önemini neden kaybettiğini anlamak için, yalnıza Körfezin doğusuna değil, Akdeniz'in batısına da bakmak gerekir ki bu muhtemelen daha önemli. Gördüğümüz gibi, Basra Körfezinde geçici kesinti ve yavaşlama dönemleri oldu, ama Hindistan ve ötesine giden deniz trafiği hiçbir zaman durmadı. Avrupalıların artık bu rotaya eskisi kadar bel bağlamamalarının sebebi rotanın işlemeye devam etmemesi değil, Akdeniz kıyısındaki Avrupalı yerleşim bölgelerinin artık ona göre elverişli bir konumda olmamasıydı. Haçlı krallığının 1291'de sona erdiğini ve İtalyan tüccarların ya Kıbrıs ve Girit gibi adalara ya da iyice kuzeydeki Küçük Ermenistan'a çekildiğini zaten belirttik. Bu kaymanın iki önemli etkisi oldu.

Bir yandan, Küçük Ermenistan ya da Karadeniz limanlarına kayan tüccarlar için kuzey kara rotasının cazibesi arttı. Kubilay Han ve hemen ardından gelen halefleri döneminde bu bölgenin tamamına hâkim olan nispi sakinlik ve güvenlik sayesinde, Çin'e giden bu daha kısa dolaysız rota rekabet edebilir hale geldi, zira (Montecorvinolu Giovanni'nin 5. Bölümde alıntılanan mektubunda söylediği gibi) bu rota çok daha kısaydı; Tebriz ve Körfez üzerinden deniz yoluyla gitmek iki yıl sürerken, bu yol bir yıldan kısa zaman alıyordu. Bu Cenevizliler için mükemmel rotaydı.

Diğer yandan, faaliyetlerini Akdeniz'deki adalara taşıyan tüccarlar içinse başka alternatifler daha uygundu. Özellikle de, Karadeniz geçişini kontrol eden Cenevizliler tarafından kuzey rotasına bel bağlamaları engellenmiş ve artık Suriye kıyısındaki bölgelerinden de mahrum kalan Venedikliler, Hindistan'a giden deniz rotasının anahtarını tutan Memlûklara odaklandı. Gerçi Venedikliler belki de –Suriye üzerinden Bağdat'a ya da Tebriz'den Körfeze ve sonra da Hint Okyanusuna giden– eski rotalarını tercih edebilirdi, ama artık tercihlerine göre hareket edecek durumda değildi. Suriye kıyılarını ve Filistin'i ayrı eyaletler olarak yönetmeye başlayan Mısırlı Memlûk Devletinin ve Suriye ile Körfez arasında ticaret yapılıp yapılmayacağını ya da ne kadar yapılacağını belirleyen Memlûk-Gazani ilişkilerinin insafına kalmışlardı. Venediklilerin Memlûk Devletiyle ilişkisini, İslam topraklarında ticaretin ve endüstrinin nasıl yürütüldüğünü de 7. Bölümde inceleyeceğiz. Fakat devam etmeden önce, mevcut durumdan ne öğrenebileceğimize bakmamız gerek.

BAĞDAT-BASRA KÖRFEZİ ÖRNEĞİNDEN ÇIKARILACAK DERSLER

Bağdat'ın gerilemesinin ve Körfez rotasının merkeziliğini kaybetmesinin, bütünüyle yerel ve sadece ekonomik etkenlerle yalnızca kısmen açıklanabileceği aşikâr. Bu, ancak daha geniş bir bölgenin ve elbette dünya sisteminin jeopolitik sistemindeki değişikliklerin bağlamında tamamen anlaşılabilir.

Körfezin, Hourani'nin insanlık tarihinin en eski su rotası olarak tanımladığı yerdeki stratejik konumu, uzun vadeli tarihi bir önem sağlayan coğrafi bir nimetti. Hint Yarımadasını Ortadoğu'nun kalbine, sonra da birkaç iyi kara rotası üzerinden –ya Halep'e yönelen Fırat Nehri uzantısına parallel gidip sonra kıyıdaki Antakya'ya geçerek ya da Şam ve Akdeniz'in ötesine uzanan nispeten dar çöl bölgesini geçerek– Akdeniz'e bağlayan, denizciliğe müsait bir suyoluydu. Milattan önce üçüncü ve ikinci binyıllık dönem kadar eski zamanlarda bu rota, (şüphesiz yükselişlerini de kolaylaştırdığı) üzerindeki antik uygarlıkları birbirine bağladı –Halep yakınındaki Ebla, Aşağı-Irak'taki Sümer, Basra Körfezinde bulunan Bahreyn adasındaki Dilmun ve İndus Vadisindeki (bugünkü Pakistan) Harappa ve Mohenco-daro uygarlıkları. Eğer bir rotanın karşılaştırmalı üstünlük gösterdiği olduysa, bu oydu.

Eğer konum tek ya da en önemli etken olsaydı, ticaret rotalarının her zaman orada toplanması doğal olarak beklenebilirdi. Genel rota sabit olurdu. Değişkenler, bir yerden bir yere giden malların miktarı ve ticaret yapılan alanın genişliği olurdu –kimi zaman Mezopotamya ve en yakın komşuları arasındaki çekirdek bağlantıya sıkışır ve kimi zaman da nakliye, talep ve asayişe bağlı olarak daha uzak uçlara yayılırdı.

Fakat gördüğümüz gibi, dalgalanmalar, yalnızca coğrafi etkenlerle öngörülebileceklerden çok daha çeşitliydi. Konumunun merkeziliği, Körfezin daha düşük oranda olsa da en kötü zamanlarda bile kullanılacağı anlamına geliyor-

du.[131] Fakat konum tek başına o rotanın önemli bir transit ticareti yürüteceğini ya da muhtemel rakiplerinden üstünlüğünü koruyacağını garanti edemez. Bunları belirleyen, daha büyük öneme sahip üç etken var.

Birincisi, ticaret oluşturamayıp sadece ticareti engelleyebileceği için daha az öneme sahip olan bir etken: Körfezin kendisindeki "düzen" durumu. Yönetimin bölünmesi, şimdi olduğu gibi o zaman da koruma maliyetlerini ve riskleri artırdı ve bu, son uğrak limanı Körfezde olmayan bazı tüccarların alternatif bir rota seçmesini teşvik etmiş olabilir. 7. Bölümde görüleceği gibi, Mısır'dan geçen rota, şimdi olduğu gibi eskiden de, Afrika'nın etrafından dolaşılana kadar tek gerçek alternatifi teşkil ediyordu ve bölgenin kalbi için de tek *makul* alternatifti. Her ne kadar Arap denizciler Avrupalılardan çok önce Ümit Burnundan dolansa da, bu onlar için değerli bir rota değildi, çünkü daha kısa ve daha elverişli yollara erişimleri vardı.

İkincisi, İran ve Irak'ın birleşmesi, güvenli bir transit ortamı yaratarak ve yerel üretimi ve pazarları artırıp ithal mallar için talebi canlandırarak ticareti kolaylaştıran müreffeh bir hinterlant yaratarak, Körfezden geçen ticareti çoğu zaman teşvik etti. Bu iki bölge, İslamiyetin ilk zamanlarında olduğu gibi ortak bir yönetim altında birleştiğinde,

131. Güncel olaylar da bunu açık bir şekilde gösteriyor. Irak ve İran arasında yakın zamanda Körfezin liderliği için çıkan uzun süreli savaşta, bu politik olaylar sebebiyle denizcilikteki risklerin artmasına ve savaşın sonucu olarak iki ülkenin de zayıflamasına rağmen, uzun mesafeli ticaretin eski malları –hurma, ipek, baharat, lacivert taşı ve obsidyen– değil de petrol taşınıyorsa da, Körfez denizciliği devam etti.

yalnızca muazzam öneme sahip tarımsal bir devrim yaşanmadı (bkz. Watson, 1981: 29-58), aynı zamanda –büyüyen iş ve ticaretin yanı sıra entelektüel gelişimden endüstriyel üretkenliğe– uygarlığın tüm unsurları da ilerledi. Buna karşılık, bu birliğin bozulması her zaman ticarete ve kültüre ket vurdu.

Fakat birleşme, Moğol fetihleri döneminin de gösterdiği gibi, tek değişken değildi. Irak ve İran İlhanlılar altında birleşmişti, ama bu yeterli değildi. Son bir etkenin daha da önemli olduğu görüldü. Bu, Hint Okyanusu ticaret yolunun her iki ucundaki ekonomik durumun nispi sağlığıydı. Nihai anlamda bu, tam olarak ne kadar ticaret olacağını belirliyordu –ister Körfez, ister başka bir rota aracılığıyla olsun. Hem Arap dünyası hem de Çin müreffehken –9. ve 10. yüzyıllarda olduğu gibi– yapılan ticaretin budaklanması beklenen bir şeydi. Ve 12. yüzyılda Avrupa da bu karışıma eklendiğinde, sistem fazladan bir itici güç daha kazandı. Öte yandan, durumlar 14. yüzyılın ortalarında olduğu gibi iki uçta da kötüye gittiğinde, aralarındaki bağlantı da kaçınılmaz olarak zayıfladı. 14. ve 15. yüzyıllarda miktarı azalmış ticaret için girişilen rekabette, (Gazaniler yönetimindeki) Körfez ve (Memlûklar yönetimindeki) Kızıldeniz, bir kez daha aynı denizin kolları olmak yerine rakip haline geldi. Ve bu mücadelenin galibi açık ara Mısır'dı.

7. BÖLÜM
KAHİRE'NİN KÖLE SULTANLIĞI ALTINDAKİ TEKELİ

İslamın altın çağını yaratan, Mezopotamya ve Nil vadi uygarlıklarının müthiş birliği, Moğolların Irak ve İran'ı ele geçirmesiyle bozulmuştu. Moğol İlhanlılar İslamı seçtikten sonra bile, Moğollar ile Suriye ve Mısır'ı yöneten Memlûklar arasındaki düşmanlık, 14. yüzyılın ilk yarısında kısa süreliğine dinmişti. Bu ara, Kahire'nin Nasır Muhammed bin Kalavun döneminde (iki kısa ara olmak üzere 1294-1340) nüfusu yarım milyona ulaştığında, zirvesine ulaşmasının kısmen sebebi olabilir. Kahire o sırada dünyanın en büyük şehirlerinden biriydi; yalnızca Çin şehirlerinin, Hangchow ve bir ihtimal Zaytun'un gerisindeydi.

Mısır'ın güçlü konumu, birkaç etkenden kaynaklanıyordu. Birincisi, Haçlıları dışarı atıp Suriye eyaletlerini kontrolü altında almıştı ve Mısır ve Suriye'yi de kapsayan geniş bir bölgeyi yönetiyordu. Mısır'a yönelik son Haçlı tehdidi, IX. Louis'nin 1249-1250 istilasının başarısız olmasıyla ortadan kalkarken[132] –Avrupalı birliklerin mustarip olduğu dizanteri, Memlûk savunma taktiklerinin kurbanlarına hiç

132. IX. Louis bizzat esir alındı ve ancak hatırı sayılır bir kefalet karşılığında serbest bırakıldı.

yardımcı olmadı– Akka'nın 1291'deki düşüşü Haçlıları Suriye'den çıkardı. İkincisi, Basra Körfezinin gerilemesiyle Mısır, Hindistan ve Çin'e açılan deniz yolu üzerinde neredeyse sadece kendine özel bir kontrol kazandı; bu, 14. yüzyılın ikinci yarısında, kuzey karayolu kapandıktan sonra pekiştireceği bir tekeldi. Üçüncüsü, askeri fakat güçlü olan, tüccarlarını, en azından yerinden edilene kadar uzun mesafeli ticarete zorlayan bir yönetimi vardı.

Fakat Memlûkların, sistemlerinin devamını sağlamak için insan gücüne ihtiyacı vardı. Bu nedenle, alternatifleri giderek azaldığı için hevesle Mısır'ın kapısına gelen Avrupalılarla çalışmaktan başka seçenekleri yoktu. Memlûkların kendilerini bir tarafta Avrupalılara, diğer taraftaysa Moğollara karşı korumak için doymak bilmez bir askeri insan gücüne ihtiyacı vardı. Fakat eşsiz askeri feodalizm sistemi, Suriyeli ve Mısırlı yerli Müslümanlar arasından asker toplayamayacağı anlamına geliyordu. Sadece Müslüman olmayanlar, özellikle de paganlar askeri ve idari hizmet için köleleştirilebilirdi. İslamı seçip sahibine hizmette rütbesi yükselen bir Memlûk azat edilebiliyordu yine de yerli halktan uzak durmak zorundaydı. Memlûklarla Çerkez kadınların çocukları, (özellikle de görevli sultanın çocuklarıysalar) Memlûk kuvvetlerine katılabiliyordu, ama Memlûk babalar ve yerli kadınlardan olan *evlâdün-nas* (tam anlamıyla, halkın çocukları) teoride Memlûk yönetici elit tabakasından dışlanıyordu, gerçi görünüşe göre pratikte farklılıklar olabiliyordu (Haarmon, 1984). Köle ticaretinin, Mısırlı yöneticiler için bu kadar stratejik bir önem kazanmasının

ve Cenova'yla tuhaf bir simbiyotik ilişki kurulmasının sebebi bu "özgün" sistemdi.

Ehrenkreutz'un dikkat çektiği gibi, 14. yüzyılın ikinci yarısında, "[Cenova'nın] ekonomik çıkarları ile Memlûkların sosyopolitik çıkarları arasında elverişli bir çakışma" (Ehrenkreutz, 1981: 335) vardı. 13. yüzyılın başlarında, Eyyubi hükümdarlığı "Mezopotamya ve ön-Asya'dan geçen geleneksel rotalar üzerinden, Orta Asya ve Kafkasya'dan gelen düzenli köle akışından" (Ehrenkreutz, 1981: 336) yeni birlikler edinmişti. Gelgelelim 1243'ten sonra, Kafkasya ve Suriye arasındaki kara rotaları Moğolların kontrolüne geçti ve İlhanlıların "İran, Irak, Kafkasya ve Doğu Anadolu'daki üstünlüğü" sayesinde, "Moğollar, Memlûk toprakları ve kuzeydoğu köle pazarları arasındaki kara trafiğini engelleyebildi." Bunu Hülagü döneminde, "Moğollar ve Memlûklar arasında yaşanan kopuşun ardından, köle kervanlarının Suriye ve Mısır'ı birleştiren Doğu ticaret rotalarından yok olduğu" (Ehrenkreutz, 1981: 337) zaman yaptılar. Bu olduğunda, Memlûklar, İlhanlı ambargosunu delmenin bir yolunu bulmak zorunda kaldı.

Cenova eninde sonunda bu yolu sağladı, ama bu 1261'de, Venedik boyunduruğundaki Konstantinopolis Latin Krallığının düşüşü o şehirdeki ve Karadeniz bölgesinin ötesindeki ticaret haklarını geri kazanmasını sağlayınca oldu (Ehrenkreutz, 1981: 340-341, ayrıca yukarıdaki 4. Bölüm). Cenova bir kere kontrolü ele alınca, Hülagü'nün düşmanı Berke yönetimindeki Altın Orda'nın yardımıyla, Kırım'dan (köle kaynağı), İstanbul Boğazı ve Akdeniz'den

geçerek Mısır'a giden bir deniz rotası bağlantısı kurmayı başardı. O rota üzerinden taşınan başlıca "mal" erkek kölelerdi.[133]

Cenova bu ticaretle işbirliği içinde olmaktan fazlasıyla memnundu, çünkü "kölelerin Mısır'a gönderilmesi, tüccarlarının Doğu Akdeniz bölgesinde Avrupalı bir ticaret egemenliği [kurmasını] sağlayabilecek kesin bir koz teşkil ediyordu. Cenova, Memlûk ordusunun en önemli Çerkez köle tedarikçisi [haline geldi]" (Ehrenkreutz, 1981: 341). Pazarlık güçleri ancak 14. yüzyılda azaldı ve bunun sebebi, kontrolleri dışında yaşanan politik gelişmelerdi.

Haçlıların mağlup olması, masraflı askeri yükümlülüklerin bir kolunu ortadan kaldırmıştı. Daha da önemlisi, İlhanlıların İslamı seçmesi ve İran'daki Moğol rejiminin hızla gerilemesinin ardından, Memlûk hükümdarlığı yok olma kuruntusundan kurtulmuştu. Dahası, Mezopotamya ve Suriye arasındaki geleneksel kervan karayollarının yeniden açılması, Ortadoğulu yerli tüccarların yürüttüğü yoğun

---

133. Ehrenkreutz (1981: 342-342), Cenova'nın, Avrupa'nın o bölgede mağlup olmasındaki rolünü değerlendirirken epey sert davranıyor. Şöyle belirtiyor:
Cenova ve Memlûk Sultanlığı arasındaki köle ticareti [13. yüzyılın ikinci yarısında], Batı Akdeniz tarihinin şekillenmesinde çok önemli bir rol oynadı. Cenova bundan ticari egemenlik sağlamak için faydalandı. Memlûklar, Mısır, Suriye ve Kilikya'daki güçlerini korumak ve genişletmek için buna bel bağladı. Haçlı yerleşimleri ve çeşitli Ermeni prenslikleri, bu ticaretle sağlanan askeri köleler tarafından vurulan ölümcül darbelerle yok oldu. Cenova'nın Memlûk yandaşlığı politikasının, Müslüman savaşçılar karşısındaki Hıristiyan üstünlüğünün yok olmasına aracılık ettiği iddia edilebilir.
Aynı şekilde, Venedik'in uzun mesafeli ticarette yaptığı gizli anlaşmanın, Mısır devletinin güçlenmesine yaptığı katkının, Cenova'nın köle sağlaması kadar önemli olduğu da iddia edilebilir.

ve canlı köle ticaretinin kaldığı yerden devam etmesine yol açtı (Ehrenkreutz, 1981: 342).

Böylece, 13. yüzyılın sonuna gelindiğinde Cenevizliler, Memlûklar için artık vazgeçilmez değildi.

Mısırlılara köle sunamayan ve 4. Bölümde belirtildiği gibi güney deniz rotası üzerine bahis oynayan Venedikliler, Avrupa'nın doğu baharatları ve ipeği ile Mısır-Suriye pamuklu ve keten kumaşlarına yönelik talebini, diğer şeylerin yanı sıra yem olarak kullanabildi. Venedikliler, Fâtımî ve Eyyubi dönemlerinde Mısır pazarını diğer İtalyan ticaret şehirleriyle (Cenova, Pisa, Amalfi) paylaşmışken, Memlûk döneminde konumlarını giderek güçlendirip doğu ticaretinde yavaş yavaş rakiplerinin yerini aldı. Mısır, yabancı tüccarlarla ilişkileri düzenlemede daha aktif olan Memlûkların hâkimiyetine girince, devlet kontrolünün mümkün kıldığı ayrıcalıklı muameleden faydalanma fırsatı için hemen harekete geçtiler.

13. ve 14. yüzyıllarda, hem Venedikliler hem de Memlûklar ticarette tekel kurmak için çaba sarf etti. Bu tekellerin iki taraf için de önemli sonuçları oldu. Venedikliler, rakip İtalyan şehirlerinin tüccarlarını dışlamayı ya da en azından geri plana atmayı başardı. Memlûk yönetimindeki Mısır'da devlet, serbest (toptancı) Kerimi tüccarları, yabancılarla yaptıkları ticarete sınırlamalar getirerek ve sonunda pazarı özellikle kârlı ürünler için tekelleştirerek geri plana attı.

14. yüzyılın ortasında veba salgınının sebep olduğu etkiler, en azından sonraki yüz elli yıl için sonucu belirledi. Venedik ve Mısır bu keşmekeş üreten olaydan, zaferle ol-

masa da en azından şanslı felaketzedeler olarak çıktı. 4. Bölümde görüldüğü gibi, Venedik inanılmaz nüfus kaybından sonra toparlanırken, daha az bir ölüm oranından mustarip olan Cenova bunu başaramadı. İtalyan tarihçiler tarafından iki şehrin iç politikalarında ya da "girişimci ruhları"nda aranan açıklama, şimdi bir dünya sistemi üzerinden yeniden formüle edilebilir.

Venedik ayakta kaldı, çünkü Mısır, Asya'ya giden güney rotasının devamlılığıyla desteklenerek ayakta kaldı. 1346'da Venedik İskenderiye'ye düzenli kadırga servisi yapıyordu (Ashtor, 1974, yeniden basım 1978: 17) ve iki merkez arasındaki bu ulaşım hattının, salgın ve onun dönemsel nüksetmeleri yüzünden kesintiye uğramasına rağmen, dayanıklı olduğu görüldü. 15. yüzyılda Venedik ve Mısır arasındaki bağlantı, 13. yüzyılda yaratılan dünya sisteminden geriye kalan tek şeydi (gerçi bölgesel alt sistemin 15. yüzyılın sonları ve 16. yüzyılın başlarında Osmanlılar tarafından yeniden şekillendirildiğini de kabul etmek gerekiyor). Venedik'in Memlûk yönetimindeki Mısır ve Suriye ile ilişkileri detaylı bir şekilde ele alınacak, ama önce Müslüman iş dünyasının İtalyanlara sunabileceği neyi olduğuna bakmak gerekiyor.

İSLAM VE TİCARİ FAALİYET

Avrupalılar tarafından yazılanlar genellikle, ortaçağ İtalyan denizci devletlerini "pasif" bir İslam toplumuyla iş yapan "aktif" aracılar olarak görür. İtalyanlar, daha az ehil olduğu

farz edilen bir bölgeye, nakliye ve ticaret için muazzam ve yenilikçi mekanizmalar götüren kişiler olarak bilinir. Ne var ki bu iddia, 1. Bölümde bahsedilen yanılgılardan bazılarını örneklendiriyor: sonuçlara bakarak geriye doğru akıl yürütmek ve anlatıları değerlendirirken bakış açılarını göz ardı etmeyi başaramamak. Her ne kadar "Batı"nın eninde sonunda "kazandığı" doğru olsa da, bunun kapitalist teori ya da pratikte daha gelişmiş olmasından kaynaklandığı farz edilmemeli. İslam toplumunun bu meseleler için öğretmene ihtiyacı yoktu.

İslamın faizi yasakladığı için kapitalizme ters düştüğü ileri sürülür. Bundan daha yanlış bir fikir olamaz. Faizi yasaklamakla kalmayıp "ruhani" olma eğilimi de gösteren Hıristiyanlığın aksine, İslam en başından beri ticaretin varlığını olumladı ve kendini iş meselelerine adadı (Rodinson, 1974; Goitein, 1964a, 1964b, 1966a, 1967 ve Udovitch, 1970a). Doğrudan Tanrı tarafından gönderildiği söylenen dini bir belgenin, (2. Bölüm, 282-283 ayetlerinde Kuran'ın yaptığı gibi) iş anlaşmaları yazma gibi meselelerle ilgilenmesi tuhaf gelebilir, ama Mekke'nin önemli bir kervan merkezi olduğu ve Muhammed'in de dini deneyiminden önce bir iş temsilcisi olduğu unutmamalı.

Bu tip ticaret bölgede İslamdan çok daha eskiydi ve genişleyen Müslüman imparatorluğunun refahını desteklemeyi sürdürdü. O imparatorlukla kullanılan çoğu iş yapma tekniği, Kuran onları derlemeden ve ahlaklı iş yapma yöntemleri üzerine nasihatler vermeden önce sağlam bir şekilde yerleşmişti. Bunlardan birçoğunu Sümerler icat etmişti ve Sasaniler İslamdan önce "banka", "çek" ve "ticaret sene-

di" kullanıyordu (Toussaint, 1966: 46-47). *Commenda* sözleşmesi, İslamdan önce değilse de kesinlikle İslam zamanında, kervan ticaretindeki geleneksel yöntemdi (Lopez, 1970: 345).

İslam bu mekanizmaları devraldı ve buna tüccarların yüksek ahlaki değerlerini ve topluma katkılarını ekledi. Goitein (1964b: 104) İslamın ticarete yaklaşımının bilhassa lehte olduğunu iddia ediyor.

> *Dürüst bir tüccarın geliri, dini sakıncası olmayan kazanç olarak, Müslüman dini literatürde tipik bir helal örneği olarak kabul edilir. Ayrıca tüccar, bir Müslümana düşen tüm sorumlulukları [namaz, kuran okumak] yerine getirebilir. Bir iş insanı seyahat ederken, fiziksel işler yapan ve daha düşük geliri olan dindaşlarına kıyasla Mekke'de daha kolay Hacı olabilir [Evliyaları ziyaret edebilir, zekât verebilir, oruç tutabilir].*

750'de Abbasiler iktidara geldiğinde, varlıklı iş insanları (Emevileri deviren "burjuva devrimi"ni finanse etmişlerdi) devleti kendi çıkarları için "kullanmaya" başlayınca, kapitalizm olgunlaştı (Goitein, 1964b: 101-103). Goitein'ın şöyle bir tezi var: "Para kazanmaya yönelik yeni bir dini yaklaşım, nasıl Avrupa'daki modern kapitalizmin yükselişine eşlik ettiyse, Müslüman imparatorluğunun 8. ve. 9. yüzyıllardaki burjuva Devriminin de sağlam dini temelleri vardı" (1964b: 105). Fakat bu tezi destekleyecek veriler hâlâ bulunabilmiş değil.

Avrupa'da işlerin nasıl yürütüldüğünü açık bir şekilde gösteren çok fazla tasdikli belge saklanmış (Sapori'nin uyarı niteliğinde durumu için bkz. 4. Bölüm). Ortadoğu'da

bununla kıyaslanabilecek bir şey yok. Morgan (1982: giriş), ticareti yapılan malların miktarını ve fiyatını gösteren arşiv verilerinin olmamasından yakınıyor ve Udovitch (1970a) de benzer şekilde, ortaçağ İslamında ortaklık ve kârla bağlantılı esas uygulamaları yeniden kurmayı sağlayacak yazılı sözleşmelerin yokluğuna dikkat çekiyor.[134]

Kaynak belgelerin yetersizliğinden dolayı, ticaretin niceliksel yönlerini araştırmak mümkün değil (Udovitch, 1970a: 3) ve benzer şekilde sözleşmelerin de olmadığı düşünülürse,[135] sadece mekanizmaları (şurut ya da kanuni formüller) tarif eden ya da bunların uygulanması için ilkeler (*hiyal*) koyan kanuni metinler üzerinde çalışılabilir. Udovitch, İslamın iş yapmaya getirdiği kısıtlamaların, ortaçağda ticari egemenliğini yitirmesine sebep olup olmadığını belirlemek amacıyla, İslamın erken dönemlerindeki ortaklık ve *commenda* kurumlarını incelediği kitabında bunu yapıyor (Udovitch, 1970a: 4).

---

134. Benim bu eksikliğe dair yorumum şu: Müslümanlar ticarette İtalyanlardan ya da Champagne tüccarlarından daha az akıllı olmasa da, verilerin ortaya çıkmamasına sebep olan iki etken vardı. Birincisi, İslamda bir anlaşmanın doğruluğunun kanıtlanması için sözlü ifade gerekiyordu; dolayısıyla anlaşmalar kaydedilse bile, şahidin beyanı olmadan uygulanabilir değildi. Bu da bazı anlaşmaların muhtemelen kaydedilmediği anlamına geliyor. İkincisi, Müslüman iş insanları ticari işlemlerine şahitlik etmesi için noterleri kullansa da, anlaşma belgesinin asılları sadece anlaşmanın taraflarına veriliyordu. Avrupalı meslektaşlarının aksine buradaki noterler, (Cenova'da olduğu gibi) büyük defterlerde ya da (Champagne'de olduğu gibi icra defterlerinde) tutulan "yetkili" belgeleri ellerinde bulunduramıyordu. Ellerinde bulundurdukları şey, belli ki işlemler bittiğinde atılan anlaşma kopyalarıydı. Geniza'nın "mutfak çöplüğünde" bulunan belgelerin arasında bunlar da vardı.

135. Göreceğimiz gibi, Geniza'da bulunan, Goitein'ın (1967) üzerinde çalıştığı bazı belgeler var, fakat sınırlı bir dönemi kapsıyorlar ve muhtemelen örnekleme hatası da çok fazla.

Gelgelelim, hukuk kitapları kusurlu kaynaklar. İtalyanların kilisenin faiz yasağını savuşturması gibi, İslamda da kanun ve uygulama arasında uyuşmazlıklar vardı. Yine de hukuk kitapları araştırmaya başlanacak yeri teşkil ediyor. Udovitch (1970a: 8), ortaklıkların Babiller zamanında da bulunmasına rağmen, *commenda*'nın "Araplara özgü" olduğunu öne sürüyor. Ortaklık ve *commenda* sözleşmeleri ortaçağ Müslüman dünyasında yaygın olarak kullanılıyordu, zira her ikisi de 8. ve 9. yüzyıllarda çoğunlukla Irak'taki belgelerde tamamen kanunlaştırılmıştı.

ORTAKLIKLAR

Kanun iki tür ortaklığı tanıyordu: *Şirketü'l-mülk* (mülkiyet ortaklıkları) ve *şirketü'l-akd* (sözleşmeli ya da ticari ortaklıklar).[136] Birincisi, ticari amaç gütmesi şart olmayan, basit ortaklaşa mülkiyet. Buna karşın, diğeri "sermayeden ortaklaşa faydalanmayı ve kârı ve zararı paylaşmayı" vurguluyor ve başlıca ticari örgütlenme olarak, hukuki incelemelerde

136. Ortak mülkiyet, kişinin izni olmadan ortaklıktaki payıyla bir şey yapılamayacağını ve kârın mülkiyet paylarına göre bölüşüleceğini açıkça belirtiyor (Udovitch, 1970a: 25-26). Şafi kanunu, sermayenin ayrım gözetmeksizin ortak mülkiyette birleştirilmesini hoş karşılamazken, diğer ekoller buna müsamaha gösteriyordu. Sınırlı yatırım ortaklığı, sıkı Şafi ekolünün izin verdiği tek ortaklık türüydü.
Bu düzenlemede, her ortak müşterek fon için belli bir miktar para verir; sonra bu sermayenin, sözleşmenin geçerli olması için karıştırılması gerekir. Yatırımcılar ortaklığa eşit olarak ya da uygun gördükleri bir oranda katkı sağlayabilir. Her ortağın kâr ya da zarardaki payı, doğrudan toplam yatırımdaki payına bağlıdır. Herhangi bir ortağa, toplam yatırımındaki payından daha büyük bir kâr payı tahsis eden bir taahhüt geçersizdir. Bir ortağa, iş yapma yeteneği ya da sözleşmesi için ödenek verilemez (Udovitch, 1970a: 34).

kapsamlı tartışmaların konusu (Udovitch, 1970a: 19). Şafi hukuku *mufavada*'ya (sınırsız yatırım ortaklığı) sıcak bakmazken, Hanefi hukuku buna izin veriyor, fakat ortağın sermayesinin yalnızca belirli bir kısmının ortak fonun bir parçası haline geldiği "*inan*"ı (sınırlı yatırım ortaklığı) tercih ediyordu (Udovitch, 1970a: 40-43).

Ortaklığın eşsiz özelliklerinden biri, en azından Hanefi hukukunda, ortakların paraya (Udovitch, 1970a: 55) ve muhtemelen mallara ilaveten (tartışmalı Udovitch, 1970a: 61) emeğe de "yatırım" yapabiliyor olmasıydı. "Bir tarafın sermayeyi, diğer tarafınsa işgücünü sağladığı *commenda*'dan farklı olarak, bir iş ortaklığındaki sermaye esasen iki ortağın da işgücünden oluşuyordu. Öngörülen işgücü türü genelde terzilik, boyacılık, dokumacılık gibi bir üretim dalında beceriydi, 'ellerin çalıştığı bir iş ortaklığı', 'beden ve becerinin kullanıldığı bir çalışma ortaklığı' olarak tasarlanmıştı" (Udovitch, 1970a: 65).[137]

İşgücü ortaklığı, Avrupa'da proleterleşmeye yol açan "atölye sistemi"ne bir alternatif sunuyordu. "Ortaçağ endüstrisindeki işbölümünde genellikle üretimi yapan insan, üzerinde çalıştığı hammaddeye illa sahip olmadığı ya da nihai ürünün satışıyla ilgilenmediği" (Udovitch, 1970a: 66) için, ortaklıklar kapitalistler, işçiler ve toptancılar arasında daha eşit bir ilişki kurma potansiyeline sahipti. Dahası, bir tezgâh sahibi ile onun için üretim yapan becerikli bir zana-

137. Ayrıca bkz. Goitein (1967: 87 ve örnekler için, 362-367). Ne var ki bu kaynaklar bağımsız değil, zira Udovitch, Goitein'ın "The Main Industries of the Mediterranean as Reflected in the Records of the Cairo Geniza" makalesini temel alıyor.

atkâr arasında da bir ortaklık kurulabilirdi, kârdan pay almak, kira yerine geçerdi (Udovitch, 1970a: 71-74).

Ayrıca "kredi" için ortaklık kurmak da mümkündü; bunlar en azından 8. yüzyılda, ticaret ve endüstriyi finanse etmek için Müslüman dünyasında önemli yöntemlerdi. Udovitch (1970a: 78,80) "ticaret kredisinin kapsamlı bir şekilde kullanılması için gerekli yasal araçlar İslam döneminin başlarında bile mevcuttu" ve "krediyle alış ve satış kabul ediliyordu ve görünüşe göre bu, ticari uygulamalarda yaygındı" diyerek bunu doğruluyor. Tabii ki bunlar olmadan, uzun mesafeli ticaret mümkün olmazdı. Krediyle satış yalnızca daha yüksek kâr getirmiyordu, ayrıca kredinin ustaca kullanılmasıyla, İslamın faize getirdiği yasak savuşturabiliyordu. Böyle krediler defalarca devredilebiliyordu ve hatta kredi alım satımı yapmak için kurulmuş ortaklıklar bile vardı (Udovitch, 1970a: 81). Udovitch'in çıkardığı sonuç açık: "Ortaçağda kredinin üretim için değil, yalnızca tüketim için kullanıldığı yönündeki hiçbir varsayım, ortaçağdaki Yakındoğu açısından bakıldığında savunulamaz" (Udovitch, 1970a: 86).

SÖZLEŞMELER

Yazılı belge zorunlu değildi ve şahitlerin sözlü ifadeleri tercih ediliyordu, buna rağmen birçok iş sözleşmesi kaydedilmişti. Elbette, örnek sözleşmeler sunan (kira sözleşmelerini kendimiz yazmak yerine matbu sözleşme almamız gibi), noterlere eşdeğer görevliler (Tyan, 1960) ve *şurut* denen bir yazılı kaynaklar bütünü vardı (Udovitch, 1970a: 88 ve son-

rası). Yazılı sözleşmelerin birer kopyası ortaklara veriliyordu, ama gerçek ortaklık, sözleşmenin imzalanmasıyla değil, ticari işlem yapmak için fonların sağlanmasıyla başlıyordu (Udovitch, 1970a: 96).

COMMENDA

Ortaklıkların yanı sıra, İslam hukuku, 4. Bölümde de görüldüğü gibi uzun mesafeli İtalyan ticaretinde önemli bir mekanizma haline gelen *commenda*'yı da yönetiyordu. Olağan bir *commenda* sözleşmesinde, bir ortak sermaye koyuyor, diğeri de malları yurtdışına götürüyordu. Her ne kadar para ve işgücü arasındaki ortaklığa benziyor olsa da (Udovitch, 1970a: 67, 170), İslam hukukunda ikisine ayrı muamele yapılıyordu, çünkü seyahat eden ortak kâra ortak olup sabit ortağı adına üçüncü kişilerle pazarlık yapsa da, sıradan risklerden sorumlu değildi. *Commenda*'ya benzer bir şey, İslam öncesi Arap kervan ticaretinde kullanılıyordu, zira görünüşe göre Muhammed, Hatice bint Hüveylid'in *commenda* aracısıydı (Udovitch, 1970a: 171). Bu kurum Hicri 1. yüzyılda İslam dünyasında kullanılmaya ve yayılmaya devam etti ve sonunda Avrupa'ya ulaştı.[138]

Commenda mükemmel bir kapitalist araçtı. Onun aracılığıyla sermaye ticarete ya da Avrupa'dan farklı olarak, endüstriyel üretime yatırılabilirdi (Udovitch, 1970a: 185-186).

---

138. Udovitch (1970a: 172), her ne kadar "*commenda*'ya benzeyen düzenlemeler Yakındoğu ve Akdeniz dünyasında en eski zamanlardan beri bilinse de, Avrupa'da *commenda* olarak tanınacak ekonomik ve kanuni kurumun aynısı olan bu ticari düzenleme, İslama ait bir sözleşme türüdür (*qirad, muqarada, mudaraba*)," diye belirtiyor.

Bir kişi sermayesini, hammadde satın alması ve onları nihai tüketim mallarına dönüştürmesi koşuluyla bir aracıya teslim edebilir ve bunları kâr paylaşımı esasıyla satabilirdi. Bu tip bir düzenlemeye, işleme ve üretim elemanlarının commenda*'nın daha sıradan ticari işlevlerine bağlı olduğu, endüstri ya da işgücü* commenda*'sı denebilir.*

Endüstriyel *commenda* ve ortaklık örnekleri, 8. yüzyılda bile vardı ve Geniza belgeleri (ağırlıklı olarak 11. ve 12. yüzyılda Fustat'ta),[139] kapitalistler ile darphanede altın tozu eleme, dokuma, çelik işleme, terzilik ve nakış, fırıncılık, cam üfleme, şarap yapma, ilaç, boyama ve mor kumaş üretme, ipek işleme, gümüş ustalığı, şeker arıtma, sepicilik ve süt ve süt ürünleri üretme gibi işler yapan emekçiler arasında endüstriyel sözleşmeler yapıldığından bahsediyor (Goitein, 1967: 362-367). Bir iş sözleşmesi (mesela işe bir eleman alma) ile bir ortaklık ya da *commenda* düzenlemesi arasındaki başlıca fark, son ikisinde, muhtemel kârın paylaşımı üzerine anlaşmaya varılmasıdır. Daha sonraki İtalyan sözleşmelerinde olduğu gibi, kârın paylaşılma oranı çeşitlilik gösterebilirdi, ama önceden belirlenmek zorundaydı (Udovitch, 1970a: 190-196).

139. Geniza belgeleri, çoğunlukla Mağrip'ten (şimdiki Tunus ve Fas) gelen Yahudiler tarafından kullanılan Fustat'taki (Eksi Kahire) bir sinagogun yanındaki bir ambarda bulunmuş olsa da, belgeler yalnızca Yahudilerle ilgili değil. Dahası, Goitein'ın diğer yerlerde de belirttiği gibi (1964b), Yahudi ve Müslüman iş yapma uygulamaları arasında çok az gerçek fark vardı.

Commenda, kredileri uzatmak ve devretmek için de esnek bir yöntemdi. Üçüncü bir kişide depolanan sermaye ya da bir iş insanına olan borcun kredisi bile, en azından Hanefi hukukunda, böyle devirleri yapma yetkisi olan bir aracı tarafından bir *commenda* sözleşmesine yatırılabiliyordu. Böyle bir esneklik, uzun mesafeli ticaretin yürütülmesine kesinlikle yardımcı oldu. Sınırsız (bu, gerçekten uzak mesafeler söz konusu olduğunda normaldi) ya da daha kesin bir şekilde belirlenmiş karar verme yetkisi olan aktif partnere yetki devrini kolaylaştırdı, ama "sınırlı vekâletli *commenda* sözleşmelerinde bile, aracının hareket özgürlüğü, aşağı yukarı iş yaptığı ticari ufuk kadar genişletildi", aracının hareketlerinin meşruiyetinin tek sınırı, "tüccarların geleneksel uygulamalarıydı" (Udovitch, 1970a: 206). Aracılar detaylı hesaplar tutmalıydı, ama zarardan sorumlu tutulamazdı (Udovitch, 1970a: 237-240).

VEKİL

İşlerin yürütülmesinde ortaklık ve *commenda* düzenlemelerinin sık sık kullanılmasının aksine, komisyoncular (vekiller) nadiren tutulurdu; bununla birlikte, güvenilir köleler ya da ("oğlan" denen) genç çıraklar, efendilerinin çıkarı için "çalışabilirdi" (Goitein, 1967: 131-133). Fakat yabancı yerlerde, kendi bölgesinden tüccarların mesleki temsilcisi olan *vekilü'l-tüccar*'ın (tüccar vekili) rolü çok önemliydi. Goitein'a göre (1967: 186-192), bu saygın görevlinin üç işlevi vardı: Hemşehrileri için yasal temsilci olarak hizmet ediyordu; orada olmayan tüccarların mallarını bir depoda (*darü'l-ve-*

kil) saklıyordu, bu malları pazara çıkarması istenebiliyordu; son olarak ve belki de en önemlisi,

> *Tüccarlar için güvenilir bir emanetçi ve onlar arasında tarafsız bir arabulucuydu. Bir vekilin deposu tüccarlar için tarafsız bir buluşma yeri olduğundan, onlar için ayrıca borsa görevi de görüyordu. Vekilin deposunda bir noter bulunuyordu, böylece ortaklıkların ya da* commenda*'ların sonuçlandırılması gibi ticari sözleşmeler hemen uygun yasal formunu alabiliyordu.* Darü'l-vekil*'in yarı resmi bir niteliği vardı.*

Ayrıca tüccar vekili, liman şehirlerinde limanın denetçisi, gümrük ve diğer vergilerin toplayıcısı ve hatta posta adresi görevini üstleniyordu.

Arap ticaretindeki bu rol ile Champagne fuarlarındaki yabancı tüccar haneleri ya da Brugge ve Antwerp'teki İtalyan tüccarların Konsül haneleri arasında belirgin benzerlikler var. Bu benzerlikleri açıklamak için ne dini bir açıklamaya ne de "yayılma" kavramına ihtiyaç vardı. Belli ki ortak ihtiyaçlar ortak sonuçlar doğuruyor. Aynı şey para ve bankacılık için de geçerliydi, her ne kadar bu konuda iki kültür arasında bazı önemli farklar olsa da.

TÜCCARLAR, KREDİ, PARA VE BANKACILIK

Geniza deposunda bulunan 10 bin kaydı (ki bunlardan 7 bini "belge" sayılabilir) titizlikle inceleyen Goitein (1967: 13), para ve kredinin 11. ve 12. yüzyıllarda Fustat'ta ve buna bağlı olarak diğer yerlerde ve sonraki zamanlarda nasıl

kullanıldığına dair hayal gücüne dayanarak bir tablo çiziyor.[140] İşlerin, perakende satışların bile, ödemenin teslimattan iki ay sonraya ertelenebilmesinden dolayı, geleneksel olarak krediyle yürütüldüğünü öne sürüyor. "Arada sırada, anlaşılan fiyattan fazlası ödenerek, ödemeler daha da ertelenebiliyordu ki böylece faiz gizleniyordu" (Goitein, 1967: 197-199).

Gelgelelim, ödemeler eninde sonunda yapılmalıydı. Para birimi tartıyla ölçülen altın ve gümüştü ve dolaşımda çeşitli madeni paralar vardı –kimi eski ve yıpranmış ve damgasında yazandan daha hafif, küçük bir kısmı da yeni basılmış, dolayısıyla doğru değerde madeni paralar. "Yorucu ve zaman alan" madeni paraların ayarını yeniden belirleme işinden kaçınmak için "paralar çoğunlukla, içindeki paranın tam değeri dışına yazılmış olan mühürlü çantalarla kullanılıyordu." Bu "kılıflar" mühürlü olup açılmadan elden ele dolaştığından, mührü yapanın kimliği ve güvenilirliği elzemdi. Bazı çantalar "bir devlet dairesinin ya da yarı resmi bir sarrafın tasdikli para tahlilcisinin mührünü taşıyordu, bazılarında da tek tek tüccarların isimleri vardı. Genellikle, bankerlerin hesapları yalnızca dinarların gerçek değerini, yani ağırlığını gösteriyordu" (Goitein, 1967: 231). Daha az değerli olan gümüş paralar mühürlenmiyordu.

Paranın olduğu her yerde döviz alım satımcıları da olmalıydı. Bankerler (Avrupa'da olduğu gibi çoğu aynı za-

140. Labib (1965), pek de ekonomiyle ilgili sorulara cevap vermek üzere tasarlanmamış tarihi vakayinameler üzerinde yaptığı aynı derecede sistematik bir çalışmayı temel alarak, Memlûk dönemi için biraz farklı bir görüş sunuyor.

manda tüccardı)[141] yalnızca paraları tahlil edip tasdiklemekle kalmıyor, aynı zamanda yerli ve yabancı para birimlerimi çeviriyordu (Goitein, 1967: 234-237). Goitein, döviz alım satımcılarının her an her yerde olduklarına dikkat çekiyor. İskenderiye ve Fustat'ta özel pazarları vardı.

Bankerler, saklamak için emanet para da kabul ediyordu, fakat Avrupalı meslektaşlarının aksine onlarla yatırım yapmamaları gerekiyordu (Udovitch, 1979). Fakat ilginçtir ki "adi senet" de kabul ediyorlardı ki bu, avans olarak fon verdikleri anlamına geliyordu. Doğal olarak, Goitein'ın belirttiği gibi (1967: 245-247), "bir banker ancak ödeme ya da emanet para aldığı birine senet verebilirdi. Paranın bir kısmının bankerde tutulması âdettendi." Fakat bankerler, önceden belirlenmiş bir kâr payı için sermaye avans vererek kredi *commenda*'larına da giriyordu. Bankerler tuttukları emanet için ücret almamalarına rağmen, para bozma, borç verme (genellikle faiz yasağından kaçınmak için kredi ortaklığı ya da *commenda*'sı olarak gizleniyordu) ve ticaret senetlerinin (*süftece*) düzenlenmesi için ücret alıyordu.

Banker en önemli kolaylaştırıcı rolünü, fonlar bir taraftan öbür tarafa ya da bir yerden bir yere aktarılırken oynuyordu. Bu noktada basit bir "ödeme talimatı" (*hava-*

141. Udovitch, *The Dawn of Modern Banking* (1979: 255-273) için yazdığı makalede, bankaların Ortadoğu'da, Avrupalılar bunu 9. yüzyılda onlara tanıtana kadar bilinmediğini iddia ediyor. Fakat bu adil bir kıyaslama gibi durmuyor. Bugün bildiğimiz şekliyle bankalar, aynı şekilde 13. yüzyıl Avrupa'sında da yoktu ve Goitein'ın tarif ettiği bankacılık uygulamalarının çoğu, 14. yüzyıldaki Brugge incelememizden zaten bilinen şeyler (Bkz. 3. Bölüm).

le) ile uzak bir yerdeki "ibrazında ödenecek senet" (*süftece*) arasında bir ayrım yapmak gerekiyor. Goitein, bize bir "ödeme talimatı" tasviri yapıyor ve bunun, modern çeke çok benzeyen bir araç olduğunu gözler önüne seriyor.[142] Sol üst köşede ödenecek miktar (sayıyla) ve sol alt köşede tarih ve sonra da ödeyenin adı yazıyor. "Ödeme talimatları kanunen, bir mahkeme ya da noter önünde yapılan borç ya da yetki aktarımı şeklindeydi. Olağan usûl, ödemenin bir banker üzerinden yapılmasıydı" (Goitein, 1967: 241-242).

Dahası, her ne kadar Avrupalılar ticaret senedini 14. yüzyıla kadar tam olarak geliştirememiş olsa da, onun öncüsü olan İran asıllı *süftece*, Ortadoğu ticaretinde kullanılıyordu.

> [Süfteceler] *genellikle tanınmış bankerler ya da tüccarların temsilcileri tarafından düzenlenir ve kullanılırdı, düzenlenmeleri için bir ücret alınırdı ve ibrazdan sonra ödemede herhangi bir gecikme olduğunda günlük bir ceza ödenirdi. Bir ticaret senedinin ibrazı hemen ödeme yapılmasını gerektirdiğinden, büyük bankerler bile büyük miktarlardaki* süfteceleri *düzenlemekten çekinirdi.* Süftece *kullanımı, özellikle Mısır'ın içinde ve Kahire ve Bağdat gibi uluslararası merkezlerde hayli gelişmişti* (Goitein, 1967: 243-245).

142. Goitein (1967: 241), bir ticaret senedi üzerindeki onay anlamına gelen Fransızca *aval* kelimesinin, Arapça *havale* teriminden türediğini belirtiyor.

HESAPLAR

Geniza belgelerinin birkaçı, tahmin edilebileceği gibi, bankerlerin titiz hesaplar tuttuğunu gösteriyor. Banker Hesabı olarak tanımlanan ve yaklaşık 1075 yılına tarihlenen bir belge var (Goitein, 1967: 295); bu belge kendisine emanet edilen ticaret senetlerinin (*süftece*), kredi ve borçların bilançosunun sonra da nakit ödemelerin girdilerini gösteriyor –bunların hepsi tek bir müşteriye ait. Diğer bir belgeyse büyük bir tüccar ve onun "ortağı" olan bir bankere ait 12. yüzyıldan bir hesap. Modern çift giriş formunda olmasa da iki sütun halinde ve her birinin borç ve kredilerinin toplanmasından sonra bir bakiye verilmiş (Goitein, 1967: 299). Görünüşe göre bu, Avrupa'da birkaç yüzyıl sonra görülebilecek ustalıkta bir bankacılık ve muhasebe sistemleri olduğuna işaret ediyor.

Demek ki, "kapitalist" üretim ve alım satımı finanse etmek ve yönetmek için gerekli tüm kanuni ve kurumsal ön koşullar İslam dünyasında, Avrupalılar bunlardan faydalanmadan çok önce yerli yerindeydi (Udovitch, 1970a: 261). Bu nedenle Müslüman dünyasının oldukça gelişmiş bir ekonomiye ev sahipliği yaptığını öğrenmek şaşırtıcı değil; gerçekten de İtalyan tüccar denizciler sadece Mısır'ın Uzakdoğu'dan getirdiği baharatlar, boyalar ve kokuların değil, oranın tarımsal üretimi ve şehir endüstrisine ait ürünlerin de peşindeydi. Bu nedenle bu ekonominin nasıl geliştiğini ve yürüdüğünü anlamak için birkaç yüzyıl geriye gitmeliyiz, zira onun refahı Kahire'yi ve daha küçük çapta da İskenderiye'yi, ticaretin olduğu kadar üretimin büyüyen merkezleri haline getirdi.

FUSTAT-KAHİRE[143] VE ÜRETİM VE TİCARET SÜREÇLERİ

İslamı Mısır'a getiren Yarımadalı Arapların 640 yılında kurduğu yeni tasarlanmış bir kasaba olan Fustat, Irak'taki Basra ve Kûfe gibi, askeri bir yerleşim olarak başladı. Fakat kuzeye doğru akan Nil'in, deltayı oluşturmak üzere kollara ayırdığı noktanın tam altındaki stratejik konumu Fustat'ı tam karşısındaki Memfis'i Firavun Mısır'ına hâkim olmasıyla aynı sebeplerden, siyasi ve ekonomik bir başkent için doğal bir bölge haline getirdi. 9. yüzyılda Fustat, canlı bir endüstriyel üretim ve ticaret merkezi olmanın yanı sıra, Mısır'ın başlıca iç limanı haline geldi. Ardı ardına eklenen banliyöleriyle birlikte, hızla İslam dünyasının en büyük şehirlerinden biri haline gelerek Bağdat'ın güçlü bir rakibi oldu. 10. yüzyılda (merkezi Bağdat olan) Abbasi iktidarındaki gerileme, Mısır eyaletindeki artan özerklikte (ve ayrıca kaosta) görülebiliyordu; bu süreç nihayet 969 yılında, Tunus'tan gelen yeni bir Şii hanedanlığı olan Fâtımîlerin istilasıyla son buldu.

Fethi gerçekleştiren general Cevher, Fâtımî halifesi için yeni bir saltanat şehri tasarladı: biraz uzakta, El-Kahire isminde (daha sonra "Caira" olarak Avrupalılaştırıldı), duvarla çevrilmiş bir yerleşim. Bu yerleşim, 10. ve 11. yüzyıllarda ekonomik faaliyeti Fustat'tan[144] kendine çekemedi, daha

143. Bu bölümdeki çoğu şey, *Cairo: One Thousand and One years of the City Victorious* (Abu-Lughod, 1971) kitabından alındı.

144. Kahire yabancı elitler için ayrılmıştı ve sıradan halkın oraya girmesi yasaktı.

ziyade Fustat'ın ürünlerine ve ithal mallarına talebi artırarak oranın büyümesini sağladı. El-Makdisî (bkz. 6. Bölüm), Fâtımî fethinden kısa süre sonra çift yönlü şehri şöyle ele alıyor (çeviri Ranking ve Azoo: 322-324, italikler eklendi):

> *Kelimenin her anlamıyla bir metropol; çünkü devletin tüm bölümlerini içermenin yanı sıra [Fâtımî] İmanlıların Önderinin de [halife] bizzat kaldığı yer. Sahiden Mısır'ın başkenti,* Bağdat'ı *sildi ve İslamın şanı ve dünya ticaretinin merkezi oldu. Nüfusu bu kadar yoğun olan bir başkent daha yok. Sakinleri barışçıl ve varlıklı ve çok kibar ve hayırsever. Mısır'daki [el-Fustat] evler, gözetleme kuleleri gibi dört ya da beş katlı. Tek bir evde iki yüze yakın insanın yaşadığını duydum.*

El-Makdisî burayı, Aden ve Sahar'la birlikte, ticaretten servet kazanılacak en iyi yerler olarak sayıyor, çünkü

> *Suriye ve Mağrip'in [Kuzey Afrika] ürünleri her mevsimde oraya ulaşıyor ve gezginler Irak ve tüm doğu ülkelerinden sürekli oraya geliyor ve yarımadanın ve Rum ülkelerinin [Bizans/Avrupa] geâileri yolunu hep oraya çeviriyor. İşleri müthiş ve ticareti karlı ve zenginlik bol* (çeviri Ranking ve Azoo: 327).

Fâtımî yönetimi altında ticaret ve endüstri geliştiyse de savunma gelişmedi. 1168'de, Selahaddin Eyyubi şehrin bir Haçlı istilasından kurtulmasına yardım etti; sonunda kendi hanedanı olan Eyyubiler, Fâtımîlerin yerini aldı. Fustat, Haçlıların ilerlemesini durdurmak için bilerek yakıldığın-

dan, önceden yasak bölge olan kapalı saltanat yerleşimi Kahire kitlelere açıldı. Bundan sonra Kahire ve yeniden kurulan Fustat birbirine yaklaştı ve ülkenin ekonomik ve politik başkenti rolünü paylaştı.

Fâtımîler büyük bir deniz gücü olarak başladı[145] ve Tunus'tan Mısır'a geçtiklerinde deniz kuvvetletini Doğu Akdeniz'e getirdi (Goitein, 1967: 34). Kahire'nin yanında bir liman ve gemi yapım deposu kuruldu ve Fâtımî gemileri saldırganca tüm Akdeniz'de ve Kızıldeniz ve Hint Okyanusuna doğru dolaşmaya başladı. "İslamın Hint Okyanusundaki merkezinin Basra Körfezinden Kızıldeniz'e kayması" (Toussaint, 1966: 51) da bu dönemde oldu ve Aden ön plana çıktı. Her ne kadar İtalyanlar Fâtımî donanmasının Akdeniz'deki gücünü eninde sonunda kırdıysa da, Kızıldeniz rotasından geçmeyi asla başaramadı; bu rotanın kadim Firavun Neko kanalı üzerinden Akdeniz'e açılan bağlantısı, böyle baskınları engellemek amacıyla düzenli olarak dolduruluyordu.[146] Fâtımîler "arkalarını" kıskançlıkla koruyordu ve Hindistan'la yapılan ticaret hükümdarlıkları süresince büyüdü.

---

145. Daha önce belirtildiği gibi, 10. yüzyıl ve 11. yüzyılın başlarındaki Cenova savaş gemileri ile Kuzey Afrikalı Fâtımîler arasındaki deniz savaşları, aslında Haçlı Seferlerinin başlangıç evreleriydi.

146. Ranking ve Azoo (s. 28'deki not), kanalın kapandığını belirten El-Makdisî çevirilerine düştükleri açıklayıcı bir notta, şu arkaplanı veriyor: "Burada, Nil'in bir kolu ile Kızıldeniz'deki Arsinoe'yi birleştiren Trainaus kanalından bahsediyor. Ptolemanios nehri olarak bilinen esas kanal, Firavun II. Neko tarafından açılmış (MÖ 480), Ptolemanios tarafından tamamlanmış (MÖ 274), Trainaus tarafından restore edilmişti (MS 106) ve 10. yüzyıla kadar hâlâ trafiğe açıktı." Öte yandan Heyd (1885: 40), kanalın dolmasını 8. yüzyılın sonlarına tarihlendiriyor ki bu pek mümkün olmayan bir tarihleme.

Fâtımî yönetimi, hem Müslüman hem Yahudi tebaasının kapitalist eğilimlerine tam yetki verdi,[147] fakat İtalyan denizci şehir-devletlerinde olduğu gibi, yönetim ve sivil halk arasındaki sınırlar kaçınılmaz olarak bulanıktı. Devlet, toprakların çoğunun nihai sahibiydi ve gücün tekelleştiricisi olarak, ticarette kullanılan gemileri korumak zorundaydı. O zamanlar yönetim, daha sonra yapacağı gibi ticareti yönlendirmiyorsa da, "yönetimin varlığı bir hayli hissediliyordu" (Goitein, 1967: 267). Yönetim yalnızca en büyük müşteri olmakla kalmıyordu, aynı zamanda tarım ürünleri, özellikle de keten, "yönetimin temsilcileri tarafından ya da onlar üzerinden satın alınıyordu."

Ticaret ve yönetim arasındaki bağlantı, Avrupalı kadırgalar tarafından giderek daha çok tehdit edilen Akdeniz hususunda özellikle daha belirgindi. Goitein, 11. yüzyılda Akdeniz'de gidip gelen 150 Arap botu hakkında detaylar topladı. Bunların neredeyse yalnızca tek tek şahıslara ait olduğunu öğrendi (1967: 309); fakat sürekli askeri koruma ihtiyacı yüzünden, gemilerin sahipleri orantısız bir şekilde yönetime bağlıydı (1967: 310). Yine de "en büyük gemi sahibi grubu tüccarlardı" (Goitein, 1967: 311). Hindistan rotasında, koruma ihtiyacı daha azdı ve tüccarlar ezici birçoğunlukla ipleri eline almıştı. O dönem boyunca, çok sayıda önemsiz gemi sahibi ve tüccar, pazar ve tedarik kaynağı arayışında

147. Goitein (1964b), 10., 11. ve 12. yüzyılları, Arap-Yahudi simbiyozunun zirvesi olarak adlandırıyor.

birbirleriyle yarıştı. Fakat bu süreç zamanla, Kerimi tüccarların sonunda zirveye tırmanmasıyla daha büyük bir adaletsizlik yarattı.

KERİMİ TÜCCARLAR

Kerimiler kimdi, ne ticareti yapıyordu ve devlet ve üreticilerle ilişkileri nasıldı? Bu soruların cevapları zamanla değişti, bu nedenle sonraki gelişmeleri tespit etmek için, bir ölçüt olarak Fâtımî dönemine bakabiliriz.

Oryantalistler, Kerimilere kayda değer ölçüde ilgi gösterdi, garip adlarına yaraşır, biraz egzotik bir imaj çizmeye çalıştı; fakat bence kavram ve isim, daha dünyevi bir hadiseye dayanıyordu. *Kerim* büyük anlamına geliyor ve bu durumda, büyük ölçekli toptancı tüccarlar ile nihai satış noktasına yakın yerlerde, küçük miktarlarla iş yapan sıradan girişimcileri birbirinden ayırmak için anahtar sözcük olarak kullanılıyor; Fransızların *marchand en gros* ile *commerçant* arasında yaptığı ayrıma epey benziyor.

O zaman açıkça, ortaya çıkışlarının ve önemlerinin artmasının ardından, işlerin ölçeğinde bir büyüme olması beklenirdi. Ashtor ("Kerimi Tüccarlar", 1956, yeniden basım 1978: 45-56) bulabildiği en eski referansın, Ahmed el-Kalkaşandî'nin Fâtımî dönemindeki "Kerimi gemileri"nden bahsetmesi olduğunu söylüyor. Labib (1965: 60), bunun derinlerine iniyor. Kalkaşandî'ye göre, tüccarları korsanlığa karşı savunmak için Kızıldeniz'de beş gemilik bir donanma bulunduruyorlardı. Kiş'in hükümdarı ile Fustat'ı temsil eden bir amir, bu donanmayı beraber denetliyordu.

Daha önce askerleri Hicaz ve Yemen'e taşımak için kullanılan gemiler değiştirilip, Fâtımî donanmasından daha etkili oldukları Kızıldeniz'de konuşlanırken, koruma Eyyubi yönetiminde de devam etti. Selahattin Eyyubi, Kerimileri giderek daha çok destekledi, çünkü onları vergiye bağlayarak büyük kazanç sağlıyordu. (Makrizî, dört yıllık vergiyi önden ödediklerini aktarıyor!) Selahattin Eyyubi ayrıca, Avrupalıları Kahire ve Kızıldeniz'in dışında tutmaya da can atıyordu. 1182'de Kerimiler, Eyyubi dönemindeki en ağır buhranlarıyla, Haçlıların Kızıldeniz'e girme girişimiyle karşı karşıya kaldılar. Selahattin Eyyubi'nin Kızıldeniz'deki zaferi, meseleyi Kerimilerin lehine sonuçlandırdı ve 1183'te Selahattin Eyyubi'nin bir yeğeniyle Mısır'daki naibi, Fustat'taki meşhur Kerimi *funduk*'unu (depo) inşa etti. Daha sonra tüccarlar İskenderiye, Kus ve Kızıldeniz bölgesinde başka *funduk*'lar inşa etti (Labib, 1965: 61). Bu nedenle, her ne kadar Labib (1970: 209) isimlerinin ilk defa 11. yüzyılda ortaya çıktığını öne sürse de, 12. yüzyıla, Avrupalıların Mısır rotası üzerinden gelen baharata yönelik talebi artana kadar, adları düzenli olarak anılmadı.

Kökenlerine dair anlaşmazlıklara rağmen, Bahri Memlûklar döneminde, özellikle de 13. yüzyılın son on yılı ile 14. yüzyılın ilk on yıllarında, Nasır Muhammed bin Kalavun döneminde çok önemli bir konuma geldikleri konusunda bir fikir birliği söz konusu (bkz. Fischel, 1958; Ashtor, 1956; Goitein, 1958; Labib, 1970; Wiet, 1955); o zamanlar, Hint Okyanusundaki baharat ticareti, Mısır ekonomisinde merkezi bir öneme sahipti. Ashtor'un da belirttiği gibi (1956, yeniden basım 1978: 52-53):

Görünüşe göre Kerimiler, Bahri Memlûkların yönetimi altında, Yemen ile Mısır arasındaki baharat ticaretini tekelleştirdi. Fâtımî ve Memlûk dönemlerindeki Hint baharat ticareti arasında çok büyük fark vardı. Büyük servet kazanan Kerimiler, yavaş yavaş daha önce bu işi yapan küçük kapitalistlerin yerini aldı. Bu, küçük tüccarları, vergi ve tekel sistemiyle bastıran Memlûk yönetiminin ekonomi politikasının sonucuydu.

Labib (1970: 21), genel olarak Ashtor'a katılmasına rağmen, Kerimi servetinin Bahri Memlûkların ilk dönemlerindeki sağlıklı büyümesini, bizzat tüccarların, erken dönem Memlûkların Eyyubi döneminden devraldığı serbest girişim sistemiyle desteklenmiş girişimcilik yeteneklerine bağlıyor. Ashtor'un Memlûkların baskıcı politikası dediği şeye Labib, "Mısır yönetiminin, Arap tüccarlara kâr sağlayan [değerli] himayeciliği" (Labib, 1970: 209) diyor.

Fakat yorum farkına rağmen, Kerimilerin öneminin 14. yüzyılda, İbn Hâcer'e göre Mısır'da yaklaşık 200 Kerimi tüccarın bulunduğu dönemde doruğa ulaştığı konusunda herkes hemfikir (alıntılayan: Labib, 1970: 212). Gaston Wiet (1955), tarihler ve vakayinameler arasından en iyilerini seçti ve 1149 yılı ile 15. yüzyıl arasında Mısır'da iş yapan ve orijinal kaynaklarda "Kerimi tüccarlar" olarak tanımlanan kırk altıdan fazla tüccarın listesini çıkardı. Bu listedeki isimlerin elimizde bulunan biyografileri, kim olduklarını ve hangi faaliyetlerde bulunduklarını gösteriyor.

Görünüşe göre hepsi Müslümandı, gerçi Ashtor bazı Yahudilerin de Kerimi sayıldığını iddia ediyor (1956, yeniden basım 1978: 55).[148] Beklenebileceği gibi, birçoğu, diğer Kerimilerin oğulu ya da akrabasıydı. Kimisi dini (birkaçı kadıydı ve bir tanesi Kahire'deki İslam ilimleri üniversitesi El-Ezher'in rektör yardımcısıydı) ya da mülki hiyerarşide yüksek makamlardaydı ve en azından ikisi, hayati önem taşıyan bir pozisyon olan, Kahire pazarının resmi amirliği görevini yaptı. Birkaçından "Kahire ve Şam Kerimilerinin Şefi" olarak bahsedilmesi, tüccarların serbest bir "lonca" olarak örgütlenmiş olabileceğini düşündürüyor.[149]

Eldeki veriler, Kerimilerin faaliyetlerine dair biraz fikir veriyor. Baharat, onların tek olmasa da ticaretteki başlıca stok malıydı ve çok geniş bir coğrafi alanda çalışıyorlardı. Bazılarının Çin'e kadar gittiği bildiriliyor. Çoğunun Hindistan'da, özellikle de Malabar kıyılarında faaliyet gösterdiği belirtilmiş; Kambay ve Kozhikode gibi Hint limanlarının isimleri düzenli olarak geçiyor. Görünüşe göre hepsi bir noktada Aden/Yemen'de çalışmış, özellikle de o limanın refahının 1129'da, Resuliler yönetiminde yeniden doğuşun-

148. Labib (1965: 62), Eyyubi ve Memlûk dönemlerinde tüccarların Müslüman olmasının zorunlu olduğunu kesin bir dille belirtiyor. "Kerimi grubuna katılmak isteyen tüccarların İslamı benimsemesi ya da halihazırda Müslüman olması gerektiği bilinen bir gerçek. Bu şekilde grup, [din değiştirmiş] Hıristiyanların ve Yahudilerin ve Irak'taki kargaşa ve emniyetsizliğin ardından Mısır'a yerleşmiş Müslüman tüccarların deneyimlerden faydalanabiliyordu." Ne var ki Kerimiler, yakında zamanda din değiştirmiş kişiler olabilirdi. Mesela Wiet (1955), Yahudilikten dönen çok önemli bir tüccardan bahsediyor.

149. Fischel (1958: 70), kesinlikle bunu savunurken, Asthor (1956, yeniden basım 1978: 51-52) ve diğerleri buna karşı çıkıyor.

dan sonra (Wiet, 1955: 88). Yalnızca Uzakdoğu ile deniz ticaretiyle değil, karadaki kervan rotalarıyla da ilgileniyorlardı. Çoğunun Doğu Akdeniz bölgesinde, özellikle de Şam'da şubeleri vardı ve 13. yüzyılda Irak'a giden kara rotası açıldığında, Bağdat'la da iş yaptılar. Ayrıca faaliyetleri baharat ticaretiyle de sınırlı değildi. Wiet'in listesinde kumaş tüccarları, Yukarı Mısır'daki bir zümrüt madeni sahibi, ipek, kurşun, porselen, köle ve mücevher satıcılarının yanı sıra bankerler ve gemi sahipleri vardı. Girişimlerinin çeşitliliği çarpıcıydı. Goitein'ın (1967: 153-155) da belirttiği gibi, toptancı tüccarlar, muhtelif limanlarda ve yerlerde, muazzam çeşitlilikte ürünlerle iş yapıyordu. Büyük tüccar, "faaliyetlerini çeşitlendirmeli ve riski dağıtmak ve piyasadaki dalgalanmaları karşılayabilmek için, çok farklı kategorilerdeki müşterilerden sipariş almalı."

Görünüşe göre Kerimi tüccarlar, Memlûk Devleti ticarette daha aktif bir rol oynamaya başlayıp baharat ticaretini tekelleştirmeye çalıştıktan sonra bile, Mısır'ın uzun mesafeli ticaretinde aynı derecede önemli katılımcılar olmaya devam etti. Her ne kadar bazı araştırmacılar Kerimilerin 14. yüzyılın ikinci yarısında hâkimiyetlerini kaybettiğini öne sürüp, bu tüccar sınıfının çöküşünden, 15. yüzyılın ilk dönemlerinde Mısır'daki güçleri giderek artan İtalyan tüccarları sorumlu tutsa da (Ashtor, "The Venetian Supremacy in Levantine Trade," 1974, yeniden basım 1978: 26), başka açıklamalar getirmek de mümkün. Avrupalı tüccarların Mısır devletiyle ilişkisini detaylı bir şekilde incelediğimizde görüleceği gibi, Kerimi tüccarlar, devlet Akdeniz'den gelen

İtalyan tüccarlarla yapılan baharat ticaretini (fiyatları belirleyerek) tekelleştirdikten sonra bile, doğu mallarının tedarikçisi olarak önemini korudu. Dahası, gerileme (ya da kayma), veba salgınından sonra gelen buhranla çakışıyordu ki, bu devletin, tüccarların çoğunun ölmesiyle oluşan boşluğu doldurmak için devreye girdiğini akla getiriyor.[150]

ENDÜSTRİLER VE TARIMSAL ÜRETİM: BİR "ASKERİ-ENDÜSTRİYEL KOMPLEKS" Mİ?

Tüccarların devletle yaptığı işbirliği; pamuk, keten ve şeker kamışı gibi tarımsal ürünlerin yetiştirilmesi, bunların kumaş ya da rafine şeker olarak işlenmesi ve ülke içi veya ülke dışında pazarlanmasında da açıkça görülebiliyordu. Şüphesiz ki Eyyubi döneminden, askeri feodalizm Mısır ve Suriye'nin ayırt edici özelliği olduğundan beri, yabancı bir elit sınıfın Mısır kırsalına dahli daha da yoğunlaştı. Tüm tarımsal bölgeleri amirlere verip, onlardan alabildikleri kadar fazlayı –doğrudan ya da vergi toplayarak dolaylı olarak– kullanmalarını bekleyen Memlûk sisteminde, birlikleri teçhizatlandırmak ve finanse etmek için, devlet ve "sivil halk" arasında simbiyotik bir ilişki kaçınılmazdı.

Mısır'da, büyük fabrikalarda değil, küçük atölyelerde, etkileyici bir "işlenmiş" ürün yelpazesi üretiliyordu (Goitein, 1967: 80); bu atölyelerde, aletler işçilere aitti ve çoğu

150. Wiet'in Kerimi tüccarlar listesi, ölümleri veba salgını dönemindeki ölüm kayıtlarına giren tüccarların çoğunu içeriyordu, fakat bunun yanı sıra 15. yüzyılın ikinci yarısında aktif olan bazı tüccarları da içeriyordu; bu, Ashtor'un bu tüccarların ortadan kaybolduğunu iddia ettiği zamandan epey sonraydı.

zaman işleme ve satma faaliyetleri birleştiriliyordu (Goitein, 1967: 85-86). Goitein (1967: 108-115) tarafından sıralanan Kahire endüstrileri arasında, madenler ve askeri ekipman ve teçhizat da dâhil madeni objeler, cam ve çömlekçilik, sepicilik ve deri objelerin üretimi, parşömen, kâğıt, ciltçilik, inşaat, taş kesme, mobilya üretimi ve yemek hazırlama ve işleme için kullanılan atölyeler var. En büyük işletmeler, şeker rafine edilen ya da kâğıt üretilen *matbah*'lardı (mutfak). Çoğu sultana ya da yüksek mevkili amirlere ait olan bu işletmeler, çok sayıda işçi çalıştırıyordu.

Fakat ortaçağda Mısır'daki en büyük endüstri, Avrupa ekonomilerine de hükmeden endüstriyle aynıydı, yani tekstildi. Bunun nedenlerini en iyi Goitein sıralıyor (1967: 101):

> *Tekstil; çelik ve diğer madenlerin modern ekonomideki yeriyle kıyaslanabilecek şekilde, ortaçağda Akdeniz bölgesindeki en büyük endüstriyi teşkil ediyordu. Eldeki istatistiksel verilerin hesaplamamıza imkân verdiği kadarıyla, çalışan nüfusun ve elbette dağıtımcı sınıfların çok büyük bir bölümü, muhtemelen çoğunluğu ekonominin bu dalında iş yapıyordu.*

Tekstil ürünleri o zamanlar, şimdi olduğundan daha dayanıklı ve pahalıydı. Tek bir seçkin parça için inanılmaz paralar ödeniyordu. Kumaş bir ailenin yatırımlarının bir kısmını –bazen kayda değer bir kısmını– oluşturuyor, acil durumlarda paraya çevrilmesi için aileden çocuklara geçiyordu. Bir evin mobilyaları çoğunlukla çeşitli türlerde halılardan, koltuklardan, yastıklardan, örtülerden ve perdelerden oluşuyordu.

Mısır'ın iki büyük endüstrisine bakılarak, tarımsal üretimin ve kent endüstrisinin nasıl bir etkileşim içinde olduğu görülebilir: yerel olarak yetiştirilen pamuk ve ketene dayanan tekstil ve yerel olarak yetiştirilen şeker kamışına dayanan şeker rafinasyonu ve şeker ürünleri. Devletin iki endüstride de büyük rolü vardı: Hammaddelerin yetiştirileceği toprakları denetliyordu, ürünlerin işleneceği fabrikaların çoğuna sahipti ve sonuç olarak, tüketmek ya da İtalyan tüccarlara satmak üzere, büyük miktarlarda nihai ürün satın alıyordu. Fâtımîler zamanında, sultan en büyük "kapitalist" haline gelmişti bile. Üretimdeki devlet müdahalesi, Eyyubiler döneminde ve Memlûkların ilk dönemlerinde daha da artmıştı, fakat tam devlet tekelleri 15. yüzyıla kadar sağlanamadı.

Şeker ve rafinasyonu

Şeker, Mısır ve Suriye'nin tamamında yetişmesine rağmen, bölgenin önde gelen üreticisi Yukarı Mısır'dı (Ashtor, 1981: 93). Şeker rafinerilerinin çoğu tarlalarda bulunuyordu, ama Yukarı Mısır'daki, hatta Eski Kahire'deki (Fustat) küçük kasabalarda bile *matbah*'lar vardı. 14. yüzyılın ilk dönemlerinde, yalnızca Eski Kahire'de kaydedilmiş 66 tane şeker rafinerisi vardı; görünüşe göre bunların büyük bir kısmı 13. yüzyılın ikinci yarısında, "Memlûklu amirlerin, Mısır ekonomisinin bu kazançlı sektörüne yatırım yapmaya başlamasıyla, Mısır şeker endüstrisinde bir patlama" olduğu dönemde yapılmıştı (Ashtor, 1981: 94-95). Yerel olarak şaşılacak miktarda şeker tüketiliyor olsa

da, 13. yüzyılda ve 14. yüzyılın ilk dönemlerinde, üretimin büyük bir kısmı diğer Arap ülkelerinin yanı sıra, İtalya, Güney Fransa, Katalonya, hatta Flandre, İngiltere ve Almanya'ya ihraç ediliyordu (Ashtor, 1981: 97-98). Ashtor (1981: 99), Mısır şeker fabrikalarını kesin olarak şöyle tasvir ediyor:

> *Büyük ortaklıkların, daha küçük girişimleri sistemli olarak kenara itmesi bakımından kapitalist girişimlerdi. Mesela, şeker merkezi Malavi, 14. yüzyılın ilk yarısında, yılda 1500 şeker kamışı fidanı diken Banu-Fudayl ailesinin hâkimiyetindeydi. Fakat en büyük şeker sanayicileri Memlûk amirleri ve sultanın mali idare müdürleriydi. [Amirler, şeker rafine etmek için yurtluk alıyorlardı.] Bizzat sultanlar da [saltanata ait tarlalar, presler ve fabrikalar üzerinden] şeker endüstrisine bir hayli dâhildi.*

Memlûklu görevliler, sivil burjuvalardan önemli ölçüde yararlanıyordu, çünkü onların vergileri daha azdı ve *corvée* (sulama sisteminde angarya) aracılığıyla köylü işgücünü seferber edebiliyorlardı; yani burjuva sanayicilerle adil olmayan bir rekabet içindelerdi (Ashtor, 1981: 99-100). 14. yüzyılda, özellikle de 15. yüzyıla gelindiğinde, Memlûkların doğrudan şeker üretimini devraldığı görülüyor, zira haksız rekabet işe yaramadığında, insanları sultanın şekerlerini almaya zorlayabiliyorlardı; yozlaşmanın önü alınamıyordu (Ashtor, 1981: 99-103).

Ashtor'a göre bu, teknolojik gelişmeleri engelledi. 13. ve 14. yüzyıllarda Mısır'daki şeker teknolojisi ileri sayılır-

ken,[151] devlet tekelleri ve kötü yönetim, sonunda teknolojik gelişmeyi bastırdı. 15. yüzyıla gelindiğinde, Avrupa'daki şeker rafine etme sistemleri gelişirken, "bu sırada Mısır ve Suriye şeker endüstrileri," öküz ya da su değirmenleriyle çalışan "eski yöntemleri kullanıyordu" (Ashtor, 1981: 106).

Görünen o ki, gerileme 14. yüzyılın başlarında zaten başlamıştı; Makrizî, Fustat şeker fabrikalarının iflasını o zamana (Ashtor, 1981: 104), Memlûk hükümdarlığının 15. yüzyılın başında yaşadığı ekonomik krizin başlamasından bile önceye dayandırıyor. Veba salgınının, elli yıl sonra Timurlenk'in seferlerinde olduğu gibi, bu gerilemeyi şiddetlendirdiğine şüphe yok. Ne olursa olsun, Ashtor'un (1981: 112-113) bağladığı gibi, "Doğu Akdeniz endüstrileri artık uluslararası pazarda Avrupa şekeriyle yarışacak durumda değildi."

Her ne kadar Ashtor Mısır endüstrilerinin çöküşünden ve 15. yüzyıldaki "Avrupa'nın zaferi"nden devlet tekellerini ve vergileri, yozlaşmayı ve teknolojik durgunluğu sorumlu tutmak için çok uğraşsa da, iddiaları tam olarak ikna edici değil. Alternatif açıklamaları eledikten sonra, o bile endüstriyi buhrana sürükleyen en önemli etkenin nüfustaki azalma olduğu sonucunu çıkarıyor (Ashtor, 1981: 120)! Buna daha sonra döneceğiz.

---

151. Suriyeli uzmanlar, şeker üretimi için tavsiye vermek üzere Kıbrıs'a gönderilmişti ve Ashtor'a (1981: 105) göre, Marco Polo, 13. yüzyılın ikinci yarısında Mısırlı teknik danışmanların, şeker rafine etme yöntemlerini Çinlilere öğrettiğinden bahsediyor; gerçi bendeki çeviride bu bilgiyi bulamadım.

Tekstil ürünleri

Tekstil ürünleri, kırsal üretimi "endüstriyel" ekonomiye bağlayan ikinci endüstriyi oluşturuyordu. Labib'e göre (1965: 307), dokumacılık Mısır'da son derece gelişmiş ve önem taşıyan bir endüstriydi. Fâtımîler döneminde bile (Goitein, 1967: 115), devletin dokuma tezgâhları ipek, pamuklu, keten ve yün kumaşlar üretiyordu, gerçi Mısır ipeğinin kalitesi düşüktü,[152] Mısır koyun ve keçilerinin kürkleri sıcak iklim sebebiyle ince olduğu için yün kumaşlar da düşük kalitedeydi. Pamuk ve özellikle de keten, bölgenin uzmanlık alanıydı.

Tinis ve Dimyat gibi kıyı kasabaları, Haçlı Seferleri faaliyetlerini sekteye uğratmadan önce keten üretiminin geleneksel merkeziydi. Labib (1965: 308), bu şehirlerdeki endüstrinin bir tasvirini sunuyor; bu tasvir, kıyıdaki Haçlı saldırılarından kaçan işçileri, tekstil endüstrisinin bünyesine katan iç kesimdeki Mehalla için de geçerli olabilir (El-Messiri, 1980: 52-54). Dokumacılar kiralık odaları, atölyeleri ve fabrikaları işgal etti; usta zanaatkârlar ve onların kalfaları buralarda yüksek kaliteli beyaz (Dimyat'ta) ve renkli (Tinis'te) kumaşlar üretti. Hatta İskenderiye'de kentsel bir dokuma merkezi, Dar el-Tiraz vardı ve yönetim tarafından sıkı bir şekilde korunuyordu. Ayrıca şehrin ekonomik ya-

152. Labib, düşük kaliteli Mısır ipeğini, Irak ve İran'da üretilen çok daha iyi iplik ve kumaşlarla kıyaslıyor. Öte yandan Suriye ipeği, çok beğeniliyordu. Mısırlı dokumacılar, daha yüksek fiyat koyabilmek için onu kendi ipekleriyle karıştırıyordu. Gerçekten de 500 Suriyeli Feyyum'da yaşıyordu; burada dut ağacı ve ipek böceği yetiştirmek üzere devlet tarafından görevlendirilmişlerdi.

şamı için önemli olan özel tekstil fabrikaları vardı (Labib, 1965: 309). Bu fabrikaların başlıca üretimini pamuktan ziyade keten kumaşlar teşkil ettiğinden, üretim ketene bağlıydı.

Keten, "Mısır'ın temel endüstri mahsulü" ve "uluslararası ticaretin temel nesnesi" idi (Goitein, 1967: 104-105). Lifi odunsu çekirdekten ayırmak ve sonra da liften tohumları çıkarmak için karmaşık, yoğun işgücü gerektiren bir süreç işliyordu. Kadınların dokumacılık yapmamasına rağmen üretimin bu aşamasına dâhil olması ilginçti. Pamuk ve keten tüccarları, sokakta, dükkânların önünde oturarak pamuğu ve keteni saplarından temizleyen kadınları işe alıyordu (Labib, 1965: 312).

Pamuk dokumacılığı, büyük miktarlarda hammadde yetişen Suriye ve Filistin eyaletlerinde daha yaygındı. Pamuk ekimi 10. yüzyılda Doğu Akdeniz bölgesinde, en başta Halep, Kuzey Filistin ve Kudüs'te artmıştı (bkz. Ashtor, "Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages," 1976, yeniden basım 1978: 675-715). O zamanlar, büyüyen tekstil endüstrisinin en büyük satış kanalı Mısır'dı. Haçlıların varlığı, pamuğa ve kumaşa yönelik talebi daha da artırdı ki 12. yüzyılın ikinci yarısında fiyatların artması bunun işaretiydi ve bu talep, Akka'nın düşüşü ve onu takip eden Müslümanlarla ticaret yasağından sonra bile azalmadı.

Gelgelelim, 14. yüzyılın ikinci yarısında, Mısır ve Doğu Akdeniz bölgesindeki tekstil endüstrisi kayda değer değişim yaşandı. Anlaşılan, Mısır'daki üretim, Avrupa mallarının artan rekabetinin sonucu olarak azaldı ve Suriye'de

pamuk mahsulü, İtalyan (özellikle de Venedikli) tüccarlar tarafından gitgide ham haliyle satın alınmaya başladı. Bu, beş yüzyıl sonra, Avrupa tekstil ürünleri "üçüncü dünya" pazarlarını istila edip, endüstriyel üreticileri "bağımlı" ana ürün ithalatçıları haline getirdiğinde daha dramatik bir şekilde yaşanacak şeyin işaretiydi.

Labib (1965: 311), Avrupa'dan ihtal edilen kumaşların Mısır pazarına girişini belgeliyor. Labib, 14. yüzyılda yaşamış Mısırlı tarihçi Makrizî'den alıntı yaparak, Frenklerin (yani Avrupalıların), büyük miktarlardaki kendi tekstil ürünleriyle yerel pazarları "istila" ettiğini söylüyor. Kahire'de Avrupa kumaşları için özel bir pazar kuruluyordu ve Türk halılarının ve Hint kumaşlarının, özellikle de ipek ve pamuğun, büyük miktarlarda ticareti yapılıyordu. Afrika'dan gelen kumaşlar da vardı. Artan kumaş üretimi ve ticareti, kumaş tüccarları için kurulan pazarların ve *qaisariyah*'ların çoğalmasına sebep oldu ve bir süreliğine Mısır kumaşlarının ihracatını bile artırdı. Ne var ki Mısır'ın dünya ekonomisiyle bütünleşmesi, daha büyük miktarlarda keten ve ham pamuk ihraç edilmesini teşvik etti. Her ne kadar Sicilya, Malta, Kıbrıs, Yunanistan ve İtalya gibi Hıristiyan ülkeler de ham pamuk ihraç ediyor olsa da, bunlar düşük kalitedeydi. Teklif edilen fiyat düşünülünce, Mısır'ın mahsulünü satmaya direnmesi zordu.

Biraz daha sonra olsa da, Suriye'de de benzer bir süreç yaşandı. İlk başta, Suriye'nin Avrupa pazarıyla bütünleşmesi, Baalbek ve diğer dokumacılık kasabalarında yaşa-

nan patlamayla pamuklu kumaş üretimini artırdı. Ne var ki endüstriyel gelişmeler 15. yüzyılın ortalarında zorluklar yaşadı ve aynı yüzyılın sonunda çöktü. Önce veba salgını, sonra da yeni yüzyılın başında yetenekli birçok Suriyeli zanaatkârı Orta Asya'ya yollayan Timurlenk'in istilası yüzünden yaşanan nüfus azalması, Suriye'deki pamuklu kumaş endüstrisi için feci sonuçlar doğurdu. 15. yüzyılın ilk dönemlerinde, ham pamuk ihraç eden bir bölge haline geldi; Venedikliler, Suriye pazarlarındaki pamuk ürünlerini "terk ederek" bu dönüşüme yardımcı oldu (Ashtor, 1974 yeniden basım 1978: 5-53).

Her ne kadar Ashtor Suriye ve Mısır'ın ortaçağın son dönemlerindeki endüstriyel gerilemesini –devletin artan rolü, yozlaşma, teknolojide geri kalma ve benzeri– iç etkenlere bağlayarak "kurbanı suçlamakta" ısrar etse de, bana sebepler çok daha karmaşıkmış gibi geliyor. Mısır'ın (ve bir ölçüde Suriye'nin) ticaret, tarım ve endüstrinin uyum içinde işlediği, baskın ve muazzam çeşitlilikte bir ekonomiden, sınırlı gücü yalnızca iki kaynaktan, hammadde üretimi ve Hint Okyanusuna erişim üzerindeki stratejik kontrolünden gelen "bağımlı" bir ekonomiye dönüşümüne sebep olan iki temel dış etken vardı. İlk dış etken şüphesiz Venedik'in saldırgan ticaret politikalarıydı, fakat ikincisi, veba salgını ve Timurlenk'ten gelen çifte darbeydi. 15. yüzyıla gelindiğinde geriye sadece stratejik rolü kalmıştı; bu da Portekizliler tarafından koparılacak bir pamuk ipliğine bağlıydı.

14. yüzyılın ikinci yarısında, Mısır-Suriye'de birtakım olumsuz eğilim bir araya geldi, bu da bizi ortak bir sebep aramamız için uyarıyor. Birincisi, Memlûk Devletinin hammaddeleri –özellikle keten, pamuk, şeker kamışı– artık keten ve pamuklu kumaşlar ve yerel tüketim ve ihracat için şeker olarak tam anlamıyla işlenmeyip, Avrupa fabrikalarında işlenmek üzere İtalyan tüccarlar tarafından giderek daha çok satın alındığından, endüstriyel üretiminde gerileme yaşandı.

İkincisi, Hindistan ve ötesinden mal ithalatı (yalnızca biber ve diğer baharatlar değil, ayrıca porselen, ipek ve diğer mamuller) ve bunların Avrupa'ya gönderilmesi, aynı dönemde serbest girişimciler olarak üstünlüklerini devlet tekellerine kaptırmış Kerimi tüccarların refahını artık garantilemiyordu.[153] Memlûk sultanları, transit ticaretinden sağlayabileceği geliri son damlasına kadar almaya çalışıyordu; bu, İtalyanların doğal olarak insafsız bulduğu bir stratejiydi.

153. Son, kesin olarak 1429-1434'te geldi. Sultan Barsbay bir önceki yıl, biber ticareti üzerinde bir devlet tekeli kurdu; 1430'da Venedikli tüccarların İskenderiye limanında gemilerinden inmesini engelledi ve Kerimi tüccarlar buna meydan okuyarak İtalyanlarla ticaret yapmak için güvertelere çıktı. Bu, tüccarlar ve devlet arasında açık bir mücadeleye sebep oldu. Barsbay 1434'te Kerimi tüccarlar ile Venediklilerin arasındaki ilişkileri yasakladı ve biber pazarını tamamen ele geçirdi, daha sonra başka ürünleri de tekeline aldı (Labib, 1965: 337-357).

Ve son olarak, Memlûk Devleti, Çerkez ya da Burci Memlûkları (1382'de, zayıflayan Bahri Memlûklarının yerini almışlardı) döneminde baskıcılıkta yeni boyutlara ulaşmış gibi görünüyordu. Bu sonraki dönemde, yönetici elit sınıfının, hem mahsulleri düşük fiyata satmaya hem de devlet tekellerinin ürünlerini şişirilmiş fiyatlardan satın almaya zorlayarak, Mısır ve Suriye kırsalından fazlalık alma oranını artırdığı açık. Dahası, ekonomik krizin başka belirtileri de vardı: kalan tüccarlardan zorla alınan borçlar, yönetimin döviz kurlarında düzenli olarak yaptığı devalüasyonlar, paralardaki madeni içeriğin değerini azaltma ve üretimdeki genel azalma.

Ekonomik gerilemenin belirtilerinin bu şekilde bir araya gelmesinin ortak tetikleyicisinin 1347-1350 veba salgını olması uzak bir ihtimal değil. Her ne kadar Mısır'ı hemen "öldürmemiş" olsa da, temel gücünü o kadar zayıflattı ki, Mısır'ın Hindistan ve Çin'e giden deniz rotası üzerindeki tekelinin mümkün kıldığı, devam eden zenginlik bile onu desteklemeye zar zor yetti. Bunun en büyük kanıtı, Portekizlilerin 16. yüzyılın başında fişi çekmesiyle Memlûk girişiminin nasıl hızla çöktüğüdür. 1506'ya gelindiğinde, Kahire pazarları üzerinden gelen baharat kalmamıştı. Memlûklar on yıl içinde Osmanlılara yenildi; Mısır ve Suriye, Osmanlı İmparatorluğunun eyaletleri haline geldi. Bu nedenle, her ne kadar elimizde aynı dönem için Avrupa'ya dair veriler olmasa da, bu salgın dikkatle incelenmeli. Kesin veriler olmadığından, nüfus kayıpları ve ekonomik gerilemenin belirtileri arasındaki mantıksal bağlantıları çıkarmaya çalışmalıyız.

Michael Dols, muhayyel yöntemler kullanarak, Ortadoğu'daki veba salgınıyla ilgili tek detaylı çalışmayı yaptı. 1977 tarihli kitabı, Udovitch'teki (1981: 397-428) makalesinde özetleniyor. Ardından gelen anlatım, onun bulgularından bir hayli yararlanıyor. Salgın İskenderiye'ye 1347'nin Sonbaharında geldi ki bu, hastalığın Karadeniz'deki İtalyan istasyonlarından doğrudan oraya taşındığı anlamına geliyor. Baharda ise Mısır Deltasından doğuya doğru yayıldı. Şiddeti Kahire'de Ekim 1348 ile Ocak 1349 arasında zirveye ulaştı, ondan sonra da yıkıcı bir şekilde Yukarı Mısır'a doğru devam etti. Makrizî'nin belirti tasvirlerinden, bunun çok ölümcül bir zatürreli veba salgını olduğu çıkarılabilir; doğru bir teşhis. Her ne kadar Makrizî'nin ölüm oranları abartılı olsa da, Dols (1981: 413) günümüze kadar gelmiş kayıtlara ve bundan kısa süre sonra yaşanan salgına dair daha iyi anlatımlara dayanarak günlük ölü sayısının sırf Kahire'de 10 bine ulaştığını düşünmenin mantıksız olmadığına inanıyor. Dols, salgın süresince sırf Kahire'de toplam 200 bin insanın öldüğü sonucuna varıyor. Benim tahminlerime göre, şehrin salgından hemen önceki nüfusu yaklaşık yarım milyon kadardı (Abu-Lughod, 1971: 131); bu, birkaç yıl içinde Kahire nüfusunun yüzde 40'ının yok olduğu anlamına geliyor. Bu da Makrizî'nin, salgın boyunca Mısır ve Suriye nüfusunun toplamının üçte bir ila beşte ikisinin öldüğü görüşüyle uyuşuyor.[154]

154. Mısır'daki ölüm oranları Suriye'dekinden fazlaydı; dünya ticaret rotalarındaki merkeziliğinin büyüklüğüne dair ironik bir kanıt. İbn Habib, Şam'ın daha az olan nüfusunun yalnızca dörtte birinin salgında öldüğünü tahmin ediyor (Dols, 1981: 415).

1345'te, salgının patlak vermesinden hemen önce, Kahire muhtemelen Mısır'ın 8 milyon olduğu düşünülebilecek olan toplam nüfusunun yaklaşık yüzde 6'sına sahipti. Üçte birlik bir kayıp, ülkenin nüfusunun yaklaşık beş milyona inmesine sebep oldu ve daha az şiddetli olsa da salgının düzenli olarak tekrar ortaya çıkmasıyla sonraki elli yıl boyunca nüfus daha da azaldı. Osmanlı hükümdarlığının sürdüğü yüzyıllarda daha fazla nüfus kaybı olduğu biliniyor. Mısır'ın nüfusu, Fransızların Napoléon'un 1798'deki Mısır'ı istilası sırasında yaptığı hesaplamalara göre üç milyona kadar düşmüştü. Böyle bir nüfus kaybının olası sonuçları nelerdi?

Salgın Avrupa'da, köylüleri ve serfleri topraklarından ederek ve bölgelerindeki çok kötü koşullardan kaçan bir kentli göçüne sebep olarak nüfus dağılımında büyük kaymalara yol açtı. Mısır'da nüfusun hareket imkânı daha kısıtlıydı. Çöllerle kuşatılmış ve Memlûk amirlerinin yurtluklarının (ikta) parçası olarak toprağa bağlı olan "serflerin" kaçabileceği ormanları ve kentlilerin de temizleyip ekebileceği işlenmemiş toprakları yoktu. Bu nedenle, Avrupa'da yaşanan öngörülememiş olumlu sonuçların benzeri Mısır'da yaşanmadı.

Öte yandan, yetenekli zanaatkârların salgın yüzünden ölmesiyle Avrupa'da ortaya çıkan endüstrideki çöküş, Mısır'da da aynen yaşandı. Mısır'daki üretkenliğinin azalması biraz da bu dramatik yetenekli işgücü kaybına bağlanmalı. Besbelli benzer bir azalma kırsal kesimde de yaşandı, yetenekli çiftçilerin ve işgücünün kaybı, su gücüne bağlı bu toplumun dayandığı detaylı kanal sistemini yok etti. Tica-

ret yapan sınıfın kaybıysa daha da dramatik olmalı. Öncelikli olarak uzun mesafeli deniz ticaretiyle ilgilenen Kerimi tüccarlar, limandan limana gezen herhangi bir hastalığa bilhassa açıktı. Devletin veba salgınından sonra uluslararası ticarete daha doğrudan dâhil olmaya başlaması, özel tüccarların sayısındaki azalmayla ilgili olabilir. Dolayısıyla daha önce belirtilen üç eğilim de –gerileyen endüstri, devletin özerk Kerimilerin yerini alması ve yönetici elit sınıfın artan zalimliği– salgının etkileriyle alakalı olabilir.

Memlûk sistemi temelde, incelikli bir askeri makinenin ve yabancı elit sınıfının lüks yaşam tarzının masraflarını karşılamak için, doğal kaynakları ve ülkenin işgücünü harekete geçirmeye dayalı bir mekanizmaydı.[155] O dönemin yoğun işgücü gerektiren üretim yöntemleri düşünüldüğünde, o fazlalık, çağdaş toplumlarda olduğundan daha çok, onu üreten işgücüne bağımlıydı. İşgücünün veba salgınıyla birlikte ciddi şekilde azalması nedeniyle, sistem artık aynı fazlalığı üretemiyordu. 14. yüzyılın son dönemlerinde ve 15. yüzyılda Memlûk sultanlarının benimsediği, gittikçe daha da sömürücü hale gelen stratejiler, ciddi şekilde yıpranmış ekonomik temel karşısında gelirleri sürdürmek için girişilen umutsuz çabalar olarak yorumlanabilir.

155. Memlûk "feodalizminin" kurumlarının detaylı izahı için bkz. Rabie (1972); gerçi o, feodalizm terimini kullanmayı reddediyor. Humphries (1977: 7), Memlûk sistemini, Suriye'deki önceliyle şu şekilde kıyaslıyor: "Eğer 12. yüzyıl Suriye'sindeki ordular, 13. yüzyılın geç dönemindeki Memlûk güçleriyle kıyaslanırsa, Memlûk güçlerinin topluma açıkça daha ağır bir yük bindirdiği ve kendi çıkarlarına göre hareket etmeyi daha iyi becerse de hükmettiği topluma daha yabancı olan, daha sık dokunmuş ve özbilince sahip bir bütün oluşturduğu açıkça görülebilir."

Salgından sonra Mısır'ın ekonomik yapısı, uzun mesafeli ticarete daha da bağımlı hale geldi. Avrupa, 14. yüzyılın ikinci yarısındaki buhranı atlatınca, Doğu mallarına yönelik talebi keskin bir şekilde arttı. Avrupa'nın onların stoklarını alması için Mısır'la ilişkileri iyi olmalıydı; Mısır'ın malları tedarik edebilmesi için, gücünün kalan son damlasıyla, Uzakdoğu'ya erişme ayrıcalığını korumalıydı.

MEMLÛK REJİMİ VE İTALYAN TÜCCARLAR ARASINDAKİ İLİŞKİLER

Haçlı Seferlerinin başından beri Frenkler, Kızıldeniz'e ulaşmaya çalışıyordu; Mısırlılar her seferinde onları engellemeyi başardı.[156] Selahaddin Eyyubi, Avrupalıların Akdeniz'e girmesini engellemek için hatırı sayılır bir çaba sarf etti. Frenklerin son ciddi girişimi, IX. Louis'nin 1250'deki yenilgisiyle felaketle sonuçlandı, oysa az kişi tarafından bilinen yetersiz son çaba, 1265'te Pierre de Lusignan tarafından yürütülen başarısız Haçlı Seferiydi (bkz. Labib, 1965: 337). Memlûklar sorumluluklarını en az öncelleri kadar ciddiye aldı. Avrupalı tüccarların Mısır'dan geçmesi tamamen yasaklandı ve Akdeniz'deki İskenderiye limanına girişleri ve çıkışları sıkı bir şekilde denetlendi ve yönetildi.

156. Avrupalıların Hindistan'a giden en kısa yol tasarımları, Fransızlar, İngilizlerle gizli bir anlaşma yaparak 19. yüzyılda Süveyş Kanalını açana kadar hayata geçmedi.

Venedik tarihçileri tarafından çok fazla dikkat çekilen *muda* hadisesi (bkz. Lane, "Fleets and Fairs" ve "The Merchant Marine of the Venetian Republic", ikisi de Lane, 1966'da yeniden basıldı; ayrıca McNeill, 1974), Mısır politkaları incelenerek açıklığa kavuşturuldu. Lane, "Fleets and Fairs"de (yeniden basım 1966: 128), İtalyanca bir terim olan *muda*'nın iki anlamı olduğunu belirtiyor: Bir gemi konvoyuna ve ayrıca gemilerin yüklendiği süre zarfına işaret ediyor. İkinci anlam, Venedik gemilerinin Venedik Komününe ait olduğu ve en yüksek teklifi verene kiralandığı (Lane, "The Merchant Marine...", 1966: 143'te yeniden basıldığı şekliyle) 14. yüzyılın başlarına dayanıyor gibi görünüyor (McNeill, 1974: 60). Denize açılma güvenliği, *muda*'nın işlevinin yalnızca bir kısmını açıklıyor; İskenderiye limanına varış, daha fazlasını açıklayabilir.

İtalyan gemileri İskenderiye limanında toplanmak zorundaydı ve o mevsimde gelecek olan herkes oraya varmadan hiçbiri yük boşaltamazdı. (Daha sonra belirtildiği gibi, benzer bir politika Çin'deki serbest limanlarda da uygulanıyordu.) Bu, düzensiz varışların sebep olabileceği öngörülemez fiyat dalgalanmalarını bir ölçüde engelliyordu, aynı zamanda ticaret üzerindeki kontrolü kolaylaştırıyordu. Mısır'ın kara ve deniz sınırlarında "polislik" yapmak yeni bir şey olmadığı gibi, bu Avrupalılarla sınırlı da değildi. Daha eski anlatımlar (aktaran: Labib, 1965: 160-162), kara sınırlarında geçiş ücreti ve "pasaport" istasyonları ve İskenderiye'deki insanların karaya çıkışını denetleyen bir sistem olduğunu belirtiyor. Bu, Avrupalılara daha sıkı bir şekilde uygulanmış olabilir.

Gemiler limana girdiğinde, Divan al-Hims (gümrük başkanı) ve şehrin valisi gelenleri kıyının açıklarında karşılayana kadar herkes gemide kalırdı. Sonra ya tüccarlar kendilerini ve mallarını güvertede kaydettirirdi ya da mavnayla limana geçip, orada kendileriyle ilgili bilgi verip yeminli beyan doldururdu. Gümrük görevlileri, tüm yükler boşaltılana kadar güvertede kalırdı (Labib, 1965: 243-244). Hıristiyan yabancılar, dürüst iş yapmalarının sorumluluğunu üstlenmiş konsüllerinden özel bir izin (vize) almak ve Müslümanların verdiğinden epey yüksek olan bir ithalat vergisi ödemek zorundaydı.[157] Avrupalı tüccarlar "gümrükten geçtiklerinde", Champagne fuarlarında "yabancı" tüccarlar tarafından idare edilen evlerle kıyaslanabilecek belirli *funduk*'lara çekilir, orada mallarını depolar, ticaret yapar, anlaşmaları tasdikler ve kendi kanunlarının yargı yetkisi alanına girerdi. İskenderiye sınırlarının dışına çıkmalarına izin verilmezdi –yakındaki Rosetta limanına kadar bile gidemezlerdi.

Avrupalı tüccarlar hareketleri üzerindeki bu kısıtlamalar yüzünden tamamen Kerimi tüccarlara, sonra da dönerken götürecekleri yükler için devletin tekel görevlilerine

157. Labib'e (1965: 240-243) göre, Avrupa'dan ve Bizans'tan gelen tüccarlar çeşitli vergiler ödemek zorundaydı. Her yolcu, vardığı anda bir giriş ücreti ödüyordu (15. yüzyılda yaklaşık iki altın para eden *maks al-samah*). Ayrıca nakitlerinin yüzde 2'si kadar vergi ödemeleri gerekiyordu. Darü'l-Harp'tan (Savaş Diyarı anlamında, Frenkler kastediliyor) gelen tüccarlar, tüm İslam ülkelerinde yüzde 20 oranında bir gümrük vergisine tâbiydi. Bu vergi İskenderiye ve Dimyat'ta alınırken, Rosetta'da alınmıyordu, çünkü Darü'l-Harp'tan gelen tüccarlar oraya gidemiyordu. Buna karşılık, Müslüman tüccarlar yalnızca zekat ödüyordu (teoride yüzde 2,5). Avrupalıların Mısır'dan yaptığı ithalatlara da benzer vergiler konmuştu.

bağımlı oldu. Her ne kadar dönüş yüklerinin çoğu tarımsal ürünler ya da yerel işlenmiş mallar yığını şeklinde olsa da, satın alınan en değerli mallar –ve İtalyanların savaşların kızışması ya da korsanlık yüzünden koruma ücretleri şiştiğinde bile gelmeye devam etmelerinin asıl sebebi– Malezya ve Endonezya'dan gelen baharat ve boyalar, Hindistan'dan gelen biber ve ipek ve pamuklu kumaşlar ve Avrupa'da çok talep gören Çin porselenleri ve ipekleriydi. Bunların hepsi, ya Aden'de Hintli tüccarlardan alınarak ya da Arap gemileriyle çok daha uzaklardan getirilerek, sıkı bir şekilde korunan Kızıldeniz limanları aracılığıyla geliyordu.

KIZILDENİZ VE ADEN: DOĞUYA AÇILAN KAPI

El-Makdisî Aden'i "gezginlerin her bölgeden akın ettiği bir merkez" (çeviri Ranking ve Azoo: 109), "güçlü bir şekilde tahkim edilmiş, hoş, büyük, gelişen ve kalabalık bir kasaba" (çeviri Ranking ve Azoo: 135) olarak tanımlıyor.

> *Es-Sin'e [Çin] açılan kapı ve el-Yemen'in deniz limanı, Mağrip'in ambarı ve her tür ticaret malının deposu. İçinde bir sürü saray gibi yapı var. Kasaba bir ağıl şeklinde; onu denize kadar kuşatan dağlarla çevriliyken, denizin bir kolu da bu dağların arkasından geçiyor, bu nedenle kasabaya sadece denizin bu kolundan geçip, böylece dağlara erişilerek yaklaşılabiliyor.*

Bu geçit vermez konuma rağmen ya da belki onun sayesinde, Aden geleneksel olarak, ister Kilwa (Chittick, 1974; Mollat, 1971: 304) ve Zanzibar gibi Afrika limanlarına, ister Hindistan'ın Gucerat ve Malabar limanlarına, hatta daha uzaklara gidiyor olsun, Kızıldeniz'e giden bütün trafiğin antreposu oldu. Makrizî onun zamanında (15. yüzyılın başlarında), Hindistan'dan gelen gemilerin asla Kızıldeniz'e girmeyip Aden'de durduğunu aktarıyor (Heyd, 1885: 379).

Aden üzerinden Hindistan'a giden rota, Basra Körfezinden çıkan rotadan kayda değer ölçüde daha tehlikeliydi. Muson rüzgârlarını ustalıkla kullanmayı ve karayı görmeden açık denizi geçebilmek için dikkatli seyir yöntemlerini gerektiriyordu. "Muson" kelimesinin, esasen kara kervanlarının yola çıkma zamanlarına atıfta bulunan Arapça *mawsim* [mevsim] kelimesinden türetilmesi ilginçtir (Goitein, 1967: 276); aslında rüzgârlar, Hint Okyanusuna açılmak için, ne kadar güçlü olursa olsun herhangi bir kervan liderinin yapabileceğinden daha sıkı bir plan dayattı. Gemiler konvoylar halinde Baharda ve Sonbaharda açılırdı. Aralarda ise tüccarlar işlerini yürütmek için limanlara yerleşirdi. Hindistan'ın doğu kıyıları boyunca, Müslüman Araplar ve İranlılar tarafından kullanılan sabit liman yerleşimlerinin olmasını en iyi açıklayan etken budur.

Bu konu 8. Bölümde daha detaylı olarak ele alınacak olsa da, bunun olası sonuçlarını gözden geçirmek için burada bir mola verebiliriz. Ortadoğu'da ticaret yapan Avrupalı tüccarların, esasen limanlarından tecrit edildikleri kapalı Müslüman toplumlarının kültürlerine çok az etkisi

olmuşken, Müslüman tüccarlar tüm Asya'da sömürgeler kurarak, yalnızca mallarını değil, kültürlerini ve dinlerini de oralara taşıdı. İslam onlar aracılığıyla Hindistan, Seylan, Malezya ve Endonezya'ya ulaştı. Orada, aynı rotalar üzerinden Hindistan ve Çin'den yayılan Hindu ve Budist kültürleriyle yan yana var oldu. Bu iç içe geçme ve bir arada var olma, Hint Okyanusu bölgesinde, İslamın yükselişinden beri Akdeniz'de eksik olan bir süreklilik ve uyum sağladı. İlişki ve ticaret meselelerinde –çoğu zaman birleştirici değil, bölücü olan– Akdeniz'de yaşanan kararsızlıkların, epey farklı tarihsel çağların dönemselliğinin geçerli olduğu Hint Okyanusunda yaşanmaması gerçeğine benim getirdiğim açıklama bu.

Asya sistemi 3. Kısımda araştırılacak. Fakat bu son derece farklı sahneye dönmeden önce, Mısır örneğinden çıkarılacak dersleri hızlıca inceleyebiliriz.

MISIR'DAN ÇIKARILACAK DERSLER

13. yüzyılda, Chaunu'nun (1979 çeviri: 58) bile kabul ettiği gibi, Mısır dünya sisteminin öncü kuvvetiydi. O zamanlar,

> *Kızıldeniz, Hindistan, Malezya ve Doğu Hint Adaları arasındaki bağlantı sağlama alınmıştı, [gerçi] seyir, muson yağmurlarının mevsimsel kaymalarına bağlıydı. Memlûkların hâkimiyetinin öncesinde ve sonrasında, Mısır'ın Hindistan ve Doğu Hint Adalarıyla doğrudan bağlantısı vardı ve iletişim sistemini Müslüman İspanya ve Mağrip'e*

kadar uzatmıştı. Bu nedenle Mısır, Portekiz'in atasıydı. Kahire'de o zamanlarda, dünyanın neredeyse üçte birini içeren bir ufka sahip olan bir grup zengin insan vardı.

Mısır'ın orta (Akdeniz) ile yeşil (Güney Çin) deniz arasındaki stratejik konumunun, bu bağlantıyı Avrupalıların hırslarından koruma becerisiyle birleşmesi, bir süre sonra ülkenin üretken ekonomisi bir yandan nüfus kaybına uğrayıp bir yandan da yabancı bir askeri elit tarafından tahakküm altına alındıktan sonra, zalimce sömürülen bir feodal sisteme dönüşmüştür. Bütün bunların üstüne, bir de Timurlenk'in istilaları neticesinde Doğu Akdeniz imparatorluğunu kaybetmesinden sonra bile, Mısır'ın, her şeye rağmen önemini koruyabilmesi mümkün olmuştur.

Bu nedenle, uzun vadede, yerli ekonomisinin zayıflamasının, bu kilit uluslararası ticaret rotasını koruyamamasından daha önemsiz olduğu ortaya çıktı. Her ne kadar Mısır ve başlıca ticaret ortağı Venedik, ortak tekellerini 15. yüzyılda da korumayı başardıysa da, ikisi de o rotanın önemini kaybetmesini atlatamadı. Vasco da Gama'nın Afrika'nın etrafından dolaşması ikisinin de felaketi oldu.

Temmuz 1479'da, da Gama Portekiz'den denize açıldı ve sonunda Burundan geçip Afrika kıyısındaki Malindi, Kilwa, Zanzibar ve Mombasa'daki Müslüman yerleşimlerine saldırdı. Sonra da açık denizi geçerek Kozhikode'ye doğru yola çıktı. "Gama'nın 1502'deki ikinci keşif gezisinin ardından Portekizliler, Kızıldeniz'i Müslüman gemilerine kapamak gibi önemli bir siyasi karar aldı" (Serjeant, 1963:

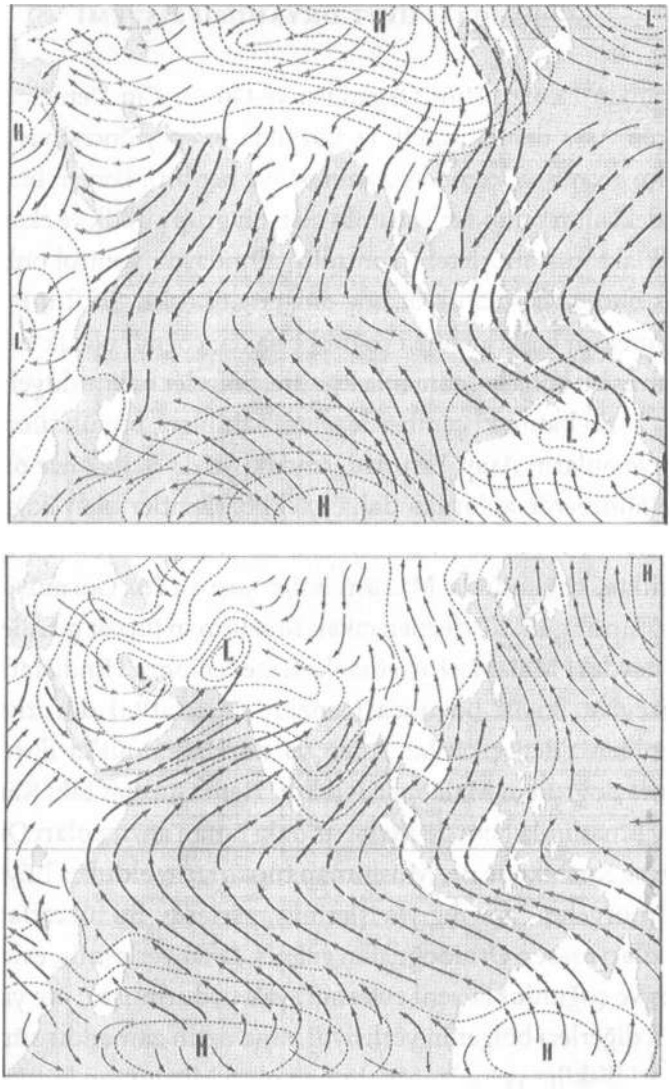
15). Bundan kısa süre sonra Portekizliler, Basra Körfezindeki liman kentlerine saldırdı. Gucerat'ın Müslüman sultanı, Yemen hükümdarı ve Kozhikode'nin Hindu lideri, onları Portekizlilere karşı savunmaları için Memlûklara başvurdu, ama Mısır donanması Umman Denizinde ağır bir yenilgiye uğradı. Bu olay yüzünden Mısır, giderek bağımlı hale geldiği Hindistan ticaretinden mahrum kalınca ekonomisi ciddi bir darbe aldı. 1516'de Osmanlılar tarafından fethedilmesi yenilgisini tasdikledi.

Bu bölümde, Mısır'ın birkaç yüzyıllık bir zaman zarfında zayıflamasına sebep olan birçok etkeni keşfettik. Avrupalı Haçlılar ve Orta Asyalı Moğollardan gelen çift yönlü askeri tehdit bu süreci başlattı. Bu durum bölgeyi, nihayetinde sivil halkı ve canlı ekonomik kurumlarını zayıflatan savunmacı bir askerileşmeye sevk etti. Zayıflayan ekonomi, Hindistan ile ticaretin, ayakta kalan tek önemli zenginlik kaynağı olmasına yol açan veba salgınının etkileriyle ciddi şekilde sarsıldı. Portekizliler bu ticareti ele geçirince, Mısır'ın sonu geldi. Yıkılan dünya sisteminin kilit noktası konumundan düşmesine sebep olan şey ticari zekâ eksikliğinden ziyade, rakiplerine karşı savaşacak gücü olmamasıydı (Ayalan, 1956).

III. KISIM
ASYA

Umman Denizi, Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizinden geçen Asya deniz ticareti, 13. yüzyılda ve epey öncesinde de, iç içe geçmiş üç çembere ayrılmıştı ve her biri, komşu bölgelerdeki alım satımdan sorumlu olan bir grup politik ve ekonomik aktörün müşterek "kontrolü" altındaydı; kontrol onlara has olmasa da büyük ölçüde onlara aitti (bkz. Şekil 10). Bu ayrımların başlıca temeli coğrafi olsa da, coğrafi olarak belirlenmiş bu bölgeler, zamanla kültürel bölgeler haline de geldi.

En batıdaki çemberde, gemi sahipleri, büyük tüccarlar ve onların Arap Yarımadasındaki ya da daha önce 6. ve 7. Bölümlerde anlatılan daha içteki başkentler olan Bağdat ve Kahire limanlarından faydalanan yerleşik elemanlarıyla birlikte, çoğunlukla Müslümanlar yaşıyordu. Görmüş olduğumuz gibi, Körfezden çıkan Müslüman tüccar gemileri, güneydeki Malabar Kıyısına ilerlemeden önce Hindistan'ın kuzeybatı kıyısı boyunca (genelde Gucerat'ta) dururken, Kızıldeniz'den çıkanlar Aden ya da Hadramut'ta durup, sonra doğrudan Malabar'a giderdi. Hem Gucerat'taki Kambay limanında hem de Malabar'daki liman antrepoları Quilon ve Kozhikode'de, Müslüman tüccarların oldukça büyük "sömürgeleri" aracılığıyla işlerini yaparlardı. Bu tüccarların bazıları esasen Ortadoğu'dan gelmiş, fakat yerleşmiş, evlenmiş ve çoğunlukla yeni evlerine ayak uydurmuştu; öte yandan diğerleri bölgenin yerlisiydi, ama uzun zamandır süren ticari ilişkiler yoluyla, Müslüman olup Müslüman kültürünü ve dilini benimsemişti.



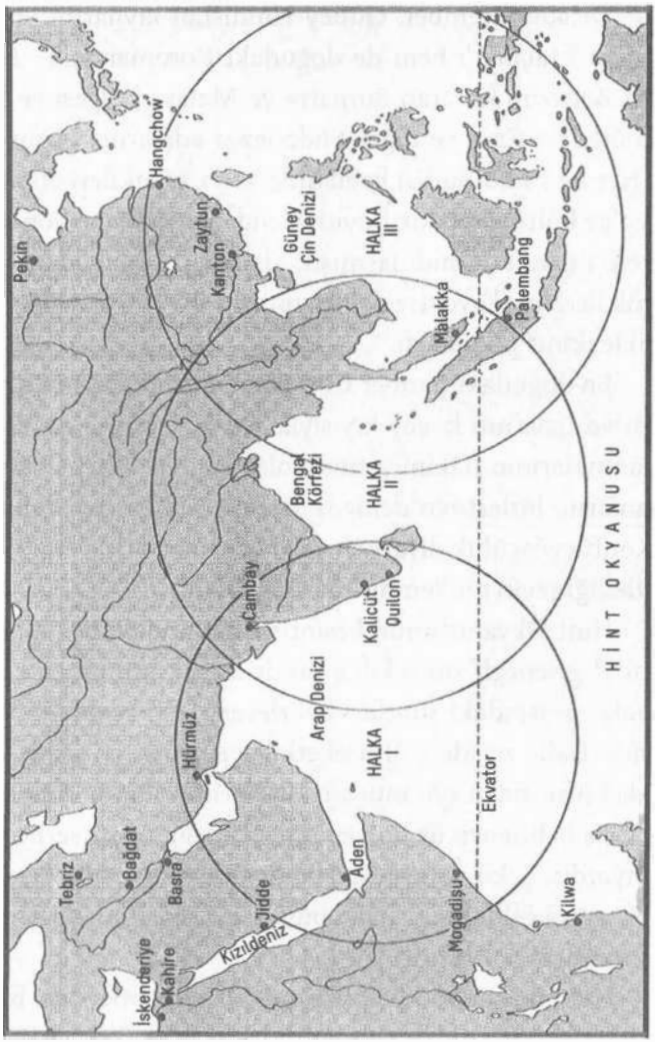
ŞEKİL 10. HİNT OKYANUSUNDA MUSON RÜZGÂRI DÖNGÜLERİ.

Ortadaki çember, Güney Hindistan kıyılarını –hem batıdaki Malabar'ı hem de doğudaki Koromandel'i– Malakka Boğazını kuşatan Sumatra ve Malaya bölgesi ve hemen ötedeki Cava ve diğer Endonezya adalarına bağlıyordu. Her ne kadar Budist bağlantıları ve Çin etkileri olsa da, bu bölge kültürel olarak büyük ölçüde, en azından yönetici çevreleri içinde "Hindulaşmıştı." İslam 14. yüzyıldan beri büyük ilerleme kaydetse de, İslamın etkileri 13. yüzyılda kesinlikle ikinci plandaydı.

En doğudaki çember Çin "alanı", Hindiçini'nin doğu kıyısı ve Cava'nın kuzey kıyısıyla, Song ve sonra da Yuan donanmalarının hâkimiyetinde olan Güney Çin'in büyük limanlarını birleştiren denizdi. Burası Budizm ve özellikle de Konfüçyüsçülük diyarıydı ve araştırmacıların vergi ticareti dediği şeyin mükemmel bir bölgesiydi.

Hint Okyanusunun kesintisiz alanındaki üç "büyük kültürel geleneği" bu şekilde tasvir etmek mümkünse de, üç bölge arasındaki sınırları belirleyen başlı başına kültür değildi. Daha ziyade, kültürel etkiler, sınırları en temel anlamda birbirinden ayrı muson bölgelerinin rüzgâr döngülerine göre belirlenen üç bölgenin her birinin *içinde* serbestçe yayılıyordu. Şekil 10'de gösterildiği gibi, ters yönlü rüzgârlar bir araya geldiğinde, daha büyük alanı dağıtıp epey ayrı alt sistemlere bölüyordu.

Her ne kadar kimi zaman alt sistemlerden birinin nakliyecisi komşu çemberde ticaret yapmaya, hatta üçünde birden serbestçe dolaşmaya cüret etse de, Hint Okyanusunun "doğal" durumu, yerel olarak tahakküm



ŞEKİL 11. HİNT OKYANUSU TİCARETİNİN ÜÇ ÇEMBERİ (CHADHUR'YE DAYANARAK).

kurmuş birkaç gücün bir arada varlığını sürdürmesiydi; hiçbir zaman tek bir güç bütün bölgeye hâkim olmamıştı. (Bunun daha geniş bir izahı için bkz. Chaudhuri, 1985.)

Tüccar ve görevlilerin buluşma yeri olan liman ticaret merkezlerinde, üç bölgeden temsilciler muhtemelen birbirleriyle haşır neşir oluyor ve mal ve fikir alışverişi yapıyordu. Ne zaman bir kültürel bölgeden diğerine büyük etkiler olsa, mesela İslamın Malaya ve Endonezya'ya yayılması gibi, bunlar ticaret merkezinde kurulmuş olan kıyı mevzileri yoluyla sağlanıyordu (Bkz. 9. Bölümdeki Malakka üzerine tartışma). Bu, limanların etrafındaki hinterlantların durumuyla keskin bir tezat oluşturuyordu; ticaretin "ana hattı" dışında kalan bölgeler, bu uluslararası dolaşımdan dikkat çekici derecede tecrit edilmiş durumdaydı.

Büyük alt sistemler arası sınırlar imparatorluk alanlarından ziyade "doğal" güçler tarafından belirlendiğinden, III. Kısımın başlangıç noktası, uzun Hint Okyanusu yolculuğunu Şekil 11'de gösterilen üç çembere ayırılan, musonların getirdiği zorunluluklar olmalı: (1) Kızıldeniz-Arap Yarımadası-Basra Körfezinden Hindistan'ın güneybatı ucuna uzanan en batıdaki çember; (2) Hindistan'ın güneydoğu kıyısından Malakka Boğazı ve Cava'ya uzanan orta çember ve (3) Malakka ve Sunda boğazları ve Hint Takımadalarından (Cava ve ötesi) Güneydoğu Çin'in büyük limanlarına uzanan en doğudaki çember.

İbn Macit'in 15. yüzyılın sonuna doğru, Portekizliler Hint Okyanusuna varmadan hemen önce yazdığı gemici-

ler için kılavuzdan daha iyi bir muson mevsimleri rehberi yoktur. Bu kılavuz yenilikçi değildi; yeni rotaları tarif etmiyordu, yalnızca eski Arap denizcilik kılavuzlarının derlenmiş ve detaylı olarak genişletilmiş haliydi. Bu eserin 11. Fa'ida'sında (bkz. Tibbetts, 1981: 225-242) İbn Macit, "*her birinde neyin iyi olmadığını göstererek,* insanın seyahat etmek *zorunda olduğu* musonlar (denize açılma mevsimleri), musonların arasındaki süreler, başlangıçları ve bitişleri" hakkında detaylı tavsiyeler veriyor (Tibbetts, 1981: 225, italikler eklendi). Çemberler arasındaki boşlukları açıklığa kavuşturuyor ve göreceğimiz gibi, atladığı şeyler en az ekledikleri kadar önemli (Bkz. Tablo 1).

İlk önce Arabistan ve Hindistan çemberine bakıyor. Arabistan kıyılarından (Yemen, Cidde) yola çıkma zamanlarını ele alıyor ve Hindistan'daki Malabar'a ulaşmak için, böyle yolculukların mart sonu ya da nisan başında yapılması ve hiçbir şekilde mayıs başından sonraya bırakılmaması *gerektiğini* belirtiyor. (İstikamet yalnızca Gucerat ise yolculuğu biraz, sadece Hürmüz ve Basra Körfeziyse bir ay kadar ertelemek mümkün.) Önemli olan, "Hindistan'a Hint Okyanusu kapanmadan ulaşmak"tı (Tibbetts, 1981: 226), zira, belli ki, yıl içinde Hint Okyanusunun batı çemberindeki açık denizlerden geçmenin intihardan farksız olduğu doksan gün vardı. Denize açılmak için uygun mevsimi kaçırmanın sonuçları önemsiz sayılmazdı, çünkü çapraz rüzgârlar doğuya giden bir gemiyi bir yıl kadar hareketsiz bırakabilirdi.

Tablo 1: Muson Denizcilik Tarihleri

SEYAHAT PLANI	VERİLEN TARİH	KAYNAK

Batıdan Doğuya İki Mevsim (Arap Yarımadasından Malakka'ya)

Şubattan Mayısa Dek Uzun Muson Mevsimi

Arap Yarımadasından Hindistan'ın Batı Yakasına

Muscat'tan Malabar'a	2/20-4/11	İbn Macid
Muscat'tan Gucerat'a	Son ayrılış 5/1	İbn Macid
Muscat'tan Sind'e	Son ayrılış 5/1	İbn Macid
Muscat'tan Malaka'ya	Ayrılış 5/1	Çelebi ve Süleyman
Aden'den Gucerat'a	3/17-5/6	Çelebi
Aden'den Gucerat'a	3/18-5/7	Süleyman

Hindistan'ın Batı Yakasından Malakka'ya

Gucerat'tan Malakka'ya	4/11-9/28	İbn Macid
Gucerat'tan Malakka'ya	Ayrılış 3/17-4/26	Çelebi
Gucerat'tan Malakka'ya	Ayrılış 3/18-4/27	Süleyman
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 4/21	İbn Macid
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 4/16	Çelebi
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 4/17	Süleyman

Ağustos Ortasından Eylül Sonuna Dek Kısa Muson Mevsimi

Arap Yarımadasından Hindistan'ın Batı Yakasına ve Ötesine

Aden'den Hindistan'a	8/29-9/18	İbn Macid
Aden'den Hindistan'a	Ayrılış 8/24-28	Çelebi
Aden'den Hindistan'a	Ayrılış 8/25	Süleyman
Aden'den Malakka'ya	Ayrılış 8/14-15	Çelebi
Aden'den Malakka'ya	Ayrılış 8/15	Süleyman
Hürmüz'den Malakka'ya	Ayrılış 8/19	İbn Macid

Hindistan'ın Batı Yakasından Malakka'ya

Gucerat'tan Malakka'ya	Ayrılış 9/3	Çelebi
Gucerat'tan Malakka'ya	Ayrılış 9/14	Süleyman
Gucerat'tan Malakka'ya	Ayrılış 9/24	İbn Macid
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 9/23	Çelebi
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 9/24	Süleyman
Malabar'dan Malakka'ya	Ayrılış 9/28	İbn Macid

Doğudan Batıya Bir Uzun Mevsim (Çin'den Arap Yarımadasına)

Ayzap Musonu (Ekim Ortasından Nisan Ortasına)

Çin ve Malakka'dan Hindistan ve ötesine

Çin'den Malakka'ya	11/23-3/2	İbn Macid
Malakka'dan Aden'e	1/1-2/20	İbn Macid
Malakka'dan Aden'e	12/27-2/15	Çelebi
Malakka'dan Aden'e	12/28-2/16	Süleyman
Sumatra'dan Aden'e	12/7-2/5	Çelebi
Sumatra'dan Aden'e	12/8-2/6	Süleyman
Sumatra'dan Bengal'e	2/20-4/11	İbn Macid
Sumatra'dan Bengal'e	2/15-4/6	Çelebi
Sumatra'dan Bengal'e	2/16-4/7	Süleyman

Hindistan'dan Arap Yarımadasına

Bengal'den Aden/Hürmüz'e	1/2-1/31	İbn Macid
Bengal'den Aden/Hürmüz'e	12/27-1/26	Çelebi
Bengal'den Aden/Hürmüz'e	12/28-1/27	Süleyman
Kaliküt'ten Gucerat'a	Ekim-Nisan	İbn Macid
Gujarat'tan Umman'a	10/13-4/16	Çelebi
Gujarat'tan Umman'a	10/14-4/17	Süleyman
Gujarat'tan Arabistan'a	10/18-4/11	İbn Macid
Gujarat'tan Arabistan'a	10/13-3/27	Çelebi
Gujarat'tan Arabistan'a	10/14-3/28	Süleyman

Tibbetts'in (1981) verdiği bilgilerden uyarlanmıştır.

Hindistan'a doğru yola çıkan ama Ayzab [muson] yüzünden Sihr ya da Fartak'ta demirlemek zorunda kalan bir adam biliyorum, Hindistan'a gitmek istiyorsa orada yalnızca dört ay kalması gerekiyor, ama Yemen'de demirlemek zorunda kalanın, Hindistan'a gitmek için orada bir yıl, eğer Hürmüz'e gidiyorsa da yedi ay kalması gerekiyor.

Ne var ki, açık denize açılmanın sıkışık programının aksine, kıyıdan gitmek ve Basra Körfezi ile Gucerat arasında yolculuk yapmak her zaman mümkün (Tibbetts, 1981: 227), çünkü bu rota neredeyse bütün yıl boyunca açık.

Hindistan'dan Arap Yarımadasına dönüş yolculuğu, kış ortasında bir mola vermek suretiyle Sonbahar sonu ile İlkbahar başı arasında yapılmalı; İbn Macit, 18 Ekim civarı Gucerat'tan yelken açmanın mümkün olduğunu, ama eğer dönüş yolculuğu için Malabar'dan çıkılacaksa bunun biraz ertelenmesi gerektiğini, aksi takdirde orada hâlâ devam eden yağmurların yükleri sırılsıklam edeceğini söylüyor. Öte yandan, yavaş bir şekilde de olsa Gucerat sahil şeridinden gitmek mümkünse de, 10 Ocaktan sonra yolculuk yapılmaması gerekiyor. Fakat İbn Macit (Tibbetts, 1981: 231) aşağıdaki meşum notu ekliyor:

Hindistan'dan 100. günde (2 Mart) çıkan mantıklı bir adamdır, 110. gün çıkansa idare eder. Gelgelelim, 120. gün çıkan imkân sınırlarını zorlar ve 130. gün çıkan deneyimsiz ve cahil bir kumarbazdır.

İbn Macit'in açıklamalarının ikinci kısmını Bengal Körfezinde yolculuk teşkil ediyor (yani Hint Okyanusu ve Boğaz arasındaki ikinci ya da merkez çember). Ona göre, Hint Yarımadasının ucundan dönmek için hava yalnızca Ocak ayında elverişli. Ne var ki, güneydoğu kıyısına ulaşıldıysa, Bengal Körfezinden Malakka Boğazına gitmek için uzun bir denize açılma mevsimi var (yaklaşık 20 Şubattan Nisan sonuna kadar). Gelgelelim, gidiş ve dönüş yolculuğunu tek bir mevsimde yapmak neredeyse imkânsız. Doğudan, Hindistan'dan gelen gemiler, boğazlar bölgesine, boğazlardan batıya, Hindistan'a gidenlerle neredeyse aynı zamanda ya da biraz daha geç varıyor ki, bu da boğazlarda verilen molanın bir yıl sürebileceği anlamına geliyor!

İbn Macit'in yazdığı dönemlerde, Arap gemileri artık boğazlar bölgesinin ötesine gitmiyordu. (Bölümünün üçüncü ve son kısmı, Doğu Afrika kıyılarına yolculuğu anlatıyor.) Her ne kadar kalın kılavuzu, –Afrika'nın doğu kıyısından aşağı inmek, Ümit Burnunu dönmek, Afrika'nın batı kıyılarından yukarı açılmak ve Vasco da Gama'nın daha sonra kullanacağı rotanın tersi olan, Cebelitarık yoluyla Akdeniz'e girmek için yol tarifleri de dâhil– çok fazla güzergâhı detaylandırıyor olsa da, İbn Macit, Hint Okyanusu-Güney Çin Denizinin en doğudaki çemberini, yani Cava'dan Güney Çin limanlarına giden rotayı göz ardı ediyor. Arap gemilerinin 8. ve 9. yüzyıllarda bile bu çemberden geçtiğini bilmemize rağmen, bu güzergâh bunun dışında kapsamlı olan bu 15. yüzyıl belgesine dâhil edilmemiş.

Sonraki bölümlerde göreceğimiz gibi, bunun açıklaması basit. Arap denizcilerin artık yol tarifine ihtiyacı yoktu, çünkü gemileri 15. yüzyılda artık Çin limanlarına gitmiyordu. Çin liman kentleri, 14. yüzyılın sonraki dönemlerinde yabancı tüccarlara kapalıydı; bu pre-modern dünya sisteminin çöküşünü açıklamak için çok büyük öneme sahip bir gerçek. Bu konu bizi III. Kısımda meşgul edecek, çünkü hem eski sistemin gerilemesinin hem de bunun yeni bir Avrupa-merkezli sistem için doğurduğu fırsatın anahtarını tutan şey buymuş gibi görünüyor. 1435'ten sonra Ming hanedanı, güçlü Çin filosunu, gemilerin o zamana kadar düzenli olarak Güneybatı Hindistan'a gitmek ve arada sırada da Basra Körfezine ulaşmak için kullandıkları okyanustan çekince o kadar muazzam bir güç boşluğu oluştu ki, yaklaşık yetmiş yıl sonra Portekizli istilacılar bunu vahşi silah güçleriyle doldurdu.

O halde Hint Okyanusu, çok sayıda grubun paylaştığı, üç çembere ya da alt sisteme ayrılmış bir ticaret bölgesi olarak düşünülmeli: kendi paylarına ve ayrıca Akdenizli Avrupa için aracı olarak hareket eden İranlılar ve Araplar; İslam inançları sayesinde Ortadoğululara özel bir yakınlığa sahip olan, Hint Yarımadasının batı kıyısındaki Hintliler; Hindu ve Budist inanışları Bengal Körfezini birleştiren doğu kıyısındaki Hintliler; Malakka Boğazı bölgesini, en azından çok sayıda ticaret antreposunun olduğu kıyıları bir kültürel kaynaşma noktasına çeviren Malaylar, Sumatralılar, Cavalılar ve uzun vadeli "yabancı" tüccarlardan oluşan yoğun nüfus; ve Cava ile Çin arasındaki en doğudaki

çembere hâkim olan Çinliler ve sonra Çinliler/Moğollar. Bu geniş alanı üç çembere bölen rüzgâr döngüleri, nispeten sabit kalan iki etkileşim noktası oluşturdu: birinci ve ikinci çemberlerin buluştuğu Güney Hindistan kıyısı ile Seylan ve ikinci ve üçüncü çemberlerin kesiştiği Malakka Boğazı.

III. Kısım buna uygun olarak düzenlendi. 8. Bölüm Güney Hindistan'ın iki kıyısını ele alıyor: batıya doğru Arap dünyasına bakan Gucerat/Malabar ve karşı tarafa, Malakka Boğazı ve Hint Takımadaları denen Endonezya'ya dönük olan Koromandel Sahili. 9. Bölüm, Boğaz bölgesini ele alıyor (16. yüzyılda yaşamış Portekizli yazar Tomé Pires buraya mantıklı sebeplerle dünya deniz ticaretinin "kanalı" diyor) ve buranın, tüm dünya sistemini etkileyebilecek gücünün sınırlarını ortaya koyuyor. 10. Bölüm en kafa karıştırıcı meseleyi, yerli Song ve sonra da Moğol yönetimindeki Yuan hanedanları altındaki Çin'i ele alıyor; Çin 13. yüzyılda tüm dünyada olmasa da dünyanın önemli bir bölümü üzerinde egemenlik kuracakmış gibi görünüyordu –hem Orta Asya'dan geçen büyük kara rotası hem de Hint Okyanusu ve uzantılarından geçen büyük deniz rotası aracılığıyla. 5. Bölüm, kuzey karayolu rotasının çöküşünde veba salgınının oynadığı rolü incelemişti. 10. Bölüm ise, bununla bağlantılı olan, deniz rotasının çöküşünü anlatıyor.

Bu da bizi kitabın son meselesine götürüyor ki, bu da 11. Bölümde incelenecek. Batı mı yükseldi, yoksa Doğu mu düştü? III. Kısım, Doğunun, Portekiz savaş gemileri Hint Okyanusunda belirmeden önce büyük ölçüde "düşmüş" olduğunu göstermeyi amaçlıyor. O zayıflamış dünya, toplan-

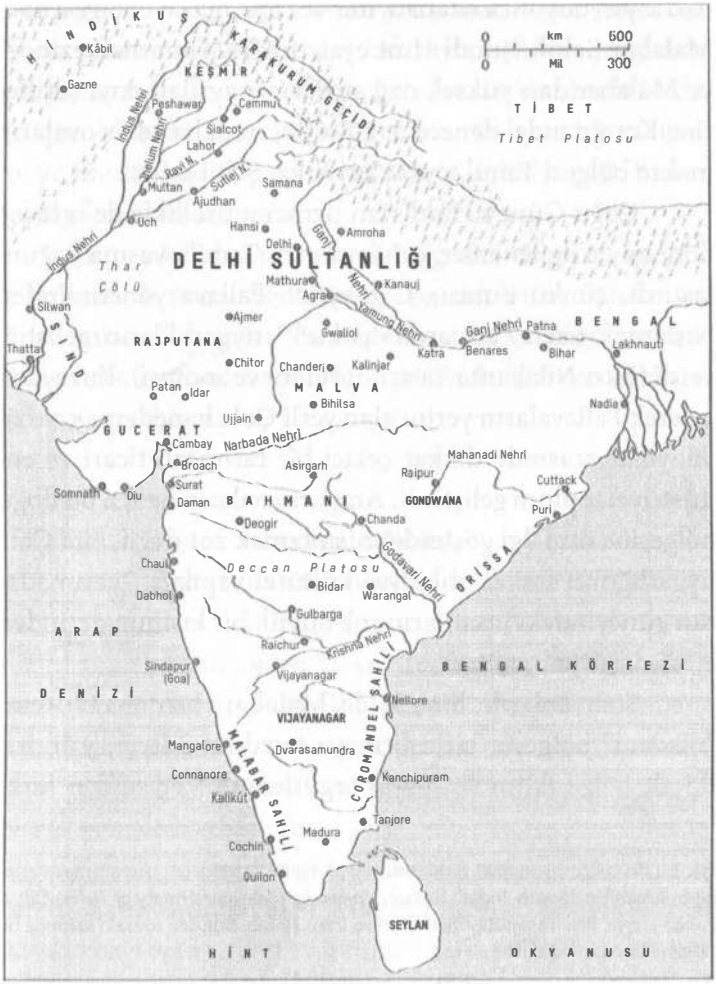
mayı bekleyen bir meyve gibiydi. Fatihlerin yaradılışlarından gelen özel bir "meziyetleri" yoktu; halihazırda var olan dünya sisteminin kalıntılarını aldılar ve sonra bunu kendi amaçlarına hizmet etmesi için zalimce kullandılar.

8. BÖLÜM
HİNT YARIMADASI: HER YERE GİDEN YOL

Ortaçağda Hint Yarımadası, özellikle de güney ucu, Akdeniz bölgesi ve Ortadoğu'yu Çin ile birleştiren deniz rotasının hem doğal bağlantısı hem de böleniydi. Güney Hindistan önde gelen ve mantıklı bir karaya çıkış yeriydi; Afrika ve Mezopotamya'dan gelen gemiler batı kıyısına çıkar, Çin'den ya da Endonezya, Malezeya veya Tayland adaları ve yarımadalarından batıya giden gemilerse doğu kıyılarında sığınacak liman bulurdu. Antik çağlardan, hatta tarih öncesi devirlerden kanıtlar Güney Hindistan'ın, en uzak duraklar birbiriyle bağlantı halinde olmadan önce bile, Hint Okyanusunun, birbirinden ayrı havzaları arasında –insanların göç etmesi, kültürel yayılma ve ekonomik alım satım için o müthiş "anayol"da– (kısa mesafeler için olsa da) gerçek bir "menteşe"[158] teşkil ettiğini düşündürüyor.

Stein'ın (1982a) belirttiği gibi Güney Hindistan, geleneksel olarak Krişna Nehrinin güneyindeki Dravidler bölgesi ve onun başlıca akarsuyunun havzası olarak tanımlansa da, yekpare ve farklılaşmamış "doğal" bir birim teşkil etmiyor, daha ziyade makroeokoljik bölgelerden oluşuyordu:

158. McNeill'in Venedik'i tanımlamak için kullandığı terim, burada daha bile uygun.



ŞEKİL 12. BÖLGELERİ VE ŞEHİRLERİYLE KITASAL HİNDİSTAN.

batı kıyısı boyunca uzanan, dar ve izole bir kıyı bölgesi olan Malabar Sahili (şimdi Hint eyaleti Kerala'nın merkezinde) ve Malabar'dan yüksek dağ sırtlarıyla ayrılan, kıyı şeritlerine Koromandel denen, doğuya doğru daha geniş ovaların makro bölgesi Tamil toprakları (bkz. Şekil 12).[159]

Çoğu Güney Hindistan uzmanı, özellikle de ortaçağ dönemiyle ilgilenenler, çalışmalarını Tamil ovasına yoğunlaştırdı, çünkü burası, 3. yüzyılda Pallava yönetiminden başlamak üzere, art arda "yüksek" uygarlıkların geliştiği yerdi (Bkz. Nilakanta Sastri, 1976: 101 ve sonrası). Kuzeyden gelerek Pallavaların yerini alan yerli Çola hanedanı, 5. ve 13. yüzyıllar arasında dikkat çekici bir tarımsal, ticari ve endüstriyel toplum geliştirdi. Araştırmacıların neden bu doğu bölgesine özel ilgi gösterdiğini anlamak zor değil, zira Çola uygarlığının sosyal, dilsel ve kültürel yapıları, "yarımadanın güneyindeki insanların çok büyük bir kısmını derinden etkiledi" (Stein, 1982a: 16).

Stein anlaşılır bir şekilde, Malabar'ı bu daha tarımsal "medeni" bölgeyle birleştirmeye tereddüt ediyor, yalnızca iki alt bölge iklim ve sosyal örgütlenme[160] açısından fark-

159. Bu iki bölge arasındaki farkların en açık izahı, Burton Stein'ın şu makalesinde bulunabilir: "South India" (1982a), *Cambridge Economic History of India*, Cilt I: c.1200-c.1750, der. Tapan Raychaudhuri ve Irfan Habib. Bundan sonraki kısımda bu çalışmadan epey faydalanıyorum.

160. Stein'ın (1982a, 22-23) belirttiği gibi, Koromandel'in kanal ve sarnıç sulama sistemi gerektiren verimli tarımsal ovaları ile Kerala'nın batısındaki, iki taraflı muson döngülerine bağlı olarak, muson yağmurlarının yılda iki kere mahsul alınacak kadar nem sağladığı kıyı ovaları arasında çarpıcı bir farklılık var. Bu ekolojik zıtlık, "su gücüne bağlı" daha merkezileşmiş Tamil ataerkilliği ile daha küçük çaplı, (her ne kadar erkek savaşçılar tarafından korunsalar da) anaerkil tarımsal Kerala toplumunun sosyal örgütlenmeleri arasında ciddi farklara yol açtı.

lı olduğu için değil, ayrıca "10. yüzyıldan sonra [Malabar] Chera ülkesinin (Kerala) geri kalanıyla birlikte, yarımadanın güneyinden aşırı derecede soyutlanmış durumda" olduğu için. Fakat Malabar, ticaret sisteminde oynadığı rakipsiz rol yüzünden göz ardı edilemez (Stein, 1982a: 14-15). Bizi en çok ilgilendiren de bu rol.

Güney Hindistan'ın iki alt bölgesinin de 13. ve 14. yüzyıllardan çok önce, ilkel dünya ekonomilerine dâhil olduğunu anlamak önemli. Bu nedenle, batı ve doğularındaki sistemlerle bağlantılarının izini sürmek için geriye doğru bakmak gerekiyor.

BATIYA DOĞRU, AKDENİZ'LE ERKEN DÖNEM BAĞLANTILAR

Bizim amaçlarımıza göre, 13. ve 14. yüzyıllarda işlevini hâlâ canlılıkla sürdüren, Hint Okyanusu bölgesinin en batısındaki "çember" her zaman vardı; gerçi o eski rota üzerinden akan trafik, birleştirdiği toplumların kaderine göre doğal olarak genişledi ve daraldı.

Belli ki Gucerat'a giden ya da oradan gelen deniz ticareti, hatta muhtemelen Malabar Kıyısı, Batıyla Güney Asya'yı bağlayan ticaret sisteminin 4 bin yıl önce de bir parçasıydı (Stein, 1982a: 18). Bu nedenle, Hıristiyanlıktan çok önce, Mezopotamya (şimdiki Irak) ve Arapların "Sind" dediği (bugünkü Pakistan) bölge arasındaki deniz bağlantısı sağlam bir şekilde kurulmuştu, hatta muhtemelen kuzeyli

insanların göç etmesiyle güneye doğru genişlemeye başlamıştı.

En başından beri, dünyanın en eski iki kent toplumunun çıktığı birikinti ovalarında –Basra Körfezinden denize dökülen Dicle ve Fırat nehirleri arasındaki Mezopotamya'da ve ağzı Umman Denizinde olan İndus Nehrinin kolları arasındaki vadide– yaşayan insanlar, ticaret, kültürel irtibat, muhtemelen de nüfus mübadelesiyle haşır neşirdi. Aralarında ticaret yaptıklarını yalnızca toprakta bulunan birbirlerinin eserleri değil (Tibbetts, 1956: 183-184), başlıca işlevi bu transiti sağlamak olan Dilmun adası (şimdi Bahreyn) gibi önemli aracı noktalardaki kazılar da kanıtlıyor.

Nil vadisinde gelişen üçüncü nehir uygarlığı da evrilen diğer merkezlerle, hem Doğu Akdeniz'de (bugünkü Suriye'deki çağdaş Halep'in kuzeyindeki Ebla, bugünkü Beyrut'un hemen kuzeyindeki Biblos, hatta muhtemelen bugünkü Türkiye'deki Güneydoğu Anadolu) hem de Umman Denizinin çeşitli kıyıları boyunca erken deniz bağlantıları kurmuş gibi görünüyor: Punt (Etiyopya olduğu varsayılıyor), Arap Yarımadasının güney sahilleri hatta muhtemelen, buna dair kanıtlar daha müphem olsa da, Hint Yarımadasının batı ucu.

Şüphesiz, milattan sonraki ilk binyılda, Kızıldeniz ve Kuzeydoğu Hindistan arasındaki ticaret halihazırda iyi gidiyordu. Bu ticaretin kontrolü, milattan önce 3. yüzyıl gibi erken bir dönemde Yarımadalı Araplar tarafından ele geçirilmiş olabilir ve büyüyen Yunan müdahalesine rağmen, bu

denizciler bu ticarete gelecek yüzyıllarda da hâkim olmaya devam etti (Spencer, 1983: 76; Ballard, 1984: 15-16),[161] Akdeniz dünyasının Batıyla kurduğu, gitgide büyüyen ticari bağlantılarında sık sık aracı rolünü üstlendi.

Daha önceki devirlerde yalnızca farazi olan bu bağlantıların niteliği, "klasik" Helen ve Roma dönemlerinde daha iyi belgelenmeye başlandı. O sırada, Akdeniz'den Hindistan Yarımadasının kuzey ve batı kesimlerine uzanan bağlar, seçerek olsa da, artık daha derin yer etmiş durumdaydı. Rotalar hem karadan hem de yalnızca Basra Körfezinden değil, ayrıca Akdeniz ve Nil'i Kızıldeniz'e bağlayan Mısır'daki kanal üzerinden denizden geçiyordu.

Avrupalıların Hint Okyanusu bölgesinin en doğusundaki kısımları keşfettiği bu safhada Umman Denizi bilinen ve sömürülen bir rota haline geldi; hatta bazı Batılılar, Güneydoğu Hindistan'ı, Güneydoğu Asya'nın çok yönlü üretim yapan birimlerine halihazırda bağlayan ikinci "çembere" girmeye cüret etmiş bile olabilir. Milattan sonraki ilk yüzyılda yazılmış *Periplus of the Eurythraean Sea*, Hindistan'a giden deniz rotası için denizcilik kılavuzlarının o zamanlarda oldukça iyi olduğunu göstererek Avrupa'nın yarımadayla çoktandır devam eden ticaretini doğruluyor.[162] Edebi re-

161. Amiral Ballard (1984: 1), denizaşırı seyahatin çok büyük ihtimalle yarımadadan doğduğunu, çünkü kuru ikliminin, daha elverişli ekolojik yaşam alanlarındakilerin aksine, balıkçılık ve ticareti onlar için bir zorunluluk haline getirdiğini iddia ediyor; ne var ki, tamamen spekülatif olan bu hipoteze temkinli yaklaşmak gerek.

162. Kılavuz en çok batı kıyılarına dair detay içeriyor ve daha ötedeki bölgeler hakkında çok az bilgi var. "Seylan çok az tanınıyordu ve nadiren ziyaret ediliyordu [ve] Malay Takımadaları, Madagaskar [vs.] hâlâ bilinmeyen topraklar [Yunanlar için]" (Toussaint, 11966: 39).

feranslar da bu ticaretten bahsediyor. Nitekim Petronius (1. yüzyılın başları), Romalı kadınların giydiği, incecik kepaze Hint pamuklarından onaylamayan bir tonda bahsediyor ve Plinius (1. yüzyılın ortası), Mısır'dan Hint limanlarına giden yolu detaylı bir şekilde tarif ediyor; Batlamyus'un 2. yüzyıl coğrafyası, Malabar kıyısının tasvirini bile içeriyor (Logan, yeniden basım 1981, I: 288-293). Hıristiyanlık Malabar kıyısına (bugünkü Kerala), geç Roma dönemi kadar erken bir zamanda ulaşmış olabilir; bu, Rahip John'un krallığına dair daha sonra çıkan Haçlı dedikodularını besleyen bir etken (Beckingham ve Huntingford, 1961).

Romalılar yarımadadan egzotik hayvan, değerli taş, kereste ve fildişi, Çin ipeği, baharat, hatta şeker, pamuk ve meyve ithal ediyordu. Fakat "Romalılar Hindistan'dan, Hintlilerin Roma'dan istediklerinden çok daha fazlasını istedikleri için, Romalılar farkı değerli madenlerle kapatmak zorundaydı" (Spencer, 1983: 77). Yarımadanın kıyı noktalarında bulunan Roma altın sikke gömüleri,[163] ticaretin dengesinin, daha sonra olduğu gibi,[164] o zamanlarda da ezici

163. Koromandel kıyılarının, dolaylı olarak ve muhtemelen Malabar'dan karayoluyla olsa da, klasik dönemde de Roma ticaretine dâhil olduğuna dair kanıtlar var. Anlamlı bir biçimde, "Roma sikke gömüleri Güney Hindistan'da, özellikle de Tamil ülkesinde yoğun bir biçimde bulunuyor. Roma malları için kullanılan büyük Hint antrepolarının en çok bilinen örneği, Tamil'in merkezinde bulunuyor", Madras'ın güneyinde, bugünkü Puduçeri'de (Spencer, 1983: 77).

164. Richards'a (1986: 10-11) göre, çoğunlukla Suriye ve Mısır'a giden değerli madenler, Avrupa'dan İtalyan limanları üzerinden çıkıyordu. "Venedik altın paralarının İskenderiye'ye doğru büyük miktarlarda hareketi, Avrupa'nın değerli madenlerinin Ortadoğu için sürekli kurutulmasının en görünür yanıydı." Benzer bir süreç, Mısır'ın Avrupa'yla ticaret fazlasının doğuya kaymasıyla İskenderiye'de de yaşandı. "Memlûk darphaneleri, tüm Hint Okyanusunda, Malakka ve Doğu Afrika kıyıları kadar uzak yerlerde

bir üstünlükle Hindistan'ın lehine olduğunu doğruluyor (Spencer, 1983: 76-77; Richards, 1986: birçok yerde ama özellikle 31-34; Toussaint, 1966: 40).

Roma'nın "düşüşü"nün, 5. ve 6. yüzyıllarda ticari faaliyetlerinde büyük gerileme yaşayan Arap tüccarlar üzerinde ciddi etkileri oldu (Spencer, 1983: 76). Güney Arabistan bir ekonomik durgunluk dönemine girerek, Mezopotamya'daki Abbasi başkentinde İslamı yeni seçmiş Araplar 8. yüzyılda Hint Okyanusu ticaretine yeniden girene kadar doğuya giden yolları açık tutma görevini İranlı Sasanilere bıraktı. Müslüman tüccarlar o zamandan, 16. yüzyılın ilk on yılında Portekizlilere yenilene kadar,[165] Hint Okyanusu çemberlerinin birine, ikisine, hatta bazen üçüne birden hâkim oldu.

bile dolaşımda olan, çok miktarda altın eşrefi ve gümüş dinar basıyordu" (Richards, 1986: 12). "Doğuya giden anayolda, dükalar, eşrefiler, grossiler, tankalar ya da külçeler, Batı Hindistan'ın başlıca limanlarına akıyordu: Kambay ve onun Gucerat'taki uydu limanları kümesine; Goa'ya, Quilon'a ve Malabar limanlarına. Ayrıca Sri Lanka'nın (Seylan) baş limanı Galle de batıdan gelen bu akışı alıyordu" (Richards, 1986: 13). Bu aşırı külçelerin çoğu, vergi ya da yağma yoluyla, Hindistan'ın iç kesimlerinin sermayesine giriyordu. Diğer yöndeki Çin'den de, ticaret açığını kapamak için, muazzam bakır para dizileri geliyordu. "Güneydoğu Asya'nın çok sayıdaki krallıklarının, kesin bir şekilde belirlenmiş bir madeni para geleneği yoktu, bu nedenle, tartıyla ölçülerek belirlenen tutarlı bir saflıktaki altın külçeler, büyük ticari işlemleri için yeterliydi" (Richards, 1986: 16). "Asya'nın madeni paraları, Malakka'dan, Hindistan ve Seylan kıyılarının ticaret merkezlerine gidiyordu" (Richards, 1986: 18).

165. Stein (1982a: 18-19), biraz da ağırlıklı olarak Koromandel Kıyısına yoğunlaşmasından dolayı, biraz farklı bir dönemselleştirme öneriyor. Güney Hindistan'ı daha geniş bir dünyaya bağlayan ticaret sistemiyle ilgili şöyle iddia ediyor:

[Bu sistem] miladi tarihin başlangıcından, muhtelemen 13. yüzyıla, iki gelişme onun sonunu getirene kadar devam etti. Bir tanesi, Müslümanların Hint Okyanusu ticareti üzerindeki kontrollerini artmasıydı ki, bu Müslümanların daha güçlü kontrolü altında, Batı Hindistan'dan gelen Müslüman ticaretinin üstünlüğünü destekledi. Koromandelli Müslümanlar, Hint Okyanusu ağına katılmaya devam etti, fakat Batı Hindistan'ın rolü artarken, Koromandel'in rolü o zamandan sonra azaldı.

6. Bölümde anlatıldığı gibi, Arap-İran gemileri 8. yüzyılda bile Basra Körfezinden Güney Çin Denizindeki Çin limanlarına seyahat ediyordu. Ne var ki bu uzun yolculuk hiçbir zaman verimli değildi, çünkü rüzgâr döngüleri, birbirlerine ters yönlerde farklı muson döngülerinin bir araya geldiği sınır bölgelerindeki limanlarda uzun süre beklemelerini zorunlu kılıyordu. Sumatra ve Malay Yarımadasının yanında bulunan, Hindistan'ın güneybatı kıyılarındaki ve Malakka Boğazı bölgesindeki limanlar, bu sınır noktalarını teşkil ediyordu. 10. yüzyıla gelindiğinde uzun yolculuk Hindistan'da ve sonra da Boğazda kesintiye uğruyordu; durulacak yerler fiilen "yolculuk mevsimleri", yani musonlar tarafından belirleniyordu.[166]

Bu yerlerde, yavaş yavaş yabancı tüccarların yerleşimci kolonileri kuruldu (Diaspora ticaretinin niteliği için bkz. Curtin, 1984). Bunun sebebi açıktı. 3 ila 6 aylık konaklamalarla karşı karşıya kalan misafirler, hayatlarını sürdürmek için gereken toplumsal kurumları kuruyordu –dua edilecek camiler ve tapınaklar, birbirleriyle ve kimi zaman dinlerini değiştirdikleri ve çoğu zaman evlendikleri yerlilerle ilişkilerini yönetmek için ekonomik ve hukuki kurumlar hatta

166. Bkz. Chaudhuri, 1985: 23, 103, 107. Hint Okyanusundaki ticaret ve denizciliği detaylı ve doğru bir şekilde tasvir eden, 16. yüzyılda yazmış olan Portekizli yazar Tomé Pres (bkz. Cortesao, 1944), tüm mesafenin bir muson mevsimi içinde alınamayacağını fark eden ilk kişi değildi, fakat bunun nedenini, kendinden önceki Müslüman coğrafyacılardan daha doğru bir şekilde açıklamıştı. Mesela El-İdrisi, Hint Denizi ve Çin Denizi kaptanlarının ona şöyle dediğini aktarıyor: "Sular yılda iki kez alçalıp yükseliyor; yaz aylarında sular doğuya doğru yükseliyor ve buna karşılık, denizin batı tarafında alçalıyor; ve sonraki altı ay boyunca, batıya doğru yükseliyor" (El İdrisi, çeviri Ahmad, 1960: 35).

transit malları depolamak ve ticari faaliyetlerini sürdürmek için tam yerleşim bölgeleri ve pazarlar. Mesela 9. yüzyıl Arap tarihçisi Belâzurî, İndus nehrinin ağzında, Malabar kıyısında ve Seylan'da bulunan Müslüman tüccar yerleşimlerine atıfta bulunuyor (Toussaint, 1966: 49). Goitein (1963), Malabar'ın yanı sıra Koromandel kıyısındaki Yahudi tüccar yerleşimlerinden bahsediyor.

Dolayısıyla İtalyanlar tarafından 14. yüzyıla kadar kullanılmayan yerleşik elemanlar, Hint Okyanusu ticaretinin bir erken dönem özelliğiydi. Ticari faaliyetlerin ölçeğinin 9. yüzyılda, özellikle de Kızıldeniz'den gelen Fâtımî ticaret yoğunluğunun Basra Körfezinden gelen ticaret akışıyla birleşmesi ve 10. yüzyılda genişlemesiyle, daha az sayıda gemi sahibi çemberi tamamlamaya ve daha az sayıda tüccar mallarına Çin'e kadar eşlik etmeye başladı. Bunun yerine, Hint kolonilerinde kalma eğilimindeydiler.

Ortadoğulu tüccarların en eski yabancı kolonileri, yerli nüfusla kaynaştıkları, Hindistan'ın Kuzeybatı sahillerinde kurulmuştu. Guceratlı tüccarların İslamı seçmesi, İslamın ilk yüzyıllarında başladı. Din değiştirmeler 12. yüzyılın sonu ve 13. yüzyılın başında, Delhi Müslüman Köle ya da Türk Sultanlığı denen hükümdarlığın kurulmasıyla arttı. Ne var ki, Fâtımî zamanlarından beri Yahudi ve Müslüman tüccarlar ayrıca daha güneyde, Malabar kıyısı denen bölgede de ticaret kolonileri kuruyordu.[167] 13. yüzyılın ortasında,

167. Hindistan'daki Yahudi tüccar kolonilerinin rolünü araştırmak için Geniza belgelerini kullanan Goitein (1963: 189), şuna dikkat çeken ilk kişi: "Yahudi tüccarların Hint ticaretindeki payı, nispeten azmış gibi görünüyor." Yine de, Aden ve Malabar

bu yerleşimlerden biri olan Kozhikode, Müslüman tüccarlar için Güney Hindistan'ın o kısmındaki birincil "koloni" limanı haline geldi.

Bu daha sonraki gelişmeleri ele almadan önce, Güney Hindistan'ın karşı kıyısındaki Koromandel Sahilinin erken dönem tarihini inceleyeceğiz; bu bölgenin Güneydoğu Asya ile deniz ticaretinde, batı kıyısının Ortadoğu'yla ticarette sahip olduğu kadar eski bir rolü vardı.

DOĞUYA DOĞRU, GÜNEYDOĞU ASYA'YLA ERKEN DÖNEM BAĞLANTILAR

Hindistan ve Güneydoğu Asya arasındaki ilişkinin, daha önceki araştırmaların varsaydığından çok daha eskiye dayandığı açık. İlk başta araştırmacılar Çin ve Hindistan'ın Güneydoğu Asya'daki medenileştirici etkiler olduğunu düşündü (D. G. E. Hall, 1981 bile bu görüşü savundu); Güneydoğu Asya adalarındaki "yerliler" ya pasif alıcılar ya da en

kıyılarındaki Yahudi tüccarların, Hint pamuk ve ipeğinin, Çin porseleni ve madeni mallarının (demir ve çelik, pirinç ve bronz) yanı sıra, en çok beklenen baharatlardan, boyalardan, kokulardan, ilaçlardan, inciden, Hindistan cevizinden ve ağaçlardan bahsettikleri yazışmalarını keşfetti (Goitein, 1963: 196); bu, Asya'dan ithal edilen malların, 13. yüzyıldan önce bile endüstriyel ürünlerin büyük bir kısmını teşkil ettiğini gösteriyor. Kızıldeniz ya da Aden'den doğuya gönderilen malzemeler de çoğunlukla imalat mallarıydı; besin maddeleri, listelenen ürünlerin yalnızca onda birini teşkil ediyordu (Goitein, 1963: 197-198; ayrıca bkz. 1954 ve 1980 makaleleri). Ne var ki bu belgelerin, Yahudilerin Mısır ticaretinde geç Eyyubi ve Memlûk dönemlerinde olduğundan daha önemli bir role sahip olduğu zamanlara ait olduğunun ve Goitein'ın, Kozhikodeli Müslüman tüccarların öne çıkmasından önceki bir dönemden bahsettiğinin belirtilmesi gerekiyor.

iyi ihtimalle, kıtanın çekirdek bölgelerinin sunduğu daha gelişmiş kültür ve teknolojilerin aktif taklitçileri olarak görüldü.[168]

Şimdi yeni bir görüş baskın. Spencer (1983: 67), Wilhelm G. Solheim'in Tayland'daki kazılarının önemini vurguluyor; bu kazılar, "Güneydoğu Asyalıların, taş aletleri yontup cilalayan, pirinç eken, çömlek yapan ve tunç döken ilk Asyalılar" olduğunu düşündürüyor. Şüphesiz, 60'ların ortasındaki kazıların sonuçları çarpıcıydı. Solheim, Tayland'da MÖ 10.000'de bile bitkilerin kültürlendiğine dair kanıtlar buldu, hatta bir pirinç tanesi izi, karbonla MÖ 3500 yılına tarihlendi; bu tarih, pirincin Hindistan ve Çin'de bulunduğu tarihten bin yıl önceydi. Solheim'e göre, Tayland metalurjisi yaklaşık MÖ 4000 yılında başladı ve iyi kalitede tunç, Hindistan'da bulunmasından 500, Çin'de bulunmasından 1000 yıl önce, üçüncü binyılda üretiliyordu. Uzun mesafeli uskundra da yaklaşık MÖ 4000'de yapılmıştı ve görünüşe göre bu, deniz yoluyla dışarı göçü teşvik etmişti. "Milattan önce üçüncü binyılda, birbirinden ayrı bir göçler dizisinde, sandal kullanan insanlar Endonezya ve Filipinler'deki adalara girdi, ayrıca batıya yönelerek yaklaşık 2000 yıl önce Madagaskar'a ulaştı" (Spencer, 1983: 69-71).

168. Spencer (1983: 68), Çin ve Hindistan'ın "Avrupalı sömürgeleştirme yaklaşımlarının tuzağına düşen Güneydoğu Asya'nın daha az gelişmiş insanları" üzerinde olduğu varsayılan etkisi hakkında yazan Hintli ve Batılı araştırmacıları suçluyor, "zira Hint 'sömürgeleştirmesi' ve 'Büyük Hindistan' tartışmaları, İngiliz yazarların bir zamanlar Britanya'nın Hindistan'daki 'medenileştirme' görevlerini anlattığı kitapçıklardaki tonuna hayli benziyor."

Eğer Solheim'in öne sürdüğü gibi Güneydoğu Asyalı denizciler, milattan önceki ilk binyılda Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizine açılıyor ve orada ticaret yapıyorsa, o zaman Hint ve Çin uygarlıklarının, hareket halindeki bu kültür taşıyıcılardan etkilenmesi, etkinin tam tersi yönde olmasından çok daha olası (Spencer, 1983: 72). Stein (1982a), Koromandel kıyısı üzerinden deniz bağlantılarının çok eski olduğunu, bu nedenle Yarımadanın temel etnik terkibinin, Güneydoğu Asya'dan deniz yoluyla yapılan göçlerden etkilenmiş olabileceğini kabul ediyor.

Ve yine de, bu Güneydoğu Asyalı denizci/tüccarlar, "Arap tüccarlar gelmeye başlayana kadar bu sularda fiili bir tekel" (Solheim, alıntılayan: Spencer, 1983: 72) sahibi olsa da, böyle bir tekel tam olamazdı, çünkü Hıristiyanlığın ilk yüzyıllarından beri, güçlü kültürel etkiler aksi yönde işlemişti (Stein, 1982a: 17-18).

Hint kültürü, Pallava döneminden önce bile, aynı rotalar üzerinden doğuya doğru yayıldı. Bu nedenle, Hint Takım Adalarının (Endonezya) ne zaman ve nasıl "Hintleştiği" sorusu biraz mevzu dışıdır. Bağlantılar, tamamen pratik amaçlar için her zaman var olmuştu. Ortaçağın başlarında, Hinduizm ve Budizm aracılığıyla, Malakka Boğazındaki Şrivicaya denen krallığı şekillendirenin Hint etkileri olması, antik suyollarından gidip gelen etkilerin devamından başka bir şey değildir (9. Bölümde bu daha detaylı inceleniyor.)

Gelgelelim, ticaret 10. ve 11. yüzyıllarda toparlanmaya başlayınca, Asya'daki ekonomiler önemli derecede genişledi. Güney Hindistan'daki Çola, Angkor'daki Khmer,

Pagan'daki Burmalılar, Kuzey Vietnam'daki Ly ve Çin anakarasındaki Song gibi yeni güçler türedi. "Diğer sonuçların yanında, bu takviyeler Asya'nın deniz ticaretini teşvik etmiş ve Doğu ile Batı Asya'yı birleştiren ulaşım kanallarından seyahat eden uluslararası tüccarlar topluluğu arasında muazzam bir enerji patlaması başlatmış gibi görünüyor" (Hall, 1980: 162).

Spencer (1983: 74, vurgular eklendi), "şehirler takımadası" fikrini benimseyerek, bu ticareti "milletler" üzerinden düşünmememiz için bizi uyarıyor. Yorumları hayli yerinde.

> *Hindistan'ın Güneydoğu Asya ile yaklaşık 1000 yılından önceki yüzyıllardaki bağlantılarından bahsettiğimizde, ortak zemini seyrek fakat uzaklara yayılan bir deniz ticaretinden oluşan, çok farklı bir ilişkiler dizisini kastederiz. "Hindistan" ve "Güneydoğu Asya" arasındaki ilişkilerden söz etmek uygun olsa da, iki bölgenin de çok kapsamlı olduğunu ve politik ya da kültürel olarak birleşmiş birimler olarak hareket etmediğini ya da etkileşime geçmediğini hatırlamalıyız.* Güneydoğu Asya'daki bazı kıyı yerleşimlerinin sakinlerinin, Hindistan ya da Güney Çin'deki benzer yerleşimlerle, kendi hinterlantlarıyla olduğundan daha iyi bağlantıları ve daha çok ortak çıkarı olması *muhtemel. Güneydoğu Asya'nın Hintleşmesi, kozmpolit liman toplumlarının oluşmasını takip etti ve bununla benzerlikler gösterdi.* Genel olarak, mallar insanlardan daha uzaklara seyahat etti; çok az insan tüm yayı seyahat etti.

Farklı zamanlarda, farklı tüccar grupları öne çıkıyordu ve çeşitli yerlerden gelen tüccarları çoğu kez aynı gemiler taşıyordu, çünkü en büyüğü birkaç yüz insanı barındırabiliyordu (Spencer, 1983: 75).

Koromandel Kıyısından Hintli tüccarlar 10., 11. ve 12. yüzyıllarda aktif olarak doğuya seyahat ediyordu. 11. yüzyılda, Çolalar ile Şrivicaya hükümdarları arasında etkileşim olduğu yönünde bazı kanıtlar var; hatta Çolaların 1025'te Şrivicaya limanlarına yaptığı bir akına dair anlatımlar bile var. 12. yüzyıl Çin kaynakları, Çola limanlarını birinci sınıf ticaret ortakları olarak kabul ediyor ve Koromandel'den ithal edilen mallar arasında inci, mercan, hurma, kakule ve pamuk ürünleri olduğunu yazıyor. Batı kaynakları baharatlar, kokular, boyama ve cilalama bitkileri, tıbbi otlar, ipek ve özellikle pamuk olduğunu belirtiyor (Hall, 1980: 163). Bu mallar, "genel merkezleri" Seylan ve Koromandel kıyısında olan Tamil tüccarların gemileriyle taşınıyordu (Digby, 1982: 127). Belli ki Güney Hindistan ihracatları, tarımsal hinterlantlar ve iç bölgelerdeki ticaret kasabalarıyla bir ilişkiler ağı gerektiriyordu (Hall, 1980: 164); bu meseleye, Çola yönetimi altındaki endüstriyel gelişmeleri ve ticari uygulamaları incelerken geri döneceğiz.

HİNDİSTAN'IN BATI KIYISI: ORTAÇAĞDA GUCERAT VE MALABAR

Güney Hindistan'ın doğal olarak, oldukça farklı ekolojik temellere, sosyal örgütlenme yapılarına ve ticaret için ulus-

lararası sahalara sahip iki alt bölgeye ayrılmasından dolayı, her birini ayrı ayrı incelemek gerekiyor. Bu, kültürel bağlar ya da dönemsel politik birleşmeler olmadığı anlamına gelmiyor. Ne var ki genel olarak bakıldığında, ikisi aksi yönlere bakıyor: batı kıyısı, 6. ve 7. Bölümde anlatılan Ortadoğu'ya bakarken, doğu kıyısı 9. Bölümde daha detaylı incelenecek olan Güneydoğu Asya'ya bakıyor. Bu nedenle Gucerat ve Malabar ile başlıyoruz.

GUCERAT

Kuzeyinde Kutç Körfezi ve güneyinde Kambay Körfezi olan, Hindistan'ın kuzeybatı kıyısındaki Gucerat Yarımadasının burnu, oluştuğu günden beri gemileri, denizcileri ve tüccarları barındırdı. Guceratlılar bugün de ticari zekâlarıyla tanınıyor. Klasik dönemde Mısır'da ve muhtemelen Roma'da bulundukları belgelenen az sayıdaki Hintli tüccarın bu bölgeden gelmesi muhtemel (Toussaint, 1966: 60). Basra Körfezindeki ve Arabistan kıyı kesimindeki limanlarla bağlantılar, bilindiği üzere sürdürüldü, zira yerel belgeler oralardan özellikle bahsediyor. İslamın ilk günlerinde, Kambay ve Saymur limanları, bazıları aşırı zengin olan Arap tüccarların yerleşim kolonilerinin yanı sıra, Siraf, Umman, Basra ve Bağdat'tan gelen denizcileri bünyesine katmıştı ki El-Mesudî 10. yüzyılın başında orada kaldığı sırada bu denizcilerin, oradaki varlığını ve evlilik yoluyla kalıcı şirketler kurduğunu gözlemlemişti (Chaudhuri, 1985: 98).

Transit ticaretine ve hinterlantlarının hammadde ve nihai ürün talebine bağlı olan Gucerat'ın refahı, daha geniş

sistemdeki şartlara göre dalgalanıyordu. Ne var ki bu etkiler, bir yönde işlemekten ziyade, sık sık çapraz etki akımları oluşturuyordu. Bu nedenle Richards (1986: 1), gücün parçalara ayrılması ve ayrıca bunu takip eden fakirlik yüzünden, "Kuzey Hindistan 8. yüzyıldan 12. yüzyıla kadar, değerli madenleri önceki dönemlerdeki yoğunlukla çekemedi," diye belirtiyor. Bunun sebebi belki de Bağdat'ın 9. ve 10. yüzyıllarda Hindistan ve Çin'den yalnızca lüks mallar ithal etmesiydi. Gelgelelim, 11. ve 12. yüzyıllarda talep arttı ve Bağdat ve Kahire'den tüccarlar, kimilerini Avrupa'ya yollamak üzere, büyük miktarlarda biber ve diğer baharatlar ve kumaşlar satın almaya başladı (Richards, 1986: 2-3):

> *Esas büyük değişim 1200'den sonra yaşandı. O sırada, büyük deniz rotalarının taşıma ve ticaret kapasitesi, geç antik çağa kıyasla artmıştı. 13. yüzyılda, en temel ihtiyaçları karşılayacak dökme mallar bu büyük ticaret arterlerine girdi. Çağdaş tasvirler işlenmiş kumaşlar, madenler, aletler ve silahlar; ham ipek ve ham pamuk gibi yarı işlenmiş hammaddeler ve çıkartılmış orman ya da deniz ürünleri olduğunu belirtiyor. Bu ticarette canlı atlar bile nakliyordu. En şaşırtıcı değişim, tahıl, şeker, yağ, tuz ve kurutulmuş yiyecekler gibi gıda maddelerinden oluşan dökme yüklerin de dâhil olmasıydı.*

13. yüzyıldaki bu dönüşüm neyle açıklanabilir? Akdeniz ticaretindeki müthiş genişleme kesinlikle etkenlerden biriydi. Kuzey Hindistan'da güçlü Müslüman devletlerin ortaya çıkmasının epey katkı sağladığı bu küresel süreç, daha yerel

değişimlerle de pekişmişti. "Büyük ölçekli yeni para birimleri, yeni devlet vergisi yapıları ve büyüyen nüfus ve pazarlar, Hindistan'ın 13., 14. ve 15. yüzyıllarda ortaçağ dünya ekonomisi ilişkilerindeki yenilenen rolü sayesinde, değerli madenlerin [Hindistan'a] akışının lehine işledi" (Richards, 1986; fakat ayrıca bkz. Habib, 1982: 82-85).

Fakat karşı güçler de iş başındaydı. Nitekim, Moğolların 13. yüzyılın ortasında İran ve Irak'ı fethi, bu ticaretin önceden Gucerat limanlarından geçen kısmının yönünü değiştirdi, çünkü Akdeniz trafiğinin bir kısmı Kızıldeniz'e, dolayısıyla Quilon, daha sonra da Kozhikode gibi güney (Malabar) limanlarına kaydı. Fakat Gucerat'ın 1303-1304'te Delhi Müslüman sultanlığına dâhil olması, ona yeniden canlılık aşıladı, çünkü çarpıcı bir biçimde tüketen Delhi elit sınıfının talep ettiği lüks malların baş ithalatçısı haline geldi (Chandhuri, 1985: 58). Yabancı tüccarlar ticarete hâkim oldu. 14. yüzyılın ilk dönemlerinde İbn Battuta (çeviri Husain, 1955: 172), Gucerat'ın en büyük limanı Kambay'ı, "evlerinin ve camilerinin sanatsal mimarisi bakımından en güzel şehirlerden biri" olarak tarif diyor; bunların çoğu, "sakinlerinin çoğunu oluşturan yabancı tüccarlar" tarafından inşa edilmişti.

Geç-ortaçağda, Gucerat uluslararası gemicilik ve ticarette önemli bir rol oynamayı sürdürerek, Doğu Afrika ve Koromandel kıyılarındaki ticaret üzerinde de yavaş yavaş kontrol sağladı. Guceratlı tüccarlar ve denizciler, Portekizliler 15. yüzyılın sonunda aniden ve korkutucu bir şekilde ortaya çıktığında da Hint Okyanusu ticaretinde hâlâ oldukça

aktifti. Vasco da Gama'ya Doğu Afrika kıyısındaki Malindi'den Kozhikode'ye kadar rehberlik eden de bir Guceratlıydı (Gopal, 1975: 1; Tibbets, 1981: 10).[169]

Guceratlıların Doğu Afrika'da bulunması ne sıradışı ne de yeniydi. Pamuklu kumaş Afrika'ya eskiden beri ithal ediliyordu ve 1500'lerin son dönemlerine kadar bile oraya ulaşmayı başardı, zira "1500 civarında Hindistan'a gelen Portekizli gezgin Barbosa, Mombasa ve Malindi limanlarında Kambay Krallığından gelen gemiler gördü ve Mombasa'nın güneyinde, Zanzibar ve Mafia ada krallıklarının hükümdarlarının, Mombasa'da Guceratlı tüccarlardan alınan ipek ve pamuk kumaşlar giydiğini keşfetti" (Gopal, 1975: 2). Ayrıca Barboso, kumaşla dolu Gucerat gemilerinin Aden'de demirlediğini gördü, tıpkı İbn Battuta'nın 150 yıl önce gördüğü gibi (çeviri Husain, 1955: xliv). Basra Körfezindeki Hürmüz 1507'de Portekizliler tarafından ele geçirildiğinde, "fatihler, (Hint) Sultanlığın askeri gücünü zayıflatmak için atların Gucerat'a yollanmasına engel oldu" (Gopal, 1975: 4), çünkü tabii ki atlar ortaçağ savaşlarının "tanklarıydı." Memlûkların yönetimindeki Mısır ve Gucerat arasındaki sıkı bağları doğrulayan başka bir gerçek de, Portekizlilerin 1509'da Diu'da nihayet bozguna uğrattığı donanmanın, ikisinin ortak donanması olmasıydı.

---

169. Portekizlileri Hint Okyanusuna taşıyanın, düzensiz olsa da detaylı bir 15. yüzyıl denizcilik kılavuzu (bkz. Tibbetts, 1981) yazmış olan Arap muallim (büyük denizci) İbn Macit olduğu dedikodusunun doğru olması imkânsız, zira *Kitabü'l-Fevaid*'i yazdığı 1490 yılında bile epey yaşlı bir adamdı.

Malabar kıyısı tüccarları, muhtemelen biraz sonraki devirlerde olsa da, kesinlikle Guceratlılar kadar zengin, güçlü, açıkgöz (ve "yabancı") idi. En güneydeki Quilon, en azından 9. yüzyıldan beri, Arap gemileri ve Song hanedanı ciddi bir şekilde denize açıldığı zamanlarda, Çin yelkenlileri için önemli bir uğrak limanıydı. 1330'larda, İbn Battuta yakınlarda karaya oturduğunda hâlâ işliyordu, gerçi o sırada, 13. yüzyılın ortalarında öne çıkan, biraz kuzeydeki rakibi Kozhikode tarafından gölgede bırakılmıştı.

Das Gupta'ya göre (alıntı: 1967: 4-5, italikler eklendi), Kozhikode'nin yükselişi ve düşüşü, Batı Asya ticaret rotalarındaki kaymayı yansıtıyordu; bu 6. Bölümde değinilmiş bir mesele.

Kozhikode'nin kendisi, *13. yüzyılın ortasında* Asya ticaretinde yaşanan büyük karmaşayla *yükseldi*. Bundan önce, Basra Körfezindeki limanlar, Umman Denizi ticaretindeki üstünlüklerini sürdürüyordu. Kadırgalar genellikle Bussora ve Hürmüz'den, Quilon ve Colombo'ya giderdi. Quilon, Çin'den gelen çok sayıda yelkenlinin merkeziydi. Çin yelkenlileri ve Arap *dhouw*'lar Güney Çin ile İran kıyıları arasında bıkmadan usanmadan gidip gelirken, uzun menzilli deniz ticareti arterleri, Asya kıtasını sarıyordu. Bu yapı, batı ucundaki Abbasi halifeliğinin yıkılmasıyla bozuldu. Şubat 1258'de, Moğollar Bağdat şehrine saldırdı. Bu politik çöküş, ticari bir gerilemeye neden oldu. Basra Körfezi bölgesi, Umman Denizi ticaretindeki önemli rolünü kaybetti. Kuvvetli Memlûk sultanları yönetimindeki Mısır kontrolü devraldı

ve Kerimi tüccarlar olarak bilinen Arap tüccarlar, yeniden canlanmış Aden'den, yeni kurulmuş Kozhikode'ye yelken açmaya başladı. Ticaretin dönüşünden bir süre önce Malabar'da şiddetli bir politik karmaşa vardı. Kıyı bölünmüş ve kuvvetli genç bir aile, bölgenin ufak bir şeridine sahip olmuştu.

Böylece, "denizlerin kralı" Samudri Raja'nın (sonra Zamorin'e dönüştü) yeni iktidarı altındaki Kozhikode, 13. yüzyılın ikinci yarısında, Müslüman tüccarlar, Zamorinler onlara politik ve mali destekleri karşılığında cazip ticaret şartları sunduğu için Kızıldeniz'den limana akın ettiğinde öne çıktı (daha fazla detay için Krishna Ayyar, 1938).[170]

Kızıldeniz ve Malakka Boğazı arasında gidip gelen gemiler kimi zaman Sri Lanka'ya (Arap coğrafyacılar tarafından Serendib denen Seylan) demirlese de, çoğu, Guceratlı ve Yahudi tüccarların verimli ticarette pay sahibi olduğu Kozhikode'deki ticari komplekste duruyordu. Gerçi Das Gupta (1967 6), "Arapların, özellikle de Umman Denizindeki ticareti yürütmedeki üstünlüklerine hiç şüphe yok," diye belirtiyor. Ayrıca, Kozhikode'nin aniden öne çıkışının çarpıcı sonuçları olduğuna da şüphe yok. Das Gupta'nın (1967: 5-6) sözleriyle:

> *Kozhikode'nin refahı; Quilon'un gerilemesi ve Kahireli tüccarların Güney Çin'deki rakiplerini yenmesi anlamına geliyordu. Araplar Kozhikode'ye yerleştiler, Samudri'ye*

170. Benzer bir strateji bir buçuk yüzyıl sonra, Palembang hanedanı prensi Malakka'da rakip limanını kurup, koruma ve mali teşviklerle, Boğaz bölgesine yayılmış tüccar topluluklarını yönetimi altına aldığında da izlendi.

bölgesel genişlemesinde yardım etti ve ticari amaçları için desteğini aldı. Çinliler, Umman Denizinde uzun zaman önce kurdukları ticaretin, bu Arap-Hintli birleşmesi yüzünden batışını izledi. "15. yüzyılda, Çin'den birkaç yelkenli hâlâ Hindistan'a geliyordu, ama çoğu Malakka'da duruyordu; Hintlilerin sahip olduğu gemiler, Malakka ve Hint sahilleri arasındaki kısmı kaplıyordu; Arapların sahip olduğu gemiler Arap denizlerine hâkimdi [Böylece] uzun menzilli Asya ticareti, kullanılmaz hale geldi, gerçi Arap dhouw'ları hâlâ Aden'den Malakka'ya seyahat ediyordu." [W. H. Moreland, alıntılayan: Das Gupta].

BATI HİNT OKYANUSUNDA ARAP-HİNT HEGEMONYASININ SONU (?)

Ortaçağ boyunca Arap gemileri ve tüccarları, Basra Körfezi-Kızıldeniz ve Güney Hindistan kıyıları arasındaki batı çemberine hâkim olmaya devam etti; orada, Boğaza giden ikinci çember üzerindeki hâkimiyetlerini Çinlilerle paylaşan Hint gemileriyle buluşuyorlardı.

Song döneminin başlarında Çin gemileri Hintli tüccarlarla Boğazda buluşmayı tercih ediyordu, ama Çinliler ara sıra, İran, Arap, Malezya ve Hint gemilerinin, ticari işlemlerinin devlet görevlileri tarafından sıkıca denetlendiği seçilmiş birkaç limana girmesine izin veriyordu. Gelgelelim, geç Song ve Yuan dönemlerinde, Çinliler yabancılara daha çok liman açmakla kalmadı, ayrıca Çin yelkenlileri, Arap kadırgalarıyla buluşmak için Hint limanlarına saldırganca akın etti. 1368'de Ming hanedanlığının kurulma-

sı, bu durumu hemen tersine çevirmedi (Lo, 1958). Erken Ming dönemlerinde, Çinliler hâlâ etkileyici bir donanmaya sahipti; bu, Amiral Cheng Ho'nun, 15. yüzyılın ilk onyıllarındaki geniş kapsamlı büyük filosunun gösterdiği bir gerçekti. Bununla birlikte, Çinlilerin Hint Okyanusundan çekilmesi, 1430'ların ortasında kalıcı hale gelerek çarpıcı bir biçimde tamamlandı.

Tüm bölgedeki en düzenli ve zırhlı donanmanın ortadan kaybolmasıyla oluşan bu "güç boşluğu", Portekizli istilacıların önündeki tek engelin (Guceratlı müttefikleri olsa da) Memlûk filosu olmasına sebep oldu. Akdeniz perspektifinden bakılacak olursa, bu boşluk kesinlikle sıradışıydı. Akdeniz'de 9. yüzyıldan beri sürekli bir deniz savaşı durumu vardı ve bu nedenle ticaret gemileri her zaman askeri konvoylarla seyahat ederdi. Bu Hint Okyanusu için geçerli değildi, çünkü savaş oradaki ticareti nitelendirmiyordu. Bunun nedenini sormalıyız.

Umman Denizi ve Güney Çin Denizi arasında uzanan kesintisiz okyanus alanının en azından kısımlarını paylaşan en az dört deniz gücünün varlığına rağmen, bu ticaret "esasen sakindi" (Das Gupta, 1967: 7; ayrıca Toussaint, 1966: 101). Ticaret kervanlarına karadaki yağmalara karşı karşılıklı fayda sağlayan bir dokunulmazlık verilmesi gibi, görünüşe göre, çeşitli kökenlerden deniz tüccarları da diğerlerinin gemilerine saygı gösteriyor ve şüphesiz, sık sık birbirlerinin mallarını ve yolcularını taşıyordu. Bu, "korsanlığın" bilinmediği anlamına gelmiyordu. Korsanlık, Hint Okyanusunda (özellikle de Boğazlar bölgesinde) kesinlikle bir so-

run teşkil ediyor ve sürekli tetikte olmayı, cezai baskınları hatta kimi zaman "haraç" şeklinde ödemeler yapılmasını gerektiriyordu. Fakat ticarete dâhil olan çeşitli "milletlerin" gemileri, birbirlerini tehdit olarak algılamıyor gibi görünüyor, ayrıca birbirlerine "korsan" diye hakaret de etmiyordu. Chaudhuri'nin (1985: 14) gayet iyi ifade ettiği gibi:

> *1498'de Portekizlilerin gelmesinden önce, hiçbir politik güç deniz yollarının ve uzun mesafeli Asya ticaretinin kontrolünü ele geçirmek için organize bir girişimde bulunmamıştı. Hint Okyanusunun tamamı ve farklı denizleri, belli ulusların ya da imparatorlukların hâkimiyetinde değildi.*

Tüccarlar genelde, İtalyanların yaptığı gibi, geçişlerinin güvenliğini sağlamak için silahlı konvoyların eline bakmazdı. Gemiler birlike seyahat etme eğiliminde olurdu, ama bunu çoğunlukla yardımlaşma için ve uygun denize açılma zamanlarını, etnik kökenleri ne olursa hepsinin bağlı olduğu muson rüzgârları katı bir şekilde belirlediği için yaparlardı.

Nispeten barış ve hoşgörüyle geçen yüzyıllar sağlayan bu serbest ve çok etnikli gemicilik sistemi, çok farklı "oyun kuralları" kullanan yeni bir oyuncunun müdahalesine belli ki hazır değildi. Bu nedenle, Aralık 1500'ün sonuna doğru, "Portekizli kaptan Cabral, Kozhikode'de [o sırada 15 bin Müslüman tüccarın bulunduğu bir şehirdi (Toussaint, 1966: 101)] biber yükleyen iki Müslüman gemisine saldırıp onları ele geçirmeye karar verdiğinde, yazılı olmayan kanunları çiğnedi" (Das Gupta, 1967: 7). Das Gupta (1967: 8-9) şu sonuca varıyor:

Portekizliler saldırgan olduğu için değil [kesinlikle öyle olsalar da], özgün olduğu için önemliydi. Beraberlerinde, Asya ticaretinden ciddi anlamda farklı olan bir ticaret türü getirdiler. Elbette ikisi de hâlâ ortaçağa aitti ve Portekizlilerin yeniliği, Asya'da yaygın olan üretim ve dağıtım sistemini değiştiremezdi. Yine de önemli bir farklılık vardı. [Kozhikode'deki Arap tüccarlar şuna inanmıştı:] Portekizliler tüccar değil, korsandı. Kaygıları genel olarak gerçekleşti. Portekizliler yavaş yavaş ve özenle, karmaşık bir baskı sistemi kurdular.

Karada, onlara ürünleri pazar fiyatının altında satın alma hakkı veren birtakım anlaşmaları mecbur kıldılar, denizde ise Asyalı gemilerin Portekizlilerden "izin" satın almasını gerektiren, şiddetle uygulanan bir geçiş sistemi kurdular. Portekizliler askeri güçleri sayesinde, Hint Okyanusundaki ticaret limanlarında bu şekilde radikal bir yeniden yapılandırmaya sebep oldu; bu yeniden yapılandırma, yavaş yavaş ve yarım olsa da, Kozhikode'yi eninde sonunda yıprattı.

Müslüman (Arap ve Hint) tüccar aristokrat sınıfının işleri 16. yüzyılın başlarında iyi gitse de (Das Gupta, 1967: 11), Kozhikode geriliyordu. Portekizliler ticaretin çoğunu, kontrolü yalnızca kendilerinde olan Cochin ve Goa limanlarına yönlendirdikten sonra, Hindistan'ın kalan limanları, Portekizlilerin müsamahasına bağımlı, ikincil bir konuma gerilediler. 18. yüzyılda, İngiliz bir ziyaretçinin Kozhikode'yi ottan çatılı kulübelerin bulunduğu mütevazı bir balıkçı kasabası olarak tasvir etmesine rağmen, şehir hâlâ Malabar'ın başlıca

metropolüydü ve Hintleşmiş Müslüman tüccarların geriye kalanları, Avrupa egemenliği altında da olsa, ölmekte olan bir ticareti sömürmeye devam ediyordu (Das Gupta, 1967: 1).

GÜNEYDOĞU HİNT TOPLUMLARININ ORTAÇAĞDAKİ ÖRGÜTLENMESİ

Doğu ovalarındaki tarım toplulukları –Pallava, Çola, Pandya ve nihayetinde Vijayanagar– Malabar kıyısındaki emsalleri kadar tecrit edilmiş ve sadece ticaretle ilgilenmese de, ticaretin 8. ve 9. yüzyıllarda başlayan büyük canlanışında yer aldı. Stein (1982a: 19, italikler eklendi) şunu söylüyor:

> *Yaklaşık 9. yüzyıldan beri, güney yarımadası ve ötesinin çok büyük bir kısmında ticaret yapan [Tamil]* tüccarların zengin ve itibarlı ortaklıkları, baskın tarımsal kurumlarla bütünsel olarak bağlantılıydı. *Seyyar tüccarlar, dönemin dağınık, ileri tarım topluluklarını birbirine bağlayan araçlardan birini teşkil ediyordu.*

11. yüzyılda Tamil tüccarlar, Çola devleti tarafından desteklenen şirketler halinde örgütlenmişti (Stein, 1982a: 20). Çola daha maceraperest hale gelerek, Seylan ve Maldivler'de geçici bir kontrol sağlamış ve Şrivicaya kadar uzak yerlere saldırmıştı, bununla birlikte "düzenli bir idari sistemle devlet gelirlerini tahakkuk edecek bir gelenekleri ya da araçları yoktu" (Stein, 1982a: 20) ve her zaman deniz akınlarından ziyade tarımsal hinterlantlarıyla meşgullerdi.

Ne var ki 12. yüzyıla gelindiğinde, batı bölgelerinden Müslüman tüccarların (çoğu Hintti) rollerini devralmasıyla Tamiller üstünlüklerini kaybetmeye başlamıştı bile (Stein, 1982a: 40). İlginçtir ki, aynı dönemde "baharatlar [ve] Hint ve Ortadoğu ipek ve pamukları Çin limanlarına büyük miktarlarda giriyordu" (Richards, 1986: 3). Fakat Çola devleti, bu patlamadan fazla faydalanmadı, çünkü denizaşırı ticarete olan ilgisi 13. yüzyılda bitmiş gibi görünüyordu (Stein, 1982a: 40).

Daha önce belirtildiği gibi, Malabar kıyısının serbest ve parçalı politik sisteminin aksine, 1279'a kadar süren Çola (ardından hükümdarsız bir dönem oldu) ve yaklaşık 1350'de nihayet onu takip eden Vijayanagar askeri feodal devleti başta olmak üzere Güneydoğu Hindistan'ın tarımsal devletleri, uzun mesafeli ticaretten ziyade, tarımsal fazlalığı toplamaya yönelmişti. Stein (1982a: 24-25), toprak ve Tamil politik örgütlenmesi arasındaki bağlantıya dair yararlı bir açıklama öneriyor:

> *Sulu pirinç kültürü [Koromandel kıyılarında bulunduğu gibi], yetiştirme uygulamalarının bir hayli rutinleşmesine imkân veriyordu. Bu şartlar altındaki baskın insanların başlıca görevleri, toprak ve işgücü üzerindeki kontrolü sürdürmek ve hidro-tarımsal türdeki sulama sistemini genişletmekti. Güney Hindistan'da bu koşulların olduğu yerlerde, tarımsal ürün fazlasının başlıca alıcısı olan Hindu kurumları ve Brahmanlar'dan ve Çolalar gibi güçlü bölgesel derebeyliklerden oluşan güçlü bir çiftçi toplumumun erken dönem üstünlüğüyle karşılaşılıyordu.*

Bu durum, Malabar'dakinden çok farklı bir sınıfsal yapıya sebep olmuştu. Güneydoğu Hindistan'daki su gücüne bağlı tarımsal toplumlardaki işgücü tam olarak köle değilse de "bağlanmıştı", yani toprağa bağlıydı (Stein, 1982a: 27, 30-31) ki bu durum, Hindistan'ın ortaçağda feodal olup olmadığına dair bitmez tükenmez tartışmalara neden oldu (mesela bkz. Mukhia, 1981; Sharma, 1965, 1985; Stein, 1985). Dahası, Kuzey Hindistan ya da Malabar'daki durumdan farklı olarak, yöneticiler genelde savaşçı kastın parçası değildi.[171]

Ne var ki, Wittfogel (1957) tarafından sulamaya bağlı toplumlar için önerilen "Doğu Despotizmi"nin aksine, Güney Hindistan krallıkları ne fazla merkezileşmişti ne de despotçaydı. Makro bölgede bir dizi büyük krallık bulunmasına rağmen, büyük alanlar üzerinde merkezileşmiş bir kontrol asla sağlanamadı. Krallar törensel olarak meşru kabul ediliyordu, ama imparatorluk sahaları yoktu. Dolayısıyla krallık, çeşitli türlerdeki yerel kurullara devredilmiş yüksek seviyeli özerklikle bir arada var oluyordu.[172] Stein (1982a: 32, 35) şunu vurguluyor:

---

171. "Savaşçı nesiller"in bulunduğu Kerala (Stein, 1982a: 32-33) ve 14. yüzyılın ortasından sonra başlayan askeri feodal bir dönemdeki Vijayanagara istisnaydı (Bkz. Nilakanta Sastri, 1976).

172. Hint araştırmacıları, Çola döneminde o bölgedeki köy ve kasabalardaki kendini yöneten oluşumların önemini vurgularken, bir yandan da yüksek seviyedeki merkezi devlet yönetimi olduğunda ısrar ediyor. Mesela bkz. Nilakanta Sastri (1976, 1978 ve özellikle 1955) ve Misra'nın (1981) çalışmaları. Stein, "The State and the Agrarian Order in the Medieval South India: A Historiographical Critique" adlı muhteşem makalesinde onları paylıyor; bu makalede, Çola devletinin iddia edildiği kadar merkezi ya da etkili olmadığını ve yerel özerkliğin, hem "seküler" hem de Brahman köylerde, ideolojiden çok mecburiyetten kaynaklandığını öne sürüyor.

Güney Hindistan'da 14. yüzyıla kadar, yerel kaynakların yerel, çekirdek tarımsal örgütlenme ve üretim bölgelerinden, yasal ve düzenli bir şekilde "devlet"e aktarıldığına dair bir kanıt yok. Toprak kayıtları, toprak vergileri ve ticaret vergileri gibi şeylere sadece yerel düzeyde ya da daha sonra, 14. ve 15. yüzyıllarda, bölge kümeleri düzeyinde rastlanıyor. Gelirlere dair düzenli ve daha kapsamlı kayıtlar, sulama vergileri söz konusu olduğunda bulunuyor, fakat bunlar da olduğu yerde harcanmış.

Yönetim tarımsal üretim üzerinde tam kontrole sahip olmadığı gibi, bölgelerini dünya pazarına bağlayan dış ticareti de tamamen sömüremiyordu. Bunun yerine, seyyar tüccarların yerel *samayam*[173] teşkilatları, Çola liman-

173. Çola döneminde, seyyar ticaret giderek daha çok "daha geniş Asya ticareti sistemindeki yerel pazarlama ağını temsil eden, *samayam* adlı uzun mesafeli ticaret dernekleri tarafından yönetiliyordu" (Hall, 1980: 141). "Göreve başlamaya aday olanlar, onları diğer seyyar tüccarlardan ayıran bir ticari yönetim kanununa uymaya yemin ediyorlardı. Zengin *samayam* üyeleri, yüksek statülü bir yaşam tarzına sahip olma hakkı olan prensler haline geliyordu ve onlara belli mallar üzerinde tekel ayrıcalığı veriliyordu" (Hall, 1980: 147). *Samayam*, "birbirlerini korumak için bir araya toplanmış, hinterlantlardaki izole topluluklara hizmet sağlayan küçük seferi tüccar grupları" olarak başlamıştı. "Seyyarlar silah taşıyor, hatta eşkıya gibi hareket ediyordu" (Hall, 1981: 151). Sıradan bir *nagaram*'a gelen yabancı mallarla, pazar yerinin yöneticisinin ilgilenmesi gerekiyordu; buna karşılık bir de *pattana* ya da liman vardı, "gemi ya da kervanla gelen yabancı malların alım satımı için tasarlanmış bir yerdi. Güney Hindistan bağlamında, bu geniş 'liman' tanımı biraz değiştirilmişti. Çola döneminde *pattinam*, uluslararası ticarete izin verilen yerlerin, hem kıyıdaki liman şehirlerinin hem de iç kesimlerdeki önemli ticaret merkezlerinin ismine eklenirdi (Hall, 1981: 142-143). Görünüşe göre, bir *pattana*'daki yerli ve yabancı tüccarlar rekabet etmezdi: yerli tüccarlar yerel mallarla ilgilenirdi ve seyyar tüccarlar da uzun mesafeli ticaretin belli mallarıyla sınırlıydı (Hall, 1981: 144). "Seyyar tüccarlar kıyıdaki limanlarda özel bir statüden faydalanırken, hinterlantlardaki konumları, daha çok yerel kurumlarlar, yani *nagaram* topluluklarıyla kurdukları ittifaka bağlıydı" (Hall, 1981: 146).

larının idaresine yardım ediyordu ve "ayrıca hinterlantların başlıca ticaret merkezleri üzerindeki idari kontrolü üstlenmişti." Hall (1980: 165), Çola limanlarının, "seyyar tüccar grupları ve yerel kurullarla birlikte yabancı tüccarların faaliyetlerini ve yerli iş ağları ile bağlantılarını denetleyen kraliyet görevlileri" tarafından idare edildiğini belirtiyor.

Transit ticareti (yerel biber ekinleriyle ciddi anlamda desteklense de) Malabar bölgesinin refahının temeliyken, Tamil topraklarında bu ticaret, tarımsal üretim ve tarım ürünlerinin işlenmesiyle daha yakından bağlantılıydı. Mahsullerden biri pamuktu. Eski zamanlardan beri, pamuğa bağlı kumaş üretimi, doğu bölgesindeki bazı şehirlere, Malabar'dan çok Flandre'ninkine yakın bir endüstriyel ya da daha ziyade proto-endüstriyel bir nitelik kazandırmıştı.

KANÇİPURAM'DAKİ KUMAŞ ÜRETİMİ

6. yüzyıl kadar eski bir dönemde, Pallava başkenti Kançipuram (bugünkü Madras'a yakın), ticari ve dini işlevleriyle öne çıkan, önemli bir kent merkeziydi (Mahalingam, 1969). Kenneth Hall (1980: 88-89), şehrin öneminin, bir dokuma merkezi olarak gelişmesini de sağlayan, Güney Hindistan'daki başlıca pamuk üretim bölgelerinden birindeki stratejik konumundan kaynaklandığını düşünüyor.

Tekstil faaliyetlerinin, Kançipuram artık başkent değilken, Çola döneminde de devam ettiği belli. Hall (1980: 89-90) aktarıyor:

Çola yazıtları, uzmanlıkla nitelenen, gelişmiş bir kumaş üretim sistemi tasvir ediyor: Ham pamuk toplanıyor ve sonra iplikleri eğiren eğiricilere dağıtılıyordu, ardından bunlar, değişik kalitelerde kumaş üreten dokumacılara geçiyordu, sonra imalatı tamamlanan kumaş, kumaş satımında uzman olan profesyonel tüccarlar tarafından perakende veya toptan olarak satılıyordu. Tüm bu faaliyet, Kançipuram'da toplanmıştı.

Tekstil endüstrisinin Çola döneminde nasıl düzenlendiğinden hâlâ emin değiliz ve Hall (1980: 115), yorumunu yaparken dikkat çekecek kadar çekingen. Zengin kumaş tüccarlarının kumaş tedarikini kontrol ettiğini öne sürüyor:

Hammaddeler, eğirici ve dokumacıların, bunlardan nihai ürün ürettikleri evlerine gönderiliyor olabilirdi. Dokuma endüstrisinde, caliya-nagarattar *gibi bir grup tüccar, nihai ürünlerini hammaddelerinin kaynağına iade eden yerli dokumacılara pekâlâ iplik sağlıyor, sonra bu tüccarlar da kumaşı pazarlıyor olabilirdi. Dokumacının ürünün satışının gelirinden pay alıp almadığı kaydedilmemiş. Tüccarların, zanaatkârların maaşını kontrol ettiğine ya da belirli üretim standartları olduğuna ya da kötü işçilik için ceza kesildiğine dair kanıt da yok.*

Hint kumaş üretiminin teknolojik gelişmişlik seviyesine dair bazı tartışmalar var. Uzmanlık alanı Babür Hindistan'ı olan İrfan Habib, teknolojinin epey uzun süre ilkel olduğu ve ancak önce Ortadoğu, sonra da Avrupa tekniklerinin

ithal edilmesiyle ilerlediği görüşünün başlıca savunucularından (bkz. Habib, 1969, sonra revize edilmiş bir görüş için 1980 ve ayrıca Habib 1982). Gelgelelim, Güney Hindistan'dan bir kanıt, başka bir tablo gösteriyor.

Ramaswamy (1980: 227), hallaç yayının güneyde 6. yüzyılda kullanıldığını ve belli ki epey eski olan dikey dokuma tezgâhının 12. yüzyılda kullanımda olduğunu gösteriyor (Ramaswamy, 1980: 230). Ayrıca, jakar ya da desen dokuma tezgâhının 11. yüzyıldan (Ramaswamy, 1980: 231) ve el baskısının da 12. yüzyıldan itibaren kullanıldığına dair kanıt var (Ramaswamy, 1980: 237). Habib, yalnızca çıkrığın geç kullanılması konusundaki iddiasında ısrar ediyor. 13. yüzyılda Hintli kadınlar hâlâ eğirme tekeri kullanıyordu, zira çıkrık Türkiye'den Hindistan'a 14. yüzyıldan önce götürülmemişti (Ramaswamy, 1980: 227-288). [Avrupa'ya gitmesi de 16. yüzyılı bulmuştu (Ramaswamy, 1980: 241).] Tüm bunlar, "Hint dokuma teknolojisinin, tarihçilerin büyük çoğunluğunun bugüne kadar farz ettiği gibi, Batı ya da Çin'dekinden geri olmadığını" (Ramaswamy, 1980: 231) düşündürüyor.

Her ne kadar Çola tekstil endüstrisinin nasıl düzenlendiğini tam olarak anlayamasak da, önemli bir ölçekte üretim yapıldığını ve dokumacıların, en azından Kançipuram'da, şehrin dört bölgesinde bulunduğunu biliyoruz (Hall, 1980: 91). Ayrıca tüccar sınıfının zenginliğinin ve gücünün, kumaşların endüstriyel temeli genişledikçe arttığını biliyoruz.

TÜCCAR SINIFI

Çola zamanlarından bile önce, *nagaram*[174] denen ticaret kasabaları, Pallava krallığının her idari bölgesine (*nadu*) kurulmuştu; bu kasabalarda yerel ve uzun mesafeli ticaret, işlemlerden alınan vergilerin yöneticilere aktarılması karşılığında nispeten özgürce yürütülebiliyordu. Bu düzen Çola döneminde de devam etti. Çola kralları Kançipuram'da, yerel vergileri toplama karşılığında tüccarlara şehrin pazarlama sektörleri üzerinde ekonomik, idari, hatta dini egemenlik vererek, *nagaram* (tüccarlar kurulu) ile Pallava zamanlarında kurulmuş ilişkinin aynısını sürdürdü (Hall, 1980: 93). Böyle bir özerkliğin, *nagaram*'ın "kraliyet hazinesi için çok fazla ticari olarak alınmış vergi" ürettiği, "muazzam bir bölgesel ticaret ağının sadakatini" (Hall, 1980: 94) telkin ettiği için hoş görüldüğü açık.

---

174. Hall'a (1980: 52) göre, "bir *nagaram*, *nagarattar* olarak bilinen, kurumsal bir topluluğun üyelerinini yaşadığı, fiziksel olarak tanımlı bir alandı," kumaş ve yağ tüccarları bu üyelerin en önemlileriydi (Hall, 1980: 53-54). Bir *nagaram* topluluğunun başında bir komite vardı ve bu komite, komünal toprakları, bir kâtibi ve bir muhasebeciyi yöneten bir denetçi tutuyordu (Hall, 1980: 56). Topluluk, ödediği vergiler karşılığında hükümdardan toprak alıyor ve buradan gelir sağlıyordu (Hall, 1980: 57). "Uzun mesafeli ticaretin Çola dönemindeki hızlı artışı sayesinde, yerli tüccarlar, seyyar tüccar örgütleriyle bağ kurmaya başlamıştı. Bu tip yabancı bağlantılar, yerel *nagaram*'ın ekonomik istikrarını güvence altına alıyor, hatta ticari merkezlerin, yeni politik otorite merkezlerinin gelişiminin çekirdeği olmasını sağlıyordu" (Hall, 1980: 81). *Nagaram*, büyüyen güçleriyle birlikte, yerel otoritelerin yönetiminden çıkıp, Çola ile doğrudan gelir anlaşmaları yapmaya başladı. Ayrıca, Çola döneminde *nagaram*, "ilk başta yerel pazar yerlerinin ve kara ticaret rotalarının güvenliğini sağlaması için tutulan birliklerden kendi askeri birimlerini" bile oluşturdular (Hall, 1980: 81). "Fakat Çola otoritesinin zayıflamasıyla, bu ticari kurumlar, kendi yerel bölgeleri üzerinde baskı kurmaya başladı ve daha önce *ur* ya da *nadu* gibi tarımsal kurumlarla paylaştığı yerel yönetim görevlerini kendi üzerlerine aldı" (Hall, 1980: 82).

Bu gelir biraz da kumaş üretiminin düzeyine bağlıydı. Kraliyet, pamuk satımı, ipliğin eğirilmesi ve dokumaya konan vergilerden ve dokumacılık ruhsatı ücretlerinden kazanç sağlıyordu. Dolayısıyla "Kançipuram'ın ticari faaliyeti, Çola hükümdarlarına doğrudan yarıyordu." 12. yüzyılda bu üretim, patron-müşteri arasındaki ilişkiler daha somut bağlara dönüşünce gitgide karmaşık hale geldi. Üreticiler, "ürünlerini kendileri satmaya ya da aracıları gibi hareket eden profesyonel bir tüccar sınıfıyla ilişki kurmaya başladılar" (Hall, 1980: 96-97).

12. yüzyılın sonraki dönemlerinde, uluslararası tüccarlar Koromandel kıyısındaki limanlara düzenli olarak uğruyordu ve yerli seyyar tüccarlar, yurtdışından gelen inci, hurma, baharat ve pamuk ürünleri talebini karşılayan iyi düzenlenmiş bir sistem yürütüyordu. Çola hükümdarlarının bu ticarete karşı tutumu olumluydu, çünkü bundan kayda değer bir mali yarar sağlıyorlardı (Hall, 1980: 2-3). Ne var ki, Çola devleti zayıflarken "daha görünür hale gelen ve bazı durumlarda politik otoritenin yeni merkezlerinin gelişiminin çekirdiğini oluşturan" (Hall, 1980:4) tüccar sınıfının büyüyen gücü karşısında iktidarlarını kaybettiler.[175]

175. Hall (1980: 2), ticaretin ilk başta, "yabancı tüccarların, bölgenin planlanmış pazarına, genellikle de *nagaram*'a ticari olarak girişini kapsaması için" *nagaram* yoluyla kurumsallaştırıldığını öne sürüyor. Esas niyet bu olsa da, sonuçta, ortaçağ Avrupa'sı dışında pek görülmeyen, nispeten bağımsız bir tüccar-sanayici burjuvazisinin büyümesine yol açtı.

KENTLEŞME

Kumaş üretiminin sağlıklı konumunun ve bu ürüne yönelik büyüyen uluslararası talebin sonucu olarak 13. yüzyıl, Batı Avrupa'da olduğu gibi Güney Hindistan'da da kentleşmenin yükseldiği bir dönem oldu. Stein'e (1982a: 36) göre, "Hıristiyanlığın ilk dönemlerindeki Klasik Tamil devrinden beri, kentsel mekânlar 13. yüzyıldan sonra sahip olduğu öneme sahip olmamıştı."

Fakat kentsel büyüme, batı kıyılarındaki Müslüman tüccarların eline geçen uzun mesafeli ticaretten ziyade, iktidarın devlet içinde yoğunlaşmasına dayandırılabilir. Merkezi kontrolün pekiştirilmesi için kullanılan araçlardan biri Hindu tapınaklarıydı ki bunların çoğu 13. yüzyılda inşa edilmişti (Stein, 1982a: 37). Stein (1982a: 38-39), tapınak yapımının, çok sayıda zanaatkâr ve hizmet işçisini bir araya getirdiğinden, şehirlerin oluşması için, onu yaratan merkezileştirici devletler kadar çok şey yaptığını öne sürüyor. Bu düzen Çola'dan sonrakiler tarafından da devam ettirildi.

14. YÜZYILIN ORTASINDAKİ DÖNÜŞÜMLER

Malabar kıyısından bahsederken belirtildiği gibi, ortçağ Avrupa'sı ve daha az ölçüde Ortadoğu alt sistemlerini çözümlerken çok işe yarayan "yükseliş" ve "düşüş" tarihleri, ticaret konusunda Mısır'a bağlı olan Hindistan'ın batı sahilleriyle daha az alakalı gibi görünüyor –Mısır, Moğol imparatorluğunun dağılması ve veba salgınının getirdiği yıkımın sebep olduğu 14. yüzyıldaki daralmayı atlatabilen Ortadoğu'daki tek güçtü.

Aksine 1350, farklı sebeplerle olsa da, hem Kuzey hem de Güney Hindistan için önemli bir bitiş tarihiydi. 14. yüzyılın ortasında, biri kuzeyde biri de güneyde yaşanan iki olay, bu bölgelerin dünya sistemindeki rollerinin değişmesine yol açtı. İkisinde de ticaretin önemi azaldı, bu da Hint Okyanusu bölgesinde gelişmekte olan güç boşluğunu büyüttü.

Kuzeyde Delhi İmparatorluğu 14. yüzyılın ikinci yarısında parçalanmaya başladı; öldürücü darbe, 1398'de şehri yağmalayan Timurlenk tarafından indirildi. Sürekli ticari dengesizlik yoluyla biriktirilen altın ve gümüş depoları, Semerkant'a taşındı (Richards, 1986: 15) ve Babür zamanına kadar da tekrar doldurulamadı.

Güneyde yeni bir Hindu devleti olan Vijayanagar ya da "Zaferin Evi" ortaya çıktı ve yalnızca kıyıdaki küçük Müslüman sultanlıklarını değil, çekişme halindeki Hosayla ve Pandyaların çoktan paylaştığı, eski Çolaların bölgesini de fethettiler (Bkz. Mahalingam, 1940, 1951; Dallapiccola ve Lallemant, 1985; Krishaswami Pillai, 1964). Başkenti iç bölgenin derinlerindeki Dekkan Platosunda (yeni kazılar için bkz. Fritz ve arkadaşları, 1985) olan yeni iktidar, ne tarımsal uğraşlara ne de uluslararası ticarete yönelmişti. Bölge, Güney Hindistan tarihinde ilk defa, merkezi bir askeri feodalizm sistemiyle yönetiliyordu; bu sistemin yabancı askerlere, biat ve birlikler karşılığında, toprak ve ticaretten çıkarabildikleri fazlalık verilmişti.[176]

176. Vijayanagar İmparatorluğunun askeri feodal sistemi, Mısır'daki Memlûk sis-

Tarımı iyi beceriyorlardı ve artan tarımsal üretimle birlikte, özellikle tekstilde, "endüstriyel" gelişim de filizlendi. Vijayanagar döneminde kumaş üretimi, küçük fabrikalara sahip bir tüccar sınıfı, teknolojideki yenilikler ve dikkate değer bir sınıfsal tabakayla tamamlanmış ve kapitalizmle ilişkilendirilen birçok nitelik kazandı (Ramaswamy, 1985a). Bu özellikle tapınak şehirlerinde belirgindi, ayrıca geleneksel dokumacılık kasabalarında vardı (Ramaswamy, 1985a: 302-303).

Bu kumaş üretiminin çoğu dış pazarlara yönelik olsa da Vijayanagar, dış dağıtım üzerindeki kontrolünü kaybetmiş gibiydi. Bunu en açık şekilde yine Stein (1982a: 19, vugular eklendi) ortaya koyuyor:

> *14. yüzyılda Güney Hindistan'ın politik ve ekonomik örgütlenmesindeki değişiklikler, seyyar ticaret birliklerini önceki işlevlerinden mahrum bıraktı ve sonunda ülke içi ticarette bölgeselleşmiş tüccar gruplarıyla birleştiler. Eski seyyar tüccarların birçoğu, kıyıdaki Müslüman toplulukların parçası haline gelerek, Müslümanların hâkimiyetinde olan Hint Okyanusundaki ticaretten faydalanmış olabilirdi.* 14. yüzyıla kadar, denizaşırı ticaret Güney Hindistan iç ekonomisinin bir uzantısı olarak gö-

temiyle ilginç benzerlikler gösteriyor. Şehirler üzerinde doğrudan kontrol sağlayan güçlü bir devlet ile daha az merkezi askeri bir "vergi toplama" sistemine ve askeri amirlere sahip tarım alanlarını birleştirmiş gibi görünüyor; (nayaka denen) bu askeri amirlere periferideki bölgeler tahsis ediliyor, onlar da buralardan toplayabildikleri kadar fazlalık topluyordu; bu "yurtluklar" karşılığında, belli sayıda atlı ve piyade sağlamaları gerekiyordu (bkz. Stein, 1982b; Krishnaswami Pillai, 1964; Mahalingam 1940; Nilakanta Sastri ve Venkataramanayya, 1946).

rülmüş olabilir; *14. yüzyıldan sonra, büyümüş, daha kentleşmiş Güney Hindistan iç ekonomisi, bu eski ticaret ağına ve onun denize doğru uzantılarına olan bağımlılığını azalttı.* Deniz de Avrupa'nın Güney Hindistan üzerindeki kontrolünün sonraki dönemlerinde olduğuyla aynı öneme sahip olamadı.

Koromandel ile Güneydoğu Asya arasındaki ticaret, gitgide –hem Arap hem de yerli– Guceratlı ve Malabarlı Müslüman tüccarlar tarafından devralındı. Batı havzası tüccarlarının, Bengal Körfezinin geleneksel olarak az da olsa bağımsız olan çemberindeki bu "aşırı yayılması", o bölgedeki muhtemel boşluğun büyümesine katkı sağlamış olabilir; bu boşluk, daha sonra Ming'in çekilmesiyle iyice açık hale gelecekti. Fakat bu hikâyeyi, 9. ve 10. Bölümlere saklıyoruz.

HİNDİSTAN ÖRNEĞİNDEN ÇIKARILACAK DERSLER

Eğer tek başına stratejik konum kalıcı hegemonyayı güvence altına alabilseydi, o zaman –Akdeniz'den Çin'e giden deniz yolunun merkezi olan Hint Okyanusunun doğu ve batı havzalarının arasındaki "menteşe" konumuyla– Güney Hindistan, 13. yüzyıldan hem önce hem de sonra, dünya sistemindeki rakipsiz konumunu korurdu.

Aslına bakılırsa, durum böyle değildi; 13. yüzyıldan sonra biraz pasif bir rol oynadı. Güney Hindistan, batısındaki

(Araplar) ve doğusundaki (Çin) deniz-odaklı güçlü iktidarlar için kaçınılmaz bir durak teşkil etti; 9. Bölümde göreceğimiz gibi, Güneydoğu Asya'nın yarımada ve ada güçleri üzerinde önemli kültürel etkileri oldu ve kıyıları boyunca, çoğu zaman yerli yöneticilerin himayesinde ve onların mali yararına çalışan birçok tüccarın yerel ve yabancı ürünleri almak için geldiği bir dizi önemli limana ev sahipliği yaptı. Guceratlılar ve Malabar ve Koromandel kıyıları dışında faaliyet gösteren Arap ya da İran depo mallarıyla iş yapan bazı Müslüman Hintliler dışında, Hintliler deniz ticaretinde oldukça aktifti. Eski zamanlardan beri Seylan'da (Indrapala, 1971) ve Sumatra'da Tamil kökenli büyük tüccar kolonileri kurulmuşsa da, seyyar denizcilerden çok yerleşimci olarak görülmüşlerdi.

Hindistan'ın uzun mesafeli ticarette kısmen pasif rolünün sebebi, biraz da, tarihi boyunca ticaret fazlalığını tüketmiş olmasıdır.

> *Hindistan (Sri Lanka da dâhil), dünya pazarında çok talep gören ürünler ve mallar üretti, pamuklu ve ipek kumaşlar, boyalar, tanen, baharat ve fildişi imal etti. Öte yandan, başlıca ithal mallar listesi çok daha kısa. Hintli tüccarlar savaş ve binek atları ithal etti. Ayrıca karanfil, küçük Hindistancevizi ve muskat gibi Hindistan'da yetişmeyen ürünleri Güneydoğu Asya'dan ithal ettiler. Batı cam eşyaları ve Çin porselenleri vardı. Gülsuyu ve diğer kokuların yanı sıra, özellikle bakır olmak üzere madenler –ve belli türde zırh ve silahlar Ortadoğu'dan ithal edildi. Ve son olarak, en çok Etiyopya'dan ve Ortadoğu'dan Çerkez köleler* (Richards, 1986: 33-34).

Fakat Richards'ın (1986: 34) söylediği gibi, "Hindistan, ortaçağ dünya pazarında ciddi ölçüde ticareti yapılan emtialar konusunda kendine yetiyordu ya da bunlarla ilgilenmiyordu." Hindistan'ın zenginliği, mücevherden baharata hammaddeleri, tarımdaki çok gelişmişliği ve endüstriyel üretiminin kalitesi, onu diğerlerinin arzu nesnesi yaptı. Satın aldığından daha çok satsa da, göreceğimiz gibi, Avrupa'nın ondan etkilendiği gibi o da Güneydoğu Asya'dan etkilendi. İronik olarak, onu 13. yüzyıl dünya sisteminde daha saldırgan bir rol oynamaktan alıkoyan, zenginlikten çok fakirlikti; bu doygunluktan çok ihtiyacın yönettiği bir sistemdi. Sahiden de 12. ve 13. yüzyıllarda bütünleşen dünya sistemine çekildikçe, o sistemi gerçekten yürütmede daha az aktif hale geldi.

Eksendeki coğrafi konumu, bir ölçüde, iki yanındaki deniz güçlerinin büyümesiyle yerinden olacağı tehlikesini her zaman taşıdığı anlamına geliyordu. Bu, 13. yüzyılın sonları ve 14. yüzyılın başlarında, batıda Müslüman tüccarlar (Müslüman olmuş Guceratlılar dâhil) Boğaza giden gemiler üzerindeki kontrollerini artırdığında ve doğuda Çinliler ticaret yollarını yarımadaya kadar uzattığında vuku bulmuş gibi görünüyor.[177] Sonuç, Güney Hindistan'ın, özellikle de Dekkan merkezli Vijayanagar yönetimindeki Tamil ülkesinin, büyük çaplı tarım faaliyetlerini olgunlaştırmaya yoğunlaşmak için denizden uzaklaşmasıyla merkezdeki deniz

177. Çin'in teknolojik üstünlüğü kesinlikle sebeplerden biriydi. Digby, şunu vurguluyor: "13. ve 14. yüzyıllardaki Çin yelkenlileri, dönemin teknolojik olarak en gelişmiş ve denize açılmaya en elverişli deniz aracıydı", aynı zamanda en büyüğüydü (Digby, 1982: 131-133).

faaliyetinin gerilemesi oldu. Bu gerileme ayrıca, yerini kısmen Çin gemiciliğinin aldığı, Malakka Boğazındaki Hintleşmiş bölgeye yayıldı.

Bu durum, batıda Müslümanlar ve doğuda Çinliler tarafından tekelleştirilmiş Hint Okyanusundaki güç boşluğuna zemin hazırladı. 14. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, muazzam alanı paylaşan dört büyük deniz gücünden geriye yalnızca ikisi kalmıştı. Birisi (Çinliler) çekildiğinde, bölge ele geçirilmeye hazırdı; Portekizliler daha sonra bu fırsattan istifade edecekti. Önümüzdeki bölümlerde, bu boşluğun Hint Okyanusunun doğu havzasında nasıl geliştiğini inceleyeceğiz.

9. BÖLÜM
BOĞAZ VE DAR GEÇİT

Malakka'nın efendisi olanın elleri Venedik'in boğazındadır.

(Tomé Pires, çeviri Cortesão, 1944 cilt 2: 287)

Eğer Kambay Malakka ile ticaret yapamazsa yaşayamaz.

(Tomé Pires, alıntılayan: Gopal, 1975: 8)

BUGÜNKÜ PALEMBANG VE MALAKKA

Sumatra'nın merkezindeki Pekanbaru'daki "uluslararası hava limanı"ndan kalkan uçak, güneye doğru, yollarla bölünmeyen ve yerleşimlerle lekelenmemiş uçsuz bucaksız bir tropik yağmur ormanının üzerinden uçuyor. Hatları belli saban izleri çoktan geride bırakılmış ve çok az insan yaşamı belirtisi var. Yalnızca art arda birkaç nehir doğuya, dağınık Sumatra'yı verimli çiftliklerden ve Malay Yarımadasının özenle ekilmiş kauçuk tarlararından ayıran Malakka Boğazına doğru yılan gibi kıvrılıyor. Her bir nehir, rüzgâr alan bir haliçe açılan ağız kısmında genişliyor ve haliçin daha açık rengi, sığ, seyahat edilemez bir bataklık olduğunu düşündürüyor. Şu ana kadar geçilen en uzun ve en geniş nehir, üstünde ortaçağ dönemindeki Jambi'nin (şimdiki nüfusu yaklaşık 100 bin) tünediği Hari.

Fakat şu anda, bu nehirler dizisinin en etkileyici olanı aşağıda görülebilir. Derin kanalları, etrafında bir delta oluşturan komşu bataklığın arasındaki denize akan Musi Nehri, daha umut vaat edici görünüyor. Kıyının hemen ötesindeki bir adayla korunan nehir ağzı güvende; istenmeyen gemilerin girmesini engellemek için kanalın zincirle kapatıldığını anlatan 13. yüzyıldan kalma hikâyeleri inanılır kılıyor.

Uçak, Güneydoğu Sumatra'nın, yarım milyon Endonezya vatandaşının sakin bir yaşam sürdüğü taşra kasabası Palembang'da bulunan, Musi Nehrinin yaklaşık 75 mil yukarısındaki bir açıklığa aniden iniyor. Nehirden, çok uzun kanolar aracılığıyla hâlâ "ithal ürünler" alıyorlar. Bu botların getirdiği ürünler nehrin kenarında elle boşaltılıyor; komşu açık hava pazarındaki tezgâhlara ve yer sergisi alanlarına giden sığ ve eğimli nehir boyunca yukarı doğru zahmetle taşınıyor. Makineler ve mamuller ilkel hava limanına az sayıdaki günlük uçuşla geliyor.

Palembang'ın 7. yüzyıldan 12. yüzyıla kadar Şrivicaya "İmparatorluğu"nun[178] başkenti olduğuna ve Palembang Prensinin adaletli vergiler ve Çin hükümdarlarına dalkavukça "ziyaretler" yoluyla tekel sağlayıp bunu sürdürdüğüne, deniz kaynaklı uluslararası ticaretin hayat damarlarını besleyen Hint ve Arap tüccar gemicilere Malakka ve Sunda Boğazlarından geçiş şartları koştuğuna inanmak neredeyse imkânsız.

178. Palembang'ın "imparatorluk" denebilecek bir şeyin "başı" olup olmadığı konusunda epey tartışma var (özellikle bkz. 8. not).

Boğazın karşı tarafında, Malezya'da daha da küçük bir taşra kasabası uzanıyor; Palembang'dan[179] sürgün bir prens 14. yüzyılın sonlarında bu kasabada, Malakka Nehrinin Boğaza döküldüğü noktada rakip bir ticaret merkezi kurmuştu. Şu anki sahilden epey uzakta, Portekizli "fatihlerin" diktiği yüce kalenin aşağısındaki yıkık kapı duruyor. 16. ve 17. yüzyıllarda, Portekiz ve sonra da Hollanda kadırgalarının ve savaş gemilerinin yanaştığı liman, şu an kurumuş olan bu noktadaydı.

Su yatağı artık geri çekildi, "liman alanı" toprakla doldu; buranın merkezinde çimlerle kaplı bir park var ve onun ilerisinde de bir zamanlar gemilerin kıyıdan biraz uzakta demirlediği noktayı ele geçirmiş olan kumlu sahili kesen çitler var. Güneydeki dolmuş alanda halihazırda modern daireler, ofisler, lokantalar ve televizyon mağazaları var. Kumlu geniş alanın kuzeyi, Malakka Nehrinin kanalından geriye kalan kısım; muson mevsimi olmayan zamanda yeşil-gri balçık ve kumla daralmış durumda. Ortaçağdaki *dhow*'lara benzeyen ama yanları uygunsuz bir biçimde eski lastiklerle kaplanmış birkaç yelkenli tekne, çöktü çökecek ahşap iskelelere yanaşıyor. Merdivenleri eskiden doğrudan nehre giden toptan satış depoları, şimdi deniz seviyesinin üstünde karaya oturmuş. Çin yelkenlileri gibi kare şeklindeki birkaç küçük mavna, nehrin yukarısına demirlemiş, turistleri bu ölü ticaret merkezinde

179. Bu görüş, en ikna edici şekilde Wolters (1970) tarafından çürütüldü; o, *Malay Annals* (İngilizce çeviri, 1821, Raffles elyazması, 18) eserinde yazanları "doğru" kabul edilmemesi gerektiğini söylüyor. Bu konuya daha sonra değineceğiz

bir su turuna çıkarmak için hazır bekliyor. Dünya sisteminin dört bölgesinden gelen gemilerin demirlediği, her bölgenin kendi Liman Başkanının himayesinde olduğu o canlı liman bu olabilir mi? Palembang ve Jambi'de olduğu gibi Malakka'da da, dünya ticareti ve üretiminde hayati rol oynamış bir yer hissini yeniden yakalamak neredeyse imkânsız.

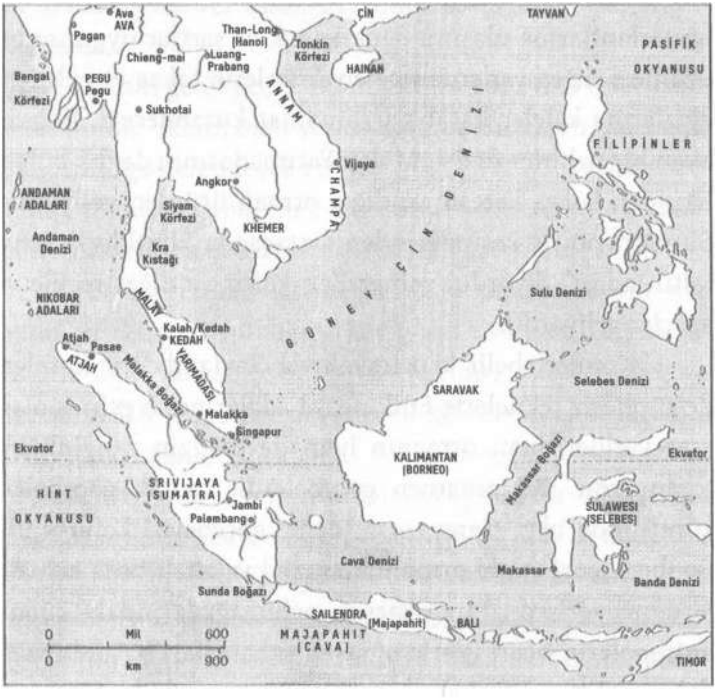
Tarihin gelip geçici niteliğini, Avrupa'dan önce dünya sistemine hâkim olan yerleri ziyaret etmekten daha açık bir şekilde gösterebilecek bir şey yoktur. Ve dünya sistemlerinin istikrarsızlığına, bu eski "dünya şehirleri"nin şu anki hallerinden daha dokunaklı bir kanıt gösterilemez.

Çarpıcı gerilemeleri, bölgenin ve kentleşmesinin nispeten alışılmamış niteliğine karşı bizi uyarıyor. Büyük şehirlerle ilgili dikkat çekici şeylerden biri, işlevleri değişse bile yüzyıllar boyunca devamlılık gösterme eğilimleridir. Arkeolojik kazılarda kat kat, art arda gelmiş yerleşimler bulmak olağandır. Konum avantajıyla gelen bir sabit değer, saygı uyandıran sembolik bir önem ya da sadece atalet bu devamlılığı açıklayabilir gibi görünüyor. Yine de Boğazdaki antrepolar bunun çok azını sergiliyor. Daha ziyade, birbiri ardına limanlar yükseldi, parladı ve tüccarlar bir sonraki limana hareket ettiğinde de söndü. (Şimdi vitrinde Singapur var.) Dünyanın "kanalı"nda (Pires böyle diyor) sabit değer, antrepolardan biridir; bunun hangisi olacağı ise ekolojik değil, politik etkenlerle belirlenmiştir.

Ekolojik özellikler bölgede ortaktır: uzun rüzgârsız dönemlerin kesintiye uğrattığı, yıllık bir denize açılma

mevsimi meydana getiren zıt rüzgâr sistemlerinin bir araya geldiği noktalarda sakin bir geçiş sağlayan durgun bir su yüzeyi ("hanım gölü" bile denir); ardında tropik ormanlarla kaplı dağlık arazilerin yükseldiği, deniz seviyesinin altında kıyıları olan iki komşu sahil; önemsiz fakat açıkgöz hükümdarların nehrin yukarısından malları almak, kaynak hinterlantlarına ulaşımı denetlemek ve şartlar uygunsa bu ürünleri diğer yerlerden gelen ürünlerle takas etmek için ağızlarına kaleler/kasabalar/limanlar kurabileceği, Boğaza akan bir nehirler dizisi. Malay Yarımadasının dağlık bölgelerinden kalay, kereste ve diğer orman ürünleri geliyordu; Sumatra'nın iç kesimlerinden (ortaçağda Hintliler buraya "altın adası" diyordu) mineraller, kâfur ve diğer reçine ve ağaçlar geliyordu.

Kimileri belli ki karayoluyla Tayland'dan, kimileri de şüphesiz teknelerle Endonezya adalarından gelmiş olan esas yerliler, hem ormanın hem de denizin zenginliğini topluyordu. Ya tamamen göçebelerdi (toprak göçebeleri konusunda bkz. Carey, 1976; deniz göçebeleri konusunda Sopher, 1965) ya da ormanlık araziyi yakarak tarla açmayla uğraşıyorlardı. Buna karşın, nehir ağızlarındaki küçük antrepoların ticari işlerle uğraşan yabancıları barındırması daha muhtemeldi. İç kesim ve kıyı arasındaki bu simbiyotik ilişki bugün de devam ediyor; iç kesimler etnik olarak bağlantılı toplululuklar, kıyı şehirleriyse etnik olarak çok daha çeşitli gruplar içeriyor –öncelikli olarak, azalan sırayla Malay, Çinli, Hint ve (şimdi neredeyse hiç olmayan) Arap gruplar.



ŞEKİL 13. MALAKKA BOĞAZI: DENİZ YOLU GEÇİDİ.

Bu ekolojik ortamda, istikrarlı bir kent hiyerarşisi pek mümkün değildi (Bronson, 1977; Wheatly, 1983; Lim, 1978 tarafından kabul edilen bir husus). Ne bir şehrin merkezi yer işlevi görebileceği büyük, tarımsal bir hinterlant ne de özel bir noktaya nispeten avantaj sağlayabilecek belirgin bir şekilde ayrılmış bir arazi –mesela nehir yataklarının birbirine karıştığı bir nokta– vardı. Boğazın çelişkisi burada yatıyordu. Dünya ticaretinin büyük yolunda, Sumatra ve Malay Yarımadası kıyıları doğal ve kaçınılmaz duraklar teşkil ediyordu, fakat o bölge içinde özellikle cazip olan tek bir durak noktası yoktu.

Bu bölüm için iki art arda önemli ortaçağ merkezini, Palembang ve Malakka'yı seçtik, fakat bunun gibi başka yerler olmadığını düşünmek yanlış olur. Şüphesiz, daha kuzeydeki noktalar da –Malay kıyısındaki Kedah (Kalah)[180] ve Sumatra sahilindeki Pasé– pekâlâ seçilebilirdi; tabii oralara dair bilgimizin Palembang ve Malakka'ya dair olanlardan bile eksik olduğunu saymazsak (Bkz. Şekil 13).

DIŞARIYA BAĞLANTILAR

Boğazın denizler için her zaman buluşma noktası olması gibi, Boğaz kıyıları da kültürlerin buluşma noktasıydı. 8.

180. Araştırmacılar, Arap kaynaklarının sürekli bahsettiği bu limanın yeri hakkında bile anlaşamıyor. Bugün Malezya'da Kedah denen bir eyalet olsa da ve çoğu kişi limanın o bölgede olduğunu düşünse de, bazı araştırmacılar (Wheatly, 1961), bu limanı daha kuzeye, Tayland'daki Kra Kıstağına koyuyor.

Bölümde belirtildiği gibi, yerli Güneydoğu Asyalılar, erken tarihte kültürün yayılmasında bilindiğinden daha temel ve aktif bir rol oynadı (MacKnight, 1986: 217). Ne var ki milattan sonraki ilk binyıldan itibaren, başka yerlerde doğmuş geleneklerin alıcısına dönüşmüş olmaları daha muhtemel.

Büyük tarımsal kıta parçaları olan Hindistan ve Çin'in ortasında bulunan Güneydoğu Asyalılar, iki taraftan da gelen kültürel ve dini (Hinduizm ve Budizm) etkilere açıktı ve 14. yüzyıldan itibaren, artık Sumatra-Endonezya ve Malay Yarımadasındaki başlıca din olan İslam yoluyla gelen dönüşümle "nihai" şekillerini alıyorlardı. Art arda gelen "din değiştirmeyle", dönüşüm toplumsal yapıya daha derinden işliyordu. Hindu gelenekleri yöneticiler tarafından benimseniyordu, fakat dilsel ödünç almalar dışında toplum hayatına pek işlemiyordu; uluslararası limanların mülteci toplulukları hariç. Budist inanışları alt sınıflarda daha yaygındı, ama nihayetinde bölgede kalıcı bir şekilde kök salan din İslam oldu. Endonezya şimdi en büyük Müslüman ülkelerden biri ve hem Endonezya hem de Malezya'da İslam yaygın din.

Fakat söz konusu dönemde, Hint ve Çin etkileri, özellikle de Palembang'da en önemli olanlardı; ancak Malakka'nın kurucusu yaşlılığında Müslüman olunca İslam kendini bölgede sağlamlaştırdı.

Çok uzun süre dünyanın suyollarının kesişiminde bulunmuş bir bölgenin kendisi hakkında söyleyecek bu kadar az şeyinin olması dikkat çekici. Mümkün olduğunca özgün belge incelemek için çaba göstermeme rağmen, bunun Boğaz bölgesi için neredeyse imkânsız olduğu ortaya çıktı. Bölge üzerine uzman olanlar, oraya dair bilgimizin neredeyse sadece başkalarının aktarımlarından geldiği gerçeğinden yakınıyor.[181]

Eğer güncel kayıtlar tutulsaydı, ince ağaç kabuklarına ya da bambu parçalarına yazılırdı ve bunlar da yağmur ormanı ikliminin sıcağı ve neminde çoktan çürümüş olurdu. Sumatra'yla ilgili, Avrupalıların gelişinden önce, birkaç taş yazıt dışında bir kayıt kırıntısı bile yok. Malaya'yla ilgili gerçekten sadece *Sejarah Melayu* var (*Malay Annals*, ilk önce Leyden, 1821; sonra yeniden C.

181. Neredeyse tüm araştırmacılar yerel belgelerin yokluğundan dolayı hissettiği hayalkırıklığını belirtiyor olsa da, çok azı Alastair Lamb (Wang, 1964: 101-102) kadar açık bir şekilde bu zorluğu yenmek için bir yol öneriyor. Lamb, yalnızca "arkeolojik, antropolojik ve linguistik kanıtların titiz bir sentezinin", yani yazıtların ve Malayca olmayan metinlerin incelenmesinin, gerekli cevabı verebileceğini belirtiyor. Ne var ki, üç tip kanıtı da toplarken, çarpıtmaları eleyebilmek için dikkatli olmak gerekiyor. Metinlerden türetilen bir tarih, bir memleket arayışındaki bir tarihtir. Çin, Arap ve Hint kaynaklarındaki yer adlarının nerede olduğuna dair bilimsel yazın çok geniş, fakat şaşırtıcı bir şekilde yetersiz ve spekülatiftir. Arkeolojik araştırmadan türetilen tarih oldukça kesindir, fakat isimlere ve tarihlere dair önemli herhangi bir şey sunmaz. Yerleşimlerin yükseliş ve düşüşlerinin izlerini sürebiliriz. Çin ve Hindistan etkilerinin boyutlarını görebiliriz. Gelgelelim, yerleşimlerin adlarından kesin bir şekilde öğrenemeyiz (Wang, 1964: 101).

C. Brown, 1952 çevirdi), fakat günümüze kadar gelen elyazması o dönemden çok sonraya tarihleniyor. Bu belge Malakka'nın kuruluşuyla başlıyor, ilk bölüm de yalnızca hükümdarın eski Şrivicaya, Çola ve Sailendra (Cava'da) imparatorluklarının topraklarının mirasçısı olduğu iddiasını meşrulaştırmak için değil, ayrıca daha da ölçüsüz bir biçimde onun soyunu Büyük İskender'e dayandırmak amacıyla yazılmış bir soy kütüğüne ayrılmış (Bu elyazmasının değerlendirmeleri için bkz. Wolters, 1970 ve Tregonning, 1962).

Şrivicaya Krallığına ve onun art arda gelen başkentleri Palembang ve Jambi'ye düzenli olarak atıfta bulunan Çin belgeleri ve hanedan tarihçeleri var (Song öncesi dönem için özenle toplayan Wang, 1958), fakat bunlar istemeyerek de olsa hayli çarpıtılmış ve yanlı bir anlatım sunuyor. Çok sayıda bağımlı devletin "hükümdarları" olsalar da Palembang prenslerini, kraliyet hediyeleri şeklindeki vergilerini taşıyarak düzenli olarak gelen Çin "kulları"ymış gibi gösteriyorlar. Bu doğru olamaz, zira Palembang'ın yalnızca Çinlilerle değil, Arap ve Hintlilerle de ticaret yaptığını biliyoruz ve Çince "vergi" teriminin, Çin'de özel ticaretin teşvik edilmediği o dönemlerde alım satım için bir örtmece olduğunu anlıyoruz (Bkz. 10. Bölüm).

Palembang'daki Budist öğreniminin önemine dair bilgimiz tek bir 7. yüzyıl belgesine, Hindistan'a giderken birkaç aylığına orada kalmış Çinli bir âlim rahibin anlatımına dayanıyor. Şehirde bin tane Budist rahip olduğunu aktarıyor, fakat doğruluğu ve gerekçeleri şüphe götürmez değil.

Son Çin belgesi, 13. yüzyıl liman görevlisi Chau Ju-Kua'ya ait (çeviri Hirth ve Rockhill, 1911). Yazar, Zaytun'daki (Ch'uan-chou) yabancı denizcilerin geldiği yerleri tasvir ediyor. Ne var ki tanıtımının bir kısmı neredeyse bir yüzyıl önceki bir kaynaktan alınmışken, diğer kısımları, bazıları açıkça gerçekleri gizleyen tüccarlarla yapılmış görüşmelere dayanıyor. Dahası, bu kaynak, Şrivicaya'nın gerilemesinin yaşandığı kabul edilen dönemden *sonra* yazılmış.

Bu parça parça kaynakların kesin olmayan niteliği, Arapça ve Çince yer adlarının transkripsiyon sorunuyla birleşiyor. Belgelerde bahsedilen tüm yerlerin aslında nerede olduğundan hâlâ emin değiliz ve belli yerlerin Çince adlarının *ne* olduğuna dair ciddi anlaşmazlıklar var. Kimi makale ve kitaplar (mesela, Douglas, 1949, yeniden basım 1980; Wheatley, 1961) olduğu gibi, çeşitli yabancı dillerdeki adlandırmalardan kaynaklanan kaçınılmaz karışıklıkları çözmeye çalışmaya adanmış.

Arap gezginlerin ve coğrafyacıların 9. yüzyıl ile 14. yüzyıl arasında Malakka Boğazıyla ilgili yazdıkları anlatımlar var (bunlar arasında, Ebü Zeyd es-Sirafi tarafından eklenen, 9. ve 10. yüzyıl olarak tahmin edilen Tüccar Süleyman, 10. yüzyılda Mesudi; 12. yüzyılda El-İdrisi ve 14. yüzyılın ilk yarısında İbn Battuta), fakat görünüşe göre bu yazarların, tasvir ettikleri bölgelere dair doğrudan deneyimleri yok. Anlatımları Hindistan'ın batı kıyılarından Güneydoğu Asya'ya yönelmeye başladığı zaman (ki daha önce de olabilir), giderek daha masalsı hale geldi. Sadece İbn Battuta gerçekten Çin'e gidip gelmiş gibi görünüyor. Onun Hindistan

(Delhi'de Müslüman bir hâkim olarak uzun yıllar hizmet vermiş) ve Çin tasvirleri en "kalınları"; aradaki noktalar için çok az şey söylemiş.

Güneydoğu Asya belgeleri Sumatra ve Malaya'ya detaylı bir şekilde atıfta bulunuyor; görünüşe göre buralar Hintlilerin hayal gücünde[182] ayrıcalıklı bir yere sahipti ve Pallavalar döneminden beri, Brahman rahiplerinin insanlara kendi dinlerini benimsettiği doğal çıkış noktaları olmuştu. Hintli anlatımlarının (yalnızca yerli ve diğer kaynakların kıtlığına kıyasla) büyük bir kısmı, "Hint Takımadaları"nı (Cava dâhil) aşırı derecede Hint etkileriyle belirlenmiş olarak tasvir etme eğiliminde; bu 8. Bölümde değinilen bir husus. Dahası, bölgenin Sanskrit edebiyatını yaratan, din ve ritüellerle meşgul olan, okuma yazma bilen Brahmanlardı. Gucerat ya da Koromandel'den gelen daha çok sayıdaki yerleşimci tüccar, şehirlere ve ticarete dair daha sıradan (ve bizim için daha ilginç) gözlemlerini ekleyemedi.

Son olarak, Portekizlilerin Hint Okyanusuna gelmesi ve 1511'de Malakka'yı fethetmesi, epey farklı türde belgeler üretti; ampirik odaklı ve pratik "uygulamayı" hesaba katan belgeler. Bu kaynaklardan en dikkat çekici olan Tomé Pires

182. Spencer'ın (1983: 80-81) zekice belirttiği gibi, "Güneydoğu Asya'nın antik zamanlarına dair Hint görüşleri, Antik Hindistan'ın coğrafi ufuklarını tasvir etmek için bir yol sağlayan dini bilgilerle iç içedir." Efsanelerdeki Altın Ada Güneydoğu Asya'ya işaret eder. "Sumatra adası, ısrarla bir altın adası olarak en çok bahsedilen yerdir. Yerel ürünler başlıca albenisidir: altın, gümüş, mücevher, kâfur. Hintlilerin muhtemelen, Çin'le önemli ölçüde ticaret yapılmadan önce bile, servet arayışıyla Güneydoğu Asya'ya sık sık gittiğini buradan biliyoruz.

tarafından yazılmış; *Suma Oriental* (çeviri Cortesão, 1944) eseri, 1620'lerdeki kendi gözlemlerine ve orada toplayabildiği hangi tarihsel arkaplan varsa ona dayanıyor. Bu hemen hemen herkesin dayandığı kaynağı teşkil etse de, *Marco Polo'nun Seyahatleri* ile, "yararlı" bilgiye yönelik Batılı bakış açısını, çoğu zaman bilinçsiz bir önyargıyı ve doğrudan kendi varlıklarına ters düşen bir gerçeği, geçmişin aynı şimdiki zaman gibi olduğunu farz etme eğilimini paylaşıyor.

O halde tarihçiler, ortaçağdaki Boğazlar bölgesine dair gerçek bilgi ve kaynaklar yerine, sınırlı sayıdaki aynı bilgi karalamalarını, hayal gücüne dayanarak tekrar tekrar birleştirdi. Bir başka kurmaca anlatım oluşturacak bilgiye de fikre de sahip olmadığımdan, –hepsi de son derece yetkin ve saygın olan– uzmanların birbiriyle çatışan bakış açılarından, 16. yüzyıl öncesi dünya sisteminin bu parçasının büyümesini ve sonra bozulmasını anlatmak için gerekli olan temel "gerçekleri" ortaya çıkarmaya çalışacağım.

BOĞAZLAR BÖLGESİNDEKİ HİNT ETKİLERİ

Güneydoğu Asya'nın ortaçağ tarihini irdeleyen en etkili araştırmacı Georges Coedès'tir. Onun *Les états hindouises d'Indochine et d'Indonésie* (orijinali 1949, gözden geçirilmiş İngilizce çevirisi 1968) kitabı, bölgedeki Hint etkisini açıklamadaki temel bir tutuculuğu ortaya koyar; bu tutuculuk, bizzat kendi kendilerini kutlayan Hintli araştırmacılar tarafından destek-

lenmiş (mesela bkz. Nilakanta Sastri, 1949 ve Hint "kolonilerinden" bile bahseden Majumdar, 1937-1938, 1963) ve Toussaint (1966) tarafından sorgulanmadan benimsenmiştir. Hint tarzı heykel ve tapınakların tüm Güneydoğu Asya bölgesinde (Angkor'da ve ayrıca Cava'da) bulunmasını, tartışmasız bir kanıt olarak gösteriyorlar.[183] Hint kültüründen çok fazla etkilenmiş olan Şrivicaya İmparatorluğunun varlığı, ilk olarak Coedès tarafından, 1918 tarihli makalesine ortaya atılmıştır.

Bu düşünce ekolü, Güney Hindistanlı yerleşimci toplulukların Güneydoğu Asya'ya naklinin, 4. yüzyıldaki bir zamanda olduğunu öne sürüyor. Coedès (1966: 247), Hint yazıtlarının 5. yüzyılda "Borneo ve Cava'daki Hint krallıklarında" görülmesinin, yalnızca böyle bir nüfus hareketiyle

---

183. Ne var ki, Palemban ve Jambi bölgesinde Hint tarzı anıtsal tapınakların olmayışı hayal kırıklığı yaratıyor. Bu, bazı araştırmacıların, Güneydoğu Asya mimarisinin "Hintleşmesinin" farklı bir yol izlediğini öne sürmesine neden oldu. Hint maddi kültürü, episodik olarak denizaşırı hareket etmek yerine, karadan Hindiçini bölgesine (Champa, Vietnam) ve Doğu Cava'ya (yani Borobodur'a) devam etmeden önce, Tayland'dan ve Malay Yarımadasından geçerek yayılmış olabilir. Bu durumda bile, yabancı formların toptan "nakli" değil, esas kökeni Hint Yarımadası olan modellerin kademeli bir şekilde benimsenmesi ya da yerelleştirilmesi söz konusuymuş gibi duruyor. Nooteboom (1950-1951: 125), gemiler üzerindeki teknik çalışmasına dayanarak, böyle bir yerelleştirmeye dair çarpıcı bir kanıt sunuyor. Borobudur Tapınağının oymalı duvar süslemelerini inceleyerek, resmedilen gemilerin (ileri ve geri hareket edebilen) karmaşık uskunduralar olduğu sonucunu çıkarıyor; bunlar Cava'da doğmuştu ve Hint gemiciliğinde hiç kullanılmamıştı.
Bugünkü Palembang civarındaki Hint tarzı anıtların azlığı, böyle bir başkent olmadığını kanıtlamaktan epey uzak; toprağın kendisi, anıtları yok etmiş olabilir. William Marsden'in 18. yüzyılın sonlarına doğru yazdığı Sumatra'nın klasik tarihi (yeniden basım 1966: 361), Palembang'ı "düz bataklık gibi bir arazide" bulunan ve nehrin iki kıyısı ve bitişik koylar boyunca 8 mil uzanan bir yer olarak tasvir ediyor. "Hepsi de ahşap ya da bambudan yapılmış olan ve direkler üzerine duran binalar, neredeyse tüm bağlantının botlarla sağlandığı, çoğu dükkân olan çok sayıda yüzen meskenle" desteklenmiş. Bu şartlar altında arkeolojik kalıntılar olması neredeyse imkânsız.

açıklanabileceğini savunuyor. Kültürel etkilerin onlardan yayıldığı varsayımında bulunuyor.[184]

Güneydoğu Asya ticareti araştırmalarındaki ikinci önemli isim J. C. Van Leur (1955). Bu toplamanın 1. Kısımı 15. yüzyıl öncesi ticarete odaklanıyor. Van Leur, Güneydoğu Asya'yı, pirinç yetiştiren büyük tarımsal devletler ve seyrek nüfuslu pazar-ticaret bölgeleri olarak ikiye ayırıyor ki Boğazlar bölgesi ikincisinin başlıca örneği. İkinci türdeki bölgelerin nasıl Hintleştiği sorusuna verdiği cevap, Coedès'in önerdiği çözümle uyuşmazlık içinde.

Van Leur, erken dönemde Hint yerleşimci kolonileri olduğundan şüphe ediyor ve eğer onlar olsalardı bile, Sanskritçe bilmeyen tüccarlardan ve denizcilerden oluştukları için, "yüksek kültür"ün yayılmasından sorumlu olamayacaklarını savunuyor. Daha ziyade, himayelerine girmek istedikleri yerli hükümdar meclislerine Hinduizmi (ve sonra Budizmi) ve yönetim becerilerini aktaranın Brahmanlar olduğunu öne sürüyor. Dini meşruiyetin ve idari örgütlenmenin tebaaları üzerinde kontrol sağlamada yararlı olabileceğini anlayan bu hükümdarlar, bu kurumların toplumlarında yeniden üretilmesini destekledi. [Wheatley (1961: 185-187) de Hall (1985: 83-93) gibi bu görüşe katılıyor.]

184. Coedès'in Hint hayranı olduğu kadar Sumatra "milliyetçisi" olan Nooteboom (1950-1951), Sumatra ve Cava'daki Hint etkilerinin Hint sömürgeleştirmesine değil, yayılmaya, Şrivicaya'ya gemiciliğinin kendisne bağlanması gerektiğini şiddetle savunuyor (Nooteboom, 1950-1951: 127). Tarih öncesi zamanlardan beri süren Sumatra seferlerine (nehirlerde kanolar, açık denizlerde uskunduralar) dikkat çekiyor ve Sumatra gemilerinin ortaçağda Hindistan'a geçişlerdeki rolünü vurguluyor (Nooteboom, 1950-1951: 119-123).

Bunun kanıtı, konuyla alakalı kraliyet yazmalarında, aşağı tabakadan tüccarların kullanmış olabileceği anadil yerine Sanskritçe kullanılması ve yüksek kültürlerle ilişkilendirilen sanatsal ürünler (heykel ve mimari gibi).

Bu yaklaşımı benimseyenler, genellikle Hint etkilerini en azından Pallava dönemine (6. yüzyıla) kadar götürüyor ve Koromandel kıyılarının Brahman kültürü ile Şrivicaya ve Sailendra (Cava'da) saltanatları arasında devam eden dini bağlantıları vurguluyor. Palembang'ın 7. yüzyılda Şrivicaya İmparatorluğunun lideri olarak ortaya çıkmasını, doğrudan bu kültür taşıyıcısı Hintlilere bağlıyorlar.

Buna karşın Spencer (1983: 82), Hintli tüccarların kültürel aktarımda oynadıkları rolü, her ne kadar bunun izlerini sürmek zor olsa da reddetmiyor. Onlar olmadan yüksek kültürün aktarılamayacağını düşünüyor.

> *Hint kültürünün doğuya doğru hareketi, Hintli ve muhtemelen Malay ve diğer denizcilerin, tüccarların ve maceracıların ticaret rotaları üzerinde hareket etmiş olmasını gerektiriyor. Gemilerin Güney Asya'dan gidip gelmesini sağlayan ve Brahmanların ve diğer kültür elçilerinin mesajlarını deniz ötesine taşımak için kullanmak zorunda oldukları seyir becerilerinin kaynağını oluşturan, deniz ticareti ağıydı.*

Van Leur'ün, basit tüccar ve maceracıların, "Hintleşmiş krallıkların oldukça süslü saltanat kültürünü niteleyen ezoterik, Sanskrit ilmini" nasıl yaymış olabileceğine dair çekincelerine cevaben Spencer (1983: 83-84) bize şunu hatırlatıyor:

Hint sanatsal motiflerinin hareketi, en az dini ritüeller kadar, yalnızca sanatın değil, sanatçıların da hareketini yansıtır. Brahmanların [gerekli] ustalık becerilerine sahip olması, tüccarların bunlara sahip olması kadar imkânsızdı. Hint sanat biçimlerinin denizaşırı göçü, Hintli sanatçıların yeni himaye merkezlerine doğru her zamanki yönelişinin yurtdışı ayağı olabilir.

Spencer, Şrivicaya gibi öncelikli olarak ticaretle ortaya çıkmış kıyı ticaret merkezlerinde, tüccar-ileticinin, Güneydoğu Asya'nın ortaçağda Hintleşme-Hindulaşmasındaki başlıca güç olduğunu varsayıyor.

Tamil tüccarların Boğazlardaki varlığının kalıcı olduğunu biliyoruz. Şrivicaya krallığının zirvesinde, belli ki Koromandel'den gelen tüccarlar bağlantıya hâkimdi; 13. yüzyıldan önce uluslararası ticarette Çola'nın oynadığı aktif rol düşünülürse bu beklenmedik bir şey değil. Her ne kadar Çola hiçbir zaman Mookerji'nin (1912) hayal ettiği yenilmez "donanmaya" sahip olmadıysa da, filoları kesinlikle Palembang ve Şrivicaya federasyonundaki diğer antrepolara "ıslah edici" ve epey yıkıcı akınlar yapabilecek kadar güçlüydü. Ne var ki, 8. Bölümde görüldüğü gibi, Çola bir yüzyıl içinde limanlarından geçen uzun mesafeli ticaret üzerindeki kontrolünü, Batı Hindistan ve Arap ülkelerinden Müslüman tüccarlara kaptırdı.

Guceratlı tüccarların rolünün Malakka'nın kurulmasından ve ilk hükümdarının Müslüman olmasından sonra artması şaşırtıcı değil. Gopal (1975: 6), daha önce olmadıysa da 15. yüzyılda şunun olduğunu vurguluyor:

Guceratlı tüccarlar Malay Yarımadası ve Endonezya Takımadalarında, yani Malakka, Kedah, Bruas, Selangor, Mjamjam, Pase ve Pedir limanlarında her zaman görülüyordu. Kalay, biber ve baharat almakla ilgileniyorlardı. Ne var ki, Guceratlı tüccarlar ve Gucerat mallarının bu bölgede bir araya geldiği yer Malakka'ydı.

Guceratlı tüccarlar Malakka'dan Sumatra, Cava, Timor, Borneo, Maluka adaları, hatta Çin'e gidiyordu. Pires'in Gucerat-Malakka ticaretinin hacmine dair verdiği rakamlar kesinlikle etkileyici ve Kambay tüccarlarının zenginliği ve önemi üzerine yaptığı yorumlar şüphe götürmez (bkz. Gopal, 1975: 7-8). Fakat 16. yüzyılın erken dönemlerine, Çinliler Hint Okyanusundan çekildikten ve Malakka'nın Müslümanlaşması Guceratlılar ile Malakkalıları gizli müttefikler yaptıktan çok sonraya ait veriler, daha eski dönemlere ait bilgilerin yerine geçemez. Şimdi göreceğimiz gibi, Çin kaynakları, Hint ve Müslüman etkilerinin göz ardı edilebilir olduğu ve Çin'in nispeten çekingen olsa da çok önemli bir rol oynadığı, tamamen farklı bir görüş sunuyor.

ÇİN VE BOĞAZ

Çin'in 13. yüzyılda uluslararası ticaretteki rolü 10. Bölümde detaylı olarak incelenecek olsa da, kafa karıştırıcı bir çelişkiyi, yani Şrivicaya'nın 7. yüzyıl ile 12. yüzyıl arasında, dünya sistemi henüz oluşurken sahip olduğu önemi ve sonra 13. yüzyılın

sonu ve 14. yüzyılın başında, dünya sistemi zirveye ulaşmışken (en azından belgelerde) neredeyse yok oluşunu açıklamak için, o rolün başlıca hatlarının gösterilmesi gerekiyor.

İlk bakışta olağandışı görünen bir durum, aslında sistemin daha sonraki bozulmasını anlamanın anahtarı olabilir. Çelişki budur. Boğazlar bölgesi yüzyıllar boyunca Çin ve Hindistan arasındaki deniz ticaret yolundaki ve bu nedenle dolaylı olarak Arap dünyası ve Akdeniz Avrupa'sındaki tekel konumunu sürdürdü. Konumunun değeri, ticaret hacmindeki her genişlemede şüphesiz daha da arttı. Yine de, Şrivicaya'nın "düşüşü" ve Malakka'nın yükselişi arasında, tamamen rakip gücü olan Cava'nın yükselişiyle açıklanamayacak, birkaç yüzyıl süren kafa karıştırıcı bir boşluk var. Bu gerileme döngüsünün, Çin'in dünya ticaretine aktif olarak katıldığı iki yüzyılının tam tersi olması önemli.

Güney Song'un 12. yüzyılın geç dönemlerinde denize açılmasından, Ming'in çekildiği 14. yüzyılın geç dönemlerine kadar geçen sürede, Boğazdaki küçük krallıklar görüş açısından çıkmıştı. Bu aralıkta, Boğazdaki liman kasabaları ne fiziksel devamlılıklarını ne de konum avantajlarını yitirmişti. Yitirdikleri şey, Çin limanlarına ulaşımı tekelleştiren aracılar olarak "politik" rolleriymiş gibi görünüyor. Bölge "geçit" konumundan, güçlü ana ticaret ortaklarının insafına kalmış bağımlı bir konuma geçti. "Normal" olanın bu bağımlılık durumu olduğunu ve esas açıklama gerektiren anormalliğin ise o geçit rolü olduğunu düşünüyorum. O halde, geçit durumunu incelemeden önce, kısaca bağımlılık durumuna göz atalım.

Boğazın antrepoları önemlerine rağmen, dünya sisteminin biraz "perferisinde" kaldı, çünkü endüstriyel mallar orada değil, Hindistan ve Çin gibi ana bölgelerde üretilip işleniyordu. Richards (1986: 25-26), Güneydoğu Asya'nın büyük miktarlarda endüstriyel mal üretimi ya da nakli yapmadığı için, her zaman ana bölgelerden aşağıda olduğunu iddia ediyor. Güneydoğu Asya ekonomileri, transit ticarette önemli olsa da, yalnızca "Hindistan ve Çin'in endüstriyel ürünleri için tarımsal ürün ve hammadde" sağladı.

Nasıl ki Afrika'da uranyum olması ya da Mısır'daki Süveyş Kanalının stratejik konumu bu yerleri bugünkü dünya sisteminde ana konuma yükseltemiyorsa, Güneydoğu Asya'nın baharatları da, suyolunun kaçınılmazlığı da, onun 13. yüzyıldaki ana konumunu sağlama alamazdı. Eğer bağımlılığın politik tanımı, dışarıda üretilen kararların, bir ülkenin karşı koyamayacağı iç olaylar üzerinde haddinden fazla etkisi olmasıysa, o zaman Boğazlar bölgesi en azından kısmen ve önceki yüzyıllarda Çin'e bağımlı olarak kavramsallaştırılmalı.

Klasik dönemde Çin nüfusunun "ağırlık merkezi" iç bölgelerdi. Var olduğu kadarıyla dış ticaret, karayoluyla büyük ipek yolundan geçiyordu. Bu karayolu rotası Roma'nın düşüşüyle zayıfladı ve yaklaşık 6. yüzyıldan itibaren Çin nüfusu güney kıyısına doğru kaydı. İslam egemenliği döneminde kara rotasını yeniden kurma çabaları, kuzeyli kabileler tarafından sürekli tehdit edildi ki Çin Seddi de esasen bu kabilelere karşı yapılmıştı. (Bu tehditler, 13. yüzyılın başlarında Cengiz Han kuzey Çin'i fethedene kadar ortadan

kalkmadı.) Bozkırlardan geçişi aralıklarla engellenen Çin, mecburen denize daha çok yöneldi ve "barbar" milletlerden alınan "vergi" kurumuyla örtmeceyle gizlenerek, özellikle Güneydoğu Asya'daki ada ülkeleriyle mütevazı miktarda ticarete başladı.

Şrivicaya'nın 7. yüzyılda yükselişi, bu vergi ticaretiyle alakalı gibi görünüyor. Wolters'a (1970) göre, vergi ticareti Çin imparatorunu, hem meşruiyetlerini hem de bağlılıklarını kanıtlamak zorunda olan "kulları" karşısında mesafeli bir konuma koydu. Şrivicaya temsilcileri, imparatoru yüzyıllar boyunca bu lüzumlu özelliklerin ikisine de sahip olduklarına ikna etmiş gibi görünüyor –gerçi yazılı kanıtlar birkaç araştırmacıyı ikna etmeyi başaramadı.[185] Bir Şrivicaya İmparatorluğu (Coedès, 1918 tarafından iddia edildiği gibi) gerçekten var olsa da olmasa da, Çin belgeleri, Çinlilerin San-fo-Ch'i dediği bu imparatorluğun varlığına dair *inançlarını* kanıtlıyor. Bu belgeler Şrivicaya'nın idari merkezinin Palembang olduğunu ve on dört ya da on beş Boğaz

185. Şrivicaya "İmparatorluğunun gerçekten var olup olmadığı, tarihteki önemli tartışma konularından biri. Wang (1958), Coedès (1918,1968) ve tabii ki Nilakanta Sastri (1949), var olduğunu farz ediyor ve Hall (1985) da nasıl ilerlediği konusunda onlardan farklı düşünmekle birlikte var olduğunu kabul edenlerden. Öte yandan Spencer (1983), ben de dâhil, bunun bir "paravan" olabileceğini düşünen bazılarının şüpheciliğini paylaşıyor. En zarar verici bilgi, 1974 yılında Palembang civarında yapılan kapsamlı kazıların moral bozucu sonuçlarından geliyor; Şrivicaya egemenliğinin olduğu varsayılan döneme ait neredeyse hiçbir kalıntı bulunamadı. Ya Şrivicaya uydurmaydı (ya da Coedès ve Ferrand'ın hayal gücünün ürünüydü) ya da başkenti Palembang başka bir yerdeydi. Wolters'ın Şrivicaya'nın düşüşü üzerine kitabının bu kazılardan önce yapıldığını belirtmek gerekiyor ki bu aslında mükemmel olan çalışmasının kesinliğini azaltıyor; bununla birlikte, Hall (1958) bu kazılara katıldı ve kitabını ondan sonra yazdı.

prensliğini "yönettiğini" aktarıyor. Palembang prensinin ya da elçilerinin neredeyse yıllık "ziyaretleri" bahanesiyle, kayda değer bir ürün takası sürdürülüyordu. Bir keresinde otuz sekiz ton biberin "hediye" olarak getirildiğine dair bir kayıt var! Öyle görünüyor ki, Şrivicaya'nın esas rolü, kendi malları ve Ortadoğu'dan gelen malların yanı sıra Güney Hindistan mallarını da "pazarlamaktı."

Ne var ki vergi ticareti örtmecesi, sınanmadan sürüp gidemezdi. 8. yüzyılda Arap denizciler doğrudan Çin limanlarına uğramak için İranlı öncülerine katıldığında, T'ang bu farklı ve muhtemelen törensel olarak pek de hassas olmayan girişimcilere hazırlıklı sayılmazdı. Yeni tüccarlar ilk başta Kanton'a bağlılardı ki burada büyük bir Müslüman tüccar topluluğu yerleşik hale gelmişti. Gelgelelim, 6. Bölümde aktarıldığı gibi, kısa sürede sorunlar çıktı. Çin'in onlara verdiği karşılık basitti; limanlarını bu itaat etmeyen ticaret ortaklarına tekrar kapadı. Boğazlar bölgesine kadar gidebilirlerdi, fakat ötesine izin yoktu. Görünürde Çin'in uysal "kulları" olmaya devam eden Şrivicaya temsilcileri, Çin limanlarından çıkarılmamıştı; bu gerçek, geçici olarak kazandıkları "gizemli" güçlerini açıklayabilir.

Song hanedanı döneminde bu ticaret yasağı politikası kalkınca, özellikle de "Güney Song" Moğol istilacılar karşısında geri çekildikten sonra, Şrivicaya "İmparatorluğu"nun rolü küçüldü. Hint ve özellikle de Arap gemileri Çin limanlarına (Kanton, Kinsai ya da Hangchow, Ch'uan-chou ya da Zaytun) denetimli olsa da daha özgür ulaşım hakkı kazanınca ve Çin gemileri ve tüccarları deniz kaynaklı ticarette daha

aktif ve saldırgan bir rol oynamaya başlayınca, Boğazdaki küçük prenslikler artık vazgeçilmez aracılar olmaktan çıktı. Bu daha açık ticaret politikası devam etti ve Moğol yönetimindeki Yuan hanedanı Güney Song'un topraklarını alınca kesinlikle yoğunlaştı. Daha önce belirtildiği gibi, Marco Polo, Kubilay Han yönetimindeki Çin'in şehirlerinde de limanlarında da çok sayıda Müslüman tüccar olduğunu aktarmıştı.

Çin gemilerinin Quilon kadar batıya ve Arap ve (muhtemelen) Hint gemilerinin Çin limanlarına yelken açmasıyla, boğazlardan geçen rota kaldı, ama Şrivicayalıların tekelci gücü sürmedi. Aracı konumlarından edilince, açık denizlerde yağma yapan ya da güvenli geçiş ücreti ödemeleri için gemileri zorla Musi Nehri deltasına yönlendiren korsanlar durumuna düştüler. Bu sonraki dönemde Palembang, Çin korsanlığının "in"i olarak kötü bir nam saldı.

10. Bölümde detaylı olarak incelenecek olan Çin ticaretinin bu iki yüzyıllık "maceraperestlik" dönemi devam etmedi. Ming hanedanı, devrilen Moğol hanedanın külleri üzerinde kurulduktan sonra, Çin, tartışmalarla da olsa, ticaret ve yabancılara yönelik eski çekingenliğine geri döndü. Boğaz insanları, vergi ticaretinin yeniden kurulma ihtimalinin onlara vereceği fırsatları görecek kadar kurnazdı. Şrivicaya'nın yeniden doğuşunun yakın olduğu düşünülüyordu.

Wolters (1970), *Malay Annals*'ın girişindeki uzun soy kütüğünün, Malakka'nın kurucusunu (yaklaşık 1398'de) Palembang hanedan soyuna (ayrıca Hindistan'daki Tamil'e ve Cava'daki Saliendra'ya) bağlamak için girişilmiş özenli bir çaba olduğunu öne sürüyor; amaç Malakka'yı, Çinli-

ler arasında hâlâ hürmet görüyor olabileceğine inandıkları Şrivicaya'nın vârisi olarak meşrulaştırmaktı. Malakka Çin'e açılan yeni "geçit" olmayı arzuluyordu; ticaret yapan tüm milletlerden tüccarın buluşabileceği, fakat yalnızca az sayıda seçilmiş kişinin geçebileceği bir yer.

Malakka'nın kurucusu Müslüman olduktan sonra İskender Şah [Kral (Büyük) İskender] adını almıştı ve önceden başka antrepolarda duran denizaşırı tüccarların dikkatini çekmeyi başarmıştı. Elverişli ticari koşulları, düşük tarifeleri ve iyi denetlenen suları karşı konulmaz hale geldi. Özellikle de din değiştirmesi, önceden Sumatra'nın kuzeydoğu kıyılarındaki ya da daha da kuzeydeki Malay kıyılarındaki Kedah-Kalah'ı tercih eden Müslümanları çekti.

Malakka'yı başlıca merkez pazar haline getirmede başarılı olsa da, vergi ticaretini tekelleştirmede aynı ölçüde başarılı olamadı. Çinliler dışarı açılmayı göze aldıkları iki yüzyıl boyunca, dünyayı kesinlikle daha iyi kavradı; artık boğazdaki küçük krallıkların gücüne dair yanılsamalara sahip değillerdi.

ARAPLARIN MALAKKA, PALEMBANG VE ÖTESİYLE BAĞLANTILARI

Çin limanlarında Arap ve İranlı deniz tüccarlarının olduğunu ilk olarak Çin (Hui-Ch'an, 727) ve Japon (748) kaynaklarından öğreniyoruz (Di Meglio, 1970: 108-109). İlginçtir ki, bu belgeler bugüne kadar gelmiş en eski Ortadoğu kaynağından,

Ebü Zeyd es-Sirafi'nin 10. yüzyıl metnine yerleştirdiği, Tüccar Süleyman'ın hikâyelerinden (*Ahbarü's-Sin ve'l-Hind*, tahminen 851) en az bir yüzyıl önce yazılmış.

Eğer Ebü Zeyd es-Sirafi'ye güvenilebilirse, Basra Körfezinden Çin'e doğrudan geçişi anlatıyor, zira Süleyman'ın seyahat rehberi Muskat'tan Quilon'a ve sonra Seylan'ın hemen kuzeyindeki Palk Boğazı yoluyla bir aylık bir geçişle, Bengal Körfezini boydan boya geçerek Nikobar Adalarını geride bırakıp Malay Yarımadasının Kuzeybatı sahillerindeki Kalah ya da Kalah-Bar'a aynı uzunlukta bir seyahatle, Boğazdan Tiyuma adasına on günlük bir yolculuk ve sonra nihayet, Hindiçin Yarımadası üzerinden "Çin Kapıları" denen boğazı geçerek Kanton'a varan iki aylık bir yolculuk tarif ediyor (Bkz. Ferrand, 1922: 13-19). Ebü Zeyd es-Sirafi'nin ilave açıklamaları, Kalah şehrini "ödağacı, kâfur, sandal ağacı, fildişi, kalay, abanoz ve kızılağaç ve tüm kokulu baharatların ticaretinin yapıldığı pazar" olarak tanımlıyor. "Umman gemileri bu limanı kullanıyor," (Ferrand, 1922: 96) diye de ekliyor.

10. yüzyılda yazan Mesudi, Kalah'ın Arap gemileri tarafından kullanılan başlıca liman olarak önemini doğruluyor, gerçi bu doğrudan deneyimin Hindistan'da son bulduğunu da bilmek gerekiyor. Daha doğudaki bölgeleri tarif etmek için Süleyman ve Ebü Zeyd es-Sirafi'nin yanı sıra Siraf ve başka yerlerde görüşülen diğer tüccar ve denizcilerden yararlanıyor. Buna rağmen tanıklığı eski anlatımlara katkıda bulunuyor. Kanton'da 9. yüzyılın geç dönemlerinde yaşanan sorunların (ve bunun peşisıra Arap tüccarların o limandan kovulmasının) ardından, yüksek duvarları ve çok

sayıda bahçesiyle görkemli bir şehir olan Kalah, Müslüman ve Çin gemilerinin ara buluşma noktası haline gelip giderek önemini artırdı (Bkz. Shboul, 1979: 162; Di Meglio, 1970: 109). Büzürg'ün *'Acaibü'l-Hind* eseri de Kalak ve onun Araplarla ticari ilişkilerinden bahsediyor (Di Meglio, 1970: 112) ve kuşkusuz "ikinci el" olan El-İdrisi'nin 12. yüzyıl coğrafyası, Kalah'ı Seylan ve Nikobar Adalarından gelen Arap gemilerinin son durağı olarak tanımlıyor (çeviri Ahmad, 1960: 34).

Palembang o dönemde Arap gemilerinin uğrak limanı olmasına rağmen, Arapların oraya çok az atıfta bulunmuş olduğunu görmek şaşırtıcı. Kalah'ın aksine sık sık kullanılan *Zabaj* terimi, Sumatra, Şrivicaya ya da Palembang'a atıfta bulunuyor gibi görünüyor, ama Di Meglio'ya (1970: 113) göre, Şrivicaya için en sık kullanılan terim Maharaja ki, buranın başkenti, onun Palembang olduğunu tespit ettiği Sribuza. Büzürg Sribuza'yı (Şrivicaya) geniş ve güvenli muhteşem bir körfeze,[186] sıra sıra dükkânların olduğu caddelere (özel caddelerinde 800 tane döviz alım satıcısı!) ve uygun vergilere sahip bir yer olarak tanımlıyor.

Yakut, Kazvini ve İbn Said gibi 12. ve 13. yüzyıl coğrafyacıları da boğazlar bölgesinden bahsediyor, ama onlar, daha önce alıntılanan eski eserlerden tasvirleri doğrudan gözlemler yerine koyma eğiliminde. 12. yüzyılın geç dönemlerinde zenginlik ve ticari faaliyette Şrivicaya'yı geçmiş

186. Bir körfeze yapılan bu atıf, tasviri şüpheli kılıyor; özellikle de Palembang'ın bugünkü konumu eskisiyle aynıysa. Belki de Arapların Sribuza olarak bildikleri Palembang adlı bir şehir vardı, fakat başka bir yerdeydi ! Hall (1985) son çare olarak bu görüşe başvuruyor.

olan Cava'yı, artan önemini düşünerek anlatıma eklemişler. 13. yüzyılda Cava temelli Majapahit krallığı Sumatra'yı ve Malay Yarımadasının bazı bölümlerini ele geçirdi ve 14. yüzyılın ortasında nihayet Şrivicaya'yı gölgede bıraktı (Di Meglio, 1970: 114-115).

O dönemden hemen önce, 1345-1346'da, İbn Battuta Hindistan'ın batı kıyısından (Kambay, Kozhikode ve Quilon gibi limanlarda durup bize biraz ilk elden gözlem bırakarak) Çin'e seyahat etti. Ne var ki, Hindistan ve Çin için hazır bulunan sayısız tasvirin aksine, boğazlardaki ve Hint Takımadalarındaki çeşitli tüccar topluluklarının nispi önemi üzerine çok az bilgi veriyor. Bazı araştırmacılar, onun bu ara yerlere az ilgi göstermesinin, buraların ticaret devletleri olarak azalan öneminin belirtisi olduğunu öne sürüyor. Bu doğru olabilir; ne var ki Boğazdan hızlıca geçmiş ve çok az limana uğramış gibi görünüyor.

İbn Battuta, Müslüman bir görevli olarak çıkarlarını düşünerek, bölgede İslamın yayılmasına epey dikkat ediyor. Kuzeydoğu Sumatra'daki Pasé ve Perak'taki ve Cava'nın kuzey kıyılarındaki şehirlerin hükümdarlarının Müslüman olduğunu ondan öğreniyoruz (Di Meglio, 1970: 116-117). Arkeolojik ve yazılı bulgular, 13. yüzyılın son otuz yılında İslamın bu bölgelerde hayli gelişim gösterdiğini doğruluyor.

Böyle dini ve kültürel değişimler, önceki "Hintleşme" meselesinde olduğundan bile fazla, Müslüman tüccar ve denizcilerin işiymiş gibi görünüyor, bununla birlikte, bu Müslüman tüccarların ne kadarının gerçekten Ortadoğu'dan geldiği bilinmiyor. Bölgeyi epeydir tanımlayan di-

aspora ticareti sayesinde, Arapların ve Müslüman Hintlilerin (çoğunlukla Guceratlı) yerleşik "etnik" toplulukları, kıyıdaki limanlarda uzun süredir bulunuyordu. Yerli ailelerden insanlarla evlendiler, işçi çalıştırıp müşteri topladılar ve zengin ve yüksek statülü topluluklarında, imanla ilişkili olarak dürüst ticareti ve hayır işlerini kurumsallaştırarak din değiştirmeyi cazip kıldılar.

Bunların içinde, din değiştirmeleri daha çıkarcı amaçlarla ilişkilendirilebilecek birkaç hükümdar da vardı: küçük prensliklerin gücünün zayıfladığı dönemde Müslümanların ilgisini çekmek. Bu hükümdarlar içinde en dikkat çekici olanı, 15. yüzyılda tüm rakip limanları gölgede bırakmış Malakka'nın kurucusuydu. Malakka'nın kuruluşu bu kitapta incelenen dönemden sonra olsa da görmezden gelinemez, çünkü daha önce belirtildiği gibi, Akdeniz dünyasına gayet iyi uyan dönemselleştirme, Hint Okyanusununkiyle örtüşmüyor. Özellikle de İslamın tüm Güneydoğu Asya'ya aşılanıp yayılmasının izleri sürülürken, hikâye orta yerinde kesilemez.

Portekizliler Malakka'yı 1511'de fethedip kendi amaçlarına göre şekillendirmeden önce, Malakka'nın 15. yüzyıl uluslararası ticaretinde oynadığı merkezi rolü aktarmanın en iyi yolu, liman faaliyetlerinin düzenlemesini tarif etmek olabilir. Her biri gelen ve giden teknelerle ilgilenen, ticari malların vergilerini toplayan ve malların konulması için depolar ya da iskeleler ve sahipleri için konaklayacak yer sağlayan dört Liman Başkanı vardı. Her biri, kendi yetkisindeki tüccarların iyi halinden ve kredi verilebilirliğinden sorum-

luydu ve bu konuda yerel maliye bakanına hesap veriyordu. Peki neden dört taneydiler? Besbelli, ticaret (ve tüccar gemicilerin yoğunluğu) tek bir görevlinin altından kalkamayacağı kadar büyük olduğu için.

Uluslararası tüccarların geldiği büyük bölgelerin her biri, özel liman başkanının yetki alanına giriyordu. Birisi sadece Ortadoğu, İran, Hindistan ve Seylan'dan gelen gemilerle, ikincisi ise Sumatra ve boğaz kıyısındaki diğer noktalardan gelenlerle –"yerel" ticaretle– ilgileniyordu. Üçüncüsü Cava, Borneo ve Makasser gibi yakın adalardan gelen gemilerle ve sonuncu başkan da Siyam (Tayland), Kamboçya, Ryu Kyu, Brunei ve en önemlisi de Çin'den gelenlerle ilgileniyordu. 15. yüzyıldaki dünya sisteminin "şeklini", bu rol dağılımından daha iyi anlatabilecek bir gerçek yoktur; hiç kimse baskın değildi ve hepsi Boğazdaki limana girmek zorundaydı.

Bu, kısa süre sonra değişti. 16. yüzyılda liman hâkimiyetini sürdürüyordu –fakat kısa süreliğine de olsa Hint Okyanusu ve Çin'e giden boğazların efendisi olan Portekiz'in yeni deniz gücü altında. Portekiz, Hollandalılar ve daha sonra da İngilizler tarafından zorlanacak olsa da, Avrupalı istilacıların hiçbiri, onun önceden ele geçirdiği sistem tarafından etkili bir şekilde zorlanmayacaktı. Avrupa hegemonyasına direnebilecek tek güç olan Çin, yetmiş yıl kadar önce yarıştan çekilmişti.

10. Bölüm Çin'in gücünün kaynaklarını ve şaşırtıcı bir şekilde bunu kullanmaya gönülsüz ya da kullanmaktan aciz oluşunu inceliyor. Fakat bu önemli meseleye değinme-

den önce, Boğazlar bölgesi incelememizin bize Avrupa öncesi dünya sistemiyle ilgili ne öğrettiğini değerlendirmemiz gerekiyor.

BOĞAZLARDAN ÇIKARILACAK DERSLER

Diğerleri için geçit ya da etkileşim noktası işlevi gören *komprador* devletler, onları kullanan bölgelerin endüstriyel üretimine ve ticari çıkarlarına tamamen bağımlıdır. Yerel kaynakları ya da stratejik konumları ne olursa olsun, yükseliş ve düşüş bağımsız olarak vuku bulamaz.

Yerel olarak üretilen değerli malların varlığının (13. yüzyılda çok değer verilen kokuların, baharatların ve değerli madenlerin bile) bir pazarı güvence altına alması mümkün değildi; sadece bir pazarı mümkün kılabilirdi. Toprakta ya da toprağın altında bulunan bir şey (potansiyel kaynak) ile gerçek kaynak olarak tanımlanabilecek bir şey arasındaki fark, "biçilen değer"in teşvik ettiği çıkarma işlemidir. Bu değer, bir piyasa olgusudur. Bağımlı bölgeler, kendi kaynaklarını geliştirmeyip ya da geliştiremeyip kullanamayan, bunun yerine bunları başkalarına verenlerdir. Günümüzün Petrol Devletlerinin "bağımlı" olmasının nedeni de budur.

Bu anlamda, Boğazlar bölgesi 13. ve 14. yüzyıl dünya sisteminde doğal bir bağımlılık teşkil ediyordu. Bölgenin kaynakları –kalay, bakır ve özellikle de altın gibi mineraller ve kereste, meyve, baharat, kabuklu yemiş, reçine, kâfur ve diğer kokulu ve tıbbi malzemeler gibi organik ürünler–

yerel ölçekte nispeten boldu ve çıkarılmaları için yalnızca işgücü gerekiyordu. İç kesimlerdeki yerli nüfusun hatırı sayılır becerisiyle sağlanan bu işgücü,[187] kıyıdaki liman kasabalarının talep düzeyine oldukça duyarlıydı. Talep yüksek olduğunda, ürünler ihracat kaynakları olarak yeniden tanımlanıyordu; talep düştüğündeyse nüfus geçim ekonomisine dönüyordu. Fakat önemli gerçek şuydu ki, talep temelde dışarıdan geliyordu. Boğazlar bölgesini mütevazı bir şekilde Çin'e bağımlı olmaktan çıkarıp bir grup komprador topluluğuna dönüştüren, 12. yüzyıl ve sonrasının hızla ağ gibi yayılan dünya sisteminin yarattığı her türden ürüne yönelik artan talepti.

Boğazdaki limanların "doğal" rolünün kompradorluk (ya da ticaret "aracısı") olduğu inkâr edilemez; bu politik olarak zorunsuz ve ekonomik olarak istikrarsız bir roldü. Mesela, bölgenin bugünkü dünya sistemindeki en iyi iki örneği de –Singapur ve Hong Kong– "mucizevi" statülerini "ülkedışılık"larına borçlu. Singapur, birçok ticaret ortağının, dışarıda üretilen mallarını baskıcı kısıtlamalar ve vergiler olmadan alıp satabildiği, varlıklarını güvenli bir şekilde biriktirebildiği ve sermayelerini isteğine göre bir ticaret

187. Kâfur örneği, böyle bir çıkarma işleminin ne kadar beceri gerektirdiğini gösteriyor; bu iş, sadece yemiş ve meyveleri toplamaktan ibaret değildi. Kâfur, bir hastalık yüzünden ağacın içinde oluşan kireçli reçinedir ve dışarıdan bakınca ağacın içinde olup olmadığı anlaşılmaz. Marsden (1811, yeniden basım 1966), kâfur içeren ağaçları belirlemek için çok fazla deneme yanılma ve aşırı derecede kesim gerektiğini öne sürse de, aslında bu değerli objelerin yerine dair yerlilerin önemli derecede bilgisi vardı. Benzer şekilde, altın tozu kimi zaman akarsularda kalburdan geçirilse de, Sumatra'nın diğer bölgelerinde büyük altın külçeleri çıkarılıyordu ki, bu önemli bir maden arama becerileri olduğunu gösteriyor.

çemberinden diğerine taşıyabildiği "serbest" bir liman. Singapur, en çok öncülü olan Malakka'ya benziyor. Hong Kong da başlıca işlevi, yakın zamana kadar yabancı tüccarların erişimini sınırlandıran, hatta bugün bile ticareti Şangay ve Kanton gibi uluslararası limanlara yönlendiren Çin'e "geçit" olarak hizmet vermek olan benzer bir "serbest ticaret" bölgesi. Dolayısıyla Hong Kong'un refahı tamamen, sınırlı olan biraz pazara ayrıcalıklı erişimine bağlı. Bu konuda, önemlerini Song öncesi hanedanlar tarafından tercih edilen vergi ticaretiyle özel ilişkileri sayesinde kazanan Palembang ve Jambi'ye epey benziyor.

Böyle konumların neden politik olarak hassas olduğunu anlamak kolay. Bir suyolunda herkesin sık sık uğramak zorunda olduğu ana uluslararası liman olmak, sadece coğrafi üstünlüğe değil, o limanın insanların ve malların güvenliğini ve hareket özgürlüğünü sağlayarak çeşitli yabancı tüccarları çekme becerisine de bağlı. En önemlisi de, antrepo diğer tüccarların da aynı kavşağı kullanacağını "garanti" etmeli. Tüm değişkenlerin limanın elinde olmadığı da açık.

Bu bölüm, bugün büyük ölçüde harap olan, yüzyıllar boyunca Boğazın rakipsiz uluslararası limanı olmuş Malakka'nın tasviriyle başladı. Malakka'nın zayıflaması, varlığının politik olarak zorunsuz niteliğini ortaya koyuyor. Liman, Portekizlilerin yönetiminde, çoğu Müslüman tüccar liman tercihini Atjah olarak değiştirmişse de, eski önemini korumuştu. Ne var ki bölgeyi İngilizler yönetmeye başlayınca, Boğazın savunulabilir uçlarında limanlar inşa etmeye karar

verdiler; Penang ve Singapur'da birinci sınıf limanların inşa edilmesi, Malakka'yı bugünkü unutuluşuna sürükledi.[188] Bu iki rakip liman 1960'larda, ikisi de aynı kontrol politikası kapsamına girince, bağımsızlığını yeni kazanmış Malezya tarafından devralındı. Singapur'un nihai egemenliği, adanın bağımsız bir komprador devlet kurmak için Malezya konfederasyonundan ayrılmasıyla sağlandı.

Benzer şekilde Hong Kong da, en görkemli zamanlarını Çin'in yabancılara kapalı limanlarına ayrıcalıklı erişimi olduğunda yaşayan Şrivicaya İmparatorluğunun batışına dair fikir veriyor. Hong Kong'un geleceği şimdiden belli. Nispeten kısa bir süre içinde, Büyük Britanya'nın ülke dışı yönetilen bu bölgeyle kira sözleşmesinin süresi dolacak ve liman yine Çin idaresine geçecek. Çin pazarlarıyla "özel ilişkisinin" bu beklenen sonunun sonuçları, yerli ve yabancı sermayenin kitlesel olarak yatırımlarını çekip ülkeyi terk etmesi ve tüccarların ve şirketlerinin Avrupa, Birleşik Devletler ve Kanada'ya gitmesi (tüymesi?) gibi hareketlerle şimdiden görülmeye başladı. Öte yandan, yabancı baskı grupları, Çin'le daha önce komprador şehir-devletler üzerinden sağlanan bağları yerine, daha doğrudan bağlar kurmaya başladı. Şrivicaya'nın çöküşü için de benzer bir olgu sebep gösterilebilir. Her ne kadar Palembang gibi taşra durumu-

188. İngilizlerin kararının altında başka şeyler yattığını kabul etmek gerek. Çok su kesen buharlı gemilerin geliştirilmesiyle, Malakka'nın liman tesisleri eskisi kadar elverişli olmaktan çıktı; kıyıdan uzağa demirlemiş gemiler arasında mal ve yolcu taşımak için mavna gerekliydi ve sığ liman bunları barındıramıyordu. Yalnızca çok büyük yatırımları Malakka'nın liman olmaya devam etmesini sağlayabilirdi.

na gelme ihtimali az olsa da, Hong Kong'un bundan elli yıl sonra ne olacağı üzerine fikir yürütmek ilginç.

13. yüzyıl dünya sisteminin büyümesi ve gerilemesine dair bu gerçeklerin sonuçları neler? Belli ki Boğaz bölgesi, döngünün iki aşamasında da nispeten pasif bir güçtü. Statüsünü neredeyse tamamen sistemin kalan kısımlarında olanlardan alıyordu ki, bunları hiçbir zaman başlatamaz ya da engelleyemezdi; en iyi ihtimalle çabuklaştırabilirdi. Boğazdaki küçük prenslikler, ancak sistemin gerçekten hâkim güçlerinin "izin verdiği" dönemlerde, dünya ticaretini yönlendirmede görünürde aktif bir rol edinebildi.

O zamanlarda bile, faaliyetleri belirgin bir biçimde yerelde yayılabiliyordu. Bir şehir-devlet, transit ticaretten pay almak için başka bir şehir-devletle yarışabilirdi. Başıbozuk girişimciler –*prahus*'ları birdenbire bölgedeki sayısız ormanlı kayalık adadan fırlayabilecek olan deniz göçebeleri– kimi zaman transitteki koruyucu ücretleri artırabilir ya da gemilerin Sunda Boğazından, hatta Kra Kıstağındaki Tay Yarımadasından geçmesine sebep olabilirdi. Fakat dünyanın "menteşesi", ticaret üretemezdi, yalnızca ticareti engelleyebilir ya da kolay ve kârlı yürütülmesine imkân verebilirdi.

Geçitteki küçük krallıklar hiçbir zaman kendi başlarına deniz gücü olamadı. Her ne kadar Nooteboom (1950-1951) aksini iddia etse de, incelediğimiz dönemdeki denizciliğin büyük bir kısmı, batıdan gelen Arap ve Hint kadırgaları ve kuzeydoğudan gelen Çin yelkenlileri üzerinden sürdü. Çin ne zaman saldırgan bir şekilde dışarı açılsa, ara limanlar çe-

lişkili bir biçimde daha müreffeh fakat daha önemsiz hale geldiler. Çin ne zaman batı çemberinden çekilse ya da daha kötüsü, yabancı gemilerin doğrudan limanlarına gelmesini yasaklasa, boğazdaki limanlar gelişti, fakat bunun tek sebebi, Çin kadırgalarının ticaret ortaklarıyla Palembang, Kedah ya da daha sonra Malakka'da buluşarak en doğu çemberdeki ticari durgunluğu ortadan kaldırmasıydı. Ne var ki Çin 15. yüzyılda o çemberden de çekilince, bir boşluk doğdu. Avrupalılar 16. yüzyılda o savunmasız boşluğu doldurduğunda, 13. yüzyılın "eski" dünya sistemi, zayıflayan bir güçle olsa da bugün hâlâ dünyamızı şekillendirmekte olan "modern" sistemin cenini haline geldi.

10. BÖLÜM
ÇİN'İN BÜTÜN İPEKLERİ

Ortaçağ dünyasının en geniş, en kalabalaık ve teknolojik olarak en gelişmiş bölgesi Çin'di. Etkileyici gücü, uzun devlet teşkilatı, entelektüel gelişmişlik ve verimli köylü üretimi tarihi boyunca çoğaldı. Moğol fethi ve Yuan hanedanının tüm ülkeyi yönettiği dönemde (1276-1368) nihayet son bulan, kuzey sınırlarından art arda gelen "barbar" tehditlerine rağmen, Song hanedanlığı döneminde (kuzeyde 960'tan 1234'e, sonra güneyde 1276'ya kadar devam etti) Çin, pre-modern başarısının en yüksek seviyesine ulaşmış olabilir. Bu, muazzam nüfusunda görülebilir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin resmi rakamları, 13. yüzyılda, Moğol istilasından hemen önce, Çin'in Chin ve Song hükümdarlığındaki bölgelerindeki nüfusun yüz milyon olabileceğini gösteriyor. 13. yüzyıldaki dünya sistemi topluca irdelenirse, Çin'in gücünün devamlı büyüdüğü ve genişlediği, çok az tereddütle tahmin edilebilir.

Bu bölümde, Song ve Yuan dönemlerinde Çin'deki ekonomik gelişmeleri araştırıp hem iç üretim ve ticaretine hem de iletişimini kuvvetlendirdiği diğer alt sistemlerle bağlarına bakacağız: ikincil olsa da önemli bir rol oynayan Arap dünyası, yarı-periferinin parçası olan Hint ve Güney

Asya dünyaları ve periferideki konumundan daha geniş bir arenaya henüz çıkmaya başlamış olan Avrupa. Bölüm, Çin'in konumunun tersine dönmesine zemin hazırlayarak, 13. ve 14. yüzyıllarda gelişen dünya sisteminin yıkılmasına ya da daha ziyade Avrupa-merkezli modern dünya sistemi olarak yeniden şekillenmesine yol açan olayların anlatılmasıyla son bulacak.

ÇİN'İN ULUSLARARASI TİCARETE KATILIMI

Hem Çin'de hem de dışarıda üretilen yazılı kaynaklar, Çinlilerin ticaretle "ilgilenmediği", ticareti sadece vergi şeklinde hoş gördüğü ve ticari kazancı aktif bir şekilde kovalamak yerine, pasif bir şekilde aldığı izlenimini veriyor. 9. Bölümde görüldüğü gibi, Şrivicaya "İmparatorluğu" uzmanları kimi zaman, konfederasyonun 7. ve 12. yüzyıl arasındaki özel rolünü, Çin imparatorlarının ayrımcı ticaret politikalarını örnek göstererek açıklamaya çalıştı.

Ne var ki bu izlenim, art arda gelen hanedanların devlet tarafından yazdırılan tarihçeleri ya da saltanatın vakayinameleri gibi resmi Çin belgelerinin neredeyse tamamen birebir yorumlanmasından kaynaklanıyor. Bu belgeler oldukça stilize ve geleneksel bir biçimde yazılıyor ve imparatorların mülayim ve mahcup, Konfüçyüsçü fazilete sahip ve sorumlu hükümdar timsali olduğu imajını yansıtmayı amaçlıyor. Bu nedenle dikkatle yorumlanmaları gerekiyor ki, Wolters (1970) besbelli bunu başaramamış.

Daha yakından incelendiğinde, resmi belgelerin gösterdiğinden çok daha fazla ticaret yapıldığı ve hanedan belgelerinde bahsedilen tek ticaret türü olan vergi ticaretinin, kayda geçmemiş "özel" ticaret buzdağının yalnızca görünen kısmı olduğu açıkça görülüyor. Wang'a (1970: 215) göre, Çinlilerin deniz ticaretiyle pek ilgilenmediği fikri, "Çinli memurlar tarafından teşvik edilen ve resmi yazılarda sürdülen" bir efsane. Wang, deniz ticaretinin esasen iki düzeyi olduğunu ve bunların ayrı ayrı araştırılması gerektiğini vurguluyor: doğrudan imparatorun meclisi tarafından yürütülen "umumi" (ya da vergi) ticaret ve resmi belgelerde görmezden gelinse de, neredeyse her zaman miktar ve değer olarak diğerini aşmış "özel" ticaret (Wang: 1970: 216).

Fakat bu ayrım bile tamamen doğru değil; ticaretin iki türünün ve katılımcılarının, birbirinden ayrı olduğu yanılsamasını yaratıyor. Gelgelelim, ortaçağda Çin'de devlet (meclis) ve sivil halk arasındaki yakın ilişki düşünüldüğünde, böyle bir ayrım açık bir şekilde imkânsız. Görünüşe göre, elçiler de dâhil olmak üzere devlet görevlileri, "vergi" ticaretini yürütmeye ek olarak, meclisin tam tasdikiyle olmasa da bilgisi dâhilinde, kendi adlarına da ticaret yapıyordu; dahası hükümdarlar, ya kişisel ilişkileri ya da devlet aygıtları yoluyla, ciddi ölçüde üretim ve alım satımla uğraşmış gibi görünüyor. Üretim gücünü kölelerin sağladığı saltanat atölyeleri, Bizans'ta olduğu gibi Han Çin'inde de yaygındı ve bu atölyelerin daha sonra Marco Polo ve İbn Battuta tarafından Yuan Çin'inde de bulunduğu aktarıldı (İngilizce çeviri 1929:

291, 294-295).[189] Yönetimin tuz üretimi ve pazarlaması üzerindeki tekeli devleti, daha geniş ölçekte, Venedik'teki tuz tekeline benzer, önemli bir düzenleyici konumuna getirdi. Devlet desteği, T'ang zamanlarından, belki de daha önceden beri süren, krediyi, hatta kâğıt parayı gelişmiş bir şekilde kullanan para sistemi için olmazsa olmazdı.

Ne var ki, son tahlilde, hoş görülen "özel" ticaret (özellikle de dış deniz ticareti) devlet politikasına bağlıydı; bu politikalar kimi zaman yabancı tüccarların ziyaretine katı denetimler getirerek bu ticareti engeller ve ülkeye kabulleri, seyahatleri ve işlemlerine getirdiği düzenlemelerle her zaman yönetmeye çalışırdı. Dolayısıyla Çin'de yabancı ticaret ne yekpare bir oluşumdu ne de değişmeyen bir şeydi.

Ticarete yönelik Konfüçyüsçü küçümseme "ideali" ile aktif katılım gerçeği arasında fark olduğu gibi, zaman içinde ticaret uygulamasında da önemli dönüşümler oldu. Max Weber'in (çeviri 1951) görüşleri ne olursa olsun, Çinlilerin ticarete yönelik değişmez ve katı bir "tavrı" yoktu. Daha ziyade, "kapitalist" üretim ve ticaret miktarı (Balazs, 1964: 34-

189. İbn Battuta, 1340'larda ziyaret ettiği en az iki şehirdeki köle bölgelerini tasvir ediyor. Qnajnafu'da "sultanın köleleri"nin, şehrin yöneticisinin hisarının hemen dışındaki ikinci duvarlı şehirde yaşadığını belirtiyor (1929, çeviri: 291) ve "dünyada gördüğüm en büyük şehir" (1929, çeviri: 292) dediği Hangchow'da ise, kölelerin hisarın en iç kısmında kaldığını anlatıyor (İbn Battua, 1929, çeviri: 294-295).
Hisar, bu şehrin [Hangchow] ortasında. İçinde, ustaların oturup pahalı elbiseler ve silahlar ürettiği pasajlar var; burada 1600 tane usta ve hepsinin de üç ya da dört çırağı var. Hepsi de istisnasız Han'ın kölesi. Ayaklarında zincirler var ve kapının ötesine geçemiyorlar. Gelenekleri, on yıl çalışan birinin serbest bırakılması yönünde. Elli yaşına geldiğinde çalışmadan muaf tutuluyor ve bakılıyor.
Ne var ki, Yuan ve Han dönemlerinde, bir tür angarya şüphesiz devam etmişse de, köleliğin yaygın olmadığını belirtmek gerekiyor.

54) şartlar başkalaştıkça ya da Çinlilerin görüşleri değiştikçe dalgalandı. Nispeten uzun süren "genişleme" dönemleri, savunma amaçlı çekilme dönemleriyle birbirini izlemiş gibi görünüyor; bunlar, nispeten sabit kalan dini ideolojiden tamamen bağımsız. (Konfüçyüsçü "etik"in yokluğunda bile, 20. yüzyılda Çin'in birbirini izleyen ve daha eski emsalleri olan dünyaya açılma, kapanma ve tekrar açılma dönemleri olduğunu belirtmek gerekebilir.)

Wang (1970: 219-220), uzun zamana yayılan pre-modern Çin tarihini, farklı dış ticaret politikaları ve gerçeklerinin hâkim olduğu dört evreye ayırıyor. Bunlardan ilki, 5. yüzyıldan önce, deniz ticaretinin henüz önemli olmadığı dönem. Bu dönemde, nüfus ülkenin kuzey bölgesinde yoğunlaşmıştı ve bu bölgenin, seyrek yerleşimli güney kıyılarıyla bağlantıları hâlâ ilkel bir seviyedeydi. Oradaki tüm dış ticaret karayoluyla, İpek Yolu üzerinden yürüyordu.

5. ve 8. yüzyıllar arasındaki ikinci dönemde, güneyin nüfusunu artıran önemli göçlerin yanı sıra,[190] tarım ve ulaştırmada gelişmeler yaşandı. Tarımda, Yangtse Nehri vadisindeki bataklıkların kurutulması ve ıslak pirinç yetiştirme tekniklerindeki ilerlemeler, sınırları genişletti. Ulaştırmada, Sarı Irmak ve Yangtse arasında kanal kurulması, iç taşıma maliyetini azalttı ve güney periferisini, kuzeyin esas ekonomik ve politik

190. Genellikle devletin planlaması ve uygulamasıyla yönlendirilen kitlesel göç hareketleri, Çin tarihinin tekerrür eden bir özelliğiydi, çünkü "devlet, göçü, halkı rahatlatmasını, politik ve sosyal bütünleşmeyi, ekonomik gelişimi ve güçlü ve zenginlerin kontrolünü sağlamak için bir yöntem olarak kullanıyordu" (Lee, 1978: 21). Lee çıkarımlarını, üç bin yıllık Çin tarihinden bulduğu örneklerle açıklıyor.

merkeziyle bütünleştirdi. Bu yüzyıllarda, kuzey kara rotası nispeten faaliyet göstermezken, iç pazarlar geliştirildi ve güney limanlarından yapılacak deniz ticaretinde belirgin bir genişleme yaşanması için zemin hazırlandı (Wang, 1979: 220-221).

Kabaca 9. yüzyıldan 14. yüzyılın son otuz yıllık dönemine denk düşen üçüncü dönemde, Çin ekonomik gelişiminde dikkat çekici bir genişlemeci evre yaşadı. Avrupa'da olduğu gibi, tarımdaki fiili bir devrim, yeni bir refahı ve uzun mesafeli ticareti destekledi ve endüstri bunu pekiştirdi. Avrupa'nın artan üretkenliği daha iyi sabanlar ve yük hayvanı kullanımından kaynaklanırken, Çin'in güneyinde bu sıvıbilimiyle sağlanmıştı: "baraj, bent kapağı, su dolabı ve pedallı su pompası" (Elvin, 1973: 128). Elvin, 13. yüzyılda Çin'in "makul tek rakibi Hindistan olan, dünyadaki en gelişmiş tarım"a (Elvin, 1973: 129) sahip olduğunu iddia ediyor. Bu "sıçrama", Türk ve Moğol kabilelerinin kuzey sınırlarını tehdit etmesi ve nihayetinde bir bölümünü ve sonra da tüm alanı istila etmesine rağmen korundu.

9. ve 10 . yüzyıllarda, özellikle de endüstriyel gelişim ve büyüyen deniz ticaretinin tetiklediği hızlı bir kentleşmenin toplumu ileri taşıdığı güney kıyı ovasında nüfus arttı. Güney Song hükümdarlığı sırasında (1127-1276), Çinlilerin tarımsal üretkenliği, endüstriyel teknolojisi ve ticari ve mali gelişmişliği, Çin'in dünya pazarlarıyla aktif bir şekilde bütünleşmesini sağlayan önemli dönüşümlerden geçti; tüm bunlar, topraklarının büyük bir kısmı kuzey sınırından gelen askeri göçebeler tarafından işgal edilmesine rağmen (ya muhtemelen bunun teşvikiyle) yaşandı.

Moğollar, ilk önce Chin/Juchen'lerin kuzey topraklarını (yaklaşık 1233) ve nihayetinde de önceden Güney Song tarafından yönetilen bölgeyi fethetti (1276), yönettiği fakat her zaman aşağısında olduğunu hissettiği yüksek kültürün teknolojik ve toplumsal icatlarını bilfiil benimsedi, hatta bunları daha da geliştirdi (Wang, 1970: 221-222). Kubilay Han hükümdarlığını kuzeydeki Pekin'den yürütse de, Çin'in ekonomik ve demografik ağırlık merkezi kesin olarak güneye doğru kaymıştı. 13. yüzyılın sonuna gelindiğinde, Çin'in güneyi ülkenin nüfusunun yaklaşık yüzde 85 ila 90'ını barındırıyordu (Kracke, 1954-55: 480'deki nüfus tahmini).

12. yüzyıldan 14. yüzyılın başlarına kadarki dönem, bazı açılardan Çin ticaretinde bir yoldan çıkmaydı, zira o dönemde "anlaşma" ya da umumi ticaret yolunda çok az şey yapılıyordu. Öte yandan, "özel" ticarette neredeyse bir patlama yaşanıyordu (Wang, 1970: 217); bu durum, bu bölümün ileriki kısımlarında anlatılacak.

Dördüncü ve son dönem, Yuan hanedanlığının düşüşü ve yerini 1368'de yerli Ming hanedanına bırakışından sonra geliyor. Wang'a (1970: 222-223) göre, o zaman

> *Çin, imparatorluk içinde ve dışında büyüyen bir ticaret için gereken ön koşulların neredeyse tümünü yerine getirmişti. Deniz ticareti için talep, yatırım ve risk alma için fazla zenginlik, güvenlik açığı olsa da kredi ve mali kurumlar, deniz yolculuğu için teknik beceri ve politik istikrar mevcuttu.*

Ayrıca dünyanın en büyük ve denize en dayanıklı devlet gemileri ve özel gemilerinden oluşan büyük bir donanma vardı. Lo'ya (1958: 150) göre, 14. yüzyılın sonlarına doğru Ming donanması, 1700 tane savaş gemisi ve tahıl taşımak için 400 tane zırhlı araç da dâhil, yaklaşık 3500 tane okyanusa açılmak üzere tasarlanmış gemiye sahipti. Dünyada bu heybetli donanmanın yanına yaklaşacak bir deniz gücü yoktu.

İlk başta bu güç sömürüldü. Salgınlar ve iç savaşların zemin hazırladığı kısa bir düzensizlik döneminden sonra Ming, "Asya suları üzerinde hâkimiyet kurmaya uğraştı ve daha önce görülmemiş bir başarı yakaladı."[191] Temmuz 1405'te Amiral Cheng Ho, Ming hanedanı elçisi olarak Hint Okyanusu krallarını ziyaret etmeye gönderilen 62 tane dev gemiden oluşan etkileyici bir donanmaya liderlik etti (Pelliot, 1933: 275). İki yıl içinde Cava, Kozhikode, Atjah (Sumatra'da) ve o zaman bir Çin yöneticisi altında olan Palembang'ı ziyaret etti. 1408'de 48 gemilik filosuyla ikinci yolculuğuna çıkarak (Pelliot, 1933: 277, 281, 283), üç yılını başka yerlerin yanı sıra Çampa, Malakka ve Seylan'ı ziyaret ederek geçirdi, fakat donanması, ilk seyahatinde olduğu gibi, Hindistan'ın

191. Amiral Cheng Ho yönetimindeki Çin donanmasının, 1405 ile 1435 yılları arasında Çin'den Hürmüz'e bütün okyanusta dolaşarak sergilediği yedi "güç gösterisi"nin ne kadar önemli olduğu konusunda ciddi anlaşmazlık olduğunu belirtmek gerekiyor. Bazı araştırmacılar bunun ticari egemenlik elde etme girişimiyle ilgili olmadığını, daha ziyade, daha düşük tabakadan imparatorlar yüzünden, Konfüçyüsçü bir ideal olan vergiye dönüşün simgesi olduğunu öne sürüyor. Amaçlarının belirsizliği, en iyi ihtimalle, kararsızlıkla ya da gelecek politikaların yönü konusunda saltanattaki fikir ayrılıklarıyla alakalı olabilir. (Schurmann, 1956: 114-115, Yuan yönetiminin benzer bir mesele yüzünden yaşadığı bölünmeyi aktarıyor.) Seyahatler yapılırken, esas amaçlarının ne olduğu konusunda karar verilmemiş de olabilir.

ötesine geçmedi (Pelliot, 1933: 290). 1412'nin sonu ile 1430 arasında, her biri birkaç yıl gerektiren beş görev daha oldu. Cava, Hindistan, Sumatra ve Borneo'daki neredeyse her limanda ve aynı zamanda Doğu Afrika kıyıları (Malindi ve Mogadişu) ve Cheng Ho'nun Aden ve Hürmüz'e uğradığı Umman Denizi-Basra Körfezi bölgesinde resmi ziyaretler (ve "vergi" takası) yapıldı (Pelliot, 1933: birçok yerde). Cheng Ho, gerçekten de Hint Okyanusunun üç çemberindeki tüm önemli noktaları ziyaret etti. Çin, tüm sisteme hâkim bir rol edinmenin kıyısında gibi görünüyordu.

Bunun yerine, ziyaretler aniden kesildi. Ming donanmasını geri çekti, deniz ticaretini kısıtladı ve yabancı güçlerle ilişkilerini sonlandırdı. "1435'ten sonraki kayma o kadar keskindi ki, *o zamandan beri kimse Çin'i bir deniz gücü olarak ciddiye almadı*" (Wang, 1970: 223, italikler eklendi; fakat ayrıca bkz. Lo, 1958 ve farklı bir yorum için bu bölümün sonu).

Ciddi araştırmacıların en azından geçtiğimiz yüz yıl boyunca kafasını karıştıran –hatta umutsuzluğa kapılmasına sebep olan– soru şudur: Çin, o dönemki üstünlüğü de düşünülünce, üç yüzyıl boyunca eşine rastlanmayacak bir bütünleşme düzeyine ulaşan dünya sisteminin gerçek hâkim gücü olmak için gereken son adımları neden atmadı? Son neslin muhtemelen en iyi Asya araştırmacısı olan Grousset (1942: 318), "Avrupa hegemonyasından önce" gelen dönemi araştıran herkese musallat olan o farazi soruyu soruyor: Hindistan ve Malaya'ya yaklaşan Avrupalı gemiciler orada kurulmuş Çinli bir deniz imparatorluğuyla karşılaşsaydı Asya'nın (ve dünyanın) kaderi ne olurdu?

Bu her ne kadar gayrimeşru bir soru olsa da meseleyi yansıttığı da bir gerçek. Çin, 14. yüzyılın sonu, 15. yüzyılın başında –Basra Körfezine uzanan kıyılarından– Hint Okyanusunda hâkimiyetini ilan etmek için gereken her şeye sahipti. Çin, dünyanın önemli bir kısmında tahakküm kurmaya yakınken ve yalnızca huzurlu üretiminde değil, donanma ve askeri gücünde de teknolojik üstünlüğünden yararlanırken (Toussaint, 1966; McNeill, 1982: 2. Bölüm), neden arkasını dönüp donanmasını geri çekerek, devletin deniz gücü tarafından desteklenmeyen Müslüman tüccarların doldurmaya hiç hazırlıklı olmadığı, fakat –yaklaşık yetmiş yıllık bir boşluktan sonra– Avrupalı meslektaşlarının doldurmaya çok hevesli ve yetkin olduğu muazzam bir güç boşluğu yarattı?

Bu bölümün başlıca odağını –13. yüzyıl dünya sisteminin yükselişi ve düşüşü için son derece önemli olan– bu muamma teşkil ediyor. Buna değinmeden önce, Çin'in, buna istekli olmasa bile, dünyanın hâkim gücü olma kapasitesine sahip olduğunu göstermemiz gerekiyor. 14. yüzyıla gelindiğinde Avrupa endüstriyel, askeri, ulaşım ve ekonomik kurumlarındaki gelişmelerle halihazırda Çin'i geçseydi, Çin yarıştan çekilmemiş olsa bile sonucun aynı olacağı iddia edilebilirdi. Donanması Avrupa'nın yükselen üstün gücüyle karşılaşır ve ona yenilirdi. Gelecek alt bölümlerde, böyle kendine hizmet eden bir önermenin doğru olmadığını göstermeyi amaçlıyoruz.

Geçmişte, Batılı araştırmacılar Çin'in bilim ve teknolojideki başarılarına dair yeterince bilgiye sahip değilken, Avrupa'nın dünya arenasındaki nihai zaferinin, Avrupa emsalsiz bir bilimsel ve teknolojik yaratıcılığa sahipken, buna karşılık Doğuluların, muhtemelen "zeki" olmasına rağmen, hiçbir zaman bilimsel bir devrim gerçekleştirememesinin bir sonucu olduğu yaygın olarak iddia ediliyordu. Needham'ın (1954-85, 1970, 1981) cilt cilt araştırmaları, bu hatayı fazlasıyla düzeltti. Artık Çin'in tıp, fizyoloji, fizik ve matematiğe ve aynı zamanda bunların teknolojideki daha pratik uygulamalarına yaptığı katkılara dair daha eksiksiz belgelere sahibiz.

Sivin'e (1982: 105-106) göre, Needham yeteri kadar ileri gitmedi; meseleyi Çin'in, Song dönemlerine gelindiğinde, gerçek bir bilimsel "devrim" yaşadığını kabul etmeye kadar vardırmadı ki bu, Çinli araştırmacılar tarafından şiddetle savunulan bir görüştü (mesela, Li ve arkadaşları, 1982; gerçi Chang, 1957, hemfikir değil). "Bilimsel devrim" terimi meşru olsa da olmasa da, geç ortaçağda Çin'deki teknik yeterlilik Ortadoğu'yu hayli hayli aşmış, Avrupa'yı ise yüzyılca geride bırakmıştı. Yer darlığı nedeniyle sadece birkaç örnek verebiliyoruz: kâğıt ve matbaa, demir ve çelik, silahlar (tabancalar, toplar ve bombalar dâhil), gemi inşaatı ve yön bulma teknikleri ve bunların yanı sıra başlıca ihracat ürünleri olan ipek ve porselen.

KÂĞIT

Tsien'e (Li ve arkadaşları, 1982: 459) göre:

> *Kâğıt Çin'de Hıristiyanlıktan önce icat edildi, 1. yüzyılda yazı için kullanıldı ve 2. yüzyıldan itibaren yeni ve taze liflerden üretilmeye başlandı. Tahta kalıplarla basma tekniği 700 yılı civarında, bunun taşınabilir olanları ise 11. yüzyılın ortalarında kullanıldı.*

9. yüzyılda bir zamanda, Araplar Çinlilerden kâğıt yapımını öğrendi ve daha sonra bu değerli bilgiyi "Batılılar"a aktardı. Braudel (1973: 295), Avrupa'daki ilk kâğıt fabrikasının 12. yüzyılda İspanya'da kurulduğunu, fakat İtalyanların 14. yüzyıla kadar kâğıt üretmeye başlamadığını öne sürüyor; Cipolla (1976: 206), görüşlerini Irigoin'ın 1953 tarihli makalesine dayandırarak, Bizans'taki meclisin 13. yüzyılın ikinci yarısında kâğıtlarını artık Araplardan değil, İtalyanlardan aldığını öne sürüyor (Daha fazla detay için bkz. T. F. Carter, 1925, gözden geçirilmiş 1955). Fakat ne olursa olsun, Çin'in üstünlüğü kayda değerdi.

DEMİR VE ÇELİK

Kâğıt üretiminden bile etkileyici olan, Çinlilerin demir izabesindeki ilerlemesiydi ki bu konuda Avrupa'nın birkaç yüzyıl önündelerdi. En azından 8. yüzyıldan itibaren, Çin'in kuzeyinde kömür çıkarılıyor[192] ve yüksek kaliteli de-

192. Elvin (1973: 85), T'ang dönemlerindeki kuzeydeki ormansızlaşmanın, kömür fırınlarına geçmeyi mecbur kıldığını öne sürüyor.

mir ve hatta "dökme demir ve işlenmiş demirin kaynaştırılması ya da bir soğuk oksitleyici patlamadaki doğrudan dekarbonizasyon aracılığıyla" (Elvin, 1973: 86; ayrıca bkz. Needham, "Iron and Steel Production in Ancient and Medieval China," 1956 tarihli dersin Needham, 1970: 107-112'de basılmış hali ve Hartwell, 1962, 1966, 1967) çelik üreten fırınlarda kullanılıyordu.

Hartwell'in (1967) demir üretiminin ölçeğine dair hesapları gerçekten çarpıcı. Bu hesaplamalara göre, 11. yüzyılda Çin'in kuzeyinde sadece demir üretmek için bir yılda yakılan kömürün tonajı "18. yüzyılın başında Büyük Britanya'da bir yılda bütün metal işçileri tarafından kullanılan toplam kömür miktarının aşağı yukarı yüzde 70'ine eşitti" (Hartwell, 1967: 122).[193] 11. yüzyılın sonunda Song demir para basıyor ve birçok demir ürünü yapıyordu. Hartwell'e (1967: 122-123) göre:

> *7 bin işçi maden ve yakıt çıkarma işiyle uğraşıp fırınları, demirci ocaklarını ve arıtma fırınlarını çalıştırırken, diğerleri de hammaddeleri madenlerden demir işlerine taşımakla ilgileniyordu.*

193. Marco Polo'nın Çin'de gördüğü siyah yığınlara aşina olmadığını ve onların ne için kullanıldığı konusunda kafasının karıştığını fark etmek de insanın aklını başına getiriyor. Bunların yalnızca evleri ve banyo yapılacak suları ısıtmak için kullanıldığını biliyor! Bu konuda tüm söylediği işte bu (1958, çeviri: 130).
Şimdi de kütük gibi yanan taşlardan bahsedeyim. Tüm Çin eyaletinde, yamaçlardaki damarlardan çıkarılan bir tür siyah taş olduğu bir gerçek. Bu taşlar ateşi odundan daha iyi canlı tutuyor ve büyük bir ısı yayıyor. Çok fazla yakacak odunları olduğu da doğru. Fakat [insanlar banyo yapıyor ve] rütbeli ya da varlıklı her insanın evinde kendi banyosu var. Yani çok bol ve çok ucuz olan bu taşlar, odundan tasarruf etmeye yarıyor.

Şahsi kuruluşlardaki üretim ölçeği emsalsizdi ve muhtemelen 19. yüzyıldaki Sanayi Devrimine kadar eşine rastlanmamıştı.

Doğrudan maden çıkarma ve işlemeyle uğraşan işçilere, alet ve silahları üreten işçileri de eklersek, Çin'in endüstriyel gelişim seviyesinin ne kadar yüksek olduğuna dair hiçbir şüphe kalmaz.

Bu teknolojik ilerlemeler, bir ölçüde sonları oldu. Elvin (1973: 18, 84-87), istilacı Chin'in Çin'in kuzeyinden yalnızca metalurji yöntemlerini almakla kalmayıp ayrıca bunları Moğollara aktardığını, onların da oklarının ucuna metal takmayı öğrendiğini öne sürüyor; bu, askeri güçlerini önemli ölçüde artırdı ve onlara Rusya'nın yanı sıra nihayetinde Chin ve Güney Song'u da yenecek gücü verdi.

Ne olursa olsun, kuzeyin bu göçebe gruplar tarafından istila edilmesi, o bölgede üretilen demir miktarının azalmasına yol açtı. Hartwell, demografik ve kurumsal değişimlerin, 13. yüzyılın ortalarında görülmeye başlanan bu azalmada rol oynadığını söylüyor. Chin dönemlerinde, demir üreten kuzey bölgesinin nüfusu ve bununla birlikte üretim ve talep seviyesi aşağı yukarı sabit kaldı. Fakat Moğol yönetimi döneminde, insanlar güneye kaçtığı ya da diğer yerlere işgücü sağlamak amacıyla sürgün edildiği için nüfusta hızla bir düşüş yaşandı. Honan eyaletinin nüfusu, Moğol yönetimine girdiği 1234 ile 1330 yılları arasında yüzde 86 düştü (Hartwell, 1967: 151); bu kömür ve demirin istiladan zarar gören tek şey olmadığının kanıtıydı.

Hartwell (1967: 150-151), kurumsal değişimleri de aynı derecede kabahatli buluyor.

> *13. yüzyılın ortalarında, Kuzey Song'un bağımsız girişimcilerinin yerini [toprakların] miras kalması, serbest işgücünün yerini zorla çalıştırma ve büyüyen kitle pazarının yerini ise kilit demir üretim merkezlerindeki toprakların sabit ve sınırlı talebi aldı.*

Kubilay Han'ın hükümdarlığı döneminde (1260-1294), merkezi yönetimi temsil eden maaşlı görevlilerin yerini toprak sahipleri aldı. Fakat bağımsız yönetim yeniden sağlanmadı ve zorla çalıştırma uygulaması ve serbest pazarların yokluğu, Yuan'ın düşmesinden (1368) sonraki döneme kadar Kuzey Çin demir endüstrisini belirleyen şeyler olmaya devam etti.

Demir ve çelik üretiminin "altın çağı" Kuzey Song dönemiyle böylece bitmiş oldu; Güney Song teknikleri biliyor olabilirdi, fakat büyük kömür yataklarından, geniş ölçekli bir demir izabesi endüstrisini düşük maliyetli hale getiremeyecek kadar uzaklardı. Ne var ki Moğollar, demir ve çelik yapımını bırakmayı göze alamazdı, zira barut ve metallerin bir araya gelmesi, savaş makinelerinin mühimmatının önemli bir kısmını oluşturuyordu.

SİLAHLAR VE DONANMA

Belli ki Çinliler barutun patlayıcı özelliğini 650 yılı civarında tesadüfen keşfetti, yine de buna, 9. yüzyıl ortalarına ait bilimsel bir metinden önce hiç atıf yapılmamış. 10. yüzyılın başlarında baruttan alev püskürten bir silah için ateşleyi-

ci olarak bahsedilmiş ve yaklaşık 1000 yılı civarında, "basit patlayıcılar ve el bombalarında barut kullanılmaya başlanmış" (Needham, "The Epic of Gunpowder and Firearms," yeniden basım 1981: 30-31). Needham (1981: 36-38) ve Skoljar'daki (1971: 136) çizimler, Çinlilerin barutu havai fişek gösterilerinden fazlası için kullandığına dair pek şüphe bırakmıyor.

Chin için çalışan Çinli zanaatkârlar, Song'un bildiği nispeten hafif barutu, ilk defa 1221'de kullanılan gerçek bir patlayıcıya dönüştürdü; 1272-1273'teki başka bir yenilik, Müslümanların kullandığı standart mekanik taş fırlatıcısını, patlayıcı bir mermiyle birleştirdi (Elvin, 1973: 88). En geç 14. yüzyılın başlarında, bomba fırlatan bir top olduğu kesin olan bir alet kullanılıyordu (çizimi için bkz. Needham, yeniden basım 1981: 31) ve Lo, Yuan donanmasının gemilerinin düzenli olarak bu aletle teçhizatlandırıldığını söylüyor.

"Gerçek" tabanca da aşağı yukarı bu zamanlarda ortaya çıktı. Bu, rulo haline getirilmiş kâğıttan barut fırlatan, Chin'in önceki "ateş püskürten mızraklarının" mantıklı bir devamı ve Güney Song'un kendilerini Moğollardan korumak için kullandığı bambudan yapılmış bir namludan taş gülle fırlatan aletin geliştirilmiş versiyonuydu. 14. yüzyıla gelindiğinde, Moğollar patlayıcı gülleler sıkabilen gerçek metal namlulu silahlarla donanmıştı (Elvin, 1973: 89). Ming 14. yüzyılın geç dönemlerinde sonunda dağılmakta olan Yuan imparatorluğunu devraldığında, savaşta ateşli silah kullanımı ayırt edici bir özellik haline gelmişti (Elvin, 1973: 92).

Bu nedenle, Çin teknolojisini durgun ya da önemsiz amaçlara adanmış olarak tanımlayan bir görüşe katılmak zor; bu teknoloji "ölümüne" ciddiydi. Çin donanması dağıtılmasaydı, Portekiz gemileri ve silahlarını güçsüz bırakabilecek zorlu bir düşman olurdu.

Çin gemileri ve yön bulma yöntemleri de Avrupa'nınkilerden aşağı değildi. 4. Bölümde belirtildiği gibi, pusula Çin'de çıkmış ve sonra oradan Araplara ve İtalyanlara geçmişti. Çinlilerin yön bulmada manyetik iğne kullandığına dair ilk açık atıf, yaklaşık 900 yılında yazılmış bir deniz kılavuzunda görülüyor ve yüzen pusula da, rüzgâr gülü gibi (Teixeira da Mota, 1964: 60), 11. ve 12. yüzyıllarda Çin gemilerinde yaygın olarak kullanılıyordu (Needham, 1960 tarihli "The Chinese Contribution to the Development of the Mariner's Compass" dersi, yeniden basım 1970: özellikle 243-244). Ve Song ve Yuan dönemlerinde, Çin gemileri diğer tüm uluslarınkinden daha büyük ve denize açılmaya daha uygundu. Lo'nın çalışmasının gösterdiği gibi, kesinlikle Avrupa'yla boy ölçüşüyordu.

ULUSLARARASI TİCARET İÇİN TÜKETİM MALLARI

Yüksek teknolojik yeterlilik, Çin'in dünya pazarında en çok talep gören iki ürününü de niteliyordu: ipek ve porselen. En eski zamanlardan beri bunlardan en önemlisi, Çin'in tekelinde olan ham ipekti.[194] İpek, daralma dönemlerinde bile Or-

194. 1000 yılında Çin ipek üretiyordu. "Bugüne gelen en eski numunelerden biri, 350 yılına ait bir mezarda bulundu" (Loewe, 1971: 169).

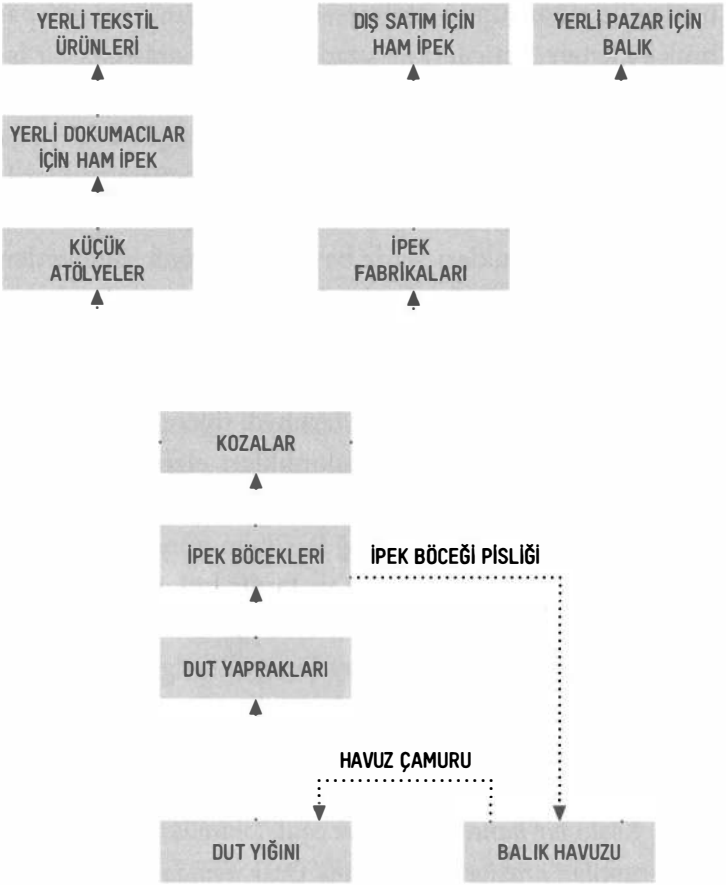
tadoğu ve Avrupa'nın lüks ürün pazarlarına gönderiliyordu, fakat Çin tekeli 6. yüzyılda, ipek kozaları kendi mütevazı üretimlerine başlamış olan Suriyeliler tarafından Çin'den gizlice çıkarılmaya başlanınca kırıldı. Ne var ki ortaçağda, porselen Çin'in başlıca ihracat ürünü olarak ipeğin yerini aldı (Hudson, 1970: 160). Çin seramik eşyalarının parçaları, Doğu Afrika da dâhil olmak üzere, Hint Okyanusunun kıyı uçlarında ve uzantılarında büyük miktarlarda bulunabilir.

Porselenin ipeğin yerine geçmesi (ya da daha ziyade ipeği desteklemesi), bir ölçüde, Çin'deki jeopolitik değişimleri ve yabancı pazarlara nakliye yöntemlerindeki değişimleri yansıtıyor. İpek karayoluyla taşınmak için ideal bir üründü, çünkü pahada ağır, yükte hafifti. Nüfusun ve gücün güneydoğu kıyılarında yoğunlaşmasıyla Çin toprakları yeniden düzenlenince, gemicilik başlıca nakliye yöntemi oldu ki, bu deniz taşıtlarının daha ağır yüklerle doldurulmasını mümkün (ve şüphesiz zorunlu) kıldı. Bir 12. yüzyıl Çin kaynağı (Chu yu tarafından yazılmış *P'ing-chou-k'o-t'an*, alıntılayan: Hudson, 1970: 160) tüccarların, "her biri pay alacak ve geceleri mallarının üstüne uyuyacak" şekilde gemide nasıl alan paylaştığını tasvir ediyor. Yükün büyük bir kısmı çanak çömlekten oluşuyordu. Çin porselenlerinin kalitesi iyiydi ve tasarımları çekiciydi, fakat çömlek yapımı neredeyse evrenseldi ve tasarımlar da elbette taklit edilebilirdi. O zaman Çin porseleni neden bu kadar talep görüyordu? Cevap, talep meselesini aşıyor gibi görünüyor; muhtemelen cevap, dönüş yükleriyle alakalıydı. Çin'in ithalatları nispeten hacimli uzmanlık ürünleriydi, fakat ihracatları hafif,

değerli ürünlerdi. Gemiler Çin'den yük almadan dönemezdi, bunu da çanak çömlek sağlıyordu (Bu mesele için bkz. Chaudhuri, 1985: 53). Zaman ve mekân içindeki "ödeme bilançosu", Çin çömleklerinin çeşitli hanedan dönemlerindeki küresel dağıtımı üzerinden takip edilebilir.

Bu, Güney Song'un usta olduğu ipek üretimi için geçerli değildi. İpekböcekçiliği ve ipek eğirme ve dokuması teknolojisi ve düzenlemesini, dünya sisteminin geri kalanında daha yaygın olan tekstil endüstrileriyle –Avrupa'da yün, Mısır ve Suriye'de keten (ve pamuk) ve Hindistan'da ince pamuk– karşılaştırmak ilginç ve bu bölgelerdeki sanayileşme yapılarındaki çeşitliliğe teknolojik açıdan deterministik bir açıklama getirmemek zor. Herhangi bir tür doğal kumaş üretmek için, çiftçiler ve endüstri işçileri arasında, kırsal ve kentsel bölgeler arasında simbiyotik bir ilişki olması gerekiyor; bu değişmez bir şey. Yine de, hammaddedeki değişiklik, işin nerede ve kim tarafından yapılacağını belirliyor.

Yün kumaş üretiminde, otlak talebiyle tarım için ayrılan topraklar rekabete giriyor, dolayısıyla işgücü, yünü işlemek için hazır hale getiren çiftçilerin yeri değişiyordu –kadınlar çoğunlukla eğirme ve erkekler ağırlıklı olarak dinkleme, boyama ve dokuma yapıyordu. Yün ham haliyle kolayca taşınabiliyordu ki, bu durum, yetiştirildiği ve kumaş haline getirildiği yerlerin birbirinden ayrılmasına imkân veriyordu. 3. Bölümde belirtildiği gibi, 13. yüzyılda ve 14. yüzyılın başında, İngilizlerin ürettiği yünler Flandre dokuma tezgâhlarını besliyordu.



ŞEKİL 14. İPEK ÜRETİM SİSTEMİ (SO'YA DAYANARAK).

Pamuk ve keten farklı bir yol izliyordu. Tarım arazisi işlenmeye devam ediyor ve mahsuller yoğun işgücü gerektiriyordu. Dahası, toprağı korumak için lif mahsullerinin baklagille dönüşümlü ekilmesi gerekiyordu; yani ne pamuk ve keten üreticileri ile sıradan çiftçiler arasında bir işbölümü vardı ne de işgücü topraktaki yerinden ediliyordu. Hammaddeler daha da rafine edilmek için taşınabilir ya da hacimli oldukları için, eğirici ya da dokumacılara gönderilmeden önce ön işleme ve temizlemeden geçirilebilirdi. Dahası, genelde oldukları yerde basit endüstriyel işlemlerden geçebilecek yan ürünler de olurdu. (Mesela pamuk tohumları yağları için ezilebilirdi.) Bu da belli bir ölçüde kırsal "sanayileşmeye" yol açıyordu.

İpek üretimi ise oldukça farklıydı (bkz. Şekil 14). Çok daha karmaşıktı ve günlük yakınlıkları elzem olan daha geniş bir işçi grubunu içeriyordu. "Tarım-kent" yerleşimleri doğal bir sonuçtu. Ortaçağda Çin'in güneyindeki ipek üretimi teknolojisiyle ilgili hiçbir tasvir bulamadım, fakat So'nun (1986) kitabında detaylı olarak tasvir ettiği 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başındaki Güney Çin ipek bölgesindekinden çok da farklı olmasa gerek. So (1986: 86; alıntı için 87), ipek üretiminin karmaşık simbiyotik yapısında (bkz. Şekil 14), köylü ailenin temel iş birimini teşkil ettiğini vurguluyor.

> *Köylü bir hanedeki baba ve oğul, tohumları denizden kazanılan araziye ekmeye daha Ocak ayında başlar. Sonraki kış, yaklaşık otuz santimetre boyundaki yeni büyümüş dut bitkisini keser ve onu verimli balık havuzu çamuruyla kaplar. Bu sırada anne ve kız, ipekböceği yumurtaları alıp*

ipekböceklerinin yumurtadan çıkmasını izlemekle meşguldür. Sonraki İlkbaharda, kız taze dut yapraklarını toplar ve yeni doğmuş ipekböceği kurtçuklarını onlarla besler. Kurtçuklar zarifçe yer, hızla büyür ve giderek daha çok dut ağacı istemeye başlar. Bu arada baba ve oğul günlük kurtçuk artıklarını toplar ve kurtçukları "uykuya" hazırlar. Beş uyku ya da dinlenmeden sonra, tamamen büyümüş ipekböceği ipek örerek kendini onunla kaplar ve bir koza oluşturur. Sonra bütün aile ipeği makaraya sarma işlemiyle meşgul olur.

İşlemin, kadın ve erkeğin işgücünün uzun bir süre boyunca işbirliği yapmasını gerektirdiğine dikkat etmek gerekiyor. Ayrıca dut yaprağı kaynağının, kurtçukların katlanarak artan iştahlarına yetişememesi gibi bir risk olduğuna da dikkat.[195] Dahası, kurtçukların bakımı da ipek ipliklerinin dolanması da çok yumuşak bir dokunuş gerektiriyor. Denetimli sıcaklık, sönük ışık, nazik muamele ve sessiz bir ortam (özellikle de "uykuları" sırasında), narin kurtçukların yumurtadan çıkması ve büyümesi için elzem. Kozalar hazır olduğunda sıcak suya daldırılmalı ve tek bir kozadan gelen iplik sarılamayacak kadar ince olduğundan, "4 ila 18 kozadan lifler toplanıp bir bilye oluğundan ya da halkadan

195. So (1986: 88-89), şu çarpıcı rakamlar için Howard ve Buswell'in çalışmasından alıntı yapıyor: Yaşamın ilk evresinde, bir yumurta katmanı için 8 *catty* yaprak gerekiyor; 3 evrede bu katman başında 70'e yükseliyor ve son evrede (kozalarını örmeden önceki son üç günde) talep 2000'e fırlıyor! Girişimci kapitalizmin ve mali spekülasyonun yumurtaların üretimine değil de dut yapraklarının "geleceğine" odaklandığını görmek bu yüzden şaşırtıcı değil.

geçirilmeli ve sonra da yavaşça dönen bir tekere sarılmalı" (So, 1986: 101). Kesintisiz bir iplik elde etmek için, makaraya dikkatlice yeni parçalar eklenmeli; eşit genişlikte bir iplik oluşturmak büyük bir beceri gerektiriyor. Bu külfetli işi kadınlar yapıyor ve genel olarak ipekböcekçiliğinde, yün ve pamuklu kumaş üretimindeki meslektaşlarından daha önemli bir rol oynuyorlardı.

Bu geniş çaplı işin "fabrikalara" kolayca aktarılamadığı ya da işten tasarruf sağlayan makinelere kolayca uyum sağlayamadığı açık. Eğer Çin'in tekstil endüstrisi diğer yerlerdeki kumaş üretiminden geri kaldıysa, bu teknik yaratıcılık eksikliğinden ziyade, materyalin zorunlu kıldığı şeylerden kaynaklanmış olabilir.

İŞ UYGULAMALARI VE KURUMLARI

Çin yalnızca üretimde teknolojik olarak ileri değildi, toplumsal olarak da yenilikçiydi. Devlet kapitalizmine ve özel kapitalizme imkân sağlayacak hemen hemen tüm koşullar Song ve Yuan dönemlerinde mevcuttu. Bu tip kurumlardan üçü temeldi: Üretim ve dağıtımı düzenleyen bir sistem, yatırım ve hesapları kolaylaştıran bir para ve kredi sistemi ve ithalat ve ihracatı denetim altına alan bir sistem. Bunları sırayla ele alacağız.

Kato, Çin'deki Hang'ı (tüccarlar birliği) irdelemeye şu yorumla başlıyor: "Çin'de, 'hui-kuan' denen binalar etrafında kurulmuş, bazı açılardan ortaçağda Avrupa'da bulunan loncalara benzeyen tüccar birliklerinin olduğu bilinen bir gerçektir" (1936: 45) ve bunların T'ang ve Song zamanlarda öncülleri olduğu aşikârdır (Kato, 1936: 46). O erken dönemlerde, "hang" terimi hem birlikler hem de "aynı mallarla uğraşan ya da aynı ticareti yapan mağazalardan oluşan" (Kato, 1936: 46) sokaklara deniyordu. Ortadoğu pazarları ve ortaçağ Avrupa'sı loncaları ile benzerlikleri çarpıcı.

Ortaçağ Çin'indeki loncaların çeşitliliği etkileyici. Gernet, Song başkenti Hangchow'da bulunanlardan yalnızca örnekler sıralıyor: kuyumcular, yaldızcılar, zamk yapımcıları, sanat eseri ve antika simsarları, yengeç, zeytin, bal ya da zencefil satıcıları, doktorlar, kâhinler, çöpçüler, çizmeciler, hamamcılar ve dünyadaki tüm ortaçağ kasabalarında olduğu gibi, "değerli madenler, tuz ticareti senetleri[196] ve

196. Tuz, imparatorluk öncesi dönemde bile Çin'de bir devlet tekeliydi ve gelirleri artırmak için kullanılıyordu. "T'ang özellikle de Song, en büyük mali ve askeri krizlerinde tuz tekeli gelirlerine yöneldi," çünkü sınırlı üretim alanları düşünüldüğünde, bürokratik işletmeden kolay etkilenen bir durumdaydı" (Worthy, 1975: 101-102). 12. yüzyılın başlarında, Song tuz idaresi merkezileştirilmişti; başlıca üretim alanlarından biri Hangchow Körfeziydi (Worthy, 1975: 105). "Orada üretilen tuzu almak isteyen tüccarlar, önce Tekel Bürosu ofislerinin birinden makbuz satın almak zorundaydı. Tüccarlar makbuzlarını uygun bir dağıtım merkezine götürür, bazen aylarca sıralarını beklerdi ve bu arada makbuzlarının değeri düşebilirdi. Tuzları verilince, "tüccarlara, tuzun yasal olarak sağlandığını kanıtlayan bir izin belgesi de verilirdi." Fakat tüm bu bürokratik denetimlere rağmen, devlet tekelinin altını oyan büyük bir gayrimeşru trafik de olmuş gibi görünüyor (Worthy, 1975: 134-139). Yuan döneminde, tuzun yanında başka mallar da (içki, çay vs.) devlet tekeli haline geldi (Schurmann, 1956: 146-212).

başka senetlerle iş yapan döviz alım satımcıları. Tezgâhlarına yığdıkları altın ve gümüş eşyaları ve ayrıca bakır paraları sergilerlerdi" (Gernet, İngilizce çeviri 1962: 87). Gernet'nin (1962: 88) belirttiği gibi, loncalar sadece kendi iç işlerini düzenlemekle kalmıyor, aynı zamanda, Ortadoğu'da olduğu gibi, hükümet karşısında ticareti temsil ediyordu.

> *Ticaret loncaları kurmanın başlıca faydalarından biri, tüccarlar ve zanaatkârlara, devletle ilişkilerini düzenleyecek bir yol sağlamasıydı. Hükümet yetkileri bir talepleri olduğunda, ister dükkânlardan mal, ister atölyelerden zanaatkâr talepleri olsun, lonca liderlerine başvururdu. Bu şekilde, resmi aracılar fiyat ve maaşların adil olmasını sağlardı.*

Kato (1936: 62-63), daha az iyimser, ama hükümetin talep ettiği mallara genelde pazar fiyatlarının altında ödeme yaptığını ve ayrıca tüccarlara hükümetten zorla aldırdığı mallara yüksek fiyatlar biçtiğini belirterek muhtemelen daha gerçekçi davranıyor. Gernet'nin tarif ettiği bağımsız tüccar sınıfından, Kato'nun tarif ettiği, bu sınıfı daha sıkı denetleyen ve sömüren hükümete geçişin, Song'dan Yuan hükümdarlığına geçişe rastladığından şüpheleniyordum. (Aynı geçiş, Fâtımî ve Memlûk dönemlerinde Mısır'da ve benzer sebeplerle –yabancıların askeri yönetimi yüzünden– yaşanmıştı.)

Ne var ki, o bağımsız ve güçlü burjuvazinin, tüccarların hükümet görevlileri kadar saygı görmediği ve merkezileşmiş bir devletin para ve kredi şartlarını belirlediği bir toplumda gelişme ihtimalinin pek olmadığını da kabul etmek gerekiyor. Tüccarlar, Chaudhuri'nin (1985:11) öne

sürdüğü gibi "tarımsal fazlalığı harcanabilir devlet gelirine çevirmede vazgeçilmez" olabilirdi ve devlet eliti bir pazar yaratmak ve vergi toplamayı merkeze bağlamak için tüccarlara güveniyor olabilirdi (Chaudhuri, 1985: 16), ama devlet tarafından desteklenen kâğıt para, tasdikli para birimi olunca, devlet mekanizmasına karşı ya da ondan bağımsız sermaye biriktirme imkânları zorlaştı.

KÂĞIT PARA VE KREDİ

Avrupa ve Ortadoğu'da hükümetler, değeri ağırlığıyla belirlenen ve kur oranı gümüş ve altın (ve muhtemelen daha değersiz madenler) arasındaki kabul edilmiş orana bağlı madeni paralar basıyordu. Çin'de tercih edilen para bakırdı, fakat bu para birimlerinden yalnızca biriydi. Resmi madeni paraların değeri bir hükümet tarafından (ucuz madenlerle değerli içeriği seyreltilerek) manipüle edilebiliyor olsa da, tamamen kontrol edilemezdi; dış ticaret, madenleri ülke içine ve dışına taşıyabilir ve denizaşırı ticaretle uğraşan tüccarlar her zaman başka yerlerde servet birikitirebilirdi. Bu şartlar altında kâğıt para, kendilerine kolaylık olsun diye uzun mesafeli iş yapan tüccarlar tarafından kullanılan senetlerden ortaya çıktı.

Durum Çin'de oldukça farklıydı; orada kâğıt para, kimi açılardan, diğer yerlerdeki ortaçağ ticaret senetlerinden çok, bizim "yasal paralarımıza" benziyordu. Bu nedenle, tüccar sözleşmelerinden değil, hükümetin ticari işlemlerinden türedi. Elvin (1973: 155), ciddi ölçüde Yang'a (1952: 51-53) dayanarak bu erken gelişmeyi şöyle özetliyor:

Para ve emtiaların nakil ve ticaret senetleri T'ang zamanından beri biliniyordu. Bunların en eskisi muhtemelen bölgesel milislerin "yemek biletleri"ydi. 8. yüzyılda, T'ang hükümeti, bir yanda vergi sistemi diğer yandaysa çay ticaretinden kaynaklanan, birbirini tamamlayan kuzey-güney para akışına dayanarak, "uçan nakit" denen bir sistem geliştirdi. Tüccarlar başkentte parayla ödeme yapıp hükümetten bir sertifika alabilirdi ki bu sertifika eyalet hazinesine sunulduğunda, hükümet sertifika sahibine aynı miktarda para ödemekle yükümlüydü. Song hanedanı da "külfetsiz para" adı altında temelde benzer bir sistem yürüttü.

Bu yöntemi kolay bulan başlıca grup, Song döneminde aşırı derecede güçlenmiş olan tüccarlardı. Ne var ki tek problem, paranın tek yönde, başkentten eyaletlere doğru hareket etmesiydi.

Siçuan tarafından 11. yüzyılın başında, tamamen farklı bir ticari sorunu çözmek için getirilmiş gerçek kâğıt para, nihayetinde bu ikileme bir çözüm getirdi (Yang, 1952: 156-157). Başlangıçta, zengin tüccar birlikleri kendi kâğıt paralarını basıp destekledi, fakat sahtekârlık ihtimali arttı. İlk başta, hükümet suiistimalleri engellemeye çalıştı, ama sonra kendi parasını basmaya karar verdi. 1000 ile 1400 yılları arasında yaşanan devletin para üstündeki tekeli, yalnızca işadamlarına "uygun bir ticaret aracı" sağlamakla kalmadı, ayrıca hükümet için sağlam bir kazanç üretti (Yang, 1952: 9). Elvin (1973: 159) şöyle açıklıyor:

Eski hükümet banknotları, tıpkı yerini aldığı tüccarların banknotları gibi, vatandaşların yatırdıkları paralara karşılık basılmıştı. Bunların tam olarak bugünkü kâğıt paralar gibi olması için birkaç gelişme daha gerekliydi. Devlet, paraları halkın talebini beklemeden doğrudan basmalıydı, [belli bir geçerlilik süresi olmamalıydı ve] değerin bir kısmını temsil eden bir nakit rezervi belirlenmeliydi. Bunların hepsi epey hızlıca hayata geçmiş gibi görünüyor.

Kâğıt para Çin'in kuzeyinde 11. yüzyılın sonunda benimsendi ve Chin ve Güney Song bölgelerinde 12. yüzyılda, madeni paralarla bir arada olsa da, düzenli olarak kullanılmaya başlandı.

Moğol fatihler sistemi (para yapmayı!) şevkle benimseyip bir adım öteye taşıdı. Paranın değerini korumak için, ticari işlemlerde gümüş ve altın kullanımı yasaklandı; 1280'de, ticarette yalnızca kâğıt kabul ediliyordu. "Banknotlar altın ve gümüşe çevrilebilirdi", ama bu sadece imalatta kullanmak için yapılabiliyordu; onlar [değerli madenler] dolaşıma giremezdi (Yang, 1952: 63-64).

Yuan'ın bu zor yasağı uygulamada yakaladığı önemli başarıya, yabancı ziyaretçiler de şahitlik etti. Nitekim Marco Polo, Çin'deki sıradan paranın, üstünde Mengü'nün mührü olan pamuktan bir kâğıt parçası olduğunu yazdı. Yabancı tüccarlar, altın ve gümüşlerini onunla takas etmek zorundaydı. Sistem Moğol hükümdarlığı boyunca yürürlükte kaldı. Balducci Pegolotti (çeviri Yule, *Cathay and the Way Thither*, II. Cilt, 1937: 294), 14. yüzyılın başlarında yazdığı

kılavuzda İtalyan tüccarlara şöyle bir tavsiyede bulunuyor: "Çin hükümdarı, hazinesi için gümüşünüzü alıyor ve size üstünde hükümdarın mührünün olduğu, *balishi* denen sarı kâğıttan veriyor ve ipek vs. alırken herkes onu kabul ediyor."[197]

Bunu, yaklaşık 1340'larda yazan İbn Battuta da doğruluyor ve şöyle diyor (çeviri 1929: 283): Yabancılar ticarette altın ve gümüş değil, yalnızca "hepsi bir avuç büyüklüğünde olan, sultanın mührünü taşıyan kâğıt parçaları" kullanabilirdi. "Eğer birisi pazara bir şey almak için gümüş bir dirhem ya da dinarla giderse kimse onu kabul etmezdi." İbn Battuta'ya (çeviri 1929: 283) göre, Müslüman tüccarlar/gezginler asla paraya dokunmazdı.

> *Müslüman bir tüccarın Çin'deki herhangi bir kasabaya girdiğinde, orada ikamet eden Müslümanlar arasından belli bir tüccarla kalmak ya da bir hana gitmek arasında seçim yapması gerekirdi. Eğer tüccarla kalmayı seçerse, parasına el konur ve yerleşimci Müslümanın sorumluluğuna verilirdi. O tüccar, dürüstlük ve iyilikle, tüm masraflarını oradan karşılardı. Ziyaretçi ayrılmak istediğinde parası incelenirdi ve eksik varsa, yerleşimci tüccar zararı karşılamakla yükümlü olurdu. Eğer ziyaretçi hana gitmeyi seçerse, malları han sahibine emanet edilirdi ve o da ziyaretçi ne istiyorsa alır ve ona bir hesap verirdi.*

197. Kâğıt paranın gücünü korumak için kalpazanlığa karşı yürütülen tüm denetimlere rağmen gümüş ve altın tekrar dolaşıma girince, para birimi üzerindeki devlet tekeli Ming döneminde ortadan kalktı (Yang, 1952: 66).

Kâğıt paranın (evrensel kredi) benimsenmesinin ve yabancı tüccarlar tarafından bile kullanılmasında ısrar edilmesinin birkaç önemli sonucu vardı: Birincisi, paranın dolaşım hızını artırarak ekonomik büyümeyi tetikledi (Çin için bkz. Elvin, 1973: 146; Avrupa için bkz. Goldstone, 1984). İkincisi, herkesin aynı para birimini kullanma zorunluluğu sayesinde, devlet döviz kurunu düzenleme imkânı buldu; böylece yabancı ve yerli tüccarlar arasındaki vazgeçilmez aracı haline geldi.

YABANCI DENİZ TİCARETİNİN DENETİMİ

Karayolu ticareti, tartıştığımız dönemler boyunca devam etti ve büyük ölçüde Uygur ve Müslüman tüccarların elindeydi. Deniz ticareti ise başka bir meseleydi. Yabancı gemiler, denetlenip kontrol edilebilecekleri sınırlı sayıda limanla kısıtlanmıştı. Kanton (Arap belgelerinde Khanfu olarak geçiyor), bu limanlardan ilkiydi, T'ang döneminde bile kullanımdaydı ve hemen hemen her zaman en önemli limandı. T'ang zamanlarında bile, kâğıt, madenin yerini almadan önce, Çinliler o limanın ziyaretçilerini dikkatle kontrol ederdi. Tüccar Süleyman (çeviri Ferrand, 1922: 54), 9. yüzyılın ortasında Çin'deki liman işlerini tasvir ediyor:

> *Denizciler deniz yoluyla Çin'e vardığında, Çinliler mallarına el koyup depolara kilitlerdi. Onları varış zamanından, o muson mevsiminin son gemileri gelene kadar, altı ay boyunca korurlardı. Çinliler, tüm ithal ticaret mallarının yüzde 30'unu gümrük vergisi olarak alıyor ve geri kalanını sahibine iade ediyordu.*

El konan malların hem imparatorun ülke içi ekonomisine hem de gümrük görevlilerinin kârlı ticaretine girdiği yalnızca tahmin edilebilir. "Özel" ticaret ile "vergi" ticareti arasındaki ayrım buraya kadarmış! Ne var ki, bu dönemde Çin gemilerinin dışarı da gittiğini bilmek gerekiyor; Arap belgeleri Siraf, Basra ve Umman limanlarında görüldüklerini doğruluyor ki, bu, Çinlilerin karşılığını alabilmek için yabancı tüccarlara adil davranması gerektiği anlamına geliyor.

Güney Song zamanında ve Yuan'ın geç dönemlerinde, başka iki "serbest" liman Kanton'u gölgede bırakmaya başladı: herkesin dediğine göre dünyanın en büyük şehri, Güney Song'un başkenti[198] Hangchow'a (Kinsai) hizmet eden liman ve İtalyanların ve Arapların Zaytun dediği ve hem Marco Polo hem de Battuta'nın dünyadaki en büyük liman olarak gördüğü Ch'uan-chou (Fukien'de).[199]

13. yüzyılın erken ve geç dönemlerinde Fukien eyaletindeki Zaytun (Ch'uan-chou) limanına demirleyen yabancı gemilerin denetçisi olarak çalışan (biri Müslüman kökenli) Çinliler tarafından ya da onlar hakkında yazılmış

198. "Hang-chou, ortaçağdaki Batılılar arasında Khinshai, Khinzai, Khanzai gibi adlarla biliniyordu ki bunların, King-sze veya başkentin *(capital)* transliterasyonu olduğu ve yabancılar tarafından Kinshai olarak bozulduğu düşünülüyor" (Kuwabara, 1928: not 21, s. 21), gerçi Kuwabara bunun aslında Hing-tsai'nin bozulmuş hali olduğunu düşünüyor (1928: 24).

199. Ch'uan-chou, her ne kadar Arap kaynakları sadece Kanton'dan bahsetse de, Kanton kadar eski bir limanmış gibi görünüyor. 10. yüzyılın sonlarında, iki liman da "dış ticaret" limanı olarak kabul ediliyordu ve 12. yüzyılda, yabancı gemilerin sadece bu iki limana yanaşmasına izin veriliyordu (çevirmenin önsözü, Chau Ju-Kua, *Chu-fan-chi*, 1911: 18-19,22). Daha sonra Hangchow ve başka limanlar da yabancı tüccarlara açıldı.

bir değil iki belgeye sahip olduğumuz için epey şanslıyız. Bunlar ticaret hakkında –gemilerin nereden geldiği, ne taşıdığı ve malların nasıl vergilendirildiği ve faaliyetlerin nasıl denetlendiğine dair– epey detaylı bir resim çiziyor.

Bu belgelerden ilki *Chu-fan-chi*, yaklaşık 1225 yılında, Fukien eyaletinde tüccar gemileri denetçisi olan Chau Ju-Kua tarafından yazıldı. Ne yazık ki, çalışması 1178 tarihli bir kaynağı da içeriyor (çevirmenin önsözü, Hirth ve Rockhill, 1911) ve bu da belgenin 13. yüzyılın başlarına dair net bir tasvir olarak ele alınmasını zorlaştırıyor. Belge, "barbarların" topraklarını anlatmayı ve oradan Çin'e ithal edilen ürünleri tespit etmeyi amaçlıyor, böylece bize, 13. yüzyılda Çin'de "Batı"nın hangi bölümlerinin bilindiğini belirleme ve dış ticarete dâhil olan ürünlerin çeşitliliğini biraz da olsa anlama imkânı veriyor. 13. yüzyıl Asya ticaretini araştıran hiç kimse, çoğu zaman yanlış ve bazen de kafa karıştırıcı olsa da, bu verimli kaynağı görmezden gelemez.[200]

İkinci kaynak bizim amaçlarımıza göre daha ilginç, çünkü yabancı tüccarlara gerçekten nasıl muamele edildiğini anlatıyor. Ch'uan-chou'daki (Zaytun) ticaret gemileri ofisinin denetçisi olan P'u Shoukeng, o ofisin son Song görevlisiydi ve 1280'de Moğol istilacılarla işbirliği yaptı (bkz. Japonca-İngilizce çevirisi, Kuwabara, 1928 ve 1935). Soyadı olan P'u (Abu), Çin limanlarındaki çok sayıdaki yerleşimci Ta-Shih[201] topluluklarından birinin bir üyesinin soyundan

200. Wheatly (1959: 5-140), bu belgeyi baştan aşağı taradı. Orijinal kaynak, Hirth ve Rockhill'de (1911: 195).

201. Ta-shih, Çinlilerin Batı Asya ve oradan gelen Arap ve Persler için kullandığı

geldiğine (Kuwabara, 1935: 2-3) ve görevi sayesinde çok zengin bir adam olduğuna işaret ediyor. Kuwabara'nın (1935: 36-37) açıkladığı gibi:

> *T'ang döneminden beri, yabancı ticaret gemileri bir Çin limanına girdiğinde, tüccarlar yalnızca gümrük ücreti ödemek zorunda kalmıyor, ayrıca saltanata yabancı mallardan oluşan hediyeler veriyordu. Bu hediyelerin yanı sıra tüccarlar, denetçiler de dâhil yerli görevlilere, örnek gösterme kisvesi altında rüşvet vermek zorundaydı. Hükümet, yükleri kontrol etmesi için görevliler gönderirdi. İncelemenin ardından, görevlilerin zahmetine karşılık bir ziyafet verilirdi ve bu görevlilere yine hediyeler vermek zorundalardı. Tüm bunlara, Çinli görevlilerin maddi ikramiyeleri denebilirdi. Ne var ki en paragöz olanlardan bazıları, tüccarları mallarını makul olandan daha düşük fiyata satmaya zorlar ve onları yeniden satarak kazanç sağlardı.*

Umumi ve özel ticaretin ayrılığı böylece bitti. Eğer gemilerde denetçilik yapıyorsanız zengin olmak çok kolaydı!

Fakat bu kazançlı makama gelmek kolay değildi. P'u Shou-keng basit bir hükümet görevlisi değildi; konumunu, limandaki korsanları etkisiz hale getiren kendi yönetimindeki gemilerin denizcilik başarılarına borçluydu. Bu, Güney Song'un gerileme döneminde alternatif güç şekillerinin

isimdi. Her ne kadar Çinliler onları hâlâ "barbar" olarak görse de, yüksek kültürleri ve diğer barbarlardan üstünlükleri kabul edilmişti. Çin belgeleri dış ticaretinin çoğunun bu yabancıların elinde olduğunu ve önemli Çin şehirlerinin çoğunda, büyük ve kendini yöneten bölgeleri bulunduğunu vurguluyor. Bkz. Enoki (1954).

(deniz savaş lordlarının yanı sıra kara savaş lordları) ortaya çıktığını gösteriyor. P'u Shoukeng nihayetinde denizdeki gücünü, Moğollar Güney Song topraklarını istila ettiğinde onlara yardım etmek için kullandı ve işbirliğine karşılık olarak yüksek şerefle ödüllendirildi ve eyaletin baş askeri kumandanı yapıldı (Kuwabara, 1935: 38-40).

P'u Shoukeng istisna değildi. Müslüman topluluklar Yuan devlerinde güçlüydü (Marco Polo'nun 5. Bölümde anlattığı, Hanbalık'taki Müslüman yönetici Ahmet'i hatırlayın) ve Çin'deki başlıca liman kentlerine dair anlatımların tümü, işgal ettikleri tüm bölgelere atıfta bulunuyor. Ortaçağ Çin'indeki ticaret şehirlerinin örgütlenmelerini biraz olsun anlatabilmek için, Hangchow şehrini inceleyeceğiz.[202] 13. yüzyıl Çin'inin dikkat çekici başarılarını, 19. yüzyıl Londra'sına kadar bir milyonluk nüfusuyla dünyanın en büyük şehri olan Hangchow'un Gernet tarafından yeniden oluşturulan resmi kadar açık bir şekilde yansıtabilecek başka bir soyut tartışma muhtemelen yoktur.

---

202. Zaytun seçilecek en iyi şehir olurdu. Ne yazık ki, oraya dair tek tük ve parça parça tasvirlerden fazlasını bulamadım, zaten çoğu da sadece Çin kaynaklarındaydı. New School'daki bir Çin tarihçisi olan Jin Xiaochang, benim önerim üzerine Song ve Yuan hanedanları dönemindeki Zaytun ile ilgili araştırma makalesi hazırladı. Onun tahminlerine göre, Zaytun, Yuan dönemindeki zirvesinde, 400-500 bin civarı bir nüfusa sahipti. Daha da önemlisi, bu araştırma, Çin denizciliğinin 13. yüzyılda büyüdüğünü kanıtlayan belgeler sunuyor. Zaytun'un "uğrama limanlarına" üç birincil kaynakta [*Yun-lu man-chao* (1206), *Chu-fan-chi* (1230'lar) ve *Dao-yi-zhi-lue* (1302) yapılan referansları kıyaslayarak, sayılarının 32'den (1206 tarihli kaynak) 48'e (1330 tarihli kaynak) ve 78'e (1302 tarihli kaynak) çıktığını hesaplıyor. Bkz. Jin Xiaochang, "Quan-zho and its Hinterland During the Sung and Yuan Dynasties" (yayınlanmamış makale, New School for Social Research, 1988).

Devasa bir yapay gölün (Batı Gölü) kıyıları ile Che Nehrinin denize uzanan yatağı arasına kurulan Hangchow şehri ve banliyöleri, yaklaşık 18 ila 20 kilometrekarelik bir alanı kaplıyordu. "Kanalların geçtiği beş geçit ve büyük yolların sona erdiği on üç abidevi kapıyla" delinmiş duvarlarla çevriliydi (Gernet, 1962: 26).

13. yüzyılda, duvarların dışındaki banliyö alanı, duvarlı şehrin kendisinden bile genişti. Şehir, "dört bölgenin en önemli noktaları" (Wheatley, 1971) uzun alanına uyarlanarak öyle bir şekilde planlanmıştı ki, büyük "imparatorluk yolu" şehri kuzeyden güneye doğru geçiyor, geri kalan sokaklar da onu dik olarak kesiyordu (Gernet, 1962: 27).

Yerleşim alanı içinde yoğunluklar epey değişkenlik gösteriyordu. Güney tepe bölgesinde imparatorluk sarayı ve onun çevresinde zenginlerin –devlet erkânının ve "servetlerini deniz ticareti sayesinde yapmış tüccarların" (Gernet, 1962: 32)– yerleşim bölgeleri vardı. Yoksulların evleri, hayret verici bir tezat oluşturuyordu. Yerleşimciler, giriş katında dükkânlar ya da atölyeler olan, 3 ila 5 katlı, dar cepheli evlere doluşmuştu. Bu devasa blokların içi, dar yollar ve geçitlerle arı kovanı gibi yapılmıştı ve bu erişilemeyen noktalarda sık sık patlak veren yangınları kontrol etmek için detaylı bir itfaiye sistemi kurulmuştu. Bu geçitlerde tüm mallar kol kuvvetiyle taşınmak zorundayken, dört kilometre uzunluğunda ve elli dört metre genişliğindeki (!) kaplanmış İmparatorluk Yolunda küçük atlar

ya da insanlar tarafından çekilen arabalar vardı (Gernet, 1962: 40-41). Venedik'te olduğu gibi, kanallar ulaşımda en büyük rolü oynuyordu; Büyük Kanal, muhitler arasından geçen küçük bölgesel kanallara uzaktan gelen malları taşıyordu.

Gölün yanındaki balık pazarı ve şehrin dışındaki toptancı pazarının yanı sıra şehirde en az on tane pazar bulunuyordu. Dolayısıyla sayısız tüccar vardı ve zenginlerdi. Konuklarını şehrin çok sayıdaki çay evinde ya da lokantasında ağırlıyor (buralarda sipariş, yüzlerce seçenek içinden numarayla veriliyordu ki bu gelenek, bugünkü Çin lokantalarında da sürüyor) ya da Batı Gölünde gezinti yapmak için tekne ve müzisyen tutuyorlardı (Gernet, 1962: 51-55). Uluslararası ticarete yeni açıldıkları için, en zengin tüccarların ve gemi sahiplerinin çoğu, şehrin yerlisi değildi, Kanton ya da Yangtse bölgesinden gelmişlerdi. Gernet (1962: 82), onlarının varlığının, o sıralarda gelişmekte olan "bir milli pazarın ceninini" yansıttığını öne sürüyor.

Yuan hükümdarlığı altında birleşilmesiyle o cenin, ülkenin kuzey ve güney bölgelerini birleştiren ve o zamana kadar ayrı olan kara (Orta Asya üzerinden) ve deniz (Hint Okyanusu yoluyla) eksenlerini birbirine bağlayan tamamen bütünleşmiş bir sisteme dönüştü. Çinli tüccarlar ve gemiciler, yabancı yerleşimci meslektaşlarıyla iş yaptı. Şehrin bir bölgesinin tamamı, çoğunlukla Müslüman olan yabancı tüccarları barındırıyordu. Ülke dışından gelen bu hareketin sonucu olarak Hangchow, 14. yüzyılın başlarından daha da büyüdü.

1340'larda Hangchow'a gitmiş olan İbn Battuta'ya göre (çeviri 1929: 293-297), orası "hâlâ yeryüzündeki en büyük şehirdi." Onu oluşturan altı şehri geçmenin günler sürdüğünü aktarıyor; her şehrin kendi duvardı vardı, altı şehri birden başka bir duvar çevreliyordu.

> *İlk şehirde [belli ki en dıştaki] şehir muhafızlarının ve onların komutanının bölgeleri var, on iki bin kişiler. İkinci şehre Yahudi Kapısından girdik. Bu şehirde Yahudiler, Hıristiyanlar ve güneşe tapan Türkler [Zerdüştler] var. Üçüncü günde üçüncü şehre girdik, oradaysa Müslümanlar yaşıyordu. Onlarınki hoş bir şehirdi ve pazarları İslam ülkerindekiler gibi düzenlenmişti; camiler ve müezzinler vardı –biz girerken akşam ezanını okuduklarını duyduk. Bu şehirde çok fazla Müslüman var. Hükümetin makamı olan dördüncü şehir var. Sultanın köleleri ve hizmetkârları dışında o şehirde kimse yaşamıyor. Sonraki gün, sıradan Çinli halkın yaşadığı beşinci ve en büyük şehre girdik. Pazarları güzel ve esnafı çok becerikli. Sonraki gün Sandalcı Kapısından geçip altıncı şehre geldik; büyük nehrin kıyısında uzanıyordu ve orada okçular ve piyadelerle birlikte denizciler, balıkçılar, kalafatçılar ve marangozlar yaşıyordu.*

Bu kadar dikkat çekici bir şehrin nasıl bir dünya sisteminin merkezi olmadığına inanmak zor –ama olmadı. Bugün Hangchow'da neredeyse 13. ve 14. yüzyıldaki kadar insan yaşıyor, fakat artık Pekin ve Şangay tarafından gölgede bırakılmış bir eyalet başkentinden başka bir şey değil.

Durgunluğunun nedenleri arasında, Ming'in 1368'den sonra o sistemden kısmen çıkması ve 1433'ten sonra deniz ticaretini tamamen bırakması da var. Ming iktidara 1386'de geldi, ama Yuan'a karşı isyanının tohumları 14. yüzyılın ortasından önce atılmıştı. 5. Bölümden hatırlanacağı gibi, veba salgını muhtemelen ilk olarak Çin'de patlak verdi ve bu da Moğol hükümdarların imparatorluk sınırlarını koruma imkânlarını önemli ölçüde kısıtladı. Ming hanedanının kurucularından biri olan Chu Yuan-Chang'in 1344'te, ailesi ve iki erkek kardeşini hıyarcıklı veba olabilecek bir salgında kaybettikten sonra öksüz kalmasının da önemi olmadığı söylenemez. Tarih, salgını takip eden kıtlıklar konusunda daha açık ve bu olaylar, hem yoz hem de adaletsiz olarak algılanan Moğol hükümdarlara karşı isyanı kesinlikle şiddetlendirdi (Chan, 1982: 6-7). Ming altında yerli Çin hükümdarlığının yeniden tesis edilmesinin birkaç sonucu oldu; bunlardan biri de nihayetinde yabancı bağlantıları terk etmekti.

ÇİN'İN ÇEKİLMESİNİN NEDENİ

Daha önce belirtildiği gibi, araştırmacılar Ming'in çekilme sebepleri üzerine uzun uzadıya fikir yürüttüler, açıklamaları tamamen ideolojik-dini sebeplerden, daha az yaygın bir fikir olmakla birlikte, toplumsal yapıya dair sebeplere kadar uzanıyordu. İlk fikri kabul edenler, dünyevi uğraşları ve ticari/endüstriyel kazancı küçümseyip "ahlaki örnek olmayı", mülkün devlet tarafından korunmasının üstüne koyan

Konfüçyüsçü etiğin önemine vurgu yapıyorlar. Geleneksel tarihçiler bu açıklamayı, bir yanda devlet aygıtlarını yönetip iş hayatıyla ilgilenmeyen bürokratik ya da Mandarin sınıfı, diğer yandaysa devlet gücüne erişimi olmayan zengin bir tüccar sınıfı olmak üzere toplumsal olarak çatallanmasına vurgu yaparak destekliyorlar. Bu nedenle, Avrupalı meslektaşlarının aksine, çıkarlarına göre hareket etmek için devleti kullanamadılar ve bunun yanı sıra, şansları düzenli aralıklarla ve belli ki keyfi bir şekilde tersine döndü ki bu da sivil toplumdaki konumlarını kötü etkiledi. İki açıklamada da değişimi önemsememe eğilimi var; bu durum bu açıklamaları, tarif edilen ekonomik faaliyet ve politika döngülerini açıklama konusunda güçsüz kılıyor.

Değişimi açıklamak için, Çinli "hayalgücü"ne karşı Konfüçyüsçülüğün tutulmasında ya da Mandarin sınıfının ideolojisini pratiğe dökmesinde zaman içinde muazzam dalgalanmalar yaşanmış olmalıydı. Her ikisinde de az çok dalgalanma yaşandığı kesin olsa da bu, değişikliğin tümünü açıklamaya yeterliymiş gibi görünmüyor. Güney Song döneminde özel ticaretin, tamamen vergi (umumi) ticaretinin yerini almasını açıklayamaz, buna rağmen Yuan hanedanı döneminde ticaret ve endüstriye verilen desteği kısmen açıklayabilir. Bu, bir nevi ipucu sağlıyor.

Bir yüzyıldan uzun bir hükümdarlık ve Moğol fatihlerin üstün Çin kültürüne karşı açıkça gösterdiği saygıya rağmen (ki bunu dinlerini benimsemek ve yerli idari aygıtları kullanmak gibi somut şekillerle ifade ediyorlardı), Moğollar, son tahlilde, ülke içinde yabancı bir güç olarak

kaldı. 13. yüzyılın sonları, 14. yüzyılın başlarında, ülke içi endüstrinin ve ülke dışı deniz ticaretinin büyümesine son derece yardımcı olduğu görülen özel ticaret ve hükümet maliyesi sistemlerini elbette Yuan hanedanı "icat" etmedi. Daha ziyade, halihazırda Song Çin'inin parçası olan modelleri alıp geliştirdiler (Schurmann, 1956: pek çok yerde). Yine de, daha önceden var olan bu modeller Moğol hükümdarlığıyla ilişkilendirilirdi ve Dolayısıyla Çin özerkliğini yeniden tesis eden Ming bunlara şüpheyle yaklaştı. Ming, belki de ölçüsüz "ticarete", "utanmazca" izin veren Moğol öncellerinden kendini ayırmak için, yeni düzenin Çinliliğini parlatıp meşruluğunu sağlayabilecek olan, geçmişe ait özerklik simgelerini yeniden kurmaya çalıştı. Aşırı para kazanmayı küçümseyen Konfüçyüsçülük ve vergi ticaretinin eski hali, göreceğimiz gibi, bu tip sembollerdendi.[203]

Yine Ming yönetiminin erken aşamalarında (1368-1403), deniz ticareti gerilemişse de, bu ani bir politika değişiminin sonucuymuş gibi görünmüyor. Daha ziyade, bu geçici ara, salgınlar, Moğol hükümdarlara karşı "başarılı" da olsa meşakkatli bir başkaldırı ve birbiriyle ilişkili bu iki gücün yol açtığı geniş çaplı yıkımdan mustarip devasa bir kara parçası üzerindeki hâkimiyetini pekiştirmesi gereken

203. Wang (1970: 223), biraz farklı bir açıklama öneriyor. Konfüşyüsçü yaklaşımla ilgili şöyle bir hipotezi var: "İlk zamanlarda deniz ticaretine engel olmuyordu, hem o zamanlarda 1368'den sonra oldukları kadar baskın olmadıkları hem de deniz ticareti henüz, daha da gelişirse kabul edilmiş Konfüçyüsçü devlet görüşünü sınayacak bir noktada olmadığı için." Bunu hem çok basit hem de yanlışlanamaz buluyorum. Mesele, neden o anda bir tehdit olarak algılanmaya başladığı. Benim hipotezimin makul, fakat aynı derecede test edilemez bu cevap teşkil ettiğini düşünüyorum.

yeni hanedana yönellik rakip taleplere kolaylıkla atfedilebilir. Ming döneminde ticaretin neden durduğu sorusuna "politika" ile ilgili cevaplar aramak gibi bir mecburiyet yok. Ming yönetiminin ilk aşamasında, gemiciliğin gerilemesine simgesel değil, daha ziyade gerçek sebepler yol açtı. Gerçekten de bu değişimler isyanlarını kolaylaştırdı.

ÇİN'DE VEBA SALGINI

1350 ile 1369 yılları arasında Çin'in büyük bir kısmını harap eden salgınların, aynı esnada Orta Asya ve Akdeniz dünyasındaki nüfusu kırıp geçiren hıyarcıklı enfeksiyondan mı kaynaklandığı, yoksa başka tür bir hastalıkla mı ilişkili olduğu tartışmalı bir konu (bkz. salgınlar ve ticaret rotalarının çakışmasını gösteren Şekil 7). Ne var ki William McNeill, bu yıllarda Çin'de de ölümcül bir salgının baş göstermiş olması ihtimalinin epey yüksek olduğunu düşünüyor. McNeill'in *Plagues and Peoples* (1976: 259-269) kitabının ekleri, Joseph Cha'nın MÖ 243 ile MS 1911 arasında Çin'de yaşanan salgınlara dair bulabildiği tüm referansları yılına ve görüldüğü yere göre sıralıyor. Ortaçağ boyunca, birçok yerde salgınlardan kaynaklanan yüksek ölüm oranlarının kaydedildiği uzun süreli tek bir dönem var –bu da 14. yüzyıl.

Eğer Cha'nın verileri doğru ve nispeten eksiksizse, Hopei birkaç yüz yıl sonra ilk defa 14. yüzyılın başlarında salgının odağı haline gelmiş gibi görünüyor, çünkü orada 1313, 1321, 1323 ve 1331 yıllarında salgınlar olduğu kaydedilmiş; 1331'de Hopei nüfusunun onda dokuzunun öldüğü tahmin ediliyor ki, bu da Çin'e yepyeni bir salgın türünün

girdiğini akla getiriyor. Hopei'de yıkıcı nüfus kayıplarıyla geçen on beş yıl içinde (yani 1345-1346'dan itibaren), Fukien'de (Zaytun limanı oradaydı) ve Fukien'in kuzeyindeki Shantung'un kıyı kesimlerinde de salgınlar görüldü. 1351-1352'de Shansi, Hopei ve Kiangsi'de, 1353'te Hupeh, Kiangsi, Shansi ve Suiyan'da, 1354'te Shansi, Hupeh, Hopei, Kiansi, Hunan, Kwangtung ve Kwangsi'de, 1356'da Honan'da, 1357'de Shantung'da, 1358'de Shansi ve Hopei'de, 1359'da Shensi, Shantung ve Kwantung'da, 1360'ta Chekiang, Kiansı ve Anhui'de, 1362'de Chekiang ve 1369'da, cesetlerin sokaklara yığıldığı Fukien'de tekrar salgınlar olduğu kaydedildi. O tarihten sonra, görünüşe göre salgınların sıklığı biraz azaldı ve yeni yerlere yayıldığına dair kanıt da yok.

McNeill bu kanıta dayanarak, Hopei'ye salgını Moğol atlıların getirdiği varsayımında bulunuyor (1976: 143), buradan da Çin'in büyük bir kısmına, özellikle de Yangtse Nehrinin güneyine yayıldı.[204] Bu şekilde zayıflayan Moğollar, Yuan hanedanlarını sürdüremedi ve 1368'de onların yerine gelen Ming'e mahvolmuş bir Çin bırakarak Moğolistan'a ve Orta Asya'ya çekilmek zorunda kaldı.

Kısmen simgesel sebeplerle (Pekin her zaman Çin'in "gerçek" başkentiydi), ama muhtemelen aynı zamanda işlevsel sebeplerle de (güneydeki şartlar bilhassa kötüydü)

204. Salgının, McNeill'ın öne sürdüğü gibi, iç kesimlerden limanlara yayılmış olma ihtimali pek yok. Daha ziyade, Hopei'deki ilk salgın bağımsız bir olay olabilir. Eğer öyleyse, salgın ilk olarak, 1345'te iki yabancı limanda aynı anda ortaya çıkmış ve ancak sonra iç kesimlere ilerlemiştir. Benim için Cha'nın verilerini haritalayan Jin Xiaochang'e minnettarım.

Ming, ekonomik temeli Pekin civarında kurmak amacıyla, dikkatini Çin'in kuzeyine verdi. Pekin'in dış ekonomisinin, her zaman Asya çapındaki irtibatın durumuna bağlı olduğu hatırlanacaktır. Gelgelelim, Orta Asya Moğolların elinde olmaya devam etti ve 15. yüzyıla girilirken, Timurlenk yönetimine girdi. 14. yüzyılın ortalarında aniden zayıflayan, Çin'in kuzeyinden Avrupa'ya giden kara bağlantısı artık tamamen kapanmıştı.

ÇİN'İN ÇEKİLMESİNİN NEDENİNİN YENİDEN DEĞERLENDİRMESİ

15. yüzyılın ilk onyıllarında, düzen yeniden kurulduktan ve veba salgınının önemli etkileri dağıldıktan sonra, Çin bir kere daha gücünü artırmaya girişti. Kara rotasına Moğollar hâkim olduğunda, Ming açık olan tek yola, denize yöneldi. O zaman Çinliler, gemilere büyük yatırım yaparak denizdeki büyümesini sürdürdü. Ticaret, bu büyüyen donanmanın hizmet ettiği tek, hatta başlıca amaç bile değildi. İki hedef daha vardı –biri simgesel, diğeri askeri. İkisi de Çin'in dünyadaki gücünü artırmaya yönelikti.

Gemiler bu dönemde kesinlikle Çin'in simgesel gücünü büyütmek için kullanıldı. Devasa "hazine gemileri"nin Amiral Cheng Ho önderliğindeki seyahatleri (Lo, 1958: 151'e göre her biri 500 kişilik mürettebat taşıyordu), bazı saltanat destekçileri ticareti artıracağını umsa da, ticari amaçlar için düzenlenmemişti. Daha ziyade, 15. yüzyılın ilk otuz yılında Hint Okyanusunu dolaşan etkileyici gövde gösterisi, "barbar milletler"e Çin'in milletlerin gök kubbesinde hak ettiği

yeri yeniden aldığını göstermeyi amaçlıyordu –Çin, bir kere daha dünyanın "Orta Krallığı" olmuştu. Bu tesis edildikten sonra, gemiler o milletlerin biat etmesini (ve biraz da "vergi ticareti"ni) beklemek üzere eve döndü.

Ne var ki bu sonucu elde edemeyeceklerdi; bu denizdeki ikinci amaçlarıyla, yani askeri fetihle alakalı bir gerçekti. 1407'de Ming, güçlü savaş gemilerini kullanarak Annam eyaletine saldırıp orayı ele geçirdi. Fakat sonra donanması 1420'de orada mağlup edildi ki, bu "1428'de Tonkin'in boşaltılmasıyla sonuçlanan bir dizi aksiliğin başlangıcına" (Lo, 1958: 151-152) işaret ediyordu. Çinliler, kesin bir zafer için donanmalarını güçlendirmek ile geri çekilmek arasında bir seçim yapmak zorundaydı. Ülke içindeki ekonomik zorluklar, ikinci seçeneği mecbur kıldı.

15. yüzyılın ortalarında, Ming ağır ekonomik krizlerle mücadele ediyordu (Lo, 1958: 155); gelirler düştü ve para birimi sallantılı hale geldi. Güçlü bir donanmayı sürdürecek para yoktu. Korsanlar (çoğunlukla Japonlar) Çin gemilerini taciz etti ve gitgide daha az millet katılım gösterdikçe vergi ticareti güç kaybetti. Lo'nun (1958: 157-158) belirttiği gibi:

> *Denizdeki zayıflamanın belirtileri açıktı. Dış politika ve stratejik görünümde saldırıdan savunmaya, ilerlemeden çekilmeye doğru bir değişim vardı. Ming donanmasının önceki dönemlerdeki genişlemeci niteliği, "hazine gemileri"nin seyahatleri ve Annam'daki zafere ulaşan akınla güçlü bir şekilde sergilenmişti. Fakat bunun sonrasında, stratejik politika değişti. Fukien'deki ilerleme üsleri içe kapandı (1436-49) ve Shen-chia-men üssü de 1452'de ka-*

pandı. Artık denizde devriyeye çıkmayan savaş gemileri, bakımsızlıktan çürüdükleri limanlara demirledi.

15. yüzyılın sonraki dönemlerinde, Ming donanmasındaki gemilerin yarısından fazlası hurdaya çıkmıştı ve yeni gemiler de inşa edilmemişti (Lo, 1958: 158). O halde Lo'nun, Ming donanmasının Hint Okyanusundan "gizemli" bir şekilde çekilmesini, Çin'in 15. yüzyıldaki pek de gizemli olmayan ekonomik çöküşüne bağlaması anlaşılır bir şey.

ÇİN'İN EKONOMİK ÇÖKÜŞÜ

Eğer Lo'nun görüşü doğruysa, o zaman asıl soru Çin'in denizden neden çekildiği değil, daha ziyade Çin'in, onu donanmasını batırmak zorunda bırakan bir ekonomik çöküşü neden yaşadığıdır. Çin tarihçileri "felsefi değişim" iddiasını bırakıp ekonomik etkenleri incelediğinde bile, ilk olarak iç sebeplere bakma eğilimlerini koruyor –dört bir yana yayılmış yozlaşmaya, politik hiziplere, "kötü yönetim"e ve Ming hanedanlığının devamında gelirler ve harcamalar arasındaki uçuruma işaret ediyorlar. Her ne kadar bu açıklamalar tamamen göz ardı edilemeyecek olsa da, bu kitapta izi sürülen dünya sisteminin yükseliş ve düşüşü bağlamına oturtulmalı.

Çin'de yaşanan ekonomik zorluklar, biraz da etrafındaki dünya sisteminin de çöktüğü gerçeğinden kaynaklanmış olabilir mi? Bu, keşfetmeye değer bir sorgulama hattı. Bu sistemin temellerinin 14. yüzyılın başlarında yıpranma-

ya başladığı, 14. yüzyılın ortalarında ve sonlarında yaşanan salgın ölümlerle hızla zayıfladığı ve nihayetinde, Ming'in iktidara gelmesine imkân vermişse de aynı zamanda Çin'i Orta Asya'daki hinterlantlarından koparan Moğol "İmparatorluğu"nun çökmesiyle tamamen çöktüğü bizim varsayımımız. Bu nedenle, Çin tarihinde meşru bir hanedanın yeniden tesis edilmesi olarak görülen durum, bir dünya sistemi perspektifinden, Çin'in son derece önemli bir rol oynadığı, daha geniş 13. yüzyıl dünya ticareti çemberinin son parçalanışı olarak görülmeli. Bu teori, sistemin yok oluşunun çeşitli kaynaklarını inceleyeceğimiz 11. Bölümde detaylı olarak ele alınacak olsa da, Çin'i etkileyen özel etkenleri özetleyebiliriz. Çin'in dayandığı temelleri anlamak için, yükselme sürecini gözden geçirelim.

Klasik dönemde, Pekin başkent ve saltanat merkeziyken, Çin'in dünyanın geri kalanıyla bağlantısı karayoluyla Orta Asya üzerinden sağlanıyordu. Güneydoğu kıyılarının nüfusu arttıktan ve o bölge kuzeyin merkeziyle bütünleştikten sonra bile, deniz ticareti tamamen ikincil bir faaliyet olmaya devam etti. Ne var ki T'ang gücünün zayıflamasıyla, devlet kuzeyi savunmak için giderek yabancı birliklere (çoğunlukla Uygurlara, bkz. 5. Bölüm) bağımlı olmaya başladı ve görünüşe göre kuzeyde, savaş beyleriyle kıyaslanabilecek bir sistem gelişti. "9. yüzyılda, çoğu yabancı olan bu yerel askeri yöneticiler, bölgelerinde hâkimiyet kurdu ve merkezi hükümetin müdahalesine izin vermedi" (Rossabi, 1983: 5). T'ang hanedanı 907'de nihayet çöktüğünde, ülke güneydeki on tanesi Çinli, kuzeydeki beş tanesiyse yabancı kökenli yö-

neticilerin hâkimiyetinde olan on beş "krallığa" ayrıldı. Gelgelelim Pekin, yabancı etkisi altında olsa da, başkent olarak kaldı. Fakat o sırada bile, yeni bir grup Moğol, Hitanlar (Chinler), sınırları zorlamaya başladı.

960'da Song hanedanı, Çin'in güneyinden ve kuzeyin çoğundan oluşan "daha küçük" bir imparatorluk kurmayı başardı, fakat kuzey bölgesi Chin tehdidi altında kalmaya devam etti; Song 1005'te Chin ile, (artık önemli ölçüde kısalmış olan) kuzey sınırındaki barışa karşılık yıllık bir vergi ödemeyi kabul ettiği küçük düşürücü bir ateşkes imzalamak zorunda kaldı. Ne var ki, ne vergi ne de uzlaşma Song'u süresiz olarak koruyabilirdi. Chin'e karşı istilacı Juchenlerle yaptıkları ittifak geri tepince, güneye çekilip Hangchow'u geçici başkentleri yaptılar. Mağlubiyetleri onları, kuzeydeki düşmanlarının topraklarını istila ederek ilerleyen Cengiz Han'ın oluşturduğu yeni tehdide karşı duyarsızlaştırmış olabilir.

O sırada Güney Song çoktan güçlü bir donanma oluşturmuş ve Çinli tüccar gemicilerin büyük filolarını talep ederek donanmalarını desteklemişti (Elvin, 1973: 90). Çin'in Hint Okyanusu yoluyla yaptığı ticari denizciliğin "doğuşu"nun, ancak Güneydoğu Çin'in nüfusunun çok fazla artmasından ve (başkenti Pekin ile birlikte) kuzey Çin ile Güney Çin arasında bir iletişim sistemi geliştirilmesinden sonra yaşandığı hatırlanacaktır. Ne var ki ticari denizcilik, Güney Song, kuzeyin Türki ve Moğol kavimlerce işgal edilmesinin sonucu olarak Yangtse Nehrinin güneyine çekilmek zorunda kaldıktan sonra dış ticaretin başlıca temeli haline geldi.

Song, donanmasına rağmen, eninde sonunda yalnızca karada değil, şaşırtıcı bir şekilde denizde de Moğollara yenildi. Yuan filosu ele geçirdiği kadırga ve denizcileri kullanmış ve Yuan denizciliği Song'un yerini hayli hayli almışsa da, Pekin, Yuan altında birleşmiş Çin İmparatorluğunda başkent ve imparatorluk ikâmetgâhı rolünü korudu. Güney limanlarının deniz ticaretinde baskın olmasına rağmen, imparatorluğun gerçek kontrol merkezi tekrar kuzeye taşındı.

Moğol istilasından ve Kuzey ve Güney Çin'in 1279'da Yuan hanedanı yönetiminde nihai olarak birleşmesinden sonra, Çin'in içe dönük ve büyük ölçüde tarımsal ekonomik temeli, sinerjik olarak işleyen iki dış ticaret sistemiyle desteklendi. Biri, Orta Asya'dan geçen ve Pekin'de son bulan "İpek Yolu"nun yeniden faaliyete geçmesiydi; diğeriyse Kanton, Zaytun ve daha az ölçüde Hangchow'da son bulan Hint Okyanusu deniz ticaretiydi. Böylece Çin, kara ve deniz ticareti arasında elzem bir bağ oluşturdu ve en azından etki alanında, giderek bütünleşen bir dünya sisteminde hayranlık uyandırıcı bir güç haline geldi. Bu "tam işleyiş", adaletsiz olarak dağılmışsa da son derece müreffeh bir ekonomiyle sonuçlandı.

Ming, Çin'in tamamını devraldı, fakat jeopolitik durum çok fazla değişmişti. Song zamanlarından beri Çin'in nüfus, üretim ve ticaret açısından merkezi güney olduysa da, 14. yüzyılın ortalarına gelindiğinde o bölge salgınlar yüzünden mahvolmuştu. Dahası, Çin kimliğinin ve meşruiyetinin simgesi olan Pekin kuzeydeydi. Ming, hem işlevsel hem de simgesel sebeplerle, kuzeyde yeniden toplandı, fa-

kat o sırada kuzey doğal ticaret uzantısından mahrumdu. Önceden Pekin'de son bulan karayolu rotası Timurlenk tarafından kapatılmıştı.

Gelgelelim, güney deniz rotası hâlâ işliyordu. Onu yeniden faaliyete geçirmek için son bir çaba gösterildi, fakat artık çok geçti. Hint Okyanusundaki ticaret de zayıflıyordu. Cheng Ho'nun seyahatleri istenen sonuçları vermedi. Yalnızca donanma "yarar sağlamamakla" kalmadı, ayrıca yeni geri çekilme politikasıyla, başkentten uzak olan limanlar, yabancılar ve onların "otantik olmayan" ticari amaçlarıyla dolup taşmaya mahkûm oldu. Sonuç, Çin'in tarımsal temeli ve iç üretim ve pazarlamayı yeniden kurmaya odaklanmak üzere geri çekilmesi oldu. Güney limanlarının ekonominin merkezine kaydığı yaklaşık iki yüzyıllık dönem ve onunla birlikte dünya egemenliği şansı da bitti.

ÇİN ÖRNEĞİNDEN ÇIKARILACAK DERSLER

Çin'in 13. yüzyıldaki coğrafi konumu çok önemliydi, çünkü kuzey kara rotasını aynı derecede, belki de daha önemli olan Hint Okyanusu deniz rotasına bağlıyordu. Bu iki ticaret yolu da tam olarak işlerken ve özellikle de Çin birleşmiş haldeyken ve bu sayede onları birbirine bağlayan "kesintisiz bir ticaret ortamı" işlevi görüyorken, dünya ticareti çemberi tamdı. Gerçekten de, ancak bu çember 13. yüzyılda ve 14. yüzyılın başlarında tamamlandığında pre-modern bir "dünya sistemi"nden söz edilebilirdi.

O dünya sisteminin diğer alt sistemlerinde de olduğu gibi, Çin'in ekonomik sağlığı öncelikli olarak politik örgütlenme, teknolojik yaratıcılık ve beceri ve ticari gelişmişlikteki kendi ontojenik gelişimlerine dayanıyordu –yani yerel kaynaklarını kullanma kabiliyetine. Fakat ekonomik canlılığın başka bir parçası –13. ve 14. yüzyıllarda epey büyük bir parçası– harici sistemden fazlalık toplama yeteneğine dayanıyordu. Harici sistem daralma ve parçalanma sürecine girdiğinde, Çin de dâhil olmak üzere, önceden ona bağlı olan tüm sistemlerin zorluk yaşaması da kaçınılmazdı.

Bu ve bundan önceki bölümlerde, uluslararası ticaret sistemini "şehirler takımadası"nın neredeyse her üyesinin 1200 ile 1350 yılları arasında yaşadığı büyüme ve zayıflama döngülerini anahatlarıyla belirlemeye çalıştık. Bu döngüler arasındaki kayda değer örtüşme (tabii ki açıklamaya çalıştığımız sapmalarla birlikte), bunların birbirinden bağımsız olmadığını düşündürüyor. Her örnekte, döngüdeki yükselmenin, dünyanın geri kalanıyla daha fazla bütünleşmeyle açıkça ilgili olduğunu kesinlikle gördük. Yeterince vurgulanmayan şeyse, "kopuş"un tüm bu yerlerde gerilemeye ne derece sebep olduğuydu. Bu meseleye 11. Bölümde ayrıntılı bir biçimde değineceğiz.

11. BÖLÜM
13. YÜZYIL DÜNYA SİSTEMİNİ YENİDEN KURMA

Bu kapanış bölümünün amacı yalnızca 13. yüzyıldan çıkardıklarımızı sentezlemek değil, ayrıca çok daha büyük bir önemi olan bir soruya, yani dünya sistemlerinin neden başarısız olduğu sorusuna değinmek. Zıt yönlerde olsa da, bir döngünün düzene girmesi ve düzeninin bozulmasında aynı değişkenlerin birçoğunun etkin olduğunu düşündüğümüzden, dünya sistemlerinin neden başarısız olduğunun cevabı, en azından kısmen, nasıl oluşturulduklarından çıkarılabilir.

13. YÜZYIL DÜNYA SİSTEMİNİN SENTEZLENMİŞ HALİ

Bu kitap, Kuzeybatı Avrupa ile Çin arasında uzanan devasa bir alanı içeren, yeni başlayan bir dünya sisteminin yükselişinin izlerini, 12. yüzyılın sonundan, 14. yüzyılın başlarındaki zirvesine kadar takip etti. Hâlâ tecrit edilmiş halde bulunan Amerika ve Avustralya kıtalarını içermediğinden *küresel* bir sistem olmasa da, dünyanın daha önce görmediği kadar büyük bir sistemi temsil ediyordu. Avrupa, Ortado-

ğu (Afrika'nın kuzey kısmı da dâhil) ve Asya'daki (kıyı ve bozkır bölgeleri) birbirine bağlı bir dizi etkileyici alt sistemi henüz bütünleştirmişti.

Ağa yalnızca nispeten tecrit haldeki kırsal bölgeler ve açık genişlikler denizi üstünde yükselen bir "dünya şehirleri" takımadası dâhil eden bu sistem doğal olarak son derece *düzensiz* olsa da, böyle bir parçalılık 13. yüzyıla has değildi. Kendi başına düzensizlik, kapsayıcı bir sistemin varlığını çürütmez. Aslında, 13. yüzyılda dünya şehri ve hinterlant arasındaki uyuşmazlığın, bugünkü dünya sisteminde Tokyo ya da New York'u Togo'dan ayıran uçurum kadar büyük olup olmadığı tartışılabilir.

Bugünkü devirle kıyaslandığında, 13. yüzyıldaki uluslararası ticaret ve onunla ilişkilendirilen üretim büyük çaplı ya da teknolojik açıdan gelişmiş olarak tanımlanamayacaksa da, önceki bölümlerde bu sistemin, dünyanın o zamana kadar gördüğü her şeyden ciddi anlamda daha karmaşık bir örgütlenmeye, daha büyük bir hacme ve daha gelişmiş bir uygulamaya sahip olduğunu göstermeye çalıştık. Ayrıca 16. yüzyılda ortaya çıkacak sistemden daha aşağı değildi.

Gelişmişlik; gemicilik ve ulaşım teknolojisinde, üretim ve pazarlamanın sosyal örgütlenmesinde ve ortaklıklar, sermaye biriktirme mekanizmaları ve parasallaştırma ve alım satım gibi iş yapmak için kullanılan kurumsal düzenlemelerde açıkça görülüyordu. Bu nedenle, Avrupa'nın sonradan gelen hegemonyasının basit, determinist bir açıklamayla anlatılamayacağını kabul etmek gerekiyor. Avrupa toplumunun kendine has teknolojik, psikolojik ya da eko-

nomik niteliklerine yoğunlaşan açıklamalar yeterli değil, çünkü bu açıklamalar önceden var olan sistemdeki bağlamsal değişimleri göz ardı etme eğiliminde.

Birincisi, 16. yüzyılda deniz ticaretinin en önemli bölgesinde muazzam ilerlemeler kaydedilmedi. Avrupa kadırgaları eski hallerine göre epey iyi olsa da, yine de Amiral Cheng Ho'nun 15. yüzyılın başlarında Hint Okyanusunda dolaştırdığı Çin gemilerinden üstün değildi. Esasen, deniz yoluyla gerçek bir bütünleşme eşiği çok daha sonra aşılmıştı. 19. yüzyılda buharlı gemiler geliştirilene kadar dünya sisteminin şekli çarpıcı bir şekilde değişmemişti.

16. yüzyılda toplumsal yenilikler (üretimin örgütlenmesi, sermaye yatırımı finansmanı, para ve kredi araçları) alanında da büyük bir atılım olmamıştı. Burada da nihai atılımlardan çok, devamlılık ve yayılma ve olgunlaşma yoluyla kademeli ilerleme kuralı vardı. Arap ticaretini 13. yüzyılda modern bankaları olmadığı için ya da Çin'deki kâğıt parayı altın standardı olmadığı için kusurlu saymak gayrimeşru ve anakronistik bir yaklaşım, çünkü bu kurumlar gelişmeye devam ettikçe yavaş yavaş Avrupa'da ilerledi. 13. yüzyılda Batılı olmayan dünyada var olan ilkel para ve kredi kurumları, dünyanın o bölgesi dünya ticareti için önemli olmaya devam etseydi gelişmeye devam ederdi gibi bir iddiada bulunmak da aynı derecede makul. Daha gelişmiş iş teknikleri üretemiyor olmak, Batılı olmayan dünyanın gücünün zayıflamasının sonucu değil, belirtisiydi.

Son olarak, hiçbir kültürün, dinin ya da ekonomik bir kurumsal düzenlemenin baskın olmadığı başlangıç aşama-

sındaki bu dünya sistemi düşünülünce, hâkimiyet için sadece "kültürel" bir açıklamayı kabul etmek zor. Öyle görünüyor ki, teknolojik ya da sosyal yenilikler hiçbir kültürün tekelinde değildi. 13. yüzyılda başarılı olmak için ne emsalsiz bir psikolojik sendroma, üretim ve ticareti düzenlemek için özel bir ekonomik forma ne de belli bir dini inançlar ya da değerler dizisine ihtiyaç vardı. 16. yüzyılda eski sistem başarısızlıkla sona ererken "Batının kazandığı" gerçeği, *sadece* Batının kurumları ve kültürünün *başarılı olabileceğini* ikna edici bir şekilde iddia etmek için kullanılamaz.[205]

Esasen, 13. yüzyıl dünya sisteminde kayda değer olan, çok çeşitli kültürel sistemlerin bir arada var olup işbirliği yapması ve Batıdakilerden çok farklı bir şekilde örgütlenmiş toplumların sisteme hâkim olmasıydı. Görünüşe göre, Hıristiyanlık, Budizm, Konfüçyüsçülük, İslam, Zerdüştlük ve "pagan" olduğu için dışlanan çok sayıda başka küçük mezhep canlı ticarete, üretime, alım satıma, risk almaya ve daha nicesine izin verdi ve kolaylık sağladı. Ve bunlar arasında Hıristiyanlık nispeten önemsiz bir rol oynadı.

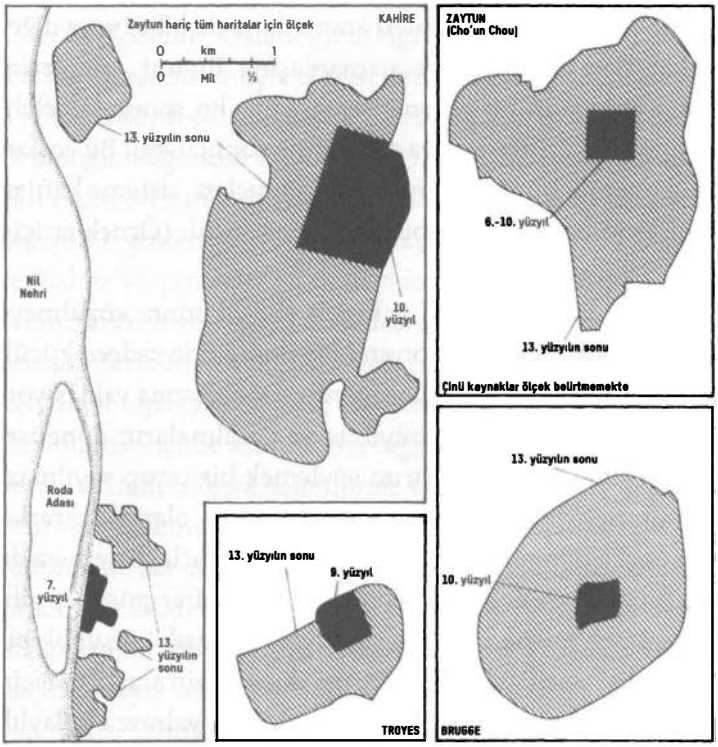
Benzer şekilde, 13. yüzyılda çeşitli ekonomik sistemler bir arada var oldu –devlet gücüyle desteklense de "hemen hemen" özel kapitalizmden, özel tüccarlardan yardım alsa da "hemen hemen" devlet üretimine kadar. Dahası, bu çeşitlilik, ille de coğrafi bölgeler ya da dini nüfuz alanlarıyla çakışmıyordu. Kançipuram'daki kumaş üretimindeki

205. Avrupa-merkezci tarihçiler ve sosyal bilimciler, Avrupa'nın 16. yüzyıldaki başarısını, en saf haliyle Avrupa "kültürünün" ya da "kapitalizminin" emsalsiz dehasına bağlama eğiliminde olsa da, bu kitap bu açıklamalara şüpheyle yaklaşıyor.

düzenleme Flandre'dekiyle alakasız değilken, Çin ve Mısır'da daha geniş ölçekli bir koordinasyon daha tipikti. Devlet, hem Venedik'te hem de Çin'de ticaret için gemiler inşa ederken, diğer yerlerde (hatta Cenova, Çin ve Mısır'da farklı zamanlarda) devletin ihtiyacı olduğunda özel kadırgalara el konuyordu.

Ayrıca ekonomik faaliyetlerin temelleri tek tip değildi. 13. yüzyılda dünya sistemine dâhil olanlar (1) endüstriyel üretimin tamamen olmasa da büyük ölçüde tarımsal hammaddeleri işlemeye yönelik olduğu alt kıtaları kaplayan Hindistan ve Çin gibi tarımsal toplumlar; (2) işlevleri en iyi kompradorluk olarak açıklanabilecek Venedik, Aden, Palembang ve Malakka gibi küçük şehir-devletler; (3) önemleri, sınırdaş ticaret ortaklarının arasındaki yolların buluştuğu noktalardaki stratejik konumlarıyla artan, Güney Hindistan, Champagne, Semerkant, Doğu Akdeniz ve Basra Körfezindeki limanlar gibi yoğun yerler ve (4) başka yerlerde bulunmayan değerli hammaddelere sahip yerler (İngiltere'de kaliteli yün, Sumatra'da kâfur, Arap Yarımadasında buhur ve mürrüsafi, Hint Takımadalarında baharatlar, Seylan'da mücevherler, Afrika'da fildişi ve devekuşu tüyü ve Doğu Avrupa'da askeri köleler). Bu kaynaklar dünya sisteminin *sebebi* değildi, onun ürünleriydi.

Bu bölgelerin ekonomik canlılığı, en azından kısmen, dâhil oldukları sistemin sonucuydu. Tüm birimler birbirleriyle ticaret yapıp diğerlerinin transit ticaretini yürütmekle kalmıyor, dünya pazarının gereklerini yerine getirmek için iç ekonomilerinin parçalarını da yeniden düzenliyor-



ŞEKİL 15. DOKUZUNCU/ONUNCU YÜZYIL İLE ON ÜÇÜNCÜ YÜZYIL SONU ARASINDA SEÇİLİ ŞEHİRLERİN BÜYÜYÜŞÜ.

du. Belli lif mahsullerinin üretimi, ülke dışında büyüyen kumaş talebini karşıladı; koyun otlatılacak arazilerin artırılması benzer şekilde, ihracat için üretim yapan eğirici ve dokumacılara tedarik sağladı; büyümüş bir metalurji sektörü dışarıdan gelen, giderek artan silah talebini karşıladı ve kâfur ve değerleri madenleri aramada ya da biber veya diğer baharatları yetiştirmede uzmanlaşma ihracat taleplerini takip etti. Tüm bu gelişmeler, 13. yüzyılın sonunda refahı yaygın hale getiren dünya sisteminin sonucuydu. Bu coşkulu ekonomik büyüme döneminin sonuçları, sisteme katılan şehirlerin boyutlarının büyümesine yansıdı (Örnekler için bkz. Şekil 15).

Ne var ki, sistem yaklaşık elli yıl sonra çözülmeye başladı ve 15. yüzyılın sonunda gelindiğinde sadece küçük parçaları eski kuvvetini koruyordu. Döngü sona yaklaşıyordu. Neden? Ekonomik büyüme ve daralmaların döngüsel olma eğiliminde olduklarını söylemek bir cevap sayılmaz. Kondratiev'den (45-55 yıl) ya da düzenli olarak tekrarlayan başka döngülerden, bunlar az çok yararlı gözlem ya da ölçüm araçları değil de kendi başlarına birer güçmüş gibi bahsetmek mistik bir hava yaratıyor. Yaklaşık yüz yıllık bir "yükseliş" ve elli yıllık bir "düşüş" döneminin araştırma için seçildiği doğru, ama bu bir nebze de olsa yalnızca kolaylık olsun diye yapıldı. Döngü en iyi Avrupa'ya uyuyor –ve bu tesadüf değil. Aslında, sınırı çizen yıllar en başta Avrupa'daki bilinen bir dalgalanmayla çakıştığı için seçildi. Ne var ki, görüldüğü gibi, Batı Avrupa'da bile başlangıç noktaları yerden yere değişiyor ve yükselme, odağa bağlı olarak,

daha önceye ya da sonraya da yerleştirilebilirdi. Düşüş noktası o kadar rastgele değil, çünkü o, çoğu Avrupa tarihçisinin kıtada derin yapısal değişimleri harekete geçirdiğinde hemfikir olduğu, demografik olarak felaketle sonuçlanan veba salgınına denk geliyor.

Gelgelelim, Ortadoğu döngüsü Kuzey Avrupa'yı içeren bir dünya sistemiyle ilişkisi üzerinden değil de tek başına incelenseydi çok daha farklı zamansal "sınırları" olurdu. Ortadoğu bölgesinin büyüyen gücünün başlangıcı 8. yüzyıl gibi erken bir zamanda başlıyor, fakat bitiş, alt bölgeye göre değişiklik gösteriyor. 8. ve 10. yüzyıllar arasındaki, Bağdat ve Kahire'ye yarayan "zirve"den sonra, bu iki büyük merkezin tarihi birbirinden farklılaştı. Gerçekten de Mısır'ın ortaçağ tarihinin önemli kısımları, Irak'ın durağanlığının neredeyse aksi gibi. Ayrıca, veba salgını yüzünden nüfusunun büyük ölçüde azalmasına rağmen, 14. yüzyılın sonraki dönemlerinde dünya sisteminin birçok kısmının yaşadığı belirgin gerilemeyi yaşamadı. Gösterildiği gibi, Venedik ve Kahire'nin her an bozulabilecek kararsız ittifaklarıyla kazandıkları ticaret tekeli, ikisini de rakiplerini yutan daralmalardan korudu. Kahire nihai düşüşünü, Portekizliler bir buçuk yüzyıl sonra Afrika'nın etrafından dolaşana kadar yaşamadı. Osmanlıların 1516'da Mısır'ı fethetmesi, sadece bu mevki kaybını doğruladı.

Daha doğuda da döngüler düzgün bir şekilde eşzamanlı değil. Kaderi Ortadoğu'ya sıkı sıkıya bağlı olan Hindistan'ın batı kıyısında, döngünün daha uzun yükselme evresi, nedensel olarak bağlı olduğu Mısır'ınkine benziyor.

Buna karşılık, Hindistan'ın doğu kıyısında, gerileme değilse de artan pasiflik 14. yüzyıldan önce başladı ve Çinlilerin saldırganlığına bağlı olan Şrivicaya şehir-devletlerinin önemlerinin azalmasıyla aşağı yukarı örtüştü; Çinliler, doğrudan Quilon'a giderek boğaz tüccarlarını ve Koromandel kıyılarındaki limanları bilfiil es geçti.

Kuzey bozkır topraklarında, bütünleşme ve parçalanma döngüsü, "Moğollar" denen kabile konfederasyonu tarafından kurulan imparatorluktaki değişimlere bağlıydı. Genişleme evresi 13. yüzyılın başlarında yaşandı, 14. yüzyılın başlarında ise azami derecede birlik sağlandı. Buna karşın, parçalanma ve bölgesel kayıplar (Çin dâhil), 14. yüzyılın ikinci yarısına özgü. Daha önce ileri sürüldüğü gibi, bu bölgedeki dönemsellik, 13. yüzyıl dünya sistemine dâhil olan diğerler yerlerin döngüleri üzerinde düzensiz bir etkiye sebep oldu.

Çin'in, biraz daha erken –kesinlikle 11. ve 12. yüzyıllarda Song hanedanıyla– başlamış olan, kendi gelişim döngüsü vardı ve bu döngü, ancak 15. yüzyılın ortalarında nihai olarak kırıldı. Bu döngü Yuan hanedanı yönetiminde, güney kesimi (Hint Okyanusu ticaretine uzanan liman satış kanallarıyla) kuzey bölgesiyle (Orta Asya boyunca uzanan kervan bağlantılarıya) tamamen birleşince zirvesine ulaştı. Dünya sistemine açılan bu iki hat da açıkken Çin gelişti; kapandığında Çin ve onunla beraber 13. yüzyılda düzenlenmiş olan dünya sisteminin geri kalanı da geriledi.

Bu değişkenlik düşünülünce, "döngüler" somutlaştırılmamalı. Daha ziyade, ortaya koymaya çalıştığımız teori,

bağlantılı bölgelerin yükselme döngüleri arasında bir çakışma dönemi olduğunda, bu döngülerin birlikte işlediğini ileri sürüyor. Yükselmeler, en azından kısmen, her bölgenin dünya sisteminin diğer parçalarıyla kurmayı başardığı bağların sonucudur ve karşılığında o sistemden gelen geri bildirimler yerel gelişimi artırır.

Aynı şey tersi için de geçerliydi. Birbirinden ayrı bölgeler, kendilerine has ya da ortak sebepler yüzünden aksaklıklar yaşadığında, değişim vektörünün toplam yönü değişirdi. Ve sırf bölgeler bu denli bağlantılı hale geldiği *için*, birindeki gerilemeler diğer yerlerdeki, özellikle de "ticaret ortaklıkları" oluşturan komşu bölgelerdeki gerilemeleri ister istemez beslerdi.

14. yüzyılın ortasında meydana gelen en önemli bünyevi değişim elbette, sistemin büyük bir kısmını harap eden hıyarcıklı veba salgını ve/veya başka salgınların sonucunda dünyanın birçok yerinde aynı anda ve birbirini etkileyerek yaşanan önemli ölçüdeki nüfus azalmasıydı. Bu nüfus azalmasına verilen tepkiler bölgeden bölgeye değişse de (bazı yerlerde iyileşme hızlıyken, bazılarında yavaştı ya da hiç olmadı), iki sonuç tam olarak evrenseldi. Bir tanesi, onlarca yıl öncekinden bile daha az olan nüfusun büyük bir kısmını kapsayan tarımsal üretime yeniden yapılan vurguydu. Diğeri ise kentleşme oranındaki düşüştü. İkisi de katılımcıların, 13. yüzyılın özelliği olan fazlalığı artık üretemez hale geldiğinin belirtisiydi. Dolayısıyla geçici de olsa ticaretin, özellikle de uzun mesafeli ticaretin toplam hacmi ve değerinde de düşüş yaşandı.

İkinci bünyevi değişim jeopolitikti. 13. yüzyıl süresince, tüccarların ve malların dolaşımda olduğu jeopolitik ortam giderek daha çok ihtilafsız ve kesintisiz hale geldi. Orta Asya'dan geçen iki farklı rotanın (güney ve kuzey) ve Hint Okyanusundan geçen, Ortadoğu ve Asya'nın arasındaki iki farklı rotanın (Kızıldeniz ve Basra Körfezi) aynı anda işlemesi, çember şeklindeki sistemin belli bir kavşağında gelişen bir tıkanıklığın atlanarak geçilebileceği anlamına geliyordu. Bu esneklik, tek tek rotaların muhafızlarının oradan geçen tüccarlardan "katlanılabilir" ölçülerde aldığı koruma ücreti tekelini sürdürmekle kalmadı, bunun yanı sıra bölgesel kargaşalara rağmen malların geçebileceğinin teminatını verdi.

Ne var ki 14. yüzyılın ortasında, Cengiz Han tarafından toplanan ve sonra çok sayıda vârise miras kalan Orta Asya imparatorluğunun herkesin kabul edeceği gibi kırılgan olan bütünlüğü karışıklık içindeydi. Bu, önceden deniz rotasına bir alternatif oluşturan Orta Asya rotasının eninde sonunda kapanmasına sebep oldu. En sonunda, veba salgını (ya da başka bir ölümcül salgın) yüzünden ciddi şekilde zayıflamış olan Moğollar 1368'de Çin'i "kaybetti"; dünya, Pekin'de biten kara rotası ile Güneydoğu Çin limanlarında biten, Hint Okyanusu ve Güney Çin Denizinden geçen deniz rotası arasındaki kilit bağlantıyı kaybetti. Dünya sisteminin doğu ucunda yaşanan bu ayrılmanın sonuçları, ticaret dünyasının tamamında hissedildi.

14. yüzyılın sonlarında ve 15. yüzılda, Akdeniz ve Hint Okyanusu üzerinden sağlanan Avrupa ve Asya arasındaki bağlantı, Venedik-Mısır mantık evliliğiyle sürdürüldü.

Gerçekten de kontrol ettikleri deniz rotası fazladan güç kazandı, çünkü rakip yollar esasen kapalıydı. Gelgelelim, bu daralmış hattın bağlı olduğu Güney ve Güneydoğu Asya sistemleri halihazırda geriliyordu.

Güney ve Güneydoğu Asya'daki iç gelişmeler, o sistemde faal olan güçlerin sayısını azalttı. Güney Hindistan'da, batı sahillerindeki limanlar ticarette önemli bir rol oynamayı sürdürdü, fakat dağ kökenli Vijayanagar tarafından yönetilen doğu kıyısı, deniz ticaretinde daha da pasif hale geldi. Ortadoğulu ve Hintli tüccarların ve gemicilerin ticaret çemberi, önceden Koromandel'in faaliyetlerinin doğal sahasını oluşturan Bengal Körfezi çemberine doğru aşırı derecede genişledi.

Koromandel tüccarlarının faaliyetlerindeki azalmanın yarattığı durgunluğu, boğazdaki prenslikler, en başta da Malakka, vaktinden sonra ve yalnızca kısmen devraldı. Ne var ki bu prensliklerin hiçbir zaman gerçekten bağımsız bir iktidar temelleri olmadı. Canlılıkları, bir tarafta Hindistan'ın, diğer tarafta Çin'in ticari şevkinin sonucuydu. Boğazlar bölgesi, yalnızca iki dev arasındaki doğrudan bağlantı ambargolarla engellendiğinde ya da iki uçtaki filolardan birindeki azalmayla pasif olarak zayıfladığında, neredeyse hükmen, daha aktif bir rol oynadı. Boğazdaki prensliklerin sınırlı bağımsız iktidarı, toplam ticaret azaldığında onların da gerilediği gerçeğinden açıkça görülüyor. Bu, en azından Çin için, iki aşamada gerçekleşti.

Ming, Çin'de ilk iktidara geldiğinde, ticarete olan ilgileri, daha acil meselelerle ilgilendikleri ve muhtemelen

"felsefi değişim" yüzünden geçici olarak kaybolmuştu. 15. yüzyılın ilk dönemlerinde (1403-1430), dış bağlantılara olan ilgi yeniden canlanmıştı, ama bu ilgi hem değişkendi hem de, görüldüğü gibi, başarısızlığa uğramıştı. Çin filosunun 1435'ten sonra çekilmesinin, ikisi de güçlü bir donanma tarafından korunmayan Arap ve Guceratlı Hint tüccarların Hint Okyanusu ticaretinin en doğudaki iki çemberine doğru aşırı genişlemesiyle birleşmesi, Hint Okyanusunda bir güç boşluğu yarattı. Nihayetinde bu boşluk dolduruldu –önce Portekizliler, sonra Hollandalılar ve en son da İngilizler tarafından.

"Doğunun düşüşü"nün, "Batının yükselişi"nden önce geldiği gerçeği çok önemli ve Avrupalıların basit fethini kolaylaştıran da var olan sistemin bu şekilde gerilememesiydi. "Batının yükselişi"ni, işlemekte olan önceki sistemin basitçe "devralınması" ya da sonucunun yalnızca Avrupa toplumunun içsel niteliklerine atfedilebilecek bir olay olarak görülmesi bu nedenle yanlış olur. Daha ziyade, birbiriyle çelişen iki güç işbaşındaydı.

Birincisi, 13. yüzyıla kadar geliştirilmiş yollar ve rotalar daha sonra birbiri ardına gelen Avrupalı güçler tarafından "fethedildi" ve kullanıldı. Avrupa'nın sistemi *icat* etmesine gerek yoktu, zira 13. yüzyılda, Avrupa hâlâ periferide ve yeni bir katılımcıyken, temel altyapı mevcuttu. Bu anlamda, Batının yükselişi, yeniden yapılandırdığı önceki dünya ekonomisi sayesinde kolaylaştı.

Gelgelelim, o sistemin "devralınması"nın eski kurallara göre yapılmadığını kabul etmek gerekiyor. Portekizli is-

tilacıların 16. yüzyılın başında derinlerine kadar indiği eski dünya pek de direniş göstermedi. Neden? Kısmen, (muhtemelen geçici de olsa) zaten düşük bir örgütlenme noktasında olduğundan direniş gösteremeyeceği için. Belki çok sayıda ticaret ortağının bir arada var olmasına o kadar alışmıştı ki, uzun vadeli ticaretten ziyade kısa vadeli yağmayla ilgilenen oyunculara hazır değildi. O halde, beş yüzyıl boyunca gelişmiş ve devam etmiş dünya sisteminde temel bir dönüşüme sebep olan en önemli şey, Avrupalıların yeni ticaret ve yağma yaklaşımıydı.[206]

Eski sistemde, her ne kadar kesinlikle rekabet ve epey bölge içi çatışma olsa da, ticaret modeli genel olarak, güçleri nispeten eşit olan çok sayıda oyuncuyu içeriyordu. 13. yüzyıl ve 14. yüzyılın başlarındaki dünya sisteminde, bütüne hâkim olan tek bir katılımcı yoktu ve katılımcıların çoğu (muhtemelen Moğollar istisnaydı) bir arada var olmadan ve karşılıklı hoşgörüden faydalandı. Tek tek hükümdarlar

206. Marx'ın Avrupa'daki modern kapitalizmin kökenlerine dair kararsızlığına sebep olduğunu düşündüğüm, Marx'taki büyük bir tutarsızlığa da dikkat çekmek gerekiyor (bkz. 1. Bölümdeki tartışmamız). *Komünist Manifesto*'da ve Engels tarafından yazılan feodalizmden kapitalizme geçişe dair bazı yorumlarda, kapitalizmin, *Avrupa içindeki*, burjuva kökenli yeni maddi üretim güçleri ile üretimin eski feodal toplumsal ilişkilerinin (mülkiyet ilişkileri) "zincirleri" arasındaki içsel çelişkilerden doğduğu iddia ediliyor –13. yüzyılda apaçık meydanda olan bir olgu. Marx'ın sonraki yazılarında, özellikle de *Kapital*'de, modern kapitalizme dair çok farklı bir analiz görülüyor. İlkel birikimin rolü üzerine tartışmalarında, modern kapitalizmi doğuran itici gücün, *uluslararası arenadan* kaynaklandığını iddia ediyor; bu arenada, zenginliğe (kaynakların ve işgücünün) kaba kuvvetle el konması, Avrupa üretiminde yatırım için kullanılabilecek sermayede kuantum sıçramasına yol açtı. Bu analizde devletin rolü açık bir şekilde ortaya çıkıyor. Açıkça görülüyor ki, Avrupa "fetihleri" 16. yüzyıla kadar böyle bir ilkel birikimi mümkün kılmadı.

kıskançlıkla ticaret şartlarını ve kendi limanlarındaki ve kıyıdan uzak merkezlerindeki "yabancı tüccarları" kontrol etmeye çalıştı, ama tüm sisteme hâkim olmak gibi bir hırs, ihtiyaçlarının ve arzularının (ve muhtemelen güçlerinin) ötesindeydi. Bu yüzden, 16. yüzyılda yeni gelen Avrupalıların getirdiği "oyun kuralları"ndaki değişiklik, eski oyuncuları hazırlıksız yakaladı.

Yeni kurallar yalnızca eski dünyaya değil, daha büyük bir gayretle yeni dünyaya da dayatıldı. Bu hususta, Avrupalıların Atlantik'e kaymasının, Columbus ve Vasco da Gama'nın yolculuklarının, geçmişten nihai bir kopuşu haber verdiği 15. yüzyılın son on yılından bile önce başladığını belirtmek önemli. Her ne kadar bu seyahatler İber Yarımadasının monarkları tarafından desteklenmişse de, bunların altyapısı, Columbus'un geldiği Cenova tarafından oluşturulmuştu.

İki rakip deniz gücü olan Venedik ve Cenova'nın çok farklı coğrafi "doğal" avantajları olduğunu hatırlayın. İtalya'nın doğu kıyısındaki Venedik, Akdeniz'in doğusuna en kolay şekilde ulaşabiliyordu. Dahası, Kuzey Deniziyle Alpler'in ötesine uzanan bağlantıları, (bugünkü) Avusturya ve Almanya'dan geçiyordu. Bu nedenle, konumu Atlantik'i sömürmeye elverişli değildi. Buna karşılık, İtalyan çizmesinin batı kıyısında bulunan Cenova, özellikle de Kuzey Afrikalı Müslüman rakipleri, 13. yüzyılın ortasından sonra Hıristiyan İspanya Endülüs'ü "yeniden fethettiğinde" mağlup olduktan ve böylece Cebelitarık'tan geçişin tehlikeleri azaldıktan sonra Akdeniz'in batısında daha fazla hareket

özgürlüğüne sahip oldu. Bu, 16. yüzyılda Akdeniz'in kilit rolünü üstüne almaya başlayan bir "orta deniz" olan Atlantik'e doğru genişlemesine imkân sağladı. Dolayısıyla Venedik yüzyıllardır süren rekabetlerinde görünüşte Cenova'yı yenmiş olsa da, sonraki dünya sisteminde zafer kazanan, Cenova'nın doğu ticareti meselesine bulduğu "çözüm" oldu.

Cenova kadırgalarının 13. yüzyılın sonu, 14. yüzyılın başlarında, artık misafirperver ya da kazançlı olmayan, Fransa'dan geçen karayolunu es geçmek için Atlantik'e girmeye başladığını hatırlayın; Cenevizlilerin Atlantik'teki gemiciliğinin gelişmesi, artık "serbest" olmayan ve Flaman kumaş tüccarlarının kolayca ulaşamadığı Champagne fuarlarının gerilemesiyle ters orantılıydı. Demek ki, Cenova'nın Atlantik'e yönelmesi, "dünya sistemi"ndeki değişikliklerden ziyade, bölgesel Avrupa alt sisteminde meydana gelen değişikliklerden kaynaklandı ve ilk başta sadece Avrupa'ya yönelikti.

Bununla birlikte, eninde sonunda daha büyük sistemin de tamamen dönüşmesine yol açtı. Avrupalı gemicilerin Afrika kıyılarından aşağıya ya da hatta batıya, Amerika kıtasına doğru yelken açarak yeni rotalar keşfetmesi gibi bir durum yoktu. Arap gemiciler ortaçağda Afrika'nın etrafından geçen rotayı zaten biliyordu ve Ortadoğu'dan gelen daha eski denizcilerin zaman zaman Amerika kıtasına ayak bastığına dair en azından birkaç kanıt var. Fakat Ortadoğulu tüccarların bu dolambaçlı rotayı kullanmaya ihtiyacı yoktu, çünkü daha kısa olan rota onların kontrolündeydi.

Venedik, o kısa rotayı koruyan devlet olan Mısır'la ilişkilerini sağlamlaştırana kadar, rakipleri –ilk başta sade-

ce Cenova, sonra Atlantik kıyılarındaki donanma güçleri– doğuya giden alternatif yollar aramadı. Eninde sonunda bu yolları buldular ve dünya tarihini değiştiren, Avrupa'nın herhangi bir kurumsal ya da güdüsel niteliğinden çok bu oldu.

Bu sonuç bu kitabın kapsamının dışında kalıyorsa da, onu tamamen görmezden gelmek imkânsız. "Modern" dünya sistemini nihai olarak dönüştüren şey, Portekizlilerin "eski dünya"yı devralması değil, İspanyolların "yeni dünya"yı birleştirmesiydi (Chaunu, 1983, tarafından açıkça ortaya konduğu gibi). Bu coğrafi yeniden konumlandırma dünyanın ağırlık merkezini nihai olarak değiştirdi ve eğer Marx'ın görüşü kabul edilirse (bkz. not 2), ilkel sermaye birikimi aracılığıyla, sonunda endüstriyel altına dönüştürülen beklenmedik zenginlik meyvelerini sağladı. Avrupalı araştırmacıların 16. yüzyıla takılmasının sebebi muhtemelen budur.

Yeni dünyanın meyvelerini ilk toplayan İspanya ve Portekiz'in bu zenginlikten yararlanmayı başaramaması apayrı bir mesele; Weber'in Protestan Etik üzerine tezi de bu meseleye ikna edici bir şekilde değiniyor. Bunun aksine, Konfüçyüsçülük, Hinduizm, Taoizm ve İslamın dini ahlak kuralları üzerine karşılaştırmalı çalışmaları biraz hedeften uzak gibi görünüyor. Protestan ve Katolik karşılaştırmasında tatmin edici bir iş yapıyorsa da, Çin, Hindistan ve Arap dünyası ekonomilerine dair 13. ve 14. yüzyıldan kanıtları, doğu kültürlerinin tüccar-sermaye biriktiriciler ve endüstriyel geliştiriciler için zorlu bir ortam olduğuna dair görü-

şüne gölge düşürüyor gibi görünüyor. Görüldüğü gibi, bu kişilerden 13. yüzyıl dünyasında epey vardı; eksik olan şey, bağımsız kaynaklardı.

Avrupa'nın gelişimi hususunda, Amerika kıtasını da kapsayan küreselleşmiş yeni sistemin ancak birkaç yüzyıl sonra tam kazanç sağladığını ve Avrupa'nın dünya çapında hegemonya kurmasına yardım ettiğini anlamak önemli. O sırada doğu ticareti, ilk başta vekiller (devlet destekli Avrupalı ticaret şirketleri), fakat nihayetinde bizzat güçlü devletler tarafından yürütülen yeni bir egemen sistem altında yeniden canlanmıştı. Fakat bu apayrı bir konu.

SİSTEMLERİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI

İki hususun artık anlaşılması gerekiyor: Birincisi, dünya sistemlerini düzenleme ilkeleri önemli ölçüde değişkenlik gösterebilir ve ikincisi, dünya sistemleri dinamiktir; dolayısıyla düzenli aralıklarla yeniden yapılandırmalardan geçerler.

YAPILARIN DEĞİŞKENLİĞİ

Wallerstein'ın (1974) ikna edici bir şekilde savunduğu gibi, 16. yüzyılı takip eden yüzyıllarda ortaya çıkan "modern" dünya sistemi, belli bir coğrafi dağılımla kabaca sınırdaş olan farklı üretim biçimlerine göre (kapitalist, yarı feodal ve pre-kapitalist) hiyerarşik olarak adım adım düzenlendi: Kuzeybatı Avrupa'da bulunan kapitalist bir ana egemen, coğ-

rafi olarak Doğu ve Güney Avrupa'da yoğunlaşmış tarımcı bir yarı periferi ve diğer her yerde bulunan bir periferi. Yine de bu, bir dünya sistemi için düşünülebilir tek düzenleme modeli değildi.

Gösterildiği gibi, 13. yüzyıl dünya sistemi, oldukça farklı ilkelere göre düzenlenmişti. Tek bir egemenden ziyade, hem ihtilaflı hem de işbirlikçi ilişkiler üzerinden,[207] 13. yüzyıl ve 14. yüzyılın ilk yarısı süresince giderek daha çok bütünleşen, bir arada var olan birkaç "ana" güç vardı. Sistem, diğerlerine üretim ve ticaret şartlarını dayatan tek bir egemen olmaması bakımından *hiyerarşik olmadığından*, hiçbir coğrafi oluşumun merkezde oluğu söylenemezdi. Daha ziyade, merkezler, yarı periferiler ve periferiler (ve muhtemelen bazı ara kategoriler de) dünyada birkaç yerde bulunuyordu. Yarı periferileriyle çevrili ve tek kollu uzantılarıyla periferileriyle bağlantılı olan Arap-Pers imparatorluk merkezleri bu çekirdeklerden birini teşkil ediyordu. Moğol İmparatorluğunun idare merkezleri, özellikle de zaman içinde baskın Moğol grubu Çin'le birleştiğinde, başka bir "çekirdek" oldu. Gelişmekte olan Batı Avrupa şehirleri (Flandre, Fransa ve İtalya), hinterlantlarını düzenleyerek ve bunların dış dünyayla ilişkilerini yürüterek üçüncü "çekirdek" bölgeyi oluşturmaya başlamıştı. Bunun yanında, kuzeydeki Delhi Sultanlığı ve Hindistan kıyıları ile Güneydoğu Asya limanlarında ticaret yapan topluluklar gibi "ikincil impara-

207. Çatışmanın da bir etkileşim biçimi olduğunu söyleyen zekice görüş Georg Simmel'e atfediliyor. "Çatışma" üzerine makalesine bakınız.

torluk güçleri" vardı; bunlar, kendi bölgelerini dünya üretimi ve ticaretine bağlayan geçitler ve yerleşim bölgeleri işlevi görüyordu. Yarı periferi terimi, buralar için kullanılmaya pek uygun değil gibi duruyor.

Sistem düzenleme ilkelerinin değişkenliğini anlamanın önemli olmasının nedeni, adı üstünde canlı sistemlerin dinamik olmasıdır. İlkeler değiştikçe *yeniden düzenlenir.* Baskın üretim biçimi dönüşümden geçen toplumlarda eski toplumsal oluşumların devam etmesi gibi, bir düzenleme sistemi dağıldığında, genellikle eski parçalar, her ne kadar farklı yapısal ilişkilere sahip olma ihtimalleri olsa da, yeni olana dâhil olur.

YENİDEN YAPILANDIRMA

Bugün analistler "yeniden yapılandırma" terimini, geçtiğimiz yarım yüzyılda (II. Dünya Savaşı sonrasında) çarpıcı bir şekilde vuku bulan, dünya sisteminin devam eden yeniden düzenlenişini anlatmak için kullanıyor. Ne var ki bu kavramın, yeniden yapılandırmanın daha önce birkaç kez yaşandığı düşünüldüğünde, daha geniş bir kullanım alanı var. 16. yüzyılda doğan bilhassa modern sistemin, çok farklı nitelikleri olan bir 13. yüzyıl sisteminden sonra gelmesi gibi, 13. yüzyıl sisteminin de klasik dönemde bir öncüsü vardı.

Yaklaşık 2000 yıl önce, 13. yüzyıl dünya sistemindeki neredeyse tüm bölgeleri (Kuzey Avrupa hariç) kapsayan daha eski, başlangıç aşamasında bir sistem vardı. Coğrafi olarak 13. yüzyıl sistemine çok benzemesine rağmen, politik olarak daha çok imparatorluk çizgileriyle yapılandırılmış ve

parçaları ekonomik olarak daha az bütünleşmişti. Withmore (1977: 141), Güneydoğu Asya'ya odaklanarak bunu şöyle özetliyor:

> *Batıda Roma, doğudaysa Hun İmparatorluğunun zirvesi ve Hindistan'da ticaretin büyümesiyle, uluslararası ticaret rotası, bir dizi bağlantı yoluyla, Güneydoğu Asya'dan Çin'e doğru kendi kendine işliyordu. Bu rota, Akdeniz'den gelerek Hindistan'ın batı kıyılarına, doğu kıyılarından dolanarak ve Bengal Körfezini geçerek Malay Yarımadasına gidiyordu. Güneydoğu Asya'nın o zamanki ticari önemi büyük ölçüde, Çin'e gidip gelen bu deniz rotasının iki ucuna da uzanmasında yatıyordu.*

13. yüzyılda bir kez daha tamamlanan çemberi kopyalamak için, Orta Asya'dan geçen ve o dönemde işleyen "İpek Yolu"nu da eklemesi gerekiyordu.

Daha eski sistemin farklı yapısına dikkat edin: sadece aşırı derecede sınırlı ve dolaylı iletişimi olan, sistemin zıt uçlarında iki imparatorluk gücü ve bu güçler zayıfladığında sistemi sürdüremeyecek olan aradaki çok sayıda parça parça bölge. Bu sistem de Roma'nın düşmesi ve Hun birliğinin bozulmasıyla başarısızlığa uğradı; sonunda İslam dünyasının "yükselişi" ve onun doğuya doğru büyüyen uzantılarıyla yeniden yapılandırıldı. Bu kitapta izi sürülen, nihayetinde 13. yüzyıl dünya sistemine dönüşen bu yeniden düzenlemedir.

Dünya sistemleri birbirini kovalarken yaşanan şeyin, arada düzensizlik dönemleri olsa da, *yer değiştirme* değil de *yeniden yapılandırma* olduğunu varsayarsak, o zaman başa-

rısızlık parçaların kendilerine değil, yalnızca bu parçalar arasındaki eski bağlantıların etki ve işleyişlerindeki zayıflamaya atfedilebilir. 13. yüzyıl dünya sisteminin başarısız olduğunu söylediğimizde, sistemin kendisinin bozulduğunu kastediyoruz. Bozulması, onu oluşturan parçaların "zayıflaması"ndan kaynaklanmıştı ve ayrıca çok sayıda geribildirim döngüsüyle birlikte, bu zayıflamanın habercisiydi.

Dolayısıyla hiçbir ayrım yapılmadan uluslara,[208] imparatorluklara,[209] uygarlıklara[210] ve şimdi de dünya sistemlerine atfedilen "yükseliş ve düşüş" klişesi son derece özensizdir. Tarih boyunca kimi uluslar ya da en azından onların içindeki gruplar, diğerleri karşısında nispeten güç kazanmış ve madunlarıyla ilişkilerinin şartlarını belirlemede, ister doğrudan yönetim (imparatorluklar), ister dolaylı denetim (bugün yeni sömürgecilik olarak adlandırdığımız şey), isterse de diğerlerinin iç politikaları üzerine adaletsiz müdahaleler (hegemonya) yoluyla olsun, bazen başarılı olmuştur. Bu olduğunda, "yükseliş" olarak adlandırılır. Buna karşılık, mutlak yaşam düzeyinde gerçek bir bozulma olmasa bile,[211] avantajlı konumun kaybedilmesine "düşüş" denir. İmparatorlukların yükseliş ve düşüşleri, farklı kıstaslara göre yorumlanır. İmparatorluklar, coğrafi idare kapsamları

208. Mesela bkz. Mancur Olson (1982).

209. Robert Gilpin (1987), David Calleo (1987) ve Paul Kennedy (1987).

210. Birçoklarının yanı sıra, Spengler'ın *The Decline of the West* (ilk basım 1926) ve Toynbee'nin *A Study of History* (1947-1957) de dâhil.

211. Paul Kennedy'nin eserinin (1987) 8. Bölümü tarafından üretilmiş olan tüm tartışma, bu ayrım üzerinden yürüyor gibi görünüyor. Bu popüler tartışmanın dönemleri için 1988 tarihli *New York Times*'ın magazin bölümüne bakınız.

genişlediğinde yükselmiş sayılırken, o sınırlar daraldığında zayıflaşmış kabul edilir. Daha da karmaşık olansa, kültürel içeriklerinin yanı sıra genişlikleri de "yüksek" ya da "gözden düşmüş" olarak yorumlanan uygarlıkların yükseliş ve düşüşleri fikridir.

Dünya sistemlerinin yükseliş ve düşüşleri, ulusların, imparatorlukların ya da uygarlıklarınkiyle aynı değildir. Daha ziyade, bütünleşme arttıkça yükselir ve eski yollar üzerindeki bağlantılar bozuldukça zayıflar. Ne var ki, var olan bir bütünleşme dinamiğinin canlılığı bozulduğunda, dünyanın ondan önceki durumuna döneceğini ileri sürmek saçma olur. Daha ziyade, eski parçalar kalır ve yeniden yapılandırmayı geliştirecek malzemeler haline gelir; tıpkı daha önceki sistemin *tabula rasa* değil, kısmen düzenlenmiş bir dizi alt sistem olması gibi. Doğası gereği, böyle bir yeniden yapılandırmanın, önceden periferide olan oyuncular sistemde daha güçlü konumlar kazanmaya başladığında ve *eskiden yoğun ticari faaliyetlerin dışında kalan coğrafi bölgeler* odak noktaları, hatta bu tip alışverişlerin idare merkezi haline geldiğinde vuku bulduğu düşünülüyor. (Eğer oyuncular ve bölgeler sabit kalsaydı, sistemdeki faaliyetler tamamen yok olmadığı sürece ne kadar dalganırsa dalgalansın, yeniden yapılandırma olmazdı.)

En eski zamanlardan beri, Avrupa ve Asya kıtalarını birleştiren coğrafi olarak merkezi "çekirdek bölgeler", Orta Asya ve eninde sonunda Akdeniz'in de eklendiği Hint Okyanusu olmuştu. Bu çekirdekler, klasik ve 13. yüzyıl dünya sistemlerinde yerlerini korudu. Bu model, ancak 16. yüz-

yılda, Kuzey Avrupa Atlantik'e doğru açılıp, Akdeniz'i Osmanlı'nın tersine çevirmeyeceği bir durgunluğa terk ettiğinde nihai olarak yeniden düzenlendi (Braudel, 1972).

Benzer bir değişim şimdi de, Pasifik neredeyse tamamen küreselleşmiş bir dünya sisteminde genişleme ve dinamizm bölgesi olarak Atlantik'in yerini alırken gerçekleşiyor gibi görünüyor. Eğer şu anki bu yeniden yapılandırma eğilimini anlamak istiyorsak, "Batının Yükselişi" ve hükmen "Doğunun Düşüşü"nü açıklamak için kullanılan bünyevi değişim teorisinden daha iyisine ihtiyacımız var. Bir sonraki kısım, böyle bir teorinin bazı varsayımlarını özetliyor.

BİR BÜNYEVİ DEĞİŞİM TEORİSİ

Birincisi; bir sistemin oluşması da, kötüleşmesi/yeniden yapılandırması da, ne kadar sağlam olursa olsun, münferit değişkenlere atıfta bulunarak nedensel olarak açıklanamaz. Bu, ulusal nitelik gibi değişkenlere başvurulduğunda bilhassa doğrudur. Bünyevi değişimler, "bağımsız" nedenlerin, "bağımlı" nedenleri etkilemesinin sonucu olarak kavramsallaştırılmaktan ziyade, belli başlı eğilimlerin (ya da vektörlerin) yön ve konumlarındaki kaymalar olarak görülmeli.[212] Bu tip vektörel sonuçlar, bazıları birbirinden bağımsız olan, fakat çoğu birbiriyle alakalı ya da bünyevi

212. American Sociological Association'ın 1987 tarihli toplantısında sunulan bir makalede, Polonyalı sosyolog Stefan Nowak (1987: özellike 27-33), benim "vektörler" teorimi ifade etmeye çok yaklaştı, her ne kadar analizi bana göre fazla pozitivist olsa da.

nedenlerden türeyen daha küçük vektörlerdeki çok sayıda kaymanın biriken etkisinden kaynaklanır. Bir sistemde incelenmesi gereken, parçalar arasındaki *bağlantılardır.* Bunlar güçlenip ağ gibi yayıldığında sistemin "yükseldiği" söylenebilir; yıprandıklarındaysa, her ne kadar daha sonra yeniden düzenlenme ve canlanma yaşanabilecek olsa da, sistem zayıflar.

İkincisi; art arda gelen sistemler bir bakıma kümülatif bir şekilde yeniden düzenlenir, önceki devirlerde kurulmuş bağlar ve bağlantılar, önemleri ve rolleri yeni sistemde değişebilecek olsa da, devam etme eğilimindedir. En azından ticari faaliyetlerin kapsamını ve hızını artırma ihtimali sunan kümülatif teknolojik değişim düşünülürse, sistemler, araya büyük felaketler girmediği sürece, genişleme ve daha bütünleşmiş hale gelme eğilimindedir.[213]

Üçüncüsü; hiçbir sistem tamamen bütünleşemez ve Dolayısıyla en güçlü katılımcılar tarafından bile tamamen kontrol edilemez. Pozitivist sosyal bilimlerin temelinde yatan geleneksel "aynı sebep aynı sonucu doğurur" mantığı, ne yazık ki bünyevi değişimi açıklamak için yeterli değil. Bunun yerine, kaos teorileri (yakın zamanda Gleick tarafından tanımlandı)[214] daha yerinde olabilir. Dünya sistemlerinde, hava sistemlerinde olduğu gibi, küçük bölgesel durumlar, komşularındaki durumlarla etkileşime girip, başka türlü meydana gelmeyecek sonuçlar doğurabilir ve kimi za-

213. II. Dünya Savaşının 20. yüzyılda yaptığı gibi.

214. Bkz. James Gleick (1987). En umut vaat eden teorik gelişmelerden birini burada biraz fazla basite indirgedim.

man büyük karışıklıklar sönüp giderken, sistemin geri kalanında neler olduğuna bağlı olarak, küçük olanlar çılgınca büyüyebilir.

Dördüncü varsayım, değişimlerin sonuçlarının bağlama tâbi olduğudur. Bire bir aynı eylemler, farklı zamanlarda meydana geldiğinde ya da etraftaki sistem farklı bir şekilde yapılandırıldığında farklı sonuçlar doğurur. Vikingler Yeni Dünyaya ulaşmış, fakat eskisini yeniden düzenlememişti. Araplar Afrika etrafında yelken açmış, fakat Atlantik'i çekirdek haline getirmemişti. Çin bilimi (barut dâhil) mevcuttu, ama Çin'i egemen kılamadı. Örnekler çoğaltılabilir.

Ve son olarak, bir bünyevi değişim teorisi, sistemin büyümesinin yanı sıra sistemin bozulmasını da açıklayabilmeli. Ne var ki bu, göründüğü kadar kolay değil. Bir sistemin gelişimini, genişlemesini ve daha bağlantılı hale gelmesini incelerken, seçici bir şekilde "sistem olma niteliği"ni artıran şeylere yoğunlaşmak doğal bir eğilimdir. Gelgelelim, bir sistemin zayıflamasını incelemeye çalışan araştırmacıların kullanabileceği böyle bir doğal seçim ilkesi yoktur. Bu nedenle, olumlu değişimleri açıklamak, olumsuzları açıklamaktan daha kolaydır.[215]

215. Bu projeye ilk başladığım zamanlarda Wallerstein bana yazdığı bir mektupta, düşüşün yükselişten daha zor analiz edilebileceği konusunda beni uyarmıştı. Haklı olduğunu kabul etmem gerek, fakat bu zorluk problemle bütünleşmiş halde. Elimden gelenin en iyisini yaptım.

Sonuca bağlarken sormak istediğimiz soru, 13. yüzyıl dünya sisteminin harabeleri üzerinde kurulmuş Avrupa-merkezli "modern" dünya sisteminin sürme ihtimalinin olup olmadığı –ya da halihazırda, eninde sonunda en az 16. yüzyılda vuku bulan yeniden yapılandırma kadar çarpıcı ve önemli görülecek bir yeniden yapılandırma evresine girip girmediğimiz. Dünya sistemleriyle uğraşan çalışmaların çoğu, Avrupa hegemonyasını son söz olarak görüyor. Fakat önceden var olan bir sisteme dair analizlerimiz ışığında bakınca, tüm sistemlerin geçici olduğu yorumunda bulunmak mümkün.

"Modern" dünya sisteminin en çarpıcı niteliklerinden biri, II. Dünya Savaşını izleyen döneme geçerken, Birleşik Devletler'in tartışmasız hegemonyasıydı. Ne var ki bu, yeni bir evrenin başlangıcından çok, eski bir evrenin bitişini temsil ediyordu. O çatışmada Avrupa'nın çok fazla kısmının yıkılması, 14. yüzyılda veba salgınının yarattığından çok da farklı olmayan bir güç boşluğu doğurdu. Bu, sistemler arasındaki bir dönüm noktası olmuş gibi görünüyor.

O zaman beri, çeşitli yeni oyuncuların gelişimine ve küresel sistemin merkezinin, 16. yüzyıl dünya sistemine geçişi, Akdeniz'in yerini Atlantik'in almasının belirlemesine benzer şekilde, Atlantik'ten Pasifik Okyanusuna kaymasına şahit olduk. Japonya'nın Üçlü Komisyona dâhil olmasıyla tescillenen, dünyanın çekirdeği konumuna yükselişi, mevcut yeniden yapılandırmanın en çarpıcı öğelerinden biri. Dünya nüfusunun dörtte birine sahip, önceden içe

dönük bir dev olan Çin'in dünya sistemine dönüşü ikinci dikkat çekici değişim. Asya'nın "mucize" tabir edilen ekonomilerinin (yeni sanayileşmiş ülkelerin) –Güney Kore, Tayvan, Singapur'un– hızlı gelişimi de bu eğilimlerle alakalıydı ve artık bu ülkeler kendi periferilerindeki üretimi düzenlemeye başladı. Buna karşılık, Avrupa'nın Afrika ve Ortadoğu'daki eski sömürgeleri, II. Dünya Savaşının ardından bağımsızlıklarını kazandıktan sonra, dünya sisteminde gerçekten aşağılara düştü; hatta bazıları sistemin tamamen "dışına çıkmış" gibi görünüyor. Ayrıca dünya, sosyalizmin Doğu Avrupa'dan üçüncü dünyaya yayılması gibi, yekten "kapitalist" de olmadı.

Dünyanın jeopolitikasının bu şekilde yeniden düzenlenmesi karşısında Birleşik Devletler, eski hegemonyasını iki stratejiyle geri kazanmaya çalıştı: Birincisi, askeri olarak doğrudan ya da bölgesel naipler aracılığıyla, ikincisi ise sermayeyinin küreselleştirilmesi aracılığıyla ki, bu da silah ticaretinden bağımsız bir şey değildi.

İki strateji de azalan bir başarıyla karşılaşıyor olabilir. Doğrudan askeri güç, sonu gelmez bir gerçek yenilgiler dizisiyle sonuçlanırken, dolaylı askeri maceralar, en çok bölgelerin iç çatışmalar yüzünden art arda batağa sürüklenmesi konusunda başarılı oldu; amaç, çatışmanın bitmesinden ziyade sürdürülmesi gibi görünüyordu. Her ne kadar bu, dünya sistemindeki oyuncuların sayısını azaltsa da, tüm yarışmacıları ve rakipleri saf dışı bırakmadı. Birleşik Devletler, uluslararası maliye aracılığıyla, geriye kalan güçlerle koalisyonlar kurmaya çalıştı. Ne var ki bu, öyle bir uluslara-

rası borçluluk seviyesine sebep oldu ki, düzenli ve daha çok genişleme imkânsız görünüyor.

Batının hegemonyasını destekleyen eski avantajlar kayboluyor olabilir. 19. yüzyılda çeşitli proto-kapitalist sistemler, dünyanın farklı yerlerinde aynı anda var olmuştu; hiçbirinin diğerlerine üstün gelmeye yetecek gücü yoktu. "Yeni Dünya"nın "keşfi" ve fethiyle mümkün olan ilkel sermaye birikimiyle birleşen Batı kapitalizminin gelişimiyle birlikte, dünyanın bir kısmı diğerlerinin önüne geçti ve 19. yüzyılın geç dönemlerindeki İmparatorluk Çağında (Hobsbawm, 1987), dengesiz gelişimden türeyen kazançlarını tamamen pekiştirdi.

20. yüzyılın sonraki dönemlerinde, eski "çekirdek", sömürgelerden çekilmesiyle kaybettiği ayrıcalıklarını ekonomik yollarla korumaya çalışıyor. Fakat bu girişim giderek başarısızlığa sürükleniyor. Yeniden yapılandırmanın darbesi, daha çok eski egemenlere iniyor –önce Büyük Britanya ve şimdi de Birleşik Devletler. Şimdi ganimetleri birkaç güç paylaştığından ve ekonomik sistemler arasında daha büyük bir yakınlaşma olduğundan (Sovyetler Birliği'nde Perestroyka var, sosyalist ülkeler "özelleşiyor", Batılı güçler ise gitgide ekonomilerini planlıyor), hiçbir gücün kendi başına olağanüstü bir avantajı yok.

Sistem şu anda, herhangi bir küresel şokun kökten dönüşümleri tetikleyebileceği kadar istikrarsız olabilir. Avrupa/Batı hegemonyası çağı, yeni tür bir dünya fethiyle aşılabilir, ama bunu hayal etmek zor. Daha ziyade, 13. yüzyıl dünya sisteminde görüldüğü gibi, birkaç merkezin sağ-

ladığı nispi dengeye dönülmesi daha muhtemel görünüyor. Fakat bu, farklı oyun kurallarına geçmeyi ya da Avrupa'nın 16. yüzyılda getirdiği kuralların geçersiz kalmasını gerektiriyor.[216]

Dünya sisteminin gerçekten küresel olacağı 21. yüzyılın yeni koşulları altında, ulusların huzurlu bir şekilde bir arada yaşama becerisi, eskiye göre daha da mecburi hale gelecek. 13. yüzyılda çekirdeklerin temas etmediği birçok geçim ekonomisi bölgesi vardı ve sistemden çekilmek, büyük güçler için bile uygulanabilir bir seçenekti. Bu şartların hiçbiri bugünün dünyası için geçerli değil. Belki de bizimkinden çok farklı bir şekilde düzenlenmiş olan 13. yüzyıl dünya sistemini inceleyerek öğreneceğimiz çok şey vardır.

216. Kitabımın adını seçtikten sonra onun karşıtına rastladım, *After Hegemony* (Keohane, 1984) ki, bu görüşü açık bir şekilde yansıtıyor.

KAYNAKÇA

KAYNAKÇA İÇİN KILAVUZ

Bu kaynakça, hem okurun hem de araştırmacıların ihtiyacını karşılayacak şekilde oluşturuldu. Okurlar genellikle yazar adına göre alfabetik sıralanmış tek bir kaynakça listesi tercih eder, böylece metnin içinde alıntılanan kaynağa dair kaynakça bilgileri kolayca bulunabilir. Öte yandan uzman araştırmacılar ise referansların ülke veya bölgeye göre gruplandırılmasını tercih eder. Benim seçtiğim düzenleme ilkeleri iki tercihi de tam olarak yerine getirmiyor. Genel itibariyle, kuramsal çalışmalar ve dünyaya eğilen çalışmalar (ki bu çalışmalara yapılan referansların neredeyse tamamı 1. ve 11. Bölümde yer alıyor), Avrupa'ya veya Avrupa'nın birden fazla alt bölgesine atıfta bulunan çalışmalarla birlikte birinci kısma yerleştirildi. Bu kısmından ardından da Champagne fuarları (2. Bölümle bağlantılı), Flandre (3. Bölüm), son olarak da İtalya'yı (4. Bölüm) ele alan eserlere yapılan atıflar geliyor. Birtakım genel çalışmalar, Moğollara dair alt bölüme (5. Bölüm) yerleştirildi, fakat 6. ve 7. Bölümlerle bağlantılı referansların çoğu Arap Dünyası başlıklı alt bölümde yer alıyor. Kaynakçanın ana kısımlarından üçüncüsü, Arap Dünyasının doğusundaki bölgelerle alakalı. Genel kaynakların da yer aldığı Hindis-

tan (8. Bölümle bağlantılı) alt bölümünden sonra Güneydoğu Asya (9. Bölüm) ve Çin (10. Bölüm) alt bölümleri geliyor. Külliyatın doğası sebebiyle, bu genel ilkelere uymak her zaman mümkün olmadı elbette.

Abu-Lughod, Janet. 1987-88. "The Shape of the World System in the Thirteenth Century", ayrıca yorumlar, *Studies in Comparative International Development 22* (Kış): s. 3-53.

Anderson, Perry. 1974a. *Lineages of the Absolutist State*. Londra: NLB.

Anderson, Perry. 1974b, yeniden basım 1978. *Passages from Antiquity to Feudalism*. Londra: Verso. [Türkçesi: *Antikiteden Feodalizme Geçişler*, 2017, çev. Uygur Kocabaşoğlu. İletişim Yayınları.]

Bairoch, P. 1982. "Urbanisation and Economic Development in the Western World: Some Provisional Conclusions of an Empirical Study", s. 61-75, *Patterns of European Urbanisation since 1500* içinde. Der. H. Schmal. Londra: Croom Helm.

Baratier, Edouard. 1970. "L'activite des occidentaux en orient au moyen age", s. 333-341, *Sodetes et compagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Barraclough, Geoffrey, ed. 1978. *The Times Atlas of World History*. Maplewood, New Jersey: Hammond.

Barzun, Jacques ve Henry Graff. 1957. *The Modern Researcher*. New York: Harcourt Brace. [Türkçesi: *Modern Araştırmacı*. 2008. çev. Fatoş Dilber. TÜBİTAK Yayınları.]

Bernard, J. 1972. "Trade and Finance in the Middle Ages. 900-1500", s. 274-338, *The Fontana Economic History of Europe* I. cilt içinde. Londra: Collins.

Bloch, Marc. 1961. *Feudal Society*. Chicago: University of Chicago Press. [Türkçesi: *Feodal Toplum*. 2019. çev. Mehmet Ali Kılıçbay. Doğu Batı Yayınları.]

Braudel, Fernand. 1972. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip* II. Cilt 2. çev. Sian Reynolds. New York: Harper & Row. [Türkçesi: *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. 2019. çev. Mehmet Ali Kılıçbay. Doğu Batı Yayınları.]

Braudel, Fernand. 1973. *Capitalism and Material Life: 1400-1800*. I. Cilt. Londra: Weidenfeld and Nicholson.

Braudel, Fernand. 1977.

Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism. çev. P. M. Ranum. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Braudel, Fernand. 1980. *On History*. Çev. Sarah Matthews. Chicago: University of Chicago Press. [Türkçesi: *Tarih Üzerine Yazılar*. 2016. çev. Mehmet Ali Kılıçbay. Doğu Batı Yayınları.]

Braudel, Fernand. 1982-1984. *Civilization & Capitalism, 15th-18th Century*. çev. Sian Reynolds. III Cilt. 1982. I. Cilt *The Structures of Everyday Life*; 1983. II. Cilt *The Wheels of Commerce*; 1984. III. Cilt *The Perspective of the World*. Londra: Collins; New York: Harper & Row. [Türkçesi: *Maddi Uygarlık*. 2017. çev. Mehmet Ali Kılıçbay. I. cilt *Gündelik Hayatın Yapıları;* II. cilt *Mübadele Oyunları;* III. cilt *Dünyanın Zamanı*. Doğu Batı Yayınları.]

Braudel, Fernand. 1985. *La dynamique du capitalisme*. Paris: Arthaud. [Türkçesi: *Kapitalizmin Kısa Tarihi*. 2013. çev. İsmail Yerguz. Say Yayınları.]

Brenner, Robert. 1977. "The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smithian Marxism", *New Left Review* 104 (Temmuz-Ağustos): s. 25-92.

Calleo, David. 1987. *Beyond American Hegemony: The Future of the Western Alliance*. New York: Basic Books.

Calvino, Italo. 1974. *Invisible Cities*. çev. W. Weaver. New York and Londra: Harcourt Brace Jovanovich. [Türkçesi: *Görünmez Kentler*. 2002. çev. Işıl Saatçıoğlu. Yapı Kredi Yayınları.]

Cambridge Economic History of Europe. 1952. II. cilt *Trade and Industry in the Middle Ages*. ed. M. M. Postan ve E. E. Rich. Cambridge: Cambridge University Press.

Cams-Wilson, E. M. 1941. "An Industrial Revolution of the Thirteenth Century", *Economic History Review* 11: s. 41-60.

Cave, R. C. ve H. H. Coulson, ed. 1936. *A Source Book for Medieval Economic History*. Milwaukee: The Bruce Publishing Co.

Chase-Dunn, Chris-

topher. 1989. *Global Formation: Structures of the World Economy.* New York: Basil Blackwell.

Chaunu, Pierre. 1969 (ikinci baskı 1983). *L'expansion europeenne du XIIIe au XVe siecle.* Paris: Presses Universitaires de France. [Birinci baskının İngilizcesi: *European Expansion in the Later Middle Ages.* 1979. çev. Katherine Bertram. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.]

Chevalier, Bernard. 1969. *L'occident de 1280 a 1492.* Paris: A. Colin.

Cheyney, Edward P. 1936. *The Dawn of a New Era, 1250-1453.* New York: Harper & Brothers.

Chirot, Daniel. 1985. "The Rise of the West", *American Sociological Review* 50: s. 181-195.

Cipolla, C. M. 1956. *Money, Prices, and Civilization in the Mediterranean World, Fifth to Seventeenth Century.* Princeton: Princeton University Press. [Türkçesi: *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet.* 1993. çev. Ali İhsan Karacan. Bağlam Yayınları.]

Cipolla, C. M. 1976. *Before the Industrial Revolution: European Society and Economy, 1000-1700.* New York: Norton.

Colloques Internationaux d'Histoire Maritime, Sixieme colloque, 1962 yılında Venedik'te. 1970. *Mediterranee et Ocean Indien.* Paris: S.E.V.P.E.N.

Cox, Oliver. 1959. *The Foundations of Capitalism.* New York: Philosophical Library.

Curtin, Philip D. 1984. *Cross-Cultural Trade in World History.* Cambridge: Cambridge University Press. [Türkçesi: *Dünya Tarihinde Kültürler Arası Ticaret.* 2008. çev. Şaban Bıyıklı. Küre Yayınları.]

de Rachewiltz, Igor. 1971. *Papal Envoys to the Great Khans.* Londra: Faber & Faber.

de Vries, Jan. 1984. *European Urbanization 1500-1800.* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.Deyon, P. 1979. "L'enjeu des discussions autour du concept de 'protoindustrialisation,' " *Revue de Nord* 61: s. 9-15.

Dobb, Maurice. 1947 (yeniden basım 1984). *Studies in the Development of Capitalism.* New

York: International Publishers. [Türkçesi: *Kapitalizmin Gelişimi Üzerine İncelemeler*. 1992. çev. F. Akar. Belge Yayınları.]

Doehaerd, Renee. 1978. *The Early Middle Ages in the West: Economy and Society*. çev. W. G. Deakin. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Doehaerd, Renee. 1984. *Oeconomica Mediaevalia*. Brussels: V.U.B., Centrum voor Sociale Structuren. Daha eski makalelerden derleme.

Dollinger, P. 1964. *La hanse (XH-XVIIe siecles)*. Paris. [İngilizcesi: *The German Hansa*. 1970. çev. D. S. Ault and S. H. Steinberg. Stanford: Stanford University Press.]

Duby, Georges. 1976. *Rural Economy and Country Life in the Medieval West*. Columbus: University of South Carolina Press.

Ekholm, Kajsa. 1980. "On the Limitations of Civilization: The Structure and Dynamics of Global Systems", *Dialectical Anthropology* 5 (Temmuz): s. 155-166.

Ennen, Edith. 1956. "Les differents types de formation des villes europeennes", *Le Moyen Age*, Serie 4, II. Cilt.

Ennen, Edith. 1979. *The Medieval Town*. çev. Natalie Fryde. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Espinas, Georges. 1931. "Histoire urbaine, direction de recherches et resultats", *Annales: Economies. Societes. Civilisations*. İlk dizi, 3: s. 394-427.

Espinas, Georges. 1933-1949. *Les origines du capitalisme*. 4 cilt. Lille: E. Raoust.

Fontana Economic History of Europe. 1969-1982. 6 cilt. Londra: Fontana.

Fourquin, G. 1969. *Histoire economique de l'occident medieval*. Paris: Presses Universitaires de France.

Friedmann, John and Goetz Wolff. 1982. "World City Formation", *International Journal of Urban and Regional Research* 6: s. 309-343.

Ganshof, F. 1943. *Etude sur le developpement des villes entre Loire et Rhin a u moyen age*. Paris: Presses Universitaires de France. Ayrıca, Brüksel: Editions de la Librairie Encyclope-

dique.

Ganshof, Frangois. 1953. *Le moyen age*. Paris: Hachette.

Genicot, L. 1964. "On the Evidence of Growth of Population from the 11th to the 13th Century", *Change in Medieval Society*, der. Sylvia Thrupp. New York: Appleton-Century Crofts.

Genicot, L. 1968, ikinci baskı 1984. *Le XIIIe siecle europeen*. Paris: Presses Universitaires de France.

Genicot, L. 1973. "Les grandes villes de 1'occident en 1300", *Melanges E. Perroy* içinde, s. 199-219. Paris: Presses Universitaires de France.

Gilpin, Robert. 1987. *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press. [Türkçesi: *Uluslararası İlişkilerin Ekonomi Politiği*. 2012. Kripto Yayınları.]

Gimpel, Jean. 1975. *La revolution industrielle du moyen age*. Paris: Editions du Seuil. [Türkçesi: *Ortaçağ'da Endüstri Devrimi*. 1997. çev. Nazım Özüaydın. Tübitak Yayınları.]

Gleick, James. 1987. *Chaos: Making a New Science*. New York: Viking Press. [Türkçesi: *Kaos*. 2014. çev. İlkay A. Demir. Alfa Yayınları.]

Goldstone, J. 1984. "Urbanization and Inflation in England, 1500-1650", *American Journal of Sociology* 89: s. 1122-1160.

Gottfried, Robert. 1983. *The Black Death: Natural and Human Disaster in Medieval Europe*. New York: Macmillan.

Gutkind, Erwin. 1964-1967. *International History of City Development*. New York: Macmillan. Birkaç cildi Avrupa kentleri üzerinedir.

Havinghurst, Alfred. 1958. *The Pirenne Thesis. Analysis, Criticism and Revision*. Boston: D. C. Heath and Co.

Heer, Friedrich. 1962. *The Medieval World: Europe, 1100-1350*. Almacadan çev. Janet Sondheimer. Cleveland: World Publishing Co.

Hobsbawm, Eric. 1987. *The Age of Empire: 1875-1914*. New York: Pantheon Books. [Türkçesi: *İmparatorluk Çağı 1875-1914. 1999*. çev. Vedat Ulvi Aslan. Dost Kitabevi.]

Hodges, Richard and David Whitehouse. 1983. *Mohammed, Charlemagne and the Origins of Europe: Archaeology and the Pirenne Thesis.* İthaka: Cornell University Press. [Türkçesi: *Muhammed, Şarlman ve Avrupa'nin Kökenleri Arkeoloji ve Pirenne Tezi*. 2018. çev. Ahmet Aybars Çağlayan. Ayrıntı Yayınları.]

Hohenberg, Paul ve Lynn H. Lees. 1985. *The Making of Urban Europe, 1100-1950. Cambridge*, Massachusetts: Harvard University Press. Birinci bölüm, 11. yüzyıldan 14. yüzyıla kadar olan dönemi anlatır.

Joinville and Villehardoun. Chronicles of the Crusades. İlk baskı 1963, yeniden basım 1985. çeviri ve önsöz M. R. B. Shaw. New York: Dorset Press.

Jones, E. L. 1981, ikinci baskı. 1987. *The European Miracle.* Cambridge: Cambridge University Press.

Kennedy, Paul. 1987. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York: Random House. [Türkçesi: *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri.* 2005. çev. Birtane Karanakçı. İş Bankası Kültür Yayınları.]

Keohane, Robert. 1984. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy.* Princeton: Princeton University Press.

Kraus, Henry. 1979. *Gold was the Mortar: The Economics of Cathedral Building.* Londra: Routledge and Kegan Paul.

Krey, A. C. 1921 tarihli baskının 1958 tarihli yeniden basımı. *The First Crusade, the Accounts of Eye-Witnesses and Participants.* Gloucester, Massachusetts: P. Smith.

Kuhn, Thomas. 1962. *The Structure of Scientific Revolutions.* Chicago: University of Chicago Press. [Türkçesi: *Bilimsel Devrimlerin Yapısı.* 2017. çev. Nilüfer Kuyaş. Kırmızı Yayınları.]

Latouche, Robert. 1961. *The Birth of Western Economy: Economic Aspects of the Dark Ages.* çev. E. M. Wilkinson. Londra: Methuen.

Lavedan, Pierre ve Jeanne Hugueney. 1974. *L'urbanisme au moyen age.* Cenevre: E. Droz.

Le Goff, Jacques. İlk baskı 1956, 6. baskı 1980. *Marchands et banquiers du moyen age*. Paris: Presses Universitaires de France.

Levenson, Joseph, ed. 1967. *European Expansion and the Counterexample of Asia. Englewood Cliffs*, New Jersey: Prentice-Hall.

Lewis, Archibald. 1970. *The Islamic World and the West, A.D. 622-1492*. New York: John Wiley.

Lewis, Archibald. 1978. *The Sea and Medieval Civilisations, Collected Studies*. Londra: Variorum Reprints.

Lloyd, T. H. 1982. *Alien Merchants in England in the High Middle Ages*. New York: St. Martin's Press.

Lopez, R. S. 1949. "Du marche temporaire a la colonie permanente: l'evolution de la politique commerciale au moyen age", *Annales: Economies. Societes. Civilisations*. İkinci Dizi 4: s. 389-405.

Lopez, Robert S. 1955. "East and West in the Early Middle Ages: Economic Relations", s. 113-164 *Congresso (X) Internazionale de Scienze Storiche, Relations* içinde (Florence) III.

Lopez, Robert S. 1970. "Les methodes commerciales des marchands occidentaux en Asie du XI au XIV siecle", *Societes et compagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* içinde, s. 343-348. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lopez, Robert S. 1976. *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*. Cambridge: Cambridge University Press.

Lopez, R. S. ve H. A. Miskimin. 1962. "The Economic Depression of the Renaissance", *The Economic History Review*, İkinci Dizi, XIV: s. 397-407.

Lopez, Robert S. ve Irving Raymond, 1967 edisyonu. *Medieval Trade in the Mediterranean World*. New York: Norton.

Lyon, Bryce Dale, 1964 edisyonu. *The High Middle Ages, 1000-1300*. New York: The Free Press of Glencoe.

Maalouf, Amin. 1984. *The Crusades through Arab Eyes*. çev. Jon Rothschild. Londra: Al Saqi Books. [Türkçesi: *Arapların Gözünden Haçlı Seferleri*. 2016. çev. Ali Berktay. Yapı Kredi

Yayınları.]
Mann, Michael. 1986. *The Sources of Social Power*, I. cilt. Cambridge: Cambridge University Press. [Türkçesi: *İktidarın Tarihi*, II cilt. 2013. çev. Kolektif. Phoenix Yayınları.]
Marx, Karl. *Corpus*, özellikle de *Grundrisse* [Türkçesi: *Grundrisse - Ekonomi Politiğin Eleştirisi İçin Ön Çalışma*. 2008. çev. Sevan Nişanyan. İletişim Yayınları.]
Marx, Karl. 1964. *Grundrisse*. çev. Jack Cohen, yayına hazırlık ve *Precapitalist Economic Formations* başlıklı önsöz Eric Hobsbawm. New York: International Publishers.
McEvedy, Colin. 1961. *The Penguin Atlas of Medieval History*. Hammondsworth: Penguin Books. [Türkçesi: *Ortaçağ Tarih Atlası*. 2010. çev. Ayşen Anadol. Sabancı Üniversitesi Yayınları.]
McNeill, William Hardy. 1963. *The Rise of the West: A History of the Human Community*. Chicago: University of Chicago Press.
McNeill, William Hardy. 1976. *Plagues and Peoples*. Garden City, New Jersey: Anchor Books.
Melanges d'histoire du rnoyen age: dedies a la memoire de Louis Halphen. 1951. Paris: Presses Universitaires de France.
Mendels, F. 1972. "Proto-industrialization: The First Phase of the Industrialization Process", *Journal of Economic History* 32, s. 241-261.
Miskimin, Harry A. 1969. *The Economy of Early Renaissance Europe, 1300-1460*. Englewood Cliffs, New Jersey: Doubleday.
Miskimin, Harry, David Herlihy, ve A. L. Udovitch, 1977 edisyonu. *The Medieval City*. New Haven: Yale University Press.
Mollat, Michel, ed. 1962. *Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen age au XVIIIe siecle*. 4th Colloque Internationale d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.
Mollat, Michel. 1977a. *Etudes sur l'economic et la societe de l'accident medieval, XIIe-XVe siecle*. Londra: Variorum Reprints.
Mollat, Michel. 1977b.

Etudes d'histoire maritime, 1938-1975. Torino: Bottega d'Erasmo. Daha eski tarihli makalelerden derleme.

Mollat, Michel. 1984. *Explorateurs du XIIIe au XVI siecle*. Paris: J. C. Lattes.

Mols, R. S. J. 1954. *Introduction a la demographic historique des villes d'Europe du XIVe au XVIIIe siecles*. 2 cilt. Gembloux: J. Ducolot.

Mundy, John and Peter Riesenberg. Yeniden basım 1979. *The Medieval Town*. Huntington, New York: Robert E. Krieger Publishing.

Nowak, Stefan. 1987. "Comparative Studies and Social Theory." Annual Meeting of the American Sociological Association'da sunulan yayımlanmamış makale, Chicago.

Olson, Mancur. 1982. *The Rise and Decline of Nations: Economic Growth, Stagflation and Social Rigiditie* of Historical Revision: New Viewpoints in Medieval European History." Northampton, Massachusetts: Smith College.

Pirenne, Henri. 1898. "Villes, marches et marchands au moyen age", *Revue Historique* LXLII.

Pirenne, Henri. 1925. *Medieval Cities*. Princeton: Princeton University Press. Republished Garden City, New Jersey: Doubleday, 1956. [Türkçesi: *Ortaçağ Kentleri*. 2019. çev. Şadan Karadeniz. İletişim Yayınları.]

Pirenne, Henri. 1939. *Mohammed and Charlemagne*. Fransızca 10. baskıdan çeviri. Londra: Allen and Unwin. [Türkçesi: *Hz.Muhammed ve Charlemagne*. 2006. İmge Yayınları.]

Pirenne, Henri. 1956. *A History of Europe: From the Invasions to the XVIth Century*. çev. Bernard Miall. New York: University Books.

Polanyi, Karl, C. M. Arensberg ve H. W. Pearson, 1957 edisyonu. *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Postan, M. M. 1928. "Credit in Medieval Trade", *Economic History Review* I: s. 234-261.

Postan, M. M. ve E. E. Rich, 1952 edisyonu. *Trade and Industry in the Middle Ages*. II.

cilt *Cambridge Economic History of Europe.* Cambridge: Cambridge University Press.

Postan, M. M. ve Edward Miller, 1963 edisyonu. *Economic Organisation and Policies in the Middle Ages.* III. cilt *Cambridge Economic History of Europe.* Cambridge: Cambridge University Press.

Power, Eileen. 1924, yeniden basım 1963. *Medieval People.* New York: Barnes & Noble. [Türkçesi: *Ortaçağ İnsanlar*, 2019. çev. İslam Kavas. Kronik Kitap.]

Power, Eileen. 1941. *The Wool Trade in English Medieval History.* Oxford: Oxford University Press.

Renouard, Yves. 1948. "Consequences et interets demographiques de la peste noir de 1248", *Population* 3: s. 454-466.

Renouard, Yves. 1951. "Les voies de communication entre pays de la Mediterranee et pays de 1'Atlantique au moyen age. Problemes et hypotheses", *Melanges d'histoire du moyen age, dedies a la memoire de Louis Halphen* içinde s. 587-594. Paris: Presses Universitaires de France.

Reynolds, Robert. 1961. *Europe Emerges: Transition toward an Industrial World-Wide Society, 600-1750.* Madison: University of Wisconsin Press.

Richard, Jean. 1976. *Orient et occident au moyen age: Contact et relations (XIIe-XVe siecle).* Londra: Variorum Reprints.

Rorig, Fritz. 1967 İngilizce çev. *The Medieval Town.* Londra: B. T. Batsford.

Rosecrance, Richard. 1986. *The Rise of the Trading State: Commerce and Conquest in the Modern World.* New York: Basic Books.

Runciman, W. G. 1983. "Capitalism without Classes: The Case of Classical Rome", *British Journal of Sociology* 34: s. 157-181.

Russell, J. C. 1972. *Medieval Regions and Their Cities.* Bloomington, Indiana: University of Indiana Press.

Schneider, Jane. 1977. "Was There a Pre-capitalist World-System?" *Peasant Studies* 6: s. 20-27.

Simmel, Georg. Orijinal

makaleler 1904 ve 1922. İngilizce çevirisi 1955. *Conflict and the Web of Group Affiliations*. çev. Kurt H. Wolff and Reinhard Bendix. New York: The Free Press.

Sjoberg, Gideon. I960. *The Pre-lndustrial City, Past and Present*. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Sombart, W. 1975. *Krieg und Kapitalismus*. New York: Arno Press.

Sombart, Werner. *Der Moderne Kapitalismus*, çeşitli baskılar.

Southern, R. W. İlk baskı 1962, yeniden basım 1980. *Western Views of Mam in the Middle Ages*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. [Türkçesi: *Orta Çağ Avrupa'sında İslam Algısı*. 2001 çev. Ahmet Aydoğan. Yöneliş Yayınları.]

Spengler, Oswald. 1926-28 ilk baskı. *The Decline of the West*. New York: Knopf. [Türkçesi: *Batının Çöküşü*. çev. Nuray Sengebli. Dergah Yayınları.]

Tawney, R. H. 1926. *Religion and the Rise of Capitalism: A Historical Study*. New York: Harcourt Brace.

Taylor, John C. 1979. *From Modernization to Modes of Production*. Atlantic Highlands, New Jersey: Humanities Press.

Thrupp, Sylvia. 1977. "Comparisons of Cultures in the Middle Ages: Western Standards as Applied to Muslim Civilization in the Twelfth and Thirteenth Centuries", s. 67-88 *Society and History: Essays by Sylvia Thrupp* içinde. der. R. Grew ve N. Steneck.Ann Arbor: University of Michigan Press.

Tillion, Germaine. 1983. *The Republic of Cousins: Women's Oppression in Mediterranean Society. Harem et les cousins* İngilizce çevirisi. Londra: Al Saqi Books. [Türkçesi: *Harem ve Kuzenler*. 2006. çev. Şirin Tekeli ve Nükhet Sirman. Metis Yayınları.]

Tilly, Charles. 1981. *As Sociology Meets History*. New York: Academic Press.

Toynbee, Arnold J. 1947-1957. *A Study of History*. 10 cilt. New York ve Londra: Oxford University Press.

Unger, Richard William. *1980. The Ship in the Medieval Economy, 600-*

1600. Londra: Croom Helm.

Usher, A. P. 1943. *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

van der Wee, H. 1975-76. "Reflections on the Development of the Urban Economy in Western Europe during the Late Middle Ages and Early Modern Times", *Urbanism Past and Present* I: s. 9-14.

van Houtte, J. A. 1977. *Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society*. Leuven: University Press.

Wallerstein, Immanuel. 1974. *The Modern World-System* I. New York: Academic Press. [Türkçesi: *Modern Dünya Sistemi 1*. 2010. çev. Latif Boyacı. Yarın Yayınları.]

Wallerstein, Immanuel. 1979a. The Modern World-System II. New York: Academic Press. [Türkçesi: *Modern Dünya Sistemi 2*. 2010. çev. Latif Boyacı. Yarın Yayınları.]

Wallerstein, Immanuel. 1979b. *The Capitalist World Economy: Essays*. New York: Cambridge University Press.

Wallerstein, Immanuel. 1983. *Historical Capitalism*. Londra: Verso Editions. [Türkçesi: *Tarihsel Kapitalizm*. 2016. çev. Necmiye Alpay. Metis Yayınları.]

Weber, Max. İlk baskı 1904-05, İngilizce çev. 1958. *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*. New York: Charles Scribner's Sons. [Türkçesi: *Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu*. 2011. çev. Milay Köktürk. Bilgesu Yayınları.]

Weber, Max. 1958a. *The City*. çev. by Don Martindale ve Gertrud Neuwirth. Glencoe, Illinois: The Free Press. [Türkçesi: *Şehir / Modern Kentin Oluşumu*. 2000. çev. Musa Ceylan. Bakış Kitaplığı.]

Weber, Max. 1958b, yeniden basım 1967. *The Religion of India: The Sociology of Hinduism and Buddhism*. çev. Hans Gerth ve Don Martindale. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Weber, Max. 1968. "Premodern Capitalism" ve "Modern Capitalism" üzerine bölümler, çev. Frank Knight, s. 129-165 *Max Weber on*

Charisma and Institution Building içinde, der. N. Eisenstadt. Chicago: University of Chicago Press.

Weber, Max. 1978. *Economy and Society*. 2 cilt. New York: Bedminster Press. [Türkçesi: *Ekonomi ve Toplum*. 2012. Yarın Yayınları.]

Weber, Max. 1981 yeniden basım. *General Economic History*. New Brunswick, New Jersey: Transaction Books.

White, Lynn, Jr. 1962. *Medieval Technology and Social Change*. Oxford: Clarendon Press.

Wolf, Eric. 1982. *Europe and the People without History*. Berkeley: University of California Press. [Türkçesi: *Avrupa ve Tarihsiz Halklar*. 2019. çev. Hamit Çalışkan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.]

FRANSA

Alengry, Charles. 1915. *Lesfoires de Champagne. (Etude d'histoire economique.)* Paris: Libraire Arthur Rousseau. Bu kitabın kaynakçası fazlasıyla hatalı ve kitabın kendisi de güvenilir bir kaynak değil.

Baldwin, John W. 1986. *The Government of Philip Augustus*. Berkeley: University of California Press.

Barel, Yves. 1975, 1977. *La ville medievale: Systeme social—systeme urbain* [Montpellier kenti üzerine]. Grenoble: Presses Universitaires de France.

Bautier, R. H. 1942-3. "Les registres des foires de Champagne", *Bulletin Philologique et Historique de C.T.H.S.*: s. 157-185.

Bautier, R. H. 1945. "Marchands siennois et 'draps d'Outremont' aux foires dc Champagne", *Annuaire-'Bulletin de la Societe de 1'Histoire de France*: s. 87-107.

Bautier, R. H. 1953. "Les foires de Champagne, recherches sur une evolution historique", *Recueils de la Societe Jean Bodin* (Brüksel) V: s. 97-147.

Bautier, R. H. 1958. "L'exercice dc la juridiction gracieuse en Champagne du milieu du XIIIe s. a la fin du XVe", *Bibliotheque de l'Ecole des Charles* 116: s. 29-106.

Bautier, R. H. 1960. "Recherches sur les routes de l'Europe medievale, I. De la Mediterranee

a Paris et des foires de Champagne par le Massif Centrale", *Bulletin Philologique et Historique du C.T.H.S.*: s. 90-143.

Bautier, R. H. 1966/basım 1970. "Les relations economiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au moyen age: Points de vue et documents", s. 263-331 *Actes du VIIIe Colloque International d'Histoire Maritime* içinde. Beyrut, 1966. *Societes et cornpagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* başlığıyla. Paris: S.E.V.P.E.N.

Benton, John F. 1976. "The Accounts of Cepperello da Prato for the Taxon Nouveaux Acquits in the Bailliage of Troyes", s. 111-135, 453-457 *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer* içinde. ed. William C. Jordan vd. Princeton: Princeton University Press.

Bibolet, Franchise. "Les institutions municipale de Troyes aux XIV et XVe siecles." In Troyes Municipal Library.

Bibolet, Franchise. 1945. "Le role de la guerre de cent ans dans le developpement des libertes municipales a Troyes", *Memoires de la Sociele Academique d'Agricultures, des Sciences, Arts et Belles-Lettres du Departement de l'Aube* XCIX içinde: s. 1939-1942. Troyes'de daha sonra basıldı.

Bibolet, Franchise. 1957. "Le developpement urbain des villes de foires de Champagne au moyen age", *La Vie en Champagne* (Haziran).

Bibolet, Francoise. 1964-66. "La Bibliotheque de Chanoines de Troyes: leurs manuscrits du XIIc au XVIe s.", s. 139-177 *Memoires de la Societe Academique d'Agricultures, des Sciences, Arts et Belles-Lettres du Departement de l'Aube* CIV içinde. Troyes Belediye Kütüphanesinde.

Bibolet, Framboise. 1966. "Troyes et Provins", *La Vie en Champagne* içinde(Mayıs).

Bibolet, Francoise. 1970. "Les metiers a Troyes aux XlVe et XVe siecles", *Actes du 95° Congres National de Societes Savantes* içinde. Reims. Bibliotheque Nationale tarafından basıldı. Troyes Belediye

Kütüphanesinde.

Bourquelot, Felix. 1865. *Etudes sur lesfoires de Champagne, sur la nature, l'entendue et les regies du commerce qui s'yfaisait aux XIIe, Xllle et XlVe siecles. Memoires presentes par divers savants a l' Academie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Deuxieme Serie, Tome V. 2 cilt. Paris: LTmprimerie Imperiale.

Bourquelot, Felix. İlk baskı 1839-40, yeniden basım 1976. *Histoire de Provins*. Original Paris: Allouard; reprinted Marseille: Laffitte Reprints.

Boutiot, T. 1870-1880, yeniden basım 1977. *Histoire de la ville de Troyes et de la Champagne meridionale*. Troyes: Dufey-Robert, ve Paris: Aug. Aubry, 1870-1880. 5 cilt. 1870. I. cilt; 1872. II. cilt; 1873. III. cilt; 1874. IV. cilt; ve 1880. V. cilt (Dizin, ölümünden sonra oğlu Henry Boutiot tarafından hazırlandı. 1977'de beş cilt olarak yeniden basıldı. Brüksel: Editions Culture et Civilisation)

Carre, Gustave. 1880. *Apercu historique sur la ville de Troyes*. Troyes: E. Caffe. Troyes Belediye Kütüphanesinde.

Carre, Gustave. 1881. *Histoire populaire de Troyes et du departement de l'Aube*. Troyes: L. Lacroix.

Chapin, Elizabeth. 1937. *Les villes de foires de Champagne des origines au debut du XlVe siecle*. Paris: H. Champion.

Coornaert, Emile. 1957. "Caracteres et mouvement des foires internationales au moyen age et au XVI siecle", Studi in onore di Armando Sapori, I. cilt içinde, 357-363 sayfalarında Champagne fuarları ele alınıyor. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.

Corrard de Breban. 1977. *Les rues de Troyes, anciennes et modernes*. Marsilya: Laffitte Reprints.

Crozet, Rene. 1933. *Histoire de Champagne*. Paris: Boivin.

Desportes, Pierre. 1979. *Reims et les Remois aux Xllle et XlVe siecles*. Paris: Picard.

Doehaerd, Renee. 1939. "Un conflit entre les gardes des foires de Champagne et le comte de Hainaut, 1302", *Annales du Cercle Arc-*

heologie de Mons 56: s. 171-184.

Dollinger, Pierre, P. Wolff, ve S. Guenee, ed. 1967. *Bibliographie d'histoire des villes de France.* Histoire de France bibliographies No. 282. Paris: C. Klincksieck.

Dubois, Henri. *1976. Les foires de Chalon et le commerce dans la vallee de la Saone a la fin du moyen age (vers 1280—vers 1430).* Paris: Publications de la Sorbonne, Imprimerie Nationale.

Dubois, Henri. 1982. "Le commerce et les foires au temps de Philippe Auguste", s. 689 seq. *Colloques Internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique* içinde, No. 602.

Duby, Georges, ed. 1980. *Histoire de la France urbaine.* Paris: Editionsdu Seuil. II. cilt *La Ville medievale des Carolingiens a la Renaissance.*

Evergates, Theodore. 1974. "The Aristocracy of Champagne in the Mid-Thirteenth Century: A Quantitative Description", *Journal of Interdisciplinary History* V: s. 1-18.

Evergates, Theodore. 1975. *Feudal Society in the Bailliage of Troyes under the Counts of Champagne, 1152-1284.* Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Finot, Jules. 1894. *Etude historique sur les relations commercials entre la France et la Flandre au moyen age.* Paris: Alphonse Picard.

The First Crusade. The Chronicle of Fulcher of Chartres and Other Source Materials. 1971. Yayına hazırlayan ve çeviren Edward Peters. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Gallais, Pierre and Yves-Jean Riou ed. 1966. *Melanges offerts a Rene Crozet.* Poitiers: Societe d'Etudes Medievales.

Ganshof, F. I. 1948. *Etude sur le developpement des villes entre Loire et Rhin au moyen age.* Paris: Presses Universitaires de France.

Gies, Joseph and Frances Gies. 1969. *Life in a Medieval City* [1250 yılında Troyes]. New York: Harper Colophon.

Higounet, Ch., J. B. Marquette, ve Ph. Wolff. 1982. *Atlas historique des villes de France.* 3 cilt. Paris: Editions de

Centre National de la Recherche Scientifique.

Kleinclausz, A. İlk baskı 1939-1952, yeniden basım 1978. *Histoire de Lyon.* 3 cilt. Marseille: Laffitte Reprints.

Lalore, C. 1883. "Ce sont les coutumes des foires de Champagne", *Annales de l'Aube.* Troyes Belediye Kütüphanesinde.

Laurent, Henri. 1932. "Droits des foires et droits urbains aux XIIIe et XIVe siecles", *Revue Historique de Droit Francais et Etranger*, 4e serie, Tome XI: s. 600-710.

Laurent, Henri. 1934. "Choix de documents inedits pour servir a 1'histoire de 1'cxpansion commerciale des Pays-Bas en France au moyen âge", *Bulletin Comm. Royale d'Histoire*: s. 335-416.

Laurent, Henri. 1935. *Un grand commerce d'exportation au moyen age: la draperie des Pays-Bas en France et dans les pays mediterraneens (Xlle-XVe siecle).* Liege-Paris: Librairie E. Droz.

Lefevre, Andre. 1868-69. "Les finances de la Champagne au XIIIe et XlVe siecles", *Bibliotheque de l'Ecole des Chartes* içinde, 4e serisi, bölümler IV ve V.

Lestocquoy, Jean. 1952b. *Patriciens du moyen age: Les dynasties bourgeoises d'Arras du Xle au XVe siecle. In Memoires de la Commission Departementale des Monuments Historiques du Pas-de-Calais*, Cilt V, fas. 1.

Longnon, A. 1901-1914. *Documents relatifs au Comte de Champagne et de Brie* (1172-1361). 3 cilt. Paris. Documents inedits sur l'histoire de France.

Mesqui, Jean. 1979. *Provins. La fortification d'une ville au moyen age.* Paris-Cenevre: Bibliotheque de la Societe Francaise d'Archeologie.

Mikesell, Marvin W. 1961. *Northern Morocco: A Cultural Geography.* Berkeley: University of California Publications in Geography #14.

Portejoie, Paulette. 1956. *L'ancien coutumier de Champagne (Xllle siecle).* Poitiers: Imprimerie P. Oudin.

Postan, M. 1952. "The Trade of Medieval Europe: The North", *Cambridge Economic*

History of Europe II içinde. Cambridge: Cambridge University Press.

Renouard, Yves. 1963. "Les voies de communication entre la France et le Piedmont au moyen age", *Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino*: s. 233-256. Venedik Marciana Kütüphanesinde.

Roserot, Alphonse. 1883. "Les origines des municipalites de Troyes", *Memoires de la Societe Academique de l'Aube* 47 içinde: s.291-303.

Roserot, Alphonse [yönetiminde]. Yeniden basım 1977. *Dictionnaire historique de la Champagne meridionale (Aube) des origines a 1790.* İlk olarak 1940'larda Langres'de basıldı. Marsilya'da yapılan yeniden basım: Laffitte Reprints. 4 cilt: I. cilt A-D; II. cilt E-Q; III. cilt R-Y; IV. Cilt Plates.

Sayous, Andre-Emile. 1929. "Le commerce de Marseille avec la Syrie au milieu du XIII siecle", *Revue des Etudes Historiques* XCV: s. 391-408.

Sayous, Andre-Emile. 1932. "Les operations des banquiers en Italie et aux foires de Champagne pendant le XIIIe siecle", *Revue Historique* CLXX: s. 1-31.

Vallet de Viriville, A. *1841. Les archives historiques du departement de l'Aube et de l'ancien diocese de Troyes, capitale de la Champagne, depuis le VIIe siecle jusqu'a 1790.* Troyes Belediye Kütüphanesi.

FLANDERS

Beyers, Frans. n.d. "De familie 'vander Beurse' in de oorsprong van de handelsbeurzen." Brugge'deki Belediye Kütüphanesideki ayrı basım.

Bigwood, G. *1921. Le regime juridique et economique du commerce de l'argent dans la Belgique du moyen age.* Brüksel, 2 cilt. Academie Royale de Belgique, Memoirs, Tome XIV, 2. seri.

Blockmans, V. 1939. "Eenige nieuwe gegevens over de Gentsche draperie: 1120-1213", s. 195-260 *Handelingen van de Koninkl* içinde. Commissie voor Geschiedenis, CIV, 3/4. Brüksel. Ghent Üniversitesi Kütüphanesi.

Blockmans, W. 1983. "Vers une societe ur-

banisee", *Histoire de Flandre* içinde. ed. R. Doehaerd. Brussels: La Renaissance du Livre.

Blockmans, W., I. de Meyer, J. Mertens, G. Pauwelyn, ve W. Vanderpijpen. 1971. *Studien betreffende de sociale strukturen te Brugge, Kortrijk en Gent in de 14de en 15de eeuw.* Gent: Rijksuniversiteit.

Bogaerts, P. and Deljoutte, V. 1846. *Notice historique sur les impots communaux de Bruges depuis leur origines jusqu'en 1294.* Brüksel: Em. Devroye et Cie. In Bruges Municipal Library.

Bruges: City of Art. 1984. Bruges: Gidsenbond Brugge.

Brulez, W. and J. Craeybeckx. 1974. "Les escales au carrefour des Pays-Bas (Bruges et Anvers) 14e-16e siecles", *Receuils de la Societe Jean Bodin* 32: s. 417-474.

Carlier, J. J. 1861-1872. "Origine des foires et des marches en Flandre", *Annales du Comite Flamand en France* VI: s. 127-139.

Carson, Patricia and Gaby Danhieux. 1972. *Ghent: A Town for All Seasons.* Ghent: E. Story-Scientia.

de Roover, Raymond. 1948. *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges: Italian Merchant-Bankers, Lombards and Money-Changers, A Study in the Origins of Banking.* Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

de Roover, Raymond. 1963. "The Organisation of Trade", *Cambridge Economic History of Europe* içinde, III. Cilt. Cambridge: Cambridge University Press.

de Roover, Raymond. 1968. *The Bruges Money Market around 1400.* Brussels: Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie.

de Smet, J. 1933. "L'effectif des milices brugeoises et la population de la ville en 1340", *Revue Beige de Philologie et d'Histoire* XII: s. 631-636.

Doehaerd, Renee. 1946. *L'expansion economique beige au moyen age.* Brüksel: La Renaissance du Livre. *Oeconomica Mediaevalia* içinde yeniden basım.

Doehaerd, Renee. 1983a. "Un berceau d'une region", *Histoire de*

Flandre içinde s. 15-41. Brüksel: La Renaissance du Livre.

Doehaerd, Renee, ed. 1983b. *Histoire de Flandre: des origines a nos jours.* Brussels: La Renaissance du Livre.

Duclos, Adolphe. 1910. *Bruges: histoire et souvenirs.* Bruges: K. van de Vyvere-Petyt.

Dumont, Jacques. *Bruges et la mer.* Brussels: Editions Charles Dessart.

Dusauchoit, R. 1978. *Bruges: Portrait d'une ville.* Bruges.

Espinas, Georges. 1923. *La draperie dans la Flandre franfaise au moyen.* 2 cilt. Paris: August Picard.

Espinas, G. and Henri Pirenne. 1906-1923. *Recueil de documents relatifs a l'histoire de l'Industrie drapiere en Flandre.* 4 cilt. Brüksel: Publications of La Commission Royale d'Histoire. 1929'daki eklemeler: *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire* XCIII.

Ferrier de Tourettes, A. 1836. *Description historique, et topographique de la ville de Bruges.* Brüksel: Louis Hauman. Brugge'deki Belediye Kütüphanesinde.

Ferrier de Tourettes, A. 1841. *Description historique, et topographique de Gand.* Brüksel: Hauman et cie. New York Halk Kütüphanesinde.

Finot, Jules. 1894. *Etude historique sur les relations commerdales entre la France et la Flandre au moyen age.* Paris: Alphonse Picard.

Fris, Victor. 1913. *Histoire de Gand depuis les origines jusqu'en 1913.* Henri Pirenne'in özsözüyle ikinci baskı. Gand: G. De Tavernier.

Ganshof, Francois L. *Pages d'Histoire on Bruges:* s. 99-106. Brugge Kütüphanesinde.

Ganshof, Francois L. 1949. *La Flandre sous les premiers comtes.* Brüksel: La Renaissance du Livre.

Gerneke, C. ve F. Siravo. 1980. "Early Industrialization in Gand", *Storia della Cittd* 17: s. 57-78.

Gilliat-Smith, Ernest. 1909. *The Story of Bruges.* Londra: J. M. Dent.

Gilliodts-Van Severen, Louis. *Bruges: ancien et modern.* Brugge'deki Belediye Kütüphanesinde.

Gilliodts-Van Severen,

Louis. 1881. "Glossaire flamand-latin du 13e siecle", *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, Serie 4, Tome 9: 169-208.

Gilliodts-Van Severen, Louis. Çeşitli tarihler. *Inventaire des archives de la ville de Bruges.* Bruge'deki Belediye Kütüphanesinde.

Haepke, R. 1908. *Brugge: Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt.* Berlin: K. Curtius.

Hymans, Henri Simon. 1906. *Gand et Tournai.* Paris: H. Laurens.

Lestocquoy, J. 1952a. *Aux origines de la bourgeoisie: les villes de Flandre et d'Italie sous le gouvernement des patriciens, Xle-XVe siecles.* Paris: Presses Universitaires de France.

Letts, Malcolm. 1924. *Bruges and Its Past. Bruges: C. Beyaert. Manuscrits dates conserves en Belgique.* Cilt I, 819-1400. 1968. Brüksel-Gent: E. Story-Scientia. Brugge'deki Belediye Kütüphanesinde.

Marechal, Joseph, n.d. "Bruges: Metropole de 1'occident", *Internationales Jahrbuch fur Geschichts-und Geographie-Vnterricht* Band XIII: 150. Kısım. Brugge'deki Belediye Kütüphanesinde.

Marechal, Joseph. 1953. "La colonie espagnole de Bruges du 14e au 16esiecle", *Revue du Nord* 35: s. 5-40.

Moore, Ellen Wedemeyer. 1985. *The Fairs of Medieval England.* Toronto: The Pontifical Institute of Medieval Studies.

Nicholas, David. 1971. *Town and Countryside: Social, Economic and Political Tensions in Fourteenth-Century Flanders.* Brugge: "De Tempel."

Nicholas, David. 1978. "Structures du peuplement, fonctions urbaines et formation du capital dans la Flandre medievale, *Annales: Economies. Societes. Civilisations.* 33: s. 501-27.

Nicholas, David. 1979. "The English Trade at Bruges in the Last Years of Edward III", *Journal of Medieval History* 5.

Nicholas, David. 1985. *The Domestic Life in a Medieval City: Women, Children and the Family in Fourteenth-Century Ghent.* Lincoln, Nebraska: University of

Nebraska Press.

Nicholas, David. 1988. *The Van Arteveldes of Ghent.* Ithaca: Cornell University Press.

Panorama van Brugge Geschiedschrijving Sedert Duclos (1910). Gedsenbond van Brugge en West-Vlaanderen. 1972. Brugge'e dair eşsiz bir kaynakça.

Pilon, Edmond. 1939. *Bruges.* Paris: H. Laurens.

Pirenne, Henri, n.d. "Coup d'oeil sur 1'histoire de Gand", *Gand*'ın önsözünden. Vander Haeghen. Ghent Üniversitesi Kütüphanesinde.

Pirenne, Henri. 1895. "La chancellerie et les notaires des comtes de Flandre avant le XIIIe siecle", *Melanges Havet* içinde. Paris: Leroux.

Pirenne, Henri. 1897. *Documents relatifs a 1'histoire de Flandre pendant la premiere moitie du XlVe siecle. Commission Royals d'Histoire.* 5m serie, Tome 7, No. 124. Brussels: Hayez.

Pirenne, Henri. 1899. "La Hanse Flamande de Londres", *Bulletin de l'Academic Royale de Belgique.* 3m serie, Tome 37, 2me partie, No. 1: s. 65-108.

Pirenne, Henri. 1911. "Le plus ancien reglement de la draperie brugeoisie", *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire de Belgique* 80.

Pirenne, Henri. 1929. *Histoire de Belgique.* 7 cilt, 1902-1932. Ben beşinci baskıyı kullandım. I. cilt *Des origines au commencement du XlVe siecle.* Brüksel: Maurice Lamertin.

Robinson, Wilfrid. 1899. *Bruges: An Historical Sketch.* Brugge: L. De Plancke.

Saint Genois, Baron Jules de. 1846. *Les voyageurs Beiges du XIIIe au XVIIe siecle.* I. cilt. Brussels: A. Jamar. Mısır Coğrafya Kurumundan incelendi. (Önsüz Gand'da tarihlenmiş.)

Vander Haegen, Victor. *Inventaire des archives de la ville de Gand.* New York Halk Kütüphanesinde.

van der Wee, H. 1975. "Structural Changes and Specialization in the Industry of the Southern Netherlands, 1100-1600", *Economic History Review*, İkinci Seri, Cilt 28, No. 2: s. 203-221.

Vanhoutryve, Andre.

1972. *Bibliografie van de geschiedenis van Brugge. Handzome, Utigaven Familia et Patria*. Brugge'deki Belediye Kütüphanesinde.

van Houtte, J.-A. 1943. *Esquisse d'une histoire economique de la Belgique*. Louvain: Editions Universitas.

van Houtte, J.-A. 1952. "Bruges et Anvers, marches 'nationaux' ou 'internationaux' du XIV au XVIe siecle", *Revue de Nord* 34: s. 89-109.

van Houtte, J.-A. 1953. "Les foires dans Belgique ancienne", *Recueils de la Societe Jean Bodin* V: s. 175-207.

van Houtte, J.-A. 1966. "The Rise and Decline of the Market of Bruges", *Economic History Review*, İkinci Seri 19: s. 29-47. *Essays on Medieval and Early Modern Economy* içinde yeniden basım, s. 249-274.

van Houtte, J.-A. 1967. *Bruges: Essai d'histoire urbaine*. Brüksel: La Renaissance du Livre.

van Houtte, J.-A. 1977. *Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society*. Leuven: Leuven University Press. Basılmış makalelerden derleme.

van Houtte, J.-A. 1982. *De Geschiedenis van Brugge*. Brugge: Lanoo/Tielt/Bussum.

van Werveke, Hans. 1943. *Jacques van Artevelde*. Brüksel: La Renaissance du Livre.

van Werveke, Hans. 1944. *Bruges et Anvers; Huit siecles de commerce flamand*. Brüksel: Editions de la Librairie Encyclopedique. Kitabın Flamanca baskısı 1941'de yapıldı.

van Werveke, Hans. 1946. *Gand. Esquisse d'histoire sociale*. Brüksel: La Renaissance du Livre.

van Werveke, Hans. 1955. "Les villes Beiges: Histoire des institutions economiques et sociales", *Recueils de la Societe Jean Bodin*. Cilt VII, La Ville.

Vercauteren, F. 1950-51. "Documents pour servir a 1'histoire des financiers lombards en Belgique", *Bulletin de I'Lnstitut Historique Beige de Rome*.

Verhulst, A. 1960. "Les origines et 1'histoire ancienne de la ville de Bruges (IXe-XIIe siecles)", *Le Moyen Age* 66: s. 37-63.

Verhulst A. 1977. "An

Aspect of the Question of Continuity between Antiquity and Middle Ages: The Origin of Flemish Cities between the North Sea and the Schelde", *Journal of Medieval History* 3: s. 175-206.

Vlaminick, Alphonse de. 1891. "Les origines de la ville de Gand", *Academie Royale d'Histoire de Belgique* içinde. Memoire Couronnes. Brüksel.

Willems, J. F. 1839. "De la population de quelques villes beiges au moyen age", *Bulletin Academie Royale de Belgique* VI: s. 162—169.

İTALYA

Balducci Pegolotti, Francesco de. Latince baskı 1936'da yapılmış. *La Pratica delta Mercatura.* 14. yüzyıl başlarına ait bir belge. der. A. Evans. Cambridge, Massachusetts: The Mediaeval Academy of America. [Kısaltılmış İngilizce edisyonu: Cilt II, *Cathay and the Way Thither*, 1924, gözden geçirilmiş 1937. Yayına hazırlayan ve çeviren H. Yule. Hakluyt Society tarafından basılmış.]

Benvenuti, Gino. 1977. *Storia della Repubblica di Genova.* Milano: Mursia.

Bettini, Sergio. 1978. *Venezia. Nascita di una citta.* Milano: Electa. 13. yüzyıldaki kökenlerinden itibaren Venedik tarihi.

Borsari, Silvano. *1963. ILdominio veneziano a Creta nel XIII secolo.* Naples: F. Fiorentino.

Braunstein, Philippe. 1967. "Le commerce du fer a Venise au XVe siecle", *Studi Veneziana* VIII (1966): s. 267-302.

Braunstein, Philippe ve Robert Delort. 1971. *Venise: Portrait historique d'une cite.* Paris: Editions du Seuil.

Brion, Marcel. 1962. *Venice: The Masque of Italy.* çev. Neil Mann. Londra: Elek Books.

Brun, R. 1930. "A Fourteenth Century Merchant in Italy", *Journal of Economic and Business History* II: s. 451-466.

Brunello, Franco. 1981. *Arti e mestieri a Venezia nel Medioevo e nel Rinascimento.* Vicenza: N. Pozza.

Byrne, E. H. 1916. "Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the

12th Century", *Quarterly Journal of Economics* XXXI: s. 127-170.

Byrne, E. H. 1919-20. "Genoese Trade with Syria in the 12th Century", *American Historical Review* XXV: s. 191-219.

Byrne, E. H. 1930. *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries.* Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

Cessi, Roberto. 1942a. *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille.* Cilt I, Secolo V-IX; Cilt II, Secolo IX-X. Padua: Gregoriana Editrice.

Cessi, Roberto. 1942b. "Venezia e 1'Oriente", s. 315-343 Problemi storid e orientamenti storigrafici... içinde. Como. Venedik'teki Marciana Kütüphanesinde.

Cessi, Roberto. 1964. *Un millennio di storia Veneziana.* Venedik: Casa di Resparmio sotto gli auspici dell' Ateneo Veneto.

Cessi, Roberto, 1968. *Storia della Repubblica di Venezia.* 2 cilt. Milano-Messina: G. Principato. Gözden geçirilmiş ve genişletilmiş tek cilt hakinde baskı 1981. Florence: Giunti Martello.

Cessi, Roberto. 1985. *Venezia nel duecento: tra oriente e occidente.* Venedik: Deputazione Editrice.

Chiaudano, Mario. 1970. "Mercanti genovesi nel secolo XII", s. 123- 146 *Richerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo* içinde, Cilt II. Napoli. Venedik'teki Marciana Kütüphanesinde.

Chivellari, Domenica. 1982. *Venezia.* Milano: Electra. *La Civilta Veneziana del secolo di Marco Polo.* Conferenze di R. Bacchelli, A. Monteverdi, R. S. Lopez, Y. Renouard, O. Demos. 1955. Venice: Centro di Cultura e Civilta della Fondazione Giorgio Cini. Commune di Genova. 1983. *Navigazione e Carte Nautiche neisecolo XIIIXVI.* Cenova: Sagep Editrice.

Cracco, Georgio. 1967. *Societa e stato nel medioevo veneziano (secolo XII-XIV).* Floransa: L. S. Olschki.

Delogu, Paolo vd. 1980. *Longobardi e Bizantini.* Turin: U.T.E.T.

De Negri, Teofilo Ossian. 1974. *Storia di Genova.*

Milano: A. Martello.

Doehaerd, Renee, ed. 1941, 1952, 1969. *Les relations commercials entre Genes, la Belgique et l'Outremont, d'apres les archives notariales genois.* 1941. Cilt I: XIII ve XlV. kısımlar. Brüksel ve Roma: Palais des Academies. 1969. Cilt II: 1320-1400. der.

Leone Liagre de Sturler. Brussels and Rome. 1952. Cilt III: 1400-1440. der. R. Doehaerd ve C. Kerremans.

Edler, Florence. 1934. *Glossary of Medieval Terms of Business: Italian Series 1200-1600.* Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America.

Fugagnollo, Ugo. 1974. *Bisanzio e l'Oriente a Venezia.* Trieste: LINT.

Genes et l'Outre-mer. 1973, 1980. Tome I, 1973. *Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289-1290.* der. Michel Balard. Tome II, 1980. *Les actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzo 1360.* der. Michel Balard. La Haye: Mouton. Paris: Ecole Pratique des Hautes Etudes, Sorbonne. [Ayrıca bkz. Ortadoğu bölümü, Balard.]

Goy, Richard. 1985. *Chioggia and the Villages of the Venetian Lagoon: Studies in Urban History.* Cambridge: Cambridge University Press.

Hazlitt, W. Carew. 1915. *The Venetian Republic: Its Rise, Its Growth, and Its Fall, A.D. 421-1797.* 2 cilt. Londra: Adam ve Charles Black. I. cilt 409-1457 yıllarını kapsıyor.

Headlam, Cecil. 1908. *Venetia and Northern Italy, Being the Story of Venice, Lombardy and Emilia.* Londra: J. M. Dent.

Heers, Jacques. 1961. *Genes au XVe siecle.* Paris: S.E.V.P.E.N.

Heers, Jacques. 1962. "Urbanisme et structure sociale a Genes au moyen age", s. 369-412 *Studiin onore di Amintore Fanfani* I. cilt içinde. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.

Heers, Jacques. 1977. *Family Clans in the Middle Ages: A Study of Political and Social Structures in Urban Areas.* çev. Barry Herbert. Amsterdam: North-Holland Publishing Company.

Heers, Jacques. 1979. *Societe et economie a Genes (XlVe—XVe siecles).* Londra: Variorum

Reprints.
Herlihy, David. 1985. *Medieval Households.* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
Herlihy, David ve Christiane Klapisch-Zuber. 1985. *Tuscans and Their Families: A Study of the Florentine Catasto of 1427.* Fransızcadan çeviri. New Haven: Yale University Press.
Hocquet, Jean-Claude. 1979, 1982. *Le sel et la fortune de Venise.* 2 cilt. I. cilt 1979. Production et tnonopole; II. cilt, 1982. Voiliers et commerce en Mediterranee, 1200-1650. İkinci baskı Lille: Hocquet.
Hrochova, Vera. 1967-8. "Le commerce venitien et les changements dans 1'importance des centres de commerce en Grece du 13e au 15e siecles", *Studi Veneziana* . . . (Floransa) IX: s. 3-34.
Hughes, D. O. 1975. "Urban Growth and Family Structure in Medieval Genoa", *Past and Present* 66: s. 3-28.
Hyde, John Kenneth. 1973, yeniden basım 1983. *Society and Politics in Medieval Italy: The Evolution of the Civil Life. 1000-1350.* Londra: Macmillan, Basingstoke.
Kedar, B. Z. 1976. *Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression.* New Haven: Yale University Press.
Kreuger, Hilmar C. 1957. "Genoese Merchants, Their Partnerships and Investments, 1155 to 1164", s. 255-272 *Studi in onore di Armando Sapori,* I. cilt içinde. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.
Lane, Frederic C. 1944. "Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic", *Journal of Economic History* IV: s. 178-196.
Lane, Frederic C. 1957. "Fleets and Fairs: The Functions of the Venetian Muda", s. 649-663 *Studi in onore di Armando Sapori,* I. cilt içinde. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.
Lane, Frederic C. 1963. "Recent Studies on the Economic History of Venice", *Journal of Economic History* XXII, No. 3: s. 212-224.
Lane, Frederic C. 1966. *Venice and History: The Collected Papers of*

Frederic C. Lane. ed. meslektaşları ve eski öğrencileri. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Lane, Frederic C. 1973. *Venice: A Maritime Republic*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Lane, Frederic C. and Reinhold Mueller. 1985. *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, I. cilt. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

Longworth, Philip. 1974. *The Rise and Fall of Venice*. Londra: Constable.

Lopez, Robert. 1937. "Aux origines du capitalism genois", *Annales d'Histoire Economique et Sociale* içinde. Venedik'teki Marciana Kütüphanesinde.

Lopez, Roberto. 1955. "Venezia e le grande linee dell'espansione commerciale del secolo XIII", *Civilta veneziana del secolo di Marco Polo*: s. 37-82. Floransa: Venedik'teki Marciana Kütüphanesinde.

Lopez, Roberto. 1956. *La prima crisi delta banca di Genova (1250-1259)*. Milano: Universita L. Bocconi.

Lopez, Roberto. 1957. "I primi cento anni di storia documentata della banci di Genova", *Studi in onore di Armando Sapori*, I. cilt: s. 215-253. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.

Lopez, Roberts. 1964. "Market Expansion: The Case of Genoa, " *Journal of Economic History* XXIV: s. 445-464.

Lopez, Robert S. 1970. "Venice and Genoa: Two Styles, One Success", Diogenes 71: 39-47.

Lopez, Robert S. 1975. *Su e giu per la storia di Genova*. Cenova: Universita di Genova, Istituto di Paleografia e Storia Medievale.

Luchaire, Julien. 1954. *Les societes italiennes du XIIIe au XVe siecle*. Paris: A. Colin.

Luzzatto, Gino. 1954. *Studi di storia econdmica veneziana*. Padua: CEDAM.

Luzzatto, Gino. 1961. *An Economic History of Italy from the Fall of the Roman Empire to 1600*. çev. Philip Jones. Londra: Routledge ve Kegan Paul. New York: Barnes & Noble.

MarTines, Lauro, ed. 1972. *Violence and Civil Disorder in Italian Cities, 1200-1500*. Berkeley: University of California Press.

McNeill, William. 1974. *Venice: The Hinge of Europe, 1081-1797*. Chicago: University of Chicago Press.

Miozzi, Eugenio. 1957-1969. *Venezia nei secoli*. 4 cilt. Cilt I ve II: *La Citta*; Cilt III: *La Laguna*; Cilt IV: II *Salvamento*. Venedik: Casa Editrice Libeccio.

Morozzo della Rocca, A. Lombardo. 1940. *Documenti del commercio veneziano nel secoli XI-XIII*. 2 cilt. Roma: Istituto Storico Italiana. Venedik'teki Marciana Kütüphanesinde.

Mueller, Reinhold C. 1977. *The Procuratori di San Marco and the Venetian Credit Market: A Study of the Development of Credit and Banking in the Trecento*. Baltimore and New York: Arno Press.

Musso, Gian Giacomo. 1975. *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell' Archivio di stato de Genova (Secolo XIV-XV)*. Roma: Pubblicazioni degli archivi de Stato, No. 84.

Norwich, John Julius. 1982. *A History of Venice*. Londra: Penguin Books. New York dağıtımı: Knopf-Random House. Venedik'in bir cildinin yeniden basımı: *The Rise to Empire*. Cilt I, 1977. Venedik: *The Greatness and the Fall*. Cilt II, 1981. Londra: Allen Lane.

Origo, Iris. 1957. *The Merchant of Prato: Francesco di Marco Datini, 1335-1410*. New York: Knopf.

Pirenne, Henri. 1933-4. "La fin du commerce des Syriens en Occident", *L'Annuaire de l'Institut de Philologie et d'Histoire Orientates* II: s. 677-687.

Queller, Donald E. 1986. *The Venetian Patriciate: Reality vs. Myth*. Urbana: University of Illinois Press.

Renouard, Yves. 1962. "Routes, etapes, et vitesses de marche de France a Rome au XHIe et au XlVe siecles d'apres les itineraries d'Endes Rigaud (1254) et de Barthelemy Bonis (1350)", *Studi in onore di Amintore Fanfani* III: s.

403-428. Milano.

Renouard, Yves. 1966. *Italia e Francia nel commercio medievale*. Roma: Le Edizioni del Lavoro (Lecce, ITES).

Renouard, Yves. 1968. Les hommes d'affaires italiens du moyen age, 2. edisyon. Pads: Armand Colin.

Renouard, Yves. 1969. *Les villes d'Italie, de la fin du Xe siecle au debut du XIV siecle*. Yeni edisyon Philippe Braunstein. 2 cilt. Paris: S.E.D.E.S. (Societe d'Edition d'Enseignement Superieur). s. 79-146 Venedik üzerine I. cilt; Cenova üzerine s. 228-258.

Reynolds, R. L. 1931. "Genoese Trade in the Late Twelfth Century, Particularly in Cloth from the Fairs of Champagne", *Journal of Economics and Business History* III: s. 362-381.

Reynolds, R. L. 1945. "In Search of a Business Class in Thirteenth Century Genoa", *Journal of Economic History Supplement* 5: s. 1—19.

Runciman, Steven. 1952. "Byzantine Trade and Industry", *Cambridge Economic History of Europe*, Cilt II: s. 86-118. Cambridge: Cambridge University Press.

Sapori, A. 1952. *Le marchand italien au moyen age*. Paris. A. Colin. 1970. *The Italian Merchant in the Middle Ages*. çev. Patricia Ann Kennen. New York: Norton.

Sayous, A. E. 1929. "Les transformations commerciales dans Italie medievale", *Annales d'Histoire Economique et Sociale* I: s. 161-176.

Sayous, A. E. 1931. "Der Moderne Kapitalismus de Werner Sombart, et Genes aux Xlle et XHIe siecles", *Revue d'Histoire Economique et Sociale* XIX: s. 427-444.

Sayous, A. E. 1932. "Les operations des banquiers en Italic et aux foires de Champagne pendant le XHIe siecle", *Revue Historique* CLXX: s. 1-31.

Sayous, A. E. 1933. "L'origine de la lettre de change. Les procedes de credit et de paiement dans les pays cretiens de la Mediterranee occidentale entre le milieu du Xlle et celui du XHIe siecle", *Revue Historique de Droit Franqais et Etranger*, 4me Serie, Tome

XII: s. 60-112.
Sismondi de Sismonde, J.-C.-L. 1906 yeniden basım. *History of the Italian Republics in the Middle Ages*. Londra: Longmans Green. İlk basım 1807-1815.
Strayer, Joseph. 1969. "Italian Bankers and Philip the Fair", *Economy, Society, and Government in Medieval Italy: Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, der. David Herlihy: s. 113-121. Kent, Ohio: Kent State University Press.
Studi in onore di Armando Sapori. 1957. 3 cilt. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.
Thiriet, Freddy. 1969, 4. baskı. *Histoire de Venise*. Paris: Presses Universitaires de France.
Thrupp, Sylvia. 1977. *Society and History: Essays by Sylvia Thrupp*. der. Raymond Grew ve Nicholas Steneck. Ann Arbor: University of Michigan Press.
Villehardouin, Geoffroi de. 1972 yeniden basımı. *La Conquete de Constantinople*. Paris: Firmon-Didot.
Waley, Daniel Philip. 1973. *The Italian City-Republics*. New York: McGraw-Hill.
Yver, G. 1903. *Le commerce et les marchands dans l'Italic meridionale aux XHIe et XlVe siecles*. Paris: A. Fontemoing. Yeniden basım 1968. New York: B. Franklin.

ORTADOĞU

Genel ve Moğollar

al-Narshakhi, Muhammad ibn Jafar. 1954. *The History of Bukhara*. çev. R. N. Frye. Cambridge, Massachusetts: Mediaeval Academy of America. [Türkçesi: *Tarih-i Buhara*. 2013. çev. Erkan Göksu. Türk Tarih Kurumu.]
Balard, Michel, ed. *Genes et l'Outre-mer*. 2 cilt. Tome I. 1973. *Les Actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289-1290*. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Tome II. 1980. *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzo 1360*. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
Barfield, Thomas J. 1990. *The Perilous Frontier: Nomadic Empires and China*. Oxford: Basil Blackwell.
Barthold, V. V. 1928. *Turkestan Down to the*

Mongol Invasion. İkinci baskı orijinal Rusça metinden çevrilmiş ve H. A. R. Gibb'in yardımıyla yazar tarafından gözden geçirilmiş. Londra: Luzac and Co. [Türkçesi: *Moğol İstilasına Kadar Türkistan.* 2019. çev. Hakkı Dursun Yıladız. Kronik Kitap.]

Blunt, W. 1973. *The Golden Road to Samarkand.* Londra: Hamish Hamilton.

Bouvat, Lucien. 1927. *L'Empire Mongol, 2e phase.* Histoire du Monde, VIII/3. Paris: Edition de Boccard.

Boyle, John Andrew, çev. 1958. 'Ata Malik Juvaini. *The History of the World Conqueror.* 2 cilt. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. Cengizhan'dan Möngke'ye kadar Moğol hanedanlıklarını ele alıyor (1251-1259).

Boyle, John Andrew, ed. 1968. *The Cambridge History of Iran,* Cilt V. *The Seljuk and Mongol Periods.* Cambridge: Cambridge University Press.

Boyle, John Andrew, çev. 1971. *The Successors of Genghis Khan.* Reşidüddin Fazlullah-ı Hemedâni'nin Farsça metninden çeviri. New York: Columbia University Press. Möngke'nin kardeşinin torunu Timur Olcaytu'nın hükümdarlığına kadarki dönemi ele alıyor (1294-1307).

Boyle, John Andrew. 1977. *The Mongol World Empire, 1206-1370.* Londra: Variorum Reprints.

Brent, Peter Ludwig. 1976. *The Mongol World Empire: Genghis Khan: His Triumph and His Legacy.* Londra: Weidenfeld and Nicolson.

Bretschneider, Emilii V. Yeniden basım 1910. *Mediaeval Researches from Eastern Asiatic Sources: Fragments towards the Knowledge of the Geography and History of Central and Western Asia from the 13th to the 17th Century.* 2 cilt. Londra: K. Paul, Trench ve Triibner. I. cilt için bkzç Bretschneider (1875, 1876). II. cilt, ortaçağda yapılmış Moğol-Çin Orta ve Batı Asya haritasını detaylı bir şekilde açıklayan III. Bölümden oluşuyor; 4.Bölüm de 15. ve 16. yüzyıllara dair içerikler var (buradaki

meseleyle alakası yok).

Bretschneider, E. V. 1875. *Notes on Chinese Mediaeval Travellers to the West*. Şangay: American Presbyterian Mission Press. *Mediaeval Researches* Cilt 1'in Birinci Bölümü. 1219, 1220-1221, 1221-1224 ve 1259 yıllarından temel Çince metinlerin çevirileri. Sonuncusu Hülagü'nün 1253-1259 yıllarında Asya'nın batısına yaptığı keşif yolculuğunu anlatıyor.

Bretschneider, E. V. 1876. *Notices of the Mediaeval Geography and History of Central and Western Asia Drawn from Chinese and Mongol Writings, and Compared with the Observations of Western Authors in the Middle Ages*. Londra: Triibner and Co. *Mediaeval Researches* Cilt 1'in İkinci Bölümü. Müslümanların üzerine Çince belgelerin ve Moğolların batı seyahatlerine dair anlatımların çevirisi.

Chambers, James. 1985. *The Devil's Horsemen: The Mongol Invasion of Europe*. New York: Atheneum Press.

Charlesworth, Martin. 1924. *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press.

Charol, Michael. 1961, gözden geçirilmiş 4. baskı. *The Mongol Empire, Its Rise and Legacy*, Michael Prawdin (mahlas). çev. Eden and Cedar Paul. Londra: Allen & Unwin.

Cleaves, Francis W., çev. 1982. *The Secret History of the Mongols*, Part I. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Commeaux, Charles. 1972. *La vie quotidienne chez les Mongols de la conquete*. Paris: Hachette.

Dawson, Christopher H., 1955 edisyonu, yeniden basım 1980. *The Mongol Mission*. New York: AMS Press.

de Rachewiltz, Igor. 1971. *Papal Envoys to the Great Khans*. Londra: Faber & Faber.

d'Ohsson, C. 1834-35. *Histoire des Mongols depuis Tchinguiz-khan jusqu'd Timour Bey ou Tamerlan*. 4 cilt. The Hague and Amsterdam: Les Freres van Cleef.

Grigor of Akanc' (13. yüzyılda yaşamış yazar). 1954. *History*

of the Nation of Archers (the Mongols). Ermenice metin, İngilizce çeviri ve notlarla beraber Robert P. Blake ve Richard N. Frye tarafından yayına hazırlandı. Cambridge, Massachusetts: Harvard-Yenching Institute.

Grousset, Rene. 1939, yeniden basım 1948. *L'Empire des steppes: Attila, Genghis-Khan, Tamerlan*. Paris: Payot.

Grousset, Rene. 1941. *L'Empire Mongol. Ire phase*. Histoire du Monde VIII/3. Paris: Edition de Boccard. [Türkçesi: *Bozkır İmparatorluğu*. 2019. çev. M. Reşat Uzman. Ötüken Neşriyat.]

Grousset, Rene. 1967. *Conqueror of the World*. İngilizce çev. D. Sinor ve M. MacKellar. Londra: Oliver and Boyd.

Guzman, G. 1968. "Simon of Saint-Quentin and the Dominican Mission to the Mongols, 1245-1248." Doktora Tez, Cincinnati Üniversitesi Tarih Bölümü.

Haenisch, Erich, çev. 1941, ikinci baskı 1948. *Die Geheime Geschichte der Mongolen: Aus einer mongolischen Neiderschrift des Jahres 1240 von der Insel Kode'e im Keluren-Fluss*. [Moğolların Gizli Tarihi.] Dipnotlarla ilk çeviri. Leipzig: Otto Harrassowitz.

Hodgson, Marshall. 1974. *The Venture of Islam*, II. cilt. *The Expansion of Islam in the Middle Periods*. Chicago: University of Chicago Press. [Türkçesi: İslam'ın Serüveni. 2020. çev. Berkay Ersöz. Phoenix Yayınevi.]

Joveyni, 'Ala' al-DIn Ata Malek (1226-1283). 1912-1937. *Tarikh-i-Jahdn-gushd of 'Ala ud-Dln 'Ata Malik-i-Juwaym* (1260'de yazılmış), 3 cilt, der. Mirza Muhammad ibn 'Abdu'1-Wahhab-i-1-Qazwini. Londra: Luzac & Co. İngilizce çeviri için bkz. Boyle (1958).

Kwanten, Luc. 1979. *Imperial Nomads: A History of Central Asia, 500—1500*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Lach, D. F. 1965. *Asia in the Making of Europe*, I. cilt. Chicago: University of Chicago Press.

Latham, Ronald, çev. 1958. *The Travels of Marco Polo*. Londra:

The Folio Society.
Lombard, M. 1950. "Caffa et la fin de la route mongole", *Annales: Economies. Societes. Civilisations.* 5: s. 100-103.
Lombard, M. 1975. *The Golden Age of Islam.* çev. Joan Spencer. Amsterdam: North-Holland Publishing Company. [Türkçesi: İslam Medeniyeti'nin Altın Çağı. 2020. çev. Nezih Uzel. Pınar Yayınları.]
Lopez, Robert. 1943. "European Merchants in the Medieval Indies: The Evidence of Commercial Documents", *The Journal of Economic History* 3: s. 164-184.
Martin, H. D. 1950. *The Rise of Chingis Khan and His Conquest of North China.* Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
Morgan, D. 0.1982. "Persian Historians and the Mongols", s. 109-124 *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds* içinde, der. D. O. Morgan. Londra: School of Oriental and African Studies.
Morgan, David. 1986. *The Mongols.* Oxford: Basil Blackwell.
Olschki, Leonardo. 1943. *Marco Polo's Precursors.* Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
Pelliot, Paul. 1950. *Notes sur l'histoire de la horde d'or.* Paris: Adrien-Maisonneuve.
Pelliot, Paul ve L. Hambiss, çev. 1951. *Histoire des campagnes de Genghis Khan.* Leiden: E. J. Brill. Kubilay Han hükümdarlığı sırasında yazılmış Çince tarih metni.
Petech, L. 1962. "Les marchands italiens dans 1'empire mongol", *Journal Asiatique* CCL, No. 4: s. 549-574.
Polo, Marco. Travels, çeşitli baskılar. Bkz. Latham (1958) ve Yule, Hakluyt.
Power, Eileen. 1926. "The Opening of Land Routes to Cathay", *Travel and Travellers of the Middle Ages* içinde. ed. by Arthur P. Newton. Londra: K. Paul, Trench, Triibner & Co.
Rashid-ad-din [Tabib]. 1836, yeniden basım 1968. *Jami at-Tawarikh* [Evrensel Tarih]. Orijinal Farsça metinden *Histoire des mongols en la Perse, ecrite en persan par Raschideldin* adıyla Fransızcaya çeviren

Marc Etienne Quatremere. Yalnızca I. cilt. "Collection Orientale: Histoire des Mongols" I. Amsterdam: Oriental Press.

Rashid al-Din Tabib (1247-1318). 1971. *The Successors of Genghis Khan.* New York: Columbia University Press. Bkz. Boyle (1971).

Rockhill, William W. 1900. *The Journey of William of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55, as narrated by himself, with two accounts of the early journal of John of Pian de Carpine.* Latinceden çeviren ve yayına hazırlayan W. W. Rockhill. Londra:

Hakluyt Society, Dizi 2, Cilt IV, No. 304.

Saunders, J. J. 1971. *The History of the Mongol Conquests.* Londra: Routledge and Kegan Paul.

Spuler, Bertold. 1965. *Goldene Horde: Die Mongolen in Russland 1223-1502.* Wiesbaden: Otto Harrassowitz.

Spuler, Bertold. 1972. *History of the Mongols, Based on Eastern and Western Accounts of the Thirteenth and Fourteenth Centuries.* Almancadan çev. Stuart ve Helga Drummond. Berkeley: University of California Press.

Steensgaard, Niels. 1973. *Carracks, Caravans and Companies: The Structural*

Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century. Lund: Studentliteratur.

Waley, A. 1963. *The Secret History of the Mongols and Other Pieces.* Londra: Allen and Unwin.

Warmington, E. H. 1928. *The Commerce between the Roman Empire and India.* Cambridge: Cambridge University Press.

Wellard, James. 1977. *Samarkand and Beyond: A History of Desert Caravans.* Londra: Constable.

Yuan-ch'ao pi-shih. *The Secret History of the Mongols.* Cilt I. 1982. Çinceden çev. Francis W. Cleaves. Cambridge, Massachusetts: Harvard-Yenching Institute. (Bkz. Cleaves, 1982.) Fransızca baskı: *Histoire secrete des Mongols. Restitution du texte mongol et traduction franqaise des Chapitres I a VI.* 1949. Paris:

Libraire d'Amerique et d'Orient.

Paul Pelliot'nun ölümünden sonra yayınlanan çalışmalar.

Yule, Sir Henry, çev. ve ed. 1913, 1924, 1925, ve 1926. *Cathay and the Way Thither, Being a Collection of Medieval Notices of China*. Yeni baskı, Henri Cordier'nin keşifleri ışığında gözden geçirildi. 4 cilt. Londra: Hakluyt Society, Dizi 2, Cilet 33, 37, 38, ve 41. Marco Polo, Balducci Pegolotti, Odoric de Pordenone vd. çeviriler.

ARAP DÜNYASI

Abu-Lughod, Janet. 1971. *Cairo: 1001 Years of the City Victorious*. Princeton: Princeton University Press.

Ahmad ibn Majid al-Najdi. 1981. *Kitab al-Fawaid fi usul al-bahr wa'lqawd'id*. Çeviren ve kapsamlı bir girişle yayına hazırlayan G. R. Tibbetts. Londra: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland. (Bkz Tibbetts, 1981.)

Akhbar as-Sin wa l-Hind, Relation de la Chine et de l'Inde redigee en 851 (anonim). 1948. Texte etabli, traduit et commente par Jean Sauvaget. Paris: Belles Lettres. Ayrıca bkz. Reinaud ve Ferrand çevirileri.

al-Maqrizi. *Al-Mawa'iz wa al-ftibarfi dhikr al-khitat wa al-'athar*. 2 cilt. A. H. 1270. Bulaq.

al-Mas'udi (d. 956). 1861-77. *Muruj al-Dhahab wa Ma'adin al-Jauhar*. Arapça metin ve Fransızca çeviri C. Barbier de Meynard ve Pavet de Courteille, *Les Prairies d'or*. 9 cilt. Paris.

al-Muqaddasi (d. 1000). *Ahsan al-Taqasim fi Marifat al-Aqalim*. Arapça metin de Goeje, Cilt III. İngilizce çev. G. S. A. Ranking ve R. F. Azoo. Calcutta, 1897-1910. Kısmı Fransızca çeviri Andre Miguel. Damascus: Institut Francais de Damas, 1963.

al-Yuqubi, Ahmad ibn Abi Yaqub (d. 897). 1937. *Les Pays*. Gaston Wiet'in *Kitab al-Buldan* çevirisi. Kahire.

Ashton, Sir Leigh. 1933-34. "China and Egypt", *Transactions of the Oriental Ceramic Society*: s. 62-72.

Ashtor, Eliyahu. 1956, yeniden basım 1978.

"The Karimi Merchants", *Journal of the Royal Asiatic Society*: s. 45-56. *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages* kitabında yeniden basıldı.

Ashtor, Eliyahu. 1974, yeniden basım 1978. "The Venetian Supremacy in Levantine Trade: Monopoly or Pre-Colonialism?" *Journal of Economic History* (Rome) III: s. 5-53. *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages* kitabında yeniden basıldı.

Ashtor, Eliyahu. 1976. A *Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*. Berkeley: University of California Press.

Ashtor, Eliyahu. 1976, yeniden basım 1978. "The Venetian Cotton Trade in Syria in the Later Middle Ages." *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages* kitabında yeniden basıldı s. 675-715.

Ashtor, Eliyahu. 1978. *Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages*. Londra: Variorum Reprints. Fransızca ve İngilizce makalaler çeşitli dergilerden yeniden basıldı, 1956-1977.

Ashtor, Eliyahu. 1981. "Levantine Sugar Industry in the Late Middle Ages: A Case of Technological Decline", s. 91-132 T*he Islamic Middle East, 700-1900: Studies in Economic and Social History* içinde. der. Abraham L. Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Ashtor, Eliyahu. 1983. *Levant Trade in the Later Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press. Özellikle İtalyan tüccarlar ve Ortadoğu ticareti üzerine.

Aubin, J. 1953. "Les Princes d'Ormuz du XHIe au XVe siecle", *Journal Archeologie* 241: s. 80-146.

Aubin, J. 1959. "La mine de Siraf et les routes du Golfe Persique aux Xle et Xlle siecles", *Cahiers de Civilisation Medievale* X-XIII (Temmuz-Eylül): s. 187-199.

Aubin, J. 1964. "Y a-t-il interruption du commerce par mer entre le Golfe Persique et PInde du Xle au XlVe siecles?" s. 165-173 *Ocean Indien et Mediterranee* içinde. Sixieme Colloque d'Histoire Maritime, der. Lou-

rengo Marques. Paris: S.E.V.P.E.N.

Ayalon, David. 1956. *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to a Medieval Society.* Londra: Vallentine, Mitchell.

Bowen, Richard le Baron. 1949. *Arab Dhows of Eastern Arabia.* Rehoboth, Massachusetts: Özel baskı.

Bowen, Richard le Baron. 1951. "The Dhow Sailor", *The American Neptune* XI (Temmuz) kaynağından yeniden basım.

Brummett, Palmira. 1987. "Venetian/Ottoman Relations." Doktora tezi, Chicago Üniversitesi. II. Bölümün başlığı "The Transformation of Venetian Diplomatic Policy Prior to the Conquest of Cairo (1503-1517)."

Cahen, Claude. 1964-65. "Douanes et commerce dans les ports mediterraneens de 1'Egypte medievale d'apres le Minhadj d'al-Makhzumi." Brill, Leiden ayrı basımı. İlk baskısı: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 8, Bölüm 3 (Kasım 1964).

Cahen, Claude. 1970. "Le commerce musulman dans 1'Ocean Indien au moyen age", s. 179-189. *Societes et compagnies de commerce en orient et dans 1'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Cambridge Economic History series on the Middle East.

Chittick, H. Neville. 1974. *Kilwa: An Islamic Trading City on the East African Coast.* 2 cil. Nairobi: British Institute in Eastern Africa.

Cook, M. A., 1970 edisyonu. *Studies in the Economic History of the Middle East From the Rise of Islam to the Present Day.* Oxford: Oxford University Press.

Depping, G. B. 1830. *Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe depuis les croisades jusqu'a lafondation des colonies d'Amerique.* 2 cilt. Paris: LTmprimerie Royale.

Dols, Michael. 1981. "The General Mortality of the Black Death in the Mamluk Empire", s. 397-428 *The Islamic Middle East, 700- 1900: Studies in Economic and Social History* içinde, ed. Abraham L. Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Ehrenkreutz, Andrew. 1981. "Strategic Implications of the Slave Trade between Genoa and Mamluk Egypt in the Second Half of the Thirteenth Century", s. 335-345 *The Islamic Middle East: 700-1900: Studies in Economic and Social History* içinde, der. Abraham Udovitch. Princeton: Darwin Press.

El-Messiri, Sawsan. 1980. "Class and Community in an Egyptian Textile Town." Doktora tezi Hull Üniversitesi (Mehalla al- Kubra, Mısır üzerine).

Encyclopedia of Islam II. 1970. Economy, Society, Institutions. Leiden: E. J. Brill.

Ferrand, Gabriel. 1913 and 1914. *Relations de voyages et textes geographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extreme-Orient du VIlle au XVIIe siecles.* 2 cilt. Paris: Ernest Leroux.

Ferrand, Gabriel. 1921-28. *Instructions nautiques et routiers Arabes et Portugais des XVe et XVI siecles.* Reproduits, traduits and annotes par G. Ferrand. 6 cilt. Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.

Ferrand, Gabriel, çev. ve ed. 1922. *Voyage du marchand arabe Sulayman en Inde et en Chine redige en 851, suivi de remarques par Abu-Zaid Hasan (vers 916).* Paris: Editions Bossard. *Les Classiques de l'Orient* VII. cildi.

Fischel, W. J. 1958. "The Spice Trade in Mamluk Egypt", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1: s. 157-174.

Goitein, Solomon. 1957. "The Rise of the Near Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times", *Journal of World History* III: s. 583-604.

Goitein, Solomon. 1958. "New Light on the Beginnings of the Karimi Merchants", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 1: s. 175-184.

Goitein, Solomon. 1961. "The Main Industries of the Mediterranean as Reflected in the Records of the Cairo Geniza", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 4: s. 168-197.

Goitein, Solomon. 1964a. "Artisans en Mediterrannee orientale aux haut moyen age." *An-*

nales XIX: s. 847-868.

Goitein, Solomon. 1964b. *Jews and Arabs: Their Contacts through the Ages.* New York: Schocken Books. [Türkçesi: *Yahudiler ve Araplar.* 2010. çev. Nuh Aslantaş ve Emine Buket Sağlam. İz Yayıncılık.]

Goitein, Solomon. 1966a. *Studies in Islamic History and Institutions.* Leiden: E. J. Brill.

Goitein, Solomon. 1966b. "The Mentality of the Middle Class in Medieval Islam", s. 242-254 *Studies in Islamic History and Institutions* içinde. Leiden: E. J. Brill.

Goitein, Solomon. 1967. *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza.* Cilt I, *Economic Foundations*, bilhassa önemli. Berkeley ve Los Angeles: University of California Press. Ayrıca bkz. 1983'e kadar basılan 3 cilt. Cilt II *Community*; Cilt III *The Family*; Cilt IV *Daily Life*. Berkeley ve Los Angeles: University of California Press.

Goitein, Solomon. 1980. "From Aden to India: Specimens of the Correspondence of India Traders of the Twelfth Century", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXII: s. 43-66.

Groom, N. St. J. 1981. *Frankincense and Myrrh: A Study of the Arab Incense Trade.* Londra: Longman.

Haarmon, Ulrich. 1984. "The Sons of Mamluks in Late Medieval Egypt", s. 141-168 *Land Tenure and Social Transformation in the Middle East* içinde. der. Tarif Khalidi. Beyrut: American University of Beirut Press.

Hamdan, Gamal. 1962. "The Pattern of Medieval Urbanism in the Arab World", *Geography* (Sheffield) XLVII, No. 215, Kısım 2 (Nisan) s. 121-134.

Heyd, W. 1878-1879. *Geschichte des Levantehandels im Mittelalter.* 2 cilt. Stuttgart: J. G. Cotta. [Türkçesi: *Yakın Doğu Ticaret Tarihi.* 2010. çev. Ord. Prof. Enver Ziya Karal. Türk Tarih Kurumu.]

Heyd, W. 1885-1886. *Histoire du commerce du Levant au moyen age.* Fransızca çevirisi Furcy-Raynaud. İki

cildin birincisi konuyla daha alakalı. Leipzig: Otto Harrassowitz. Bu 1983 yılında A. M. Hakkert tarafından Amsterdam'da yeniden basıldı. Fransızca çeviri oldukça hatalı, orijinal Almanca metni kullanmak daha iyi.

Hilal, Adil Ismail Muhammad. 1983. "Sultan al-Mansur Qalawun's Policy with the Latin States of Syria 1279-90, and the Fall of Acre." Kahire: Kahire Amerikan Üniversitesi Tarih Bölümü. Daktiloya çekilmiş tez.

Holt, P. M. 1982. "Three Biographies of al-Zahir Baybars", s. 19-29 *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds* içinde, ed. D. O. Morgan. Londra: School of Oriental and African Studies.

Hourani, George F. 1951. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton: Princeton University Press.

Hudud al-'Alam. "The Regions of the World;" a Persian Geography 372 A.H.-982 A.D. (anonim). 1937. Çeviri ve açıklamalar V. Minorsky. 1937. Oxford: Oxford University Press. Ayrıca E. J. W. Memorial New Series XI, V. V. Barthold'un önsözüyle, ed. C. E. Bosworth. İkinci baskı. 1970. Londra: Luzac.

Humphreys, R. Stephen. 1977. *From Saladin to the Mongols: The Ayyubids of Damascus, 1193-1260*. Albany: The State University of New York Press.

Ibn al-Balkhi (1104-1117). 1912. "Description of the Province of Fars in Persia at the Beginning of the Fourteenth Century", *Journal of the Royal Asiatic Society*: s. 1-30, 311-339, 865-889.

Ibn Battuta (ö. 1377). *The Travels of Ibn Battuta, A.D. 1325-1354*. İngilizce çeviri Sir H. A. R. Gibb. 4 cilt. 1958-71. Cambridge: Cambridge University Press, Hakluyt Society adına. Ayrıca bkz. *Voyages d'Ibn Batoutah. 1854-1874*. Arapça metin: C. Defremery ve Dr. B. R. Sanguinetti'nin Fransızca çevirisiyle bir arada. 5 cilt. Paris: Imprimerie Nationale.

Hindistan, Maldiv Adaları ve Seylan bölümlerinin A. Mahdi Husain

tarafından yapılan İngilizce çevirileri mevcut. Baroda: Oriental Institute.

[Türkçesi: *İbn Battuta Seyahatnamesi.* 2010. çev. A. Sait Aykut. Yapı Kredi Yayınları.]

Ibn Battuta. İngilizce seçme yazılar. 1919. *Travels in Asia and Africa, 1325-1354.* çev. H. A. R. Gibb. Londra: G. Routledge & Sons. Yeniden basım 1969. New York: A.M. Kelley.

Ibn Hawqal, Abu al-Qasim Muhammad. *Kitab Surat al-'Ard.* Fransızcaya çeviren J. H. Kramers ve Gaston Wiet. 1864. *Configuration de la terre.* Paris: Maison Neuve & Larose.

Ibn Hawqal (d. 988). 1800. *The Oriental Geography of Ebn Haukal, an Arabian Traveller of the Tenth Century.* çev. William Ouseley. Londra: Wilson & Co.

Ibn lyas. 1945. *Histoire des mamlouks circassiens.* çev. by Gaston Wiet. Kahire: Imprimerie de l'Institut Frangais d'Archeologie Orientale.

Ibn lyas (1448-yaklaşık 1524). 1955. *Journal d'un bourgeois du Caire: Chronique d'Ibn lyas.* Traduit et annote par Gaston Wiet. Paris: A. Colin.

Ibn Jubayr, Travels of. 1952. çev. J. C. Broadhurst. Londra: Jonathan Cape.

Issawi, Charles. 1970. "The Decline of Middle Eastern Trade, 1100-1850", s. 245-266 *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde, der. D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Jacoby, David. 1977. "L'expansion occidentale dans le Levant: les Venetiens a Acre dans la seconde moitie du treizieme siecle", *The Journal of Medieval History* 3: s. 225-264. Jacoby yeniden basım (1979).

Jacoby, David. 1979. *Recherches sur la Mediterranee orientate du XIIe au XVe siecles. Peuples, societes, economies.* Londra: Variorum Reprints.

Kuwabara, J. 1928, 1935. "P'u shou-keng A General Sketch of the Trade of the Arabs in China during the T'ang and Sung Eras", *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* II: 1- 79; VII: s. 1-104, Labib, Subhi. 1965. Handelsgesc-

hichte Agyptens im Spdtmittelalter (1171-1517). Wiesbaden: F. Steiner.

Labib, Subhi. 1970. "Les marchands Karimis en Orient et sur 1'Ocean Indien", s. 209-214 *Societes et compagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lamb, A. 1964. "A Visit to Siraf, an Ancient Port of the Persian Gulf", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXVII: s. 1-19.

Lambton, A. 1962. "The Merchant in Medieval Islam", w. 121-130 *A Locust's Leg, Studies in Honour of S. H Taqizadeh* içinde. Londra: Percy Lund, Humphries & Co.

Lapidus, Ira M. 1967. *Muslim Cities in the Later Middle Ages.* [Halep, Şam, biraz da Kahire.] Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press. İkinci baskı Cambridge University Press, 1984.

Le Lannous, Maurice. 1970. "Les grandes voies de relations entre 1'Orient et l'Occident", s. 21-28 *Societes et compagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lewis, Bernard. 1948-50. "The Fatimids and the Route to India", IFM, XI.

Lopez, R. S., Harry Miskimin, ve Abraham Udovitch. 1970. "England to Egypt, 1350-1500: Long-Term Trends and Long-Distance Trade", s. 93-128 *Studies in the Economic History of the Middle East* içinde. ed. M. A. Cook. Londra: Oxford University Press.

Marques, Lourenco, ed. 1964. *Ocean Indien et Mediterranee.* Sixieme Colloque d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.

Martin, Esmond Bradley. 1978. *Cargoes of the East: the Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean.* Londra: Elm Tree Books.

Minorsky, M. V. 1951. "Geographies et voyageurs musulmans", *Bulletin de la Societe Royale de Geographic d'Egypte* XXIV: s. 19-46.

Mollat, M. 1971. "Les relations de 1'Afrique de 1'Est avec Asie", *Cahiers d'Histoire Mon-*

diale XIII, No. 2 (Neuchatel): s. 291-316.

Morley, J. A. E. 1949. "The Arabs and the Eastern Trade", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XII: s. 143-175.

Pauty, E. 1951. "Villes spontanees et villes crees en Islam", *Annales de l'Institut d'Etudes Orientales* IX (Algiers): s. 52-75.

Petry, Carl F. 1981. *The Civilian Elite of Cairo in the Later Middle Ages.* Princeton: Princeton University Press.

Pirenne, Jacqueline. 1970. "Le developpement de la navigation Egypte-Inde dans 1'antiquite", s. 101-119 *Societes et compagnies de commerce en orient et dans I'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Prawer, J. 1951. "The Assise de teneure and the Assise de vente; a Study of Landed Property in the Latin Kingdom", *The Economic History Review*, 2nd series IV: s. 77-87.

Rabie, Hassanein M. 1972. *The Financial System of Egypt A. H. 564-741, A.D. 1169-1341.* Londra: Oxford University Press.

Reinaud, J. T. 1845. *Relation des voyages fails par les Arabes et les Persans dans l'Inde et a la Chine dans le IXe siecle de l'ere Chretienne.* Hasan ibn Yazid Abu-Zayd al- Sirafi'nin Arapça metni ve Fransızca çevirisi. Paris: Imprimerie Royale. 2 cilt: Tome I, Giriş (s. i-clxxx) and çeviri; Tome II, Arapça metin. Ayrıca bkz. Ferrand ve Sauvaget.

Richard, Jean. 1976. "Colonies marchandes privilegiees et marche seigneurial: La fonde d'Acre et ses 'droitures'", *Orient et Occident au moyen age: contact et relations (Xlle- XVes)* içinde yeniden basım. Londra: Variorum Reprints.

Richards, D. S. ed. 1970. *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium.* Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Richards, D.S. 1982. "Ibn Athir and the Later Parts of the Kamil: A Study in Aims and Methods", s. 76-108 *Medieval Historical Writing in the Christian and Islamic Worlds* içinde. ed. D.O. Morgan. Londra: School of Oriental and African

Studies.

Rodinson, Maxime. İlk baskı 1966, İngilizce çeviri 1974. *Islam and Capitalism.* Londra: Allen Lane. [Türkçesi: İslam ve Kapitalizm. 2002. çev. Fevzi Lütfi Topaçoğlu. Akyüz Yayınları.]

Sauvaget, Jean. 1934. "Esquisse d'une histoire de la ville de Damas", *Revue d'Etudes Islamiques*: s. 421-480.

Sauvaget, Jean. 1940. "Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Indes", *Journal Asiatique*: s. 11-20.

Sauvaget, Jean. 1941. *Alep: Essai sur le developpement d'une grande ville syrienne*. Metin ve Atlas 2 cilt. Paris: Paul Geuthner.

Sauvaget, Jean., yayına hazırlayan ve çeviren. 1948. *Akhbar as-Sin wa l'Hind, Relation de la Chine et de l'Inde.* Paris: Belles Lettres.

Sauvaget, Jean, ed. 1949. *La Chronique de Damas d'al-Jazari, Annees 689-698* H. Paris: H. Champion.

Scanlon, George. 1970. "Egypt and China: Trade and Imitation", s. 81-95 *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde, ed. D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Serjeant, R. B. 1963. *The Portuguese off the South Arabian Coast*. Oxford:The Clarendon Press.

Shboul, Ahmad M. H. 1979. *Al-Mas'udi and His World; a Muslim Humanist and His Interest in Non-Muslims.* Londra: Ithaca Press.

Stern, S. M. 1967. "Ramisht of Siraf, A Merchant Millionaire of the Twelfth Century", *Journal of the Royal Asiatic Society*: s. 10-14.

Teixeira da Mota, A. 1964. "Methodes de navigation et cartographie nautique dans 1'Ocean Indien avant le XVI siecle", s. 49-90 *Ocean Indien et Mediterranee* içinde. Sixieme Colloque International d'Histoire Maritime. Paris: S.E.V.P.E.N.

Tibbetts, G. R. 1981. *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese. The Kitab al-fawa 'id fl usul al-bahr wa'l-qawa'id of Ahmad B. Majid al-Najdi.* Londra: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland.

Toussaint, Auguste. 1966. *A History of the Indian Ocean.* Londra: Routledge and Kegan Paul.

Tyan, Emile. 1960. *Histoire de l'organisation judiciare en pays d'Islam.* Gözden geçirilmiş ikinci baskı. Leiden: E. J. Brill.

Udovitch, Abraham. 1967. "Credit as a Means of Investment in Medieval Islamic Trade", *Journal of African and Oriental Studies* 80: s. 260- 264.

Udovitch, Abraham. 1970a. *Partnership and Profit in Medieval Islam.* Princeton: Princeton University Press. [Türkçesi: *Orta Çağ İslam Dünyasında Ortaklık ve Kâr.* 2019. çev. İsmail Bektaş. Albaraka Yayınları.]

Udovitch, Abraham. 1970b. "Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade", s. 37-62 *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde, der. D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Udovitch, Abraham. 1979, yeniden basım 1981. "Bankers without Banks: Commerce, Banking and Society in the Islamic World of the Middle Ages", s. 255-273 *The Dawn of Modern Banking* içinde. New Haven: Yale University Press. Yeniden basım Princeton: Program in Near Eastern Studies.

Udovitch, Abraham, ed. 1981. *The Islamic Middle East, 700-1900: Studies in Economic and Social History.* Princeton: Darwin Press.

Udovitch, Abraham. 1985. "Islamic Law and the Social Context of Exchange in the Medieval Middle East", *History and Anthropology* I (England): s. 445-464.

Watson, Andrew M. 1981. "A Medieval Green Revolution: New Crops and Farming Techniques in the Early Islamic World", s. 29-58 *The Islamic Middle East, 700-1900: Studies in Economic and Social History* içinde, der. Abraham Udovitch. Princeton: Darwin Press.

Weissman, Keith. 1986. Lecture at University of Chicago. Yayımlanmamış.

Wiet, Gaston. 1955. "Les marchands d'epices sous les sultans mam-

louks", *Cahiers d'Histoire Egyptienne*, seri VII, fasikül 2 (Mayıs): s. 81-147.

Wiet, Gaston. 1964. *Cairo: City of Art and Commerce*. Norman: University of Oklahoma Press.

Wiet, Gaston. 1971. *Baghdad: Metropolis of the Abbasid Caliphate*. çev. Seymour Feiler. Norman: University of Oklahoma Press.

Ziadeh, Nicola A. 1953. *Urban Life in Syria under the Early Mamluks*. Beyrut: American Press.

Ziadeh, Nicola A. 1964. *Damascus Under the Mamluks*. Norman: University of Oklahoma Press.

ASYA

GENEL VE HİNDİSTAN

Abulfeda (1273-1331). 1957. "Abu 1-Fida's Description of India (Hind and Sind)", çev. S. Maqbul Ahmad ve Muhammad Muzaffer Andarabi. *Medieval India Quarterly* II: 147-170. Abu al-Fida'nın *Taqwin al-Buldan* eserinden seçmeler.

al-Idrisi. 1960. *India and the Neighbouring Territories in the Kitab Nuzhat al-Mushtaq fi-Khiteraq al-'Afaq of al-Sharif al-Idrisi*. Çeviri ve açıklamalar S. Maqbul Ahmad, V. Minorsky'nin önsözüyle. Leiden: E. J. Brill.

Anstey, V. 1952. *The Economic Development of India*. Londra ve New York: Longmans, Green and Co.

Appadorai, A. 1936. *Economic Conditions in Southern India (A.D. 1000-1500)*. 2 cilt. Madras: University of Madras.

Arasaratnam, Sinnappah. 1986. *Merchants, Companies, and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*. Delhi: Oxford University Press.

Attman, Artur. 1981. *The Bullion Flow between Europe and the East, 1000-1750*. Goteborg: Kungl. Veternskaps-Och Vitterhessamhallet.

Ballard, George A. 1984. *Rulers of the Indian Ocean*. New York-Delhi: Neeraj Publishing House.

Barbosa, Duarte, 1867, yeniden basım 1970. *A Description of the Coasts of East Africa and Malabar*, yayına hazırlayan ve çeviren Henry J. Stavely. İlk bası Hakluyt Society, First Series

No. 11; yeniden basım Londra.

Bartholomew, J. G. 1913. *A Literary and Historical Atlas of Asia.* Londra: J. M. Dent & Sons.

Bastin, John Sturgus. 1961. "The Changing Balance of the Southeast Asian Pepper Trade", *Essays on Indonesian and Malayan History* I: s. 19-52. Singapur: Eastern Universities Press.

Bayly, C.A. 1985. "State and Economy in India over Seven Hundred Years", *Economic History Review*, Second Series 38, No. 4: s. 583- 596.

Beckingham, C. F. ve G. W. B. Huntingford, [Francisco Alvares'in] editörleri. 1961. *The Prester John of the Indies.* Londra: Cambridge University Press, Hakluyt Society. 2 cilt.

Bhattacharya, Bimalendu. 1979. *Urban Developments in India Since Prehistoric Times.* Delhi: Shree Publishing House.

Bhattacharya, S. ve R. Thapar, ed. 1986. *Situating Indian History.* Delhi: Oxford University Press.

Byers, T. J. and H. Mukhia, ed. 1985. *Feudalism and Non-European Societies.* Londra: Frank Cass.

The Cambridge Economic History of India. 1982. Cilt I. 1200-1750. ed. T. Raychaudhuri ve Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press. Bkz. Simon Digby ve Burton Stein tarafından yazılan bölümler.

Chaudhuri, K. N. 1985. Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Mam to 1750. Cambridge: Cambridge University Press.

Cortesao, A., ed. 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires.* 2 cilt. Londra: The Hakluyt Society.

Dallapiccola, A. L. ve S. Z. Lallemant, ed. 1985. *Vijayanagara: City and Empire—New Currents of Research.* Stuttgart: Steiner Verlag.

Das Gupta, Ashin. 1967. *Malabar in Asian Trade: 1740-1800.* Cambridge: Cambridge University Press. Daha eski dönemleri anlatan bir bölüm de var.

Digby, Simon. 1982. "The Maritime Trade of India", s. 125-159 *The*

Cambridge Economic History of India içinde, Cilt I. ed. T. Raychaudhuri ve Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Elliot, Henry M. ve John Dowson. İlk baskı 1867-1877, yeniden basım 1969. *The History of India, as Told by Its Own Historians.* 8 cilt. Allahabad: Kitab Mahal.

Fritz, John M., George Mitchell, ve M. S. Nagaraja Rao. 1985. *Where Kings and Gods Meet.* Tucson: University of Arizona Press.

Goitein, S. D. 1954. "From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries", *Speculum* XXIX: s. 181-197.

Goitein, S. D. 1963. "Letters and Documents on the India Trade in Medieval Times", *Mamie Culture* 37, No. 3: s. 188-205.

Gopal, Surendra. 1975. *Commerce and Crafts in Gujarat: A Study in the Impact of European Expansion on Precapitalist Economy.* New Delhi: People's Publishing House.

Grewel, J. S. ve Indu Banga, ed. 1981. *Studies in Urban History.* Amritsar: Guru Nanak Deo University.

Habib, Irfan. 1976. "Notes on the Indian Textile Industry in the Seventeenth Century", *S. C. Sarkar Felicitation Volume.* New Delhi.

Habib, Irfan. 1980. "The Technology and Economy of Mughal India", *The Indian Economic and Social History Review* XVII: s. 1-34.

Habib, Irfan. 1982. "Northern India Under the Sultanate", s. 45-101 *The Cambridge Economic History of India* içinde, Cilt I. ed. T. Raychaudhuri ve Man Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Hall, D. G. E. 1981. *A History of South-East Asia,* 4th ed. Londra: The Macmillan Press.

Hall, Kenneth. 1978. "International Trade and Foreign Diplomacy in Early Medieval South India", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXI: s. 75-98.

Hall, Kenneth R. 1980. *Trade and Statecraft in the Age of the Colas.* New

Delhi: Abhinav Publications.

Heitzman, E. J. 1985. "Gifts of Power, Temples, Politics and the Economy in Medieval South India." Doktora tezi, University of Pennsylvania.

Husayn Nainar. 1942. *Arab Geographers' Knowledge of South India.* Madras: University of Madras.

Ibn Battuta. 1955. *The Rehla of Ibn Battuta* (Hindistan, Maldiv Adaları, Seylan). Yorumlarla birlikte çev. A. Mahdi Husain. Baroda: Oriental Institute.

Indrapala, K. 1971. "South Indian Mercantile Communities in Ceylon, circa 950-1250", *The Ceylon Journal of Historical and Social Studies*, New Series 1, No. 2: s. 101-113.

Karashima, N. 1984. *South Indian History and Society: Studies from Inscriptions, 850-1800.* Delhi: Oxford University Press.

Krishna Ayyar, K. V. 1938. *The Zamorins of Calicut, From Earliest Times Down to A.D. 1806.* Kozhikode: Norman Printing Bureau.

Krishna Ayyar, K. V. 1966. *A Short History of Kerala.* Ernakulum: Pai&Co.

Krishnaswami Pillai, A. 1964. *The Tamil Country under Vijayanagaru.* Annamalai Historical Series No. 20. Annamalainagar: Annamalai University.

Loewe, Michael. 1971. "Spices and Silk: Aspects of World Trade in the First Seven Centuries of the Christian Era", *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No. 2: s. 166-179.

Logan, William. Yeniden basım 1981. *Malabar.* 2 cilt. Trivandrum: Charithram Publications.

Mahalingam, T. V. 1940. *Administration and Social Life under Vijayanagar.* Madras: University of Madras.

Mahalingam, T. V. 1951. *Economic Life in the Vijayanagar Empire.* Madras: University of Madras.

Mahalingam, T. V. 1969. *Kancipuram in Early South Indian History.* New York & Madras: Asia Publishing House.

Miller, J. Innes. 1969. *The Spice Trade of the Roman Empire, 29 B.C.-A.D.*

641. Oxford: The Clarendon Press.

Mines, Mattison. 1984. *The Warrior Merchants: Textiles, Trade and Territory in South India.* Cambridge: Cambridge University Press. (Çağdaş dönemi ele alsa da geçmiş örnekler de var.)

Misra, S. C. 1981. "Some Aspects of the Self-Administering Institutions in Medieval Indian Towns", s. 80-90 *Studies in Urban History* içinde, der. J. S. Grewel ve Indu Banaga. Amritsar: Guru Nanak Deo University.

Mookerji, R. K. 1912, ikinci baskı 1962. *Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times.* 2. baskı. Allahabad: Kitab Mahal.

Mukhia, H. 1981. "Was There Feudalism in Indian History?" *Journal of Peasant Studies* VIII: s. 273-310.

Natkiel, Richard ve Antony Preston, c. 1986. *The Weidenfeld Atlas of Maritime History.* Londra: Weidenfeld and Nicolson.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1932a. *Studies in Cola History and Administration.* Madras: University of Madras.

Nilakanta Sastri. K. 1932b. "A Tamil Merchant-Guild in Sumatra", s. 314-327 *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, und Volkenkunde* içinde.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1938. "The Beginnings of Intercourse between India and China", *Indian Historical Quarterly* 14: s. 380-387.

Nilankanta Sastri, K. A. A. 1955. *The Colas.* İkinci baskı. Madras: University of Madras.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1976. Gözden geçirilmiş dördüncü baskı. *A History of South India from Prehistoric Times to the Fall of Vijayanagar.* Madras ve Londra: Oxford University Press.

Nilakanta Sastri, K. A. A. 1978. *South India and South-East Asia: Studies in Their History and Culture.* Mysore: Geetha Book House.

Nilakanta Sastri, K. A. A. ve N. Venkataramanayya, ed. 1946. *Further Sources of Vijayanagara History.* 3 cilt. Madras: University of Madras.

Palat, Ravi Arvind. 1983. "The Vijayanagara Em-

pire: Reintegration of the Agrarian Order of Medieval South India, 1336-1565." Montreal'daki Early State and After konferansında sunulan yayınlanmamış makale, revize edilmiş versiyonu *Early State Dynamics* içinde, ed. J. J. M. Claessen ve P. van de Velde. Leiden: E. J. Brill.

Palat, Ravi Arvind. 1986. "From World-Empire to World Economy: Changing Forms of Territorial Integration and Political Domination in Medieval South India." Tufts Üniversitesindeki South Asia and World Capitalism konferansında sunuldu. Basılmamış makale için: Suny-Binghamton: Fernand Braudel Center.

Pillay, K. K. 1963. *South India and Ceylon.* Madras: University of Madras.

Pillay, K. K. 1969. *A Social History of the Tamils.* Madras: University of Madras.

Poujade, Jean. 1946. *La route des Indes et ses navires.* Paris: Payot.

Ramaswamy, Vijaya. 1980. "Notes on the Textile Technology in Medieval India with Special Reference to South India", *Indian Economic and Social History Review* XVII, 2: s. 227-241.

Ramaswamy, Vijaya. 1985a. "The Genesis and Historical Role of the Masterweavers in South Indian Textile Production", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XXVIII: s. 294- 325.

Ramaswamy, Vijaya. 1985b. *Textiles and Weaving in Medieval South India.* Delhi: Oxford University Press.

Raychaudhuri, Tapan ve Irfan Habib, 1982 edisyonu. *The Cambridge Economic History of India.* Cilt I: c. 1200-c. 1750. Cambridge: Cambridge University Press.

Richard, Jean. 1968. "European Voyages in the Indian Ocean and the Caspian Sea", *Iran: Journal of Persian Studies* VI: s. 45-52.

Richards, John, ed. 1983. *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds.* Durham, North Carolina: Duke University Press.

Richards, John F. 1986 yayınlanmamış. "Preci-

ous Metals and India's Role in the Medieval World Economy." Tufts Üniversitesindeki South Asia and World Capitalism konferansında sunuldu.

Rockhill, W. W. 1913-1915. "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coasts of the Indian Ocean during the Fourteenth Century", *T'oung Pao* içinde (Leiden). XIV. cilt I. Bölüm (1913), s. 473-476; XV. cilt (1914), s. 419-447; XVI. cilt (1915), s. 61-159, 234-271, 374-392, 435-467, 604-626.

Sastry, K. R. R. 1925. *South Indian Guilds.* Madras: Indian Publishing House.

Schwartzberg, Joseph E., ed. 1978. *A Historical Atlas of South Asia.* Chicago: University of Chicago Press.

Sharma, R. S. 1965. *Indian Feudalism: c. 300-1200.* Kalküta: University of Calcutta.

Sharma, R. S. 1985. "How Feudal was Indian Feudalism?" *Journal of Peasant Studies* XII: s. 19-43.

Singaravelu, S. 1966. *Social Life of the Tamils: The Classical Period.* Kuala Lumpur: University of Malaya.

Singh, M. P. 1985. *Town, Market, Mint and Port in the Mughal Empire 1556-1707: An Administrative-cum-Economic Study.* Yeni Delhi: Adam Publishers.

Spencer, George W. 1983. The Politics of Expansion: the Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya. Madras: New Era Press.

Stein, Burton. 1960. "The Economic Function of a Medieval South Indian Temple", *Journal of Asian Studies* 9, No. 2: s. 163-176.

Stein, Burton. 1965. "Coromandel Trade in Medieval India", s. 47-62 *Merchants and Scholars: Essays in the History of Exploration and Trade* içinde, der. John Parker. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Stein, Burton. 1969. "Integration of the Agrarian System of South India",. 173-215 Land *Control and Social Structure in Indian History* içinde, ed. R. E. Frykenberg. Madison: University of Wisconsin Press.

Stein, Burton, ed. 1975. *Essays on South India.* Asian Studies Program, Hawaii: The University Press of Hawaii. Özellike bkz. "The State and the Agrarian Order in Medieval South India: A Historiographical Critique", başlıklı makalesi, s. 64-91.

Stein, Burton. 1980. *Peasant State and Society in Medieval South India.* Delhi, Oxford: Oxford University Press.

Stein, Burton. 1982a. "South India", s. 14-42 *The Cambridge Economic History of India* içinde, Cilt I. ed. by T. Raychaudhuri ve Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Burton. 1982b. "Vijayanagara c. 1350-1564", s. 102-124 *The Cambridge Economic History of India* içinde, Cilt I. Der. T. Raychaudhuri ve Irfan Habib. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Burton. 1985. "Politics, Peasants and the Deconstruction of Feudalism in Medieval India", *Journal of Peasant Studies* XII: s. 54-86.

Sundaram, K. 1968. *Studies in Economic and Social Conditions of Medieval Andhra, A.D. 1000-1600.* Madras: Triveni Publishers.

Tibbetts, G. R. 1956. "Pre-Islamic Arabia and South-East Asia", *Journalof the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXIX: s. 182-208.

Venkatarama Ayyar, K. R. 1947. "Medieval Trade, Craft, and Merchant Guilds in South India", *Journal of Indian History* 25: s. 271-280.

Verma, H. C. 1978. *Medieval Routes to India: Baghdad to Delhi: A Study of Trade and Military Routes.* Kalküta: Naya Prokash.

Wijetunga, W. M. K. 1966. "South Indian Corporate Commercial Organizations in South and Southeast Asia", *First International Conference Seminar of Tamil Studies:* s. 494-508. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Wittfogel, Karl. 1957. *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power.* New Haven: Yale University Press.

Zaki, Muhammad. 1981. *Arab Accounts of India during the Fourteenth Century.* New Delhi:

Munshiram Manoharlal Publishers.

MALAKKA BOĞAZI

Bartholomew, J. G. 1913. *A Literary and Historical Atlas of Asia.* Londra: J. M. Dent & Sons.

Bastin, John and Harry J. Benda. 1968. *A Short History of Modern South East Asia.* Kuala Lumpur: Federal Publications.

Bastin, John S., R. O. Winstedt, ve Roelof Roolvink, 1964 edisyonu. *Malayan and Indonesian Studies: Essays Presented to Sir Richard Winstedt on His Eighty-Fifth Birthday.* Oxford: The Clarendon Press.

Berg, Lodewijk Willem Christian van den. 1887. *Hadthramut and the ArabColonies in the Indian Archipelago.* Kısmi İngilizce çeviri C. W. H. Sealy. Bombay: Government Central Press. II. Bölümde Sumatra'daki Arap göçmenlere dair bilgiler var, fakat sadece 19. yüzyılı kapsıyor.

Braddell, Sir Roland. Yeniden basım 1970. *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula.* Kuala Lumpur: Malayan Branch of the Royal Asiatic Society Reprint.

Bronson, Bennet. 1977. "Exchange at the Upstream and Downstream Ends: Notes toward a Functional Model of the Coastal States in Southeast Asia", s. 39-52 *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia* içinde. der. Karl L. Hutterer. Ann Arbor: Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.

Brown, C. C., çev. 1952. "Sejarah Melayu or 'Malay Annals,' " *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXV, 2 ve 3. Bölüm: s. 6-276.

Carey, Iskandar. 1976. *Orang Asli: The Aboriginal Tribes of Peninsular Malaysia.* Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Coedes, G. 1918. "Le royaume de Crivijaya", *Bulletin de l'Ecole Franqaise d'Extreme-Orient* (Hanoi ve Paris) XVIII, No. 6: s. 1-36.

Coedes, G. 1968. *The Indianized States of Southeast* Asia. ed. W. F. Vella and çev. S. B. Cowing. Honolulu: East-West

Center. *Les etats hindouises d'Indochine et d'Indonesie. Paris: Edition de Boccard* çevirisi, 1964 (ilk baskı 1949).

Coedes, G. 1966, yeniden basım 1983. İngilizce çeviri. *The Making of South East Asia.* Berkeley: University of California Press paper reissue.

Cordier, Henri. 1912-32. *Bibliotheca Indosinica.* Etudes Asiatiques içinde. *Publications de l'Ecole Franqaise d'Extreme-Orient.* 4 cilt ve dizin. Paris: Imprimerie Nationale, E. Leroux.

Cortesao, A., ed. 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires.* 2 cilt. Londra: The Hakluyt Society.

Cowan, C. D., ed. 1964. *The Economic Development of South East Asia: Studies in Economic History and Political Economy.* Londra: Allen & Unwin.

Crawfurd, John. 1820. *History of the Indian Archipelago.* 3 cilt. Edinburgh: Archibald Constable.

Crawfurd, J. 1856, yeniden basım *1971. A Descriptive Dictionary of the Indian Islands and Adjacent Countries.* İlk olarak Londra'da. Yeniden basım Kuala Lumpur ve New York: Oxford University Press.

Di Meglio, R. R. 1970. "Arab Trade with Indonesia and the Malay Peninsula from the 8th to the 16th Century", *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde s. 105-136. der D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Douglas, F. W. 1949, yeniden basım 1980. "Notes on the Historical Geography of Malaya. Sidelights on the Malay Annals", s. 459-515 *A Study of Ancient Times in the Malay Peninsula* içinde, der. R. Braddell. Kuala Lumpur: Malayan Branch of the Royal Asiatic Society Reprint.

Ferrand, G. 1922. "L'empire sumatranais de crivijaya", *Journal Asiatique* (Paris) XX (Temmuz-Eylül): 1-104; (Ekim-Aralık): s. 161-246.

Hall, D. G. E. 1961. *Historians of South East* Asia. Londra: Oxford University Press.

Hall, D. G. E. 1964, yeniden basım 1968. *A His-*

tory of South-East Asia. Londra ve New York: St. Martin's Press.

Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia.* Honolulu: University of Hawaii Press.

Heard, Nigel. 1968. *The Dominance of the East.* Londra: Blandford Press.

Hutterer, Karl L., ed. 1977. *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia. Perspectives from Prehistory and Ethnography.* Ann Arbor: University of Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.

Lach, D. F. 1965-1977. *Asia in the Making of Europe.* Cilt I, Kitap I ile başlıyor. Chicago: University of Chicago Press, 1965. Bazıları konuyla alakalı değil. Cilt II, Kitap I, *The Visual Arts.* 1970; Kitap II, *The Literary Arts.* 1977. Bizim için önemli bölüm Cilt II, Kitap III, *The Scholarly Disciplines.* 1977.

Lim, Heng Kow. 1978. *The Evolution of the Urban System in Malaya.* Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.

MacKnight, C. C. 1986. "Changing Perspectives in Island Southeast Asia", s. 215-227 *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries* içinde, der. David G. Marr ve A. C. Milner. Sinagapur: Chong Moh.

Majumdar, R. C. 1937-38. *Hindu Colonies in the Far East.* 2 cilt. Lahore: The Punjab Sanskrit Book Depot. İkinci baskı. 1963. Calcutta: Firma K. L. Kuknopadhyay.

Majumdar, R. C. 1963. *Ancient Indian Colonization in South-East Asia.* Baroda: B. J. Sandesara.

Marr, David G. ve A. C. Milner, ed. 1986. *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries.* Singapore Institute of Southeast Asian Studies and the Research School of Pacific Studies, Australian National University. Singapur: Chong Moh.

Marsden, William. Üçüncü baskı. 1811, yeniden basım 1966. *A History of Sumatra.* Kuala Lumpur: Oxford University Press.

McCloud, Donald G. 1986. *System and Process in Southeast Asia: The Evolution of a Region.*

Boulder, Colorado: Westview Press.

Meilink-Roelofsz, M. A. P. 1970. "Trade and Islam in the Malay-Indonesian Archipelago Prior to the Arrival of the Europeans", s. 137-157 *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde, ed. D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Nilakanta Sastri, K. A. 1940. "Sri Vijaya", *Bulletin de l'Ecole Franqaise d'Extreme-Orient* XL: s. 239-313.

Nilakanta Sastri, K. A. 1949. *History of Sri Vijaya*. Madras: University of Madras Press.

Nilakanta Sastri, K. A. 1978. *South India and South-East Asia: Studies in Their History and Culture*. Mysore: Geetha Book House.

Nooteboom, C. 1950-1951. "Sumatra en de zeevaart op de Indische Oceaan", s. 119-127 *Indonesie, vierdejaargang 1950-1951* içinde. S'Gravenhage: van Hoeve.

Pigeaud, T. G. T., ed. 1960-63. *Java in the Fourteenth Century. A Study in Cultural History . . . 1365 A.D.* 5 ciltlik üçüncü baskı. The Hague: M. Nijhoff.

Pires, Tome. Bkz. Cortesao (1944).

Sandu, Kernial Singh ve Paul Wheatley. 1983. *Melaka: The Transformation of a Malay Capital c. 1400-1980*. 2 cilt. Kuala Lumpur: Oxford University Press for the Institute of Southeast Asian Studies.

Simkin, C. G. F. 1968. *The Traditional Trade of Asia*. Londra: Oxford University Press.

Sopher, David E. 1965. *The Sea Nomads. A Study Based on the Literature of the Maritime Boat People of Southeast Asia*. Memoirs of the National Museum, Singapore, No. 5. Basım Lim Bian Han.

Tibbetts, G. R. 1956a. "The Malay Peninsula as Known to the Arab Geographers", *Journal of Tropical Geography* IX: s. 21-60.

Tibbetts, G. R. 1956b. "Pre-Islamic Arabia and South East Asia", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXIX: s. 182- 208.

Tibbetts, G. R. 1957. "Early Muslim Traders in South East Asia",

Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society XXX: s. 1-45.

Tregonning, K. G. 1962. *Malaysian Historical Sources.* Singapore: Department of History, University of Singapore.

van Leur, J. C. 1955. "On Early Asian Trade", *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History.* The Hague-Bandung.

Wang, Gungwu, ed. 1964. *Malaysia: A Survey.* Londra: Pall Mall Press ve ayrıca Praeger.

Wheatley, Paul. 1961. *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A. D. 1500.* Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Wheatley, Paul. 1983. *Nagara and Commandery: Origins of the Southeast Asian Urban Traditions.* Chicago: University of Chicago Geography Department.

Whitmore, John K. 1977. "The Opening of Southeast Asia, Trading Patterns through the Centuries", s. 139-153 *Economic Exchange and Social Interaction in Southeast Asia. Perspectives from Prehistory and Ethnography* içinde, der. Karl L. Hutterer. Ann Arbor: University of Michigan Papers on South and Southeast Asia, No. 13.

Winstedt, R. O. 1917. "The Advent of Muhammadanism in the Malay Peninsula and Archipelago", *Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society* 77: s. 171-175.

Winstedt, R. O. 1935. "A History of Malaya", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XIII: 1-210. İkinci baskı, Singapur, 1962.

Winstedt, R. O. 1948. *Malaya and its History.* Londra: Hutchinson's University Library.

Winstedt, R. O. 1982. *A History of Malaya*, gözden geçirilmiş ve genişletilmiş. Kuala Lumpur: Marican and Sons. (Bkz. Winstedt, 1935.)

Wolters, O. W. 1967. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya.* Ithaca: Cornell University Press.

Wolters, O. W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay*

History. Ithaca: Cornell University Press.

Wolters, O. W. 1975. "Landfall on the Palembang Coast in Medieval Times", *Indonesia* 20: s. 1-57.

ÇİN

Allsen, Thomas, 1983. "The Yuan Dynasty and the Uighurs of Turfan in the 13th Century", s. 243-280 *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th—14th Centuries* içinde. der. Morris Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Aubin, F., ed. 1970-1980. *Etudes Song. In memoriam Etienne Balazs.* Seri halinde makale yayını. Serie: Histoire et Institutions. Paris: Mouton & Cie. and Ecole des Hautes Etudes.

Balazs, E. 1964a. "The Birth of Capitalism in China", s. 34-54 *Chinese Civilization and Bureaucracy: Variations on a Theme* içinde. çev. H. M. Wright. New Haven and Londra: Yale University Press.

Balazs, E. 1964b. *Chinese Civilization and Bureaucracy: Variations on a Theme*. çev. H. M. Wright. New Haven and Londra: Yale University Press.

Balazs, E. 1976. "Une carte des centres commerciaux de la Chine a la fin du lie siecle", s. 275-280 *Etudes Song. In memoriam Etienne Balazs* içinde. der. F. Aubin. Paris: Mouton. Bulletin of Sung and Yuan Studies. 1981 yıllığı; Sung Studies Newsletter olarak devam etti.

Carter, T. F. 1925, ikinci baskı. 1955. *The Invention of Printing in China and its Spread Westward*. İkinci baskıyı gözden geçiren L. C. Goodrich. New York: Ronald Press Co.

Chan, Albert. 1982. *The Glory and Fall of the Ming Dynasty*. Norman: University of Oklahoma Press.

Chang, Fu-jui. 1962. *Les fonctionnaires des Song: index de litres*. Paris: Mouton.

Chang, Wing-tsit. 1957. "Neo-Confucianism and Chinese Scientific Thought", *Philosophy East and West 6.* Çin'in modern bilim geliştirmemesine açıklama getirmeye çalışıyor.

Chau, Ju-Kua. 1911.

Chau Ju-Kua: Chu-fan-chi [12. Ve 13. Yüzyıllarda Çin ve Arap Ticareti üzerine Çalışmaları]. Çinceden çeviren Friedrich Hirth ve W. W. Rockhill. St. Petersburg: Printing Office of the Imperial Academy of Sciences.

Chou, Chin-cheng. 1974. *An Economic History of China.* çev. Edward Kaplan. Bellingham: Program in East Asian Studies, Western Washington State College.

Dawson, Raymond S. 1972, 1976. *Imperial China.* Londra: Hutchinson. Also Harmondsworth: Penguin.

de Rachewiltz, Igor. 1983. "Turks in China under the Mongols: A Preliminary Investigation of Turco-Mongol Relations in the 13th and 14th Centuries", s. 281-310 *China among Equals: The Middle Kingdom and its Neighbors, 10th-14th Centuries* içinde. ed. Morris Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Di Meglio, R. R. 1965. "II commercio arabo con la Cina dal X secolo all'avvento dei Mongoli", *Annali Istituto Universitari Orientale di Napoli*: s. 89-95.

Duyvendak, J. J. L. 1949. *China's Discovery of Africa.* Londra: A. Probsthain.

Elvin, Mark. 1973. *The Pattern of the Chinese Past.* Stanford: Stanford University Press.

Enoki, Kazuo. 1954. "Some Remarks on the Country of Ta-Sh'ih as Known to the Chinese Under the Sung", *Asia Major* IV, 1, New Series: s. 1-19.

Fairbank, John K. 1957. *Chinese Thought and Institutions.* Chicago: University of Chicago Press.

Fairbank, J. et ai. 1973. *East Asia: Tradition and Transformation.* Boston: Hough ton Mifflin.

Filesi, Teobaldo. 1972. *China and Africa in the Middle Ages.* çev. David Morison. Londra: Frank Cass in association with the Central Asian Research Centre. İlk basımı İtalyanca olarak 1962'de yapıldı.

Gernet, Jacques. 1962. *Daily Life in China on the Eve of the Mongol Invasion, 1250-1276* [Hangzhou, Çin]. çev. H. M. Wright. Londra: Allen & Unwin.

Grousset, Rene. 1942. *His-*

toire de la Chine. (Paris) 1952 İngilizce çeviri. *The Rise and Splendour of the Chinese Empire*. Londra: G. Bles.

Haeger, John W., ed. 1975. *Crisis and Prosperity in Sung China*. Tucson: University of Arizona Press.

Hartwell, Robert. 1962. "A Revolution in the Chinese Iron and Coal Industries during the Northern Sung, 960-1126 A.D.", *Journal of Asian Studies* XXI: s. 153-162.

Hartwell, Robert. 1966. "Markets, Technology, and the Structure of Enterprise in the Development of the Eleventh-Century Chinese Iron and Steel Industry", *Journal of Economic History* XXVI: s. 29-58.

Hartwell, Robert. 1967. "A Cycle of Economic Change in Imperial China: Coal and Iron in Northeast China, 750-1350", *Journal of the Social and Economic History of the Orient* X: s. 102-159.

Hartwell, Robert. 1982. "Demographic, Political, and Social Transformations of China, 750-1550", *Harvard Journal of Asiatic Studies* XXXXII: s. 365-442.

Hermann, Albert. 1966. *An Historical Atlas of China*. Chicago: Aldine Publishing Co.

Hervouet, Yves. 1969. *Bibliographic des travaux en langues occidentales sur les Song parus de 1946 a 1965*. Bordeaux: Universite de Bordeaux.

Hirth, Friedrich ve W. W. Rockhill, ed. ve çev. 1911. *Chau Ju-Kua*. St. Petersburg: Printing Office of the Imperial Academy of Sciences. Bkz. Chau (1911).

Ho, Ping-ti. 1970. "An Estimate of the Total Population of Sung-Chin China", s. 34-54 *Etudes Song. In memoriam Etienne Balazs* içinde, Ser. 1, No. 1. ed. F. Aubin. Paris: Mouton & Cie. ve Ecole des Hautes Etudes.

Hsiao, Chi-ching. 1978. *The Military Establishment of the Yuan Dynasty*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Hsieh, Chiao-min. 1973. *Atlas of China*, ed. Christopher Salter. New York: McGraw-Hill.

Hucker, Charles O. 1975. *China's Imperial Past: An Introduction to Chi-*

nese History and Culture. Stanford: Stanford University Press.

Hucker, Charles O. 1978. *China to 1850: A Short History.* Stanford: Stanford University Press.

Hudson, G. F. 1970. "The Medieval Trade of China", s. 159-168 *Islam and the Trade of Asia: A Colloquium* içinde, der. D. S. Richards. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Ibn Battuta. 1929. *Travels in Asia and Africa, 1325-1354.* Seçmeler. çev. H. A. R. Gibb. Kâğıt baskı 1983. Londra: Routledge and Kegan Paul.

Kahle, Paul. 1956. "Chinese Porcelain in the Lands of Islam." *Opera Minora* içinde. Leiden, 1956. Ayrıca *Transactions of the Oriental Ceramic Society* (1940-41): 27-46. Londra: The Society.

Kato, Shigeshi. 1936. "On the Hang or the Association of Merchants in China", *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* VIII: s. 45-83.

Kracke, Edward, Jr. 1954-55. "Sung Society: Change within Tradition", *Far Eastern Quarterly* XIV: s. 479-488.

Kuwabara, J. 1928 (Bölüm I) ve 1935 (Bölüm II). "P'u Shou-keng A General Sketch of the Trade of the Arabs in China during the T'ang and Sung Eras", *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* VII, Bölüm I, 1-79; *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* VII: Bölüm II, 1-104.

Langlois, John J., ed. 1981. *China Under Mongol Rule.* Princeton: Princeton University Press.

Lee, James. 1978. "Migration and Expansion in Chinese History", s. 20-47 *Human Migration, Patterns and Policies* içinde, ed. W. H. McNeill ve R. Adams. Bloomington: University of Indiana Press.

Lee, Mabel Ping-hua. 1921. *The Economic History of China, with Special Reference to Agriculture.* New York: Columbia University Press.

Li, Dun Jen. 1978. *The Ageless Chinese: A History.* New York: Scribner.

Li Guohao, Zheng Mengwen, ve Cao Tiangin, ed. 1982. *Explorations in the History of Science and*

Technology in China. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Liu, James T. C. and Peter J. Golas, ed. 1969. *Problems in Asian Civilizations: Change in Sung China: Innovation or Renovation?* Lexington, Massachusetts: D. C. Heath.

Lo, Jung-Pang. 1955. "The Emergence of China as a Sea Power during the Late Sung and Early Yuan Periods", *Far Eastern Quarterly* XIV: s. 489-503.

Lo, Jung-Pang. 1957. "China as a Sea Power, 1127-1368." Doktora Tezi, University of California, Berkeley.

Lo, Jung-Pang. 1958. "The Decline of the Early Ming Navy", *Oriens Extremus* V: s.149-168.

Lo, Jung-Pang. 1969. "Maritime Commerce and its Relation to the Sung Navy", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* XII: s. 57-101.

Lo, Jung-Pang. 1970. "Chinese Shipping and East-West Trade from the Tenth to the Fourteenth Century", s. 167-174 *Societes et compagnies de commerce en orient et dans I'Ocean Indien* içinde. Paris: S.E.V.P.E.N.

Lopez, R. S. 1952. "China Silk in Europe in the Yuan Period", *Journal of the American Oriental Society* 72: s. 72-76.

Ma, Laurence J. C. 1971. *Commercial Development and Urban Change in Sung China (960-1279).* Ann Arbor: University of Michigan Press.

McKnight, Brian E. 1971. *Village and Bureaucracy in Southern Sung China.* Chicago: University of Chicago Press.

McNeill, William H. 1982. *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society Since A.D. 1000.* Chicago: University of Chicago Press.

Milton, Joyce. 1970. *Tradition and Revolt: Imperial China, Islands of the Rising Sun.* New York: HBJ Press.

Morton, William S. 1980. *China: Its History and Culture.* New York: Lippincott and Crowell.

Needham, Joseph. 1954-85. *Science and Civilisation in China.* 6 cilt. Cambridge: Cambridge University Press.

Needham, Joseph. 1970. *Clerks and Craftsmen*

in China and the West: Lectures and Addresses on the History of Science and Technology. Cambridge: Cambridge University Press.

Needham, Joseph. 1981. *Science in Traditional China: A Comparative Perspective*. Makale ve derslerin derlemesi. Hong Kong and Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Pelliot, Paul. 1933. "Les grands voyages maritimes Chinois au debut du XVe siecle", *T'oung Pao* XXX: s. 235-455.

Reischauer, E. O. 1940-41. "Notes on T'ang Dynasty Sea Routes", Harvard Journal of *Asiatic Studies* V: s. 142-164.

Rockhill, W. W. 1913-1915. "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century." *T'oung Pao* içinde (Leiden). Cilt XIV (1913), s. 473-476; Cilt XV (1914), s. 419-47; Cilt XVI (1915), s. 61-159, 234-271, 374-392, 435-467, 604-626.

Rodzinski, Witold. 1979-1983. *A History of China*. 2 cilt. Oxford and New York: Pergamon Press.

Rodzinski, Witold. 1984. *The Walled Kingdom: A History of China from Antiquity to the Present*. New York: Free Press.

Rossabi, Morris, ed. 1983. *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th-14th Centuries*. Berkeley: University of California Press.

Sadao, Aoyama. 1976. "Le developpement des transports fluxiaux sous les Sung", s. 281-294 *Etudes Song* içinde, Ser. I, Histoire et Institutions. Japoncadan Fransızcaya çeviren F. Aubin. Paris: Mouton.

Salmon, C. ve D. Lombard. 1979. "Un vaisseau du XIIIeme s. Retrouve avec sa cargaison dans la rade de Zaitun", *Archipelago* XVIII: s. 57-67.

Schurmann, H. F. 1956. *Economic Structure of the Yuan Dynasty: Translationof Chapters 93 and 94 of the Yuan shih*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Sellman, Roger R. 1954.

An Outline Atlas of Eastern History. Londra: E. Arnold. Also includes India, Southeastern Asia.

Shiba, Yoshinobu. 1970. *Commerce and Society in Sung China.* çev. Mark Elvin. Ann Arbor, Michigan: Center for Chinese Studies, University of Michigan.

Shiba, Yoshinobu. 1983. "Sung Foreign Trade: Its Scope and Organization", s. 89-115 *China among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th-14th Centuries* içinde, ed. M. Rossabi. Berkeley: University of California Press.

Sivin, N. 1982. "Why the Scientific Revolution Did Not Take Place in China—or Didn't It?" s. 89-106 *Explorations in the History and Technology in China. Compiled in Honor of the 80th Birthday of J. Needham* içinde. der. Li vd. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Skinner, G. William, ed. 1977. *The City in Late Imperial China.* Stanford: Stanford University Press.

Skoljar, Sergei A. 1971. "L'artillerie de jet a 1'epoque sung", s. 119-141 *Etudes Song. In memoriam Etienne Balazs* içinde, Ser. 1, No. 2. ed. by F. Aubin. Paris: Mouton.

So, Alvin. 1986. *The South China Silk District.* Albany, N.Y.: State University of New York Press.

Sung Studies Newsletter. 1970-1977. Ithaca, N.Y.

Tsien, Tsuen-hsuin. 1982. "Why Paper and Printing were Invented First in China and Used Later in Europe", s. 459-469 *Explorations in the History of Science and Technology in China: Compiled in Honor of the 80th Birthday of Joseph Needham* içinde. der. Li vd. Shanghai: Shanghai Chinese Classics Publishing House.

Wang, Gungwu. 1958. "The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXI, Kısım 2: s. 1-135.

Wang, Gungwu. 1970. " 'Public' and 'Private' Overseas Trade in

Chinese History", s. 215-225 *Societes et compagnies de commerce en orient et dans l'Ocean Indien* içinde. der. M. Mollat. Paris: S.E.V.P.E.N.

Weber, Max. 1951, yeniden basım 1968. *The Religion of China: Confucianism and Taoism.* çev. Hans Gerth. Glencoe, Illinois: The Free Press.

Wheatley, Paul. 1959. "Geographical Notes on Some Commodities Involved in Sung Maritime Trade", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* XXXII (2): s.5-140.

Wheatley, Paul. 1971. *The Pivot of the Four Quarters: A Preliminary Enquiry into the Origins and Character of the Ancient Chinese City.* Edinburgh: Edinburgh University Press.

Wilbur, C. Martin. 1943. "Industrial Slavery in China during the Former Han Dynasty (206 B.C.-A.D. 25)", *The Journal of Economic-History* III: s. 56-69.

Wilkinson, Endymion. 1973. *The History of Imperial China: A Research Guide.* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Wilson, A. A., S. L. Greenblatt, ve R. W. Wilson, 1983 edisyonu. *Methodological Issues in Chinese Studies.* New York: Praeger.

Worthy, Edmund. 1975. "Regional Control in the Southern Sung Salt Administration", s. 101-141 *Crisis and Prosperity in Sung China* içinde, der. John Haeger. Tucson: University of Arizona Press.

Yang, Lien-cheng. 1952. *Money and Credit in China:* A Short History. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Yang, Lien-cheng. 1969. *Excursions in Sinology.* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

DİZİN

I. Baldwin 130, 137
II. Baldwin 130
IX. Baldwin 137, 172, 173
II. Thibaut 098
IV. Thibaut 106, 107

13. yüzyıl dünya sistemi 520
17 Şehrin Loncası 144, 147

Abbasiler 293, 318
Abu-Lughod, J. 001, 003, 004, 047, 175, 331, 351, 535, 571
Aden 008, 040, 072, 073, 190, 227, 298, 299, 300, 303, 304, 332, 333, 338, 357, 358, 363, 385, 386, 394, 396, 397, 460, 506, 575
Aden, tarımsal üretim, Veba 008, 040, 072, 073, 190, 227, 298, 299, 300, 303, 304, 332, 333, 338, 357, 358, 363, 385, 386, 394, 396, 397, 460, 506, 575
Afrika 019, 040, 049, 060, 068, 073, 074, 078, 082, 087, 112, 113, 161, 164, 169, 174, 192, 194, 222, 251, 278, 309, 332, 347, 358, 360, 372, 376, 382, 393, 394, 436, 460, 469, 503, 506, 509, 517, 527, 529
Ahmad, Çin'deki vali 301, 384, 442, 571, 580, 582
Akka 040, 083, 108, 109, 162, 168, 191, 194, 244, 250, 274, 276, 277, 312, 346
Altın Boğa 164
Altın Orda 215, 218, 224, 232, 243, 313
Amiral Cheng Ho 304, 398, 459, 494, 504
Anderson, Perry 012, 054, 079, 080, 535
Antakya 040, 194, 224, 289, 308
Antwerp 128, 136, 152, 153, 194, 326
Anvers, bkz. Antwerp 128, 553, 557
Aquinas, Thomas 052
Araplar 265, 268, 292, 293, 294, 296, 358, 373, 380, 383, 396, 414, 463, 527, 575
Arap Yarımadası 300, 367
Aristoteles 052
Ashtor 112, 195, 287, 288, 289, 290, 316, 335-340, 342-344, 346, 348, 571, 572
Aşkelon 168, 170
Asti 112
Atjah 448, 459
avantajı, ticaret, ticarete kayma, gerileyişi 094, 530
Avrupa 006, 015, 016, 019, 022, 023, 024, 029, 032, 033, 035-043, 045-052, 054, 061, 062, 064, 065, 068, 071-074, 078, 079, 080-084, 086, 092-096, 104, 106, 108, 111, 113, 116, 119, 122, 123, 127, 130, 134, 136, 143, 144, 148, 150, 152-154, 158, 159, 162, 163, 165, 166, 169, 171, 173, 174-176, 180, 184-186, 190-192, 194, 196-199, 208, 214-218, 221, 222, 224, 225, 235, 238, 241, 249, 251-253, 256, 258, 273, 276, 278, 279, 291-293, 310, 314, 315, 318, 321, 323, 327, 328, 330, 332, 341, 344, 346, 347, 349, 350, 352, 354, 356, 357, 373, 381, 382, 392, 401, 406, 407, 409, 410, 413, 415, 420, 435, 445, 446, 449, 453, 457, 460-463, 468-470, 475, 477, 481, 494, 502-506, 508, 509, 512, 514, 515, 517-521, 524, 525, 528, 529-531, 533, 539, 540, 545, 547

Bacon, Francis 050, 052-055, 240
Bacon, Roger 050, 052-055, 240
Bağdat 008, 040, 047, 063, 072, 190, 196, 208, 216, 219, 220, 223, 226, 245, 252, 273, 279, 281-291, 293, 294, 299, 300, 302, 303, 307, 329, 331, 332, 339, 363, 391, 392, 395, 509
Bağdat, Brugge, Champagne fuarları

008, 040, 047, 063, 072, 190, 196, 208, 216, 219, 220, 223, 226, 245, 252, 273, 279, 281-291, 293, 294, 299, 300, 302, 303, 307, 329, 331, 332, 339, 363, 391, 392, 395, 509
Bağdat, Kahire'nin Köle Sultanlığı 008, 040, 047, 063, 072, 190, 196, 208, 216, 219, 220, 223, 226, 245, 252, 273, 279, 281-291, 293, 294, 299, 300, 302, 303, 307, 329, 331, 332, 339, 363, 391, 392, 395, 509
Bahreyn 308, 380
Balazs 455, 595, 597, 601
Balducci Pegolotti, Francesco de 109, 148, 229, 248-250, 479, 558, 571
Ballard 381, 582
Bankalar, Bruge, Champagne. 189
Barbosa 394, 582
Barcelona 109
Barfield 214, 230, 565
Bar-sur-Aube 071, 086, 094, 100, 101, 109, 121
Barthold 215, 234, 265-268, 565, 576
barut, Han, Hangchow 466, 467, 527
Basra 008, 036, 039, 040, 049, 072, 073, 170, 190, 191, 195, 208, 219, 221, 226, 246, 249, 251, 270, 273, 279, 280, 285, 289-293, 295, 296, 298-303, 306, 308, 312, 331, 333, 358, 361, 367, 368, 371, 373, 380, 381, 384, 385, 391, 394, 395, 397, 441, 460, 461, 482, 506, 512
Basra Körfezi 008, 039, 049, 072, 208, 221, 226, 270, 280, 292, 293, 295, 301, 371, 395, 397, 460, 512
Batlamyus 382
Batu 215, 216
Bautier 099, 100, 104, 110, 118, 120, 547, 548
Baybars 221, 223, 224, 225, 576
Belâzürî 385
Bereketli Hilal 078, 082, 214
Beyaz Orda 216
Biblos 380
Bizans 042, 082, 162-164, 184, 195, 332, 356, 454, 463
Blockmans 139, 154, 155, 552, 553
Bourquelot, Felix 094, 099, 100, 104, 110, 112-115, 117, 118, 549
Boutiot, Th. 097, 098, 099-102, 107, 110, 117, 120, 549
Bowen 298, 573
Braudel, Fernand 012, 032, 035, 039, 049, 095, 115, 118, 128, 132, 143, 163, 463, 525, 535, 536, 587
Bretschneider, E. 066, 267, 286, 566, 567
Brie 094, 096, 097, 098, 099, 101, 105, 107, 115, 117, 118, 123, 135, 165, 551
Brown, C. C. 426, 590
Brugge 006, 007, 015, 032, 071, 084, 086, 106, 110, 114, 116, 118, 123, 127-131, 135, 138, 139, 141-152, 154-156, 174, 192, 194, 196, 204, 227, 326, 328, 552-557
Buhara 243, 264-266, 268, 565
Büveyhîler 282, 284
Büyük Britanya 449, 464, 530
Büyük İskender 265, 426
Byrne 045, 118, 170, 175, 183-185, 187-189, 558, 559

Cahorslular 149
Calicut 585
Carter, T. F. 033, 463, 595
Cathay 479, 558, 569, 571
Cava 365, 367, 372, 373, 426, 428, 430-432, 434, 435, 439, 443, 445, 459, 460
Cengiz Han 047, 086, 202, 214-216, 218, 230, 231, 234, 252, 265-267, 269, 285, 436, 498, 512
Cenova 007, 034, 042, 045, 057, 071, 074, 084, 086, 104, 112, 115, 116, 118, 122, 134, 136, 137, 153, 158-162, 164, 165, 169, 173-176, 178-180, 183-187, 189-192, 194, 196-202, 204, 205, 242, 249, 251, 278, 313-316,

319, 333, 506, 516-518, 559, 562, 564
Cha, Joseph 492, 493
Champagne Kontları 097
Chang Chun 267
Chapin, Edith 094, 101, 105-109, 112, 117, 121, 549
Chase-Dunn 012, 031, 536
Chaudhuri 018, 367, 384, 391, 399, 470, 476, 477, 583
Chau Ju-Kua 058, 066, 296, 427, 482, 483, 597
Chaunu 196, 359, 518, 537
Chirot 041, 537
Chu Yuan-Chang 489
Cidde 040, 298, 368

Çağatay 215, 216, 251, 269
Çin 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372-374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-443, 445, 447-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin belgeleri 426, 437, 484
Çin donanması 468
Çin, fuarlar, uluslararası kredi alışverişi 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229, 230-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372, 373, 374, 376, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 392, 395, 396-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-443, 445, 447-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin, Hıristiyan 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072,-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229, 230-233, 235, 237, 238, 240,-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372-374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-443, 445, 447, 447-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin Kapıları 441
Çin, Mısır, Gent, İtalya, Suriye 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038, 039, 040, 041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229, 230-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372-374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-443, 445, 447,

448, 449-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489, 490-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin, Mısır, nüfus ve veba, 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229, 230-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372-374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-445, 447-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin, Müslüman, Pazar fuarları ve para birimi ihtiyacı, kur 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310, 311, 312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372-374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-419, 424-428, 434-443, 445, 447-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Çin porseleni 386, 469
Çin Seddi 436
Çin, serbest girişim, laissez-faire, tüccar 009, 010, 019, 022, 023, 029, 033, 034, 036, 038-041, 043-045, 048, 049, 057, 062, 063, 065-068, 072-074, 078, 082, 083, 086, 113, 123, 176, 195, 196, 212, 214, 216-219, 222, 229-233, 235, 237, 238, 240-242, 246, 248-253, 256-259, 269, 278, 279, 286, 290, 291, 293-296, 298-306, 310-312, 338, 350, 355, 357, 359, 360, 363, 365, 367, 372, 373, 374, 376, 382-390, 392, 395-398, 402, 407, 413-416, 418, 419, 424-428, 434-443, 445, 447-466, 468-470, 472, 474, 475, 477, 479-485, 487, 489-502, 504, 506, 510, 512-514, 518, 520, 522, 527, 529, 534, 566, 595, 596
Cipolla 132, 133, 154, 166, 463, 537
çıkarılacak dersler, Akdeniz rotaları, yüzyıl ortası bunalımı, liman kentlerinin kökeni, 121, 155, 203, 270, 307, 359, 413, 446, 500
çıkarılacak dersler, para ve kredi, yeni ihtiyaç seviyeleri 121, 155, 203, 270, 307, 359, 413, 446, 500
Coedes, Georges 590, 591
Çok-uluslu şirketler 156
Commenda 318, 323, 325
Cox, Oliver 182, 537
Cuci 215
Curtin, Philip 012, 041, 384, 537

Das Gupta 395-401, 583
Dawson 063, 239, 240, 241, 249, 250, 567, 596
Delhi Sultanlığı 219, 520
denizciler, Malakka Boğazı bölgesi, klasik metinlerin Arapça çevirileri 082, 163, 176, 178, 220, 228, 292, 293, 302, 309, 330, 381, 388, 393, 438, 488
de Rachewiltz 063, 216, 237, 239, 252, 537, 567, 596
de Roover 119, 120, 144-153, 553

Digby 390, 415, 583
Dilmun 308, 380
Di Meglio 440, 442, 443, 591, 596
Doehaerd 057, 128, 129, 130, 132-134, 136, 142, 151, 538, 549, 553, 554, 560
Dols, Michael, 237 351, 573
Döviz alım satımcıları 150
döviz alım satımcıları, periyodik 109, 327, 476
dünya ekonomisi 024, 032, 035, 036, 071, 220, 393, 514

Ebla 308, 380
Ehrenkreutz 313-315, 574
Ekholm 031, 122, 538
Ekonomik gerileme, endüstriyel gerileme, çıkarılacak dersler 288
El-Eşref Halil 277
El-Makdisî 268, 280, 281, 290, 291, 300, 301, 332, 333, 357
Elvin, Mark 034, 457, 463-465, 467, 477, 478, 481, 498, 596, 601
Endonezya, ayrıca bkz. Cava 065, 068, 357, 359, 365, 367, 374, 376, 387, 388, 418, 421, 424, 434
Ennen, Edith 162, 538
Espinas 031, 132, 145, 538, 554
Evergates 107, 124, 550

Fas'ın periyodik pazarları 096
Fâtımîler 333, 342, 345
Feodalizm 080
Ferrand 437, 441, 481, 571, 574, 579, 591
Filistin 072, 081, 083, 100, 159, 162, 168, 190, 217, 219, 221, 222, 224, 225, 240, 307, 346
Filistin'deki Ayn Calut 224
Fischel 045, 336, 338, 574
Flaman tekstil endüstrisi 153
Flaman tekstil endüstrisi, Gent. 153
Floransa 042, 109, 113, 119, 148, 149, 169, 180, 183, 201, 559, 561, 562
Floransalı Medici ailesi 043
Fransa 019, 034, 071, 080, 084, 093, 094, 097-100, 113, 116-118, 121, 126, 128, 133, 135, 139, 141, 142, 153, 154, 163, 165, 178, 343, 517, 520
Frenkler 354, 356
Frenk yamyamlığı 167
Fuarlar 006, 102, 133
fuarların organizasyonu, katılımcılar, İtalyanların satın aldığı ürünler 100
Fuar Muhafızları 098
Fuar Muhafızları, İtalyanların rolü, yerel adalet sistemleri 098
fuar, yabancı sermayedarlar, deniz bağlantıları 072, 084-087, 094, 098, 099, 101-104, 108, 109, 111, 112, 116, 119, 121, 122, 124, 126, 130, 133, 227
Fustat 008, 223, 264, 281, 300, 324, 326, 328, 331-333, 335, 336, 342, 344
Fustat-Kahire 008
Fustat-Kahire, sanayiler; İslam ve iş 008

Ganshof 084, 129, 131, 538, 539, 550, 554
Ganzhou 246
Gazan 277, 305
Gazze 170
Gemiler 176, 298, 356, 358, 399, 470, 494
General Cevher 021, 030-032, 035, 037, 039, 041, 042, 044, 051, 058, 059, 062, 076, 077, 079, 087, 094, 096, 100-102, 104, 106, 109, 110, 113, 114, 119, 121-124, 127-132, 137, 139, 140, 142-144, 147-149, 152, 153, 154, 159, 162-167, 170-173, 175-178, 180-184, 186, 187, 189, 191, 199, 200, 208, 212, 214, 215, 221, 223-225, 229, 230, 235-238, 244, 248, 256, 259, 265, 266, 276-280, 286, 287, 289, 290, 292, 293, 295, 296, 301, 303-305, 309, 311, 314, 319-321, 323, 324, 327-329, 331,

333, 334, 338, 340, 344, 345, 349, 351-354, 356, 376, 378, 381-385, 387, 394, 396, 403, 404, 408-412, 415, 418, 419, 423, 425, 428, 430, 431, 437, 442, 447, 449, 455, 456, 459, 463, 464, 468, 473, 475, 480, 482, 483, 485, 491, 493, 505, 515, 520, 523, 525-527, 528, 531, 532, 563, 603
Geniza 059, 319, 321, 324, 326, 330, 385, 574, 575
Gent 006, 071, 086, 106, 110, 127-131, 134, 135, 137, 138, 139, 142, 144, 150, 154, 155, 227, 553, 555
Gernet 015, 475, 476, 485-487, 596
Goa 383, 400
Goitein 060, 233, 264, 303, 317-319, 321, 324-330, 333, 334, 336, 339-341, 345, 346, 358, 385, 386, 574, 575, 584
Gopal 394, 417, 433, 434, 584
Grousset 214, 460, 568, 596
Gucerat 009, 073, 358, 361, 363, 368, 371, 374, 379, 383, 391, 393, 394, 428, 434
Guceratlı tüccarlar 393, 434
güney deniz rotası, Güney Son 202, 315, 500
Güney Song 217, 435, 438, 439, 457, 458, 465-467, 470, 479, 482, 484, 485, 490, 498
Gürcistan 113
Guy de Dampierre 138, 141
Guzman 239, 568

Haçlı Seferleri 051, 066, 083, 084, 162, 164, 166, 174, 277, 345, 541
Haçlı Seferleri, bkz. Haçlı Seferleri, Müslümanların Hıristiyanlarla ticareti 051, 066, 083, 084, 162, 164, 166, 174, 277, 345, 541
Haçlı Seferleri, siyasi bağımsızlık, liman tesisleri, Bruge'e giden deniz yolu, gemiler, köle ticareti 051, 066, 083, 084, 162, 164, 166, 174, 277, 345, 541
Hadramut 298, 363
Haham Tudelalı Bünyamin 238
Halep 040, 060, 224, 252, 276, 289, 308, 346, 380, 578
Halife Nasır 285
Hall, D. G. E. 386, 389, 390, 404-409, 431, 437, 442, 541, 584, 591, 592
Hall, Kenneth 386, 389, 390, 404-409, 431, 437, 442, 541, 584, 591, 592
Hang 475, 482, 598
Hangchow 010, 015, 252, 298, 311, 438, 455, 475, 482, 485-488, 498, 499
Hanse of Londra (Londra Loncası) 104, 140
Hartwell 018, 033, 040, 464-466, 597
Harun Reşid 280, 282
Harzemşah 214, 234
Harzemşah Türkleri 214
Hatibi Bağdadi 282
Heers 179, 183, 560
Heyd 168, 296, 301, 303, 304, 333, 358, 575
Hilal 078, 082, 214, 276, 277, 576
Hindistan 009, 019, 023, 033, 038, 040-042, 049, 060, 062, 065, 074, 078, 082, 083, 113, 114, 160, 192, 195, 196, 218, 219, 233, 237, 238, 245, 246, 249, 251-253, 256, 257, 264, 265, 278, 279, 281, 289, 290-293, 295, 296, 298, 299, 303, 304-307, 312, 333, 334, 338, 349, 350, 354, 357-359, 361, 363, 365, 367, 368, 371-374, 376, 378, 379-394, 397, 400, 402-407, 410-415, 424-428, 431, 433, 435, 436, 438, 439, 441, 443, 445, 457, 459, 460, 470, 506, 509, 510, 513, 518, 520, 522, 533, 576, 585
Hint Okyanusu, ayrıca bkz. Hint Okyanusu sistemi 009, 041, 220, 221, 226, 233, 256, 294, 310, 359, 363, 367, 368,

372-374, 379, 381, 383, 385, 388, 393, 398, 411, 445, 459, 487-500, 510, 512, 514, 524
Hirth 296, 427, 483, 596, 597
Hıristiyanlık 082, 243, 382, 505
Hobsbawm 012, 530, 539, 542
Hong Kong 068, 203, 447-450, 600
Hopei 492, 493
Hourani 293, 294, 308, 576
Hsi-Hsia 232
Hui-Ch'an 440
Hülagü 216, 218, 220, 224, 243, 245, 285, 286, 289, 305, 313, 567
Hunlar 214
Hürmüz 072, 073, 220, 245, 246, 252, 273, 279, 285, 291, 298, 299, 304, 368, 371, 394, 395, 459, 460
Hyde 197, 199, 200, 561

Irak 214-216, 218, 220, 245, 257, 279, 285, 287, 289, 290, 300, 303, 304, 308-311, 313, 320, 331, 332, 338, 339, 345, 379, 393, 509

İbn Battuta 393, 394, 395, 427, 443, 454, 455, 480, 488, 577
İbn el-Fakih 266
İbn Fuvati 288
İbn Hâcer 337
İbn Havkal 301, 302
İbn Hurdâzbih 233
İbn-i Cübeyr 283, 284
İbn Said 442
İbnü'l-Esîr 285
İdrisi 067, 303, 384, 427, 442
İlhanlılar 218, 265, 273, 277, 288, 305, 306, 310, 311
İpek 063, 113, 217, 253, 456, 468, 469, 472, 499, 522

İran 023, 074, 082, 113, 191, 194, 215, 216, 218-221, 224, 231, 245, 249, 257, 263, 265, 290, 291, 293, 294, 296, 301, 303, 304, 309-311, 313, 314, 329, 345, 384, 393, 395, 397, 414, 445
İskenderiye 040, 109, 113, 194, 208, 274, 316, 328, 330, 336, 345, 349, 351, 354-356, 382
İskender Şah 440
İspanya 051, 060, 073, 082, 104, 113, 141, 164, 202, 238, 293, 359, 463, 516, 518
İtalya 019, 035, 038, 042, 046, 048, 071, 072, 078, 082, 086, 095, 099, 102, 104, 106, 108, 111-113, 116, 120, 142, 148, 153, 154, 158, 162-164, 169, 181, 182, 190, 197, 199, 200, 205, 284, 343, 347, 516, 520, 533
İtalyan tüccarlar 042, 095, 114, 118, 134, 135, 144, 152, 223, 235, 242, 247, 248, 305, 349, 572

Japonya 068, 074, 528

Kâğıt 463, 479-481, 598
Kâğıt para 479
Kalah 295, 423, 440-442
Kalavun 276, 277, 290, 311, 336
Kapitalizm 007, 546, 580
Karadeniz 072, 074, 159, 164, 173, 185, 190, 191, 194, 195, 199, 202, 221, 223, 225, 233, 235, 240, 242, 243, 253, 276, 306, 307, 313, 351, 543
Karahanlılar 266
Karanlık Çağ 078, 081, 162
Kartaca 161
Kato 045, 475, 476, 598
Kazvini 442
Kedah 423, 434, 440, 451
Kedar 159, 197, 198, 199, 201, 561
Kefe 191, 195, 197, 251, 257, 258
Kentleşme, batı kıyısı, Akdeniz'le doğu bağlantıları 015
Kerimi tüccarlar 337, 339, 340, 349, 353, 396
Keten 346
Khanfu 481
Kirman 228, 246
Kıbrıs 104, 109, 171, 194, 225, 252, 289, 306, 344, 347
kırsal, kent kapitalizmi

işbirliği 034, 039, 068, 080, 087, 107, 124, 131, 132, 141, 179, 345, 352, 470, 472, 503
Kızıldeniz 008, 036, 040, 049, 073, 190, 202, 205, 208, 221, 222, 225, 226, 270, 273, 280, 281, 292, 293, 298, 299, 302, 305, 306, 310, 333, 335, 336, 354, 357-360, 363, 367, 380, 381, 385, 386, 393, 396, 397, 512
kökenleri, deniz kökenleri, deniz yolu 036, 060, 129, 132, 144, 151, 160, 162, 175, 399
Kolomb 175
Konstantinopolis 072, 081, 082, 086, 109, 112, 137, 161, 164, 165, 170-173, 190, 191, 196, 202, 208, 225, 242, 243, 273, 313
Korsanlık 398
Kredi 043, 090, 536, 541, 577
kredinin icadı, İslam ve kredi, kredi ortaklıklar 042
kredi, para birimleri, kalkınma döngüsü 030, 042, 043, 089, 090, 092, 096, 111, 115, 151, 188, 200, 204, 263, 322, 326, 328, 330, 444, 458, 474, 476, 477, 481, 504
Krishna Ayyar 396, 585
Krishnaswami Pillai 412, 585
Kubilay Han 047, 063, 216, 224, 242, 243, 246, 306, 439, 458, 466, 569
Küçük Ermenistan 274, 289, 306
Kudüs 109, 168, 170, 244, 252, 346
Kuhbenan 228, 246
Kumaş. 108, 341, 410
Kuwabara 058, 296, 482, 483, 484, 485, 577, 598
Kuzey Afrika 040, 060, 068, 073, 078, 082, 087, 112, 113, 161, 164, 174, 194, 332

Labib 327, 335-338, 345-347, 349, 354-356, 577, 578
Lagny 071, 086, 094, 101, 109, 112, 121
Lane, F. C. 162-164, 176-178, 182, 183, 197, 198, 355, 561-563, 580
Lapidus 060, 578
Laurent 031, 032, 098, 112, 134, 136, 137, 147, 551
Lazkiye 194
Le Goff 180, 182, 194, 541
Lestocquoy 046, 106, 551, 555
les univers cloisonnés 196
Lewis, Archibald 166, 541, 578
Liège 131
Limanlar 069
Loca 188
Logan 382, 585
Lombardiya 113
Lombardlar 079, 082, 114, 115, 147, 149, 161, 162
Lopez 034, 038, 042, 112, 118, 143, 163, 169, 183, 184, 186, 249, 277, 278, 318, 541, 559, 562, 569, 578, 599
Luzzatto 562
Lyon 096, 099, 239, 541, 551

Maalouf 066, 167, 168, 541
MacKnight 424, 592
Madinat al-Salam 281
Mahalingam 405, 411, 412, 585
Majapahit 443
Majumdar 430, 592
Makrizî 336, 344, 347, 351, 358
Malakka Boğazı, Son 058, 227, 295, 367, 373, 374, 384, 396
Malakka, liman yöneticileri 009, 036, 039, 049, 058, 074, 227, 295, 298, 365, 367, 372-374, 382-384, 388, 396, 397, 416-420, 423, 424, 426-428, 433-435, 439, 440, 444, 448, 449, 451, 459, 506, 513
Malezya 056, 065, 068, 196, 292, 357, 359, 397, 419, 423, 424, 449
Mandarin sınıfı 490
Mann, Michael 031, 542, 558
Maréchal 147
Marignolli, Giovanni de

251, 252, 259
Marsilya 084, 108, 109, 136, 549, 552
Marx, Karl 016, 030, 031, 035, 515, 518, 542
McNeill, William 014, 017, 018, 041, 048, 154, 159, 177, 183, 187, 205, 252, 253, 256-259, 355, 376, 461, 492, 493, 542, 563, 598, 599
Mehdiye 161, 221
Mekke 317, 318
Memlûk Devleti 192, 222, 225, 339, 350
Mesudî 391
Ming 269, 304, 373, 397, 398, 413, 435, 439, 458-460, 467, 480, 489, 491-497, 499, 513, 595, 599
Ming, para 269, 304, 373, 397, 398, 413, 435, 439, 458-460, 467, 480, 489, 491-497, 499, 513, 595, 599
Minorsky 279, 576, 578, 582
Mısır 008, 012, 023, 039, 040, 042, 045, 047, 049, 073, 112, 113, 160, 170, 172, 173, 190-192, 194-196, 202, 214, 217, 221-226, 240, 263, 273, 274, 276, 278, 281, 288, 292, 298, 305, 309-316, 329-333, 336-352, 354-356, 359-361, 381, 382, 386, 391, 394, 395, 410, 411, 436, 470, 476, 506, 509, 512, 517, 556, 574
Mısır'daki Fustat 281
Mısır, Hindistan, askeri 008, 012, 023, 039, 040, 042, 045, 047, 049, 073, 112, 113, 160, 170, 172, 173, 190-192, 194-196, 202, 214, 217, 221-226, 240, 263, 273, 274, 276, 278, 281, 288, 292, 298, 305, 309-316, 329-333, 336-352, 354-356, 359-361, 381, 382, 386, 391, 394, 395, 410, 411, 436, 470, 476, 506, 509, 512, 517, 556, 574
Moğollar, denizcilik, donanma 007, 052, 058, 218-220, 222, 224, 228, 230-232, 235, 236, 238-240, 263, 270, 271, 285, 303, 304, 311, 313, 374, 395, 458, 466, 467, 485, 490, 493, 494, 510, 512, 515, 565
Mollat 358, 542, 543, 578, 602
Mombasa 360, 394
Möngke 566
Moreland, W. H. 397
Muda 561
Mukhia 403, 583, 586
Musi Nehri 418, 439
Musul 245, 252

Nagaram 408
Nasır Muhammed bin Kalavun 290, 311, 336
Navarralı Blanche 098
Needham 033, 176, 462, 464, 467, 468, 599, 600, 601
Nilakanta Sastri 378, 403, 412, 430, 437, 586, 593
Nil Nehri 040
Nooteboom 430, 431, 450, 593
Norwich 168, 172, 173, 563
Novgorod 128, 133
Nüfus 197, 271
Nureddin Mahmud Zengi 170

Ortadoğu 004, 007, 012, 015, 019, 029, 033, 036, 039, 040, 042-044, 048, 051, 060, 062, 071, 072, 082, 083, 086, 109, 112, 113, 132, 152, 184, 190, 194, 197, 208, 216, 222, 237, 253, 256, 280, 292, 301, 308, 318, 328, 329, 351, 358, 363, 376, 382, 386, 391, 402, 406, 410, 414, 438, 440, 443, 445, 462, 468, 475-477, 502, 509, 512, 517, 529, 560, 572
Ortadoğu döngüsü 509
Ostrogotlar 161

Ögeday 215, 216, 218, 224, 231, 232, 236

Palembang 009, 396, 418-420, 423, 424, 426, 430, 432, 433, 437-439, 442, 448, 449, 451, 459, 506, 595
Pallava 378, 388, 401, 405, 408, 432

pamuk, keten, Kalimali, keten kumaş, ipek, yün 033, 067, 091, 156, 195, 221, 237, 245, 340, 342, 347-349, 382, 386, 390, 392, 394, 405, 406, 409, 470, 472
Pandya 401
Papa II. Urbanus 165
Papa IV. Innocentius 239
Para 043, 318, 327, 478, 537
Para birimi. 327
para ve kredi, ürünler 151, 204, 474, 476, 477, 504
Paris 015, 023, 101, 109, 110, 121, 127, 159, 236, 240, 535-539, 541-544, 547-551, 554-556, 558, 560, 562, 564-571, 573, 574, 576-580, 587, 590, 591, 595, 597, 599-602
Pasé 423, 443
Pax Mongolica 249, 259, 269
Pekin, ayrıca bkz. Hanbalık, Taidu 217, 229, 247, 249, 251, 257, 458, 488, 493, 494, 497, 498, 499, 500, 512
Pelliot 459, 460, 569, 571, 600
Penang 449
Petech, Luciano 242, 248, 250, 251, 569
Petronius 382
Philip Augustus 547
Pirenne 015, 080, 104, 119, 128, 129, 140, 163, 539, 540, 543, 554, 556, 563, 579
Pires, Tomé 374, 417, 420, 428, 434, 583, 591, 593
Pisa 109, 113, 165, 173, 174, 190, 191, 315
Polo, Marco 045, 047, 058, 062-066, 187, 191, 194, 217, 224, 228, 235, 241-245, 247, 248, 287, 304, 344, 429, 439, 454, 464, 479, 482, 485, 559, 562, 568, 569, 571
Poorter 138
Portekiz 048, 049, 075, 104, 142, 360, 374, 419, 445, 468, 518
Power, Eileen 062, 187, 542, 544, 569, 585, 589, 599
Provins 071, 086, 094, 100, 101, 105, 106, 108, 109, 121, 124, 134, 151, 203, 548, 549, 551
P'u Shoukeng 483, 485

Quilon 252, 298, 363, 383, 393, 395, 396, 439, 441, 443, 510

Rahip John 238, 382
Ramaswamy 407, 412, 587
Ranking 280, 281, 290, 291, 300, 332, 333, 357, 571
Renouard 161, 163, 201, 544, 552, 559, 563, 564
Reşidüddin Hamedani 215, 235, 288, 289
Resuliler 338
Reynolds. 112, 535, 536, 544, 564, 565
Richards 286, 382, 383, 392, 393, 402, 411, 414, 415, 436, 577, 579-581, 587, 591, 593, 598
Rockhill 239, 296, 427, 483, 570, 588, 596, 597, 600
Rodinson 317, 580
Roma İmparatorluğu 078
Rossabi 497, 595, 596, 600, 601
Runciman 030, 164, 171, 544, 564
Russell 095, 127, 154, 544

Saint Quentinli Simon 239
Şam 060, 083, 113, 216, 219, 224, 252, 293, 308, 338, 339, 351, 578
Samaniler 265
Samudri Raja, ayrıca bkz. Zamorin 396
San-fo-Ch'i 437
Sapori 181, 183, 186, 318, 549, 561, 562, 564, 565
Sasaniler 317
Sauvaget, Jean 295, 301, 302, 571, 579, 580
Schneider, Jane 031, 544
Schurmann 459, 475, 491, 600
Selahaddin Eyyubi 170, 191, 217, 222, 223, 332, 354
Serjeant 304, 360, 580
Shboul 295, 442, 580
silahlar, Yuan hanedanı

093, 178, 392, 414, 455, 462, 466
Sind 293, 296, 379, 582
Singapur 068, 203, 420, 447-449, 529, 583, 592, 594
Siraf 072, 220, 299, 301-303, 391, 441, 482, 572, 578, 580
Sivas 195
Sivin 462, 601
Skoljar 467, 601
Sluis 136, 143, 153
So, Alvin 472-474, 601
Sombart, Werner 181, 545, 564
Song 023, 034, 043, 217, 232, 296, 365, 374, 389, 395, 397, 426, 435, 438, 439, 448, 452, 457, 458, 462, 464-468, 470, 474-476, 478, 479, 482-485, 490, 491, 498, 499, 510, 595, 597, 600, 601
Southern, Richard W. 051-053, 545, 556, 582, 599, 602
Spencer 381-383, 387-390, 428, 432, 433, 437, 569, 588
Spuler 215, 286, 288, 570
Stamp, Josiah 061
Steensgaard, Niels 263, 264, 570
Stein, Burton 376, 378, 379, 383, 388, 401, 402, 403, 410, 412, 583, 588, 589
St. Louis 136
Suhar 299, 300, 301
Sumatra 365, 384, 414, 417, 418, 421, 423-425, 428, 430, 431, 434, 440, 442, 443, 445, 447, 459, 460, 506, 586, 590, 592, 593
Sümerler 317
Sur 168, 580
Suriye 008, 039, 104, 113, 136, 167, 184, 185, 194, 217, 219, 221-225, 276, 288, 305-307, 311-316, 332, 340, 342, 344-351, 353, 380, 382, 470
Suriye, ticaret yolları ve vebanın yayılması 008, 039, 104, 113, 136, 167, 184, 185, 194, 217, 219, 221-225, 276, 288, 305, 306, 307, 311-316, 332, 340, 342, 344-351, 353, 380, 382, 470

Tamiller 402
Ta-Shih 296, 483
Tayland 376, 387, 421, 423, 430, 445
Tebriz 190, 195, 219, 245, 249, 264, 273, 285, 288, 289, 291, 304, 306, 307
Teixeira da Mota 298, 468, 580
tekstil endüstrisi, Venedik ve Mısır 031, 032, 108, 140, 142, 153, 346, 474
Thrupp, Sylvia 166, 167, 539, 545, 565
Tibbetts 049, 302, 368, 371, 380, 394, 571, 580, 589, 593
Tiberya 170
Ticaret 006-008, 062, 096, 101, 119, 151, 152, 178, 185, 202, 227, 265, 276, 334, 352, 398, 476, 494, 537, 575
Ticari devrim 033
Tillion, Germaine 037, 545
Tilly, C. 012, 018, 037, 545
Timurlenk 047, 202, 219, 265, 269, 305, 344, 348, 360, 411, 494, 500
Togon Temür 251
Tonkin 495
Toskana 104, 113
Toussaint 278, 292-294, 295, 318, 333, 381, 383, 385, 391, 398, 399, 430, 461, 581
Trabzon 195
Tregonning 426, 594
Troyes 016, 071, 086, 093, 094, 097, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 115, 120, 121, 123, 127, 134, 171, 203, 548-552
Troyes, Bar-sur-Aube, Lagny'nin gerileyişinin sonuçları, 016, 071, 086, 093, 094, 097, 100-102, 105, 107, 108, 115, 120, 121, 123, 127, 134, 171, 203, 548-552
tüccarlar, metalurji, askeri fetih 042, 045, 046, 057, 060, 062, 065, 073, 074, 080, 087, 089-092, 095, 098, 102-104, 107, 108, 110, 112, 114, 116-120, 124,

128, 131, 132, 134, 135, 140, 142, 144-149, 152, 156, 171, 182, 184-188, 192, 217, 221, 223, 229, 233-235, 242, 247-249, 256, 259, 264, 270, 273, 274, 292, 304-307, 326, 334-337, 339, 340, 347, 349, 353, 354, 356, 358, 359, 363, 383, 385, 386, 388-390, 392, 393, 396, 400, 401, 404, 406, 408, 409, 413-415, 420, 433, 434, 438, 475-477, 479-481, 484, 487, 572
Tunus 109, 194, 221, 324, 331, 333
Türkiye 245, 380, 407, 547
Türkler 224, 265, 488

Udovitch 042, 044, 180, 292, 317, 319-325, 328, 330, 351, 542, 572-574, 578, 581
uluslararası ticaret, demir ve çelik çıkarılacak dersler 029, 033, 071, 080, 128, 131, 135, 360, 468, 501, 503, 522
Umman 039, 208, 220, 294, 298-300, 361, 363, 380, 381, 391, 395-398, 441, 460, 482
Üretim 008, 033, 454, 474

van Artevelde, Jacques 139, 141, 557
van der Beurse ailesi 144, 145
van Houtte 130, 133, 136, 143, 147, 153, 546, 557
van Leur, J. C. 594
van Werveke 046, 127, 129, 130, 136-140, 144-146, 149, 557
Vasco da Gama 360, 372, 394, 516
Veba, Kahire Köle Sultanlığı. Bkz. Kahire Köle Sultanlığı 007, 008, 119, 127, 258, 344
Vergilius 237
Vietnam'daki Ly 389
Vijayanagar 401, 402, 411, 412, 415, 513, 585, 586
Vikingler 081, 527
Villehardouin, Geoffrey de 171-173, 565
V. Thibaut 107

Waley 200, 565, 570
Wallerstein 012, 016, 018, 024, 030, 031, 035, 049, 519, 527, 546
Wang, G. 425, 426, 437, 454, 456-458, 460, 491, 594, 601
Weber, Max 015, 016, 030, 041, 112, 123, 138, 181, 455, 518, 546, 547, 602
Weissman, Keith 287, 288, 290, 581
Wheatley, Paul 058, 427, 431, 486, 593, 594, 602
Wiet, Gaston 060, 282-285, 336-340, 571, 577, 581, 582
Wolf, Eric 012, 032, 041, 547
Wolters 419, 426, 437, 439, 453, 594, 595

Yafa 168, 170
Yahudiler 043, 115, 149, 324, 488, 575
Yakut 442
Yang 477-480, 602
Yönetim 334, 404
Ypres 106, 110, 111, 128, 130, 131, 133, 136, 142, 154
Yuan hanedanı 217, 439, 490, 491, 499, 510
Yule 229, 237, 479, 558, 569, 571
Yün kumaş 470

Zamorin 396
Zanzibar 358, 360, 394
Zaytun 250-252, 298, 311, 427, 438, 482, 483, 485, 493, 499

Ünlü Amerikalı tarihçi ve sosyolog Janet Abu-Lughod'un Immanuel Wallerstein'in "Dünya Sistemleri Teorisi"ni yeniden yorumladığı ezber bozan çalışması *Avrupa Hegemonyasından Önce: 1250-1350 Arasında Dünya Sistemi*, verili kabullerin aksine, modern dünya ekonomisinin kökenlerinin 16. yüzyıla değil, 13. yüzyıla dayandığını öne sürüyor.

Avrupa'nın Brugge ve Venedik gibi liman şehirlerinden Horasan ve Moğolistan'a, Hint altkıtası ve Çin'den Bağdat ve Kahire'ye uzanan geniş kapsamlı ticari ve kültürel alışverişe odaklanan Abu-Lughod, bütünleşik bir sistem olarak 'yüksek ortaçağ' dünyasını masaya yatırıyor. Küresel ekonominin Avrupa-merkezli tarih yazımını eleştiren Abu-Lughod, Cengiz Han yasalarıyla şekillenen bu dünya sisteminin neden kısa sürede zayıflayıp yerini Avrupa hegemonyasına bıraktığına da yanıtlar arıyor.

Avrupa Hegemonyasından Önce: 1250-1350 Yılları Arasında Dünya Sistemi, okurlarını ortaçağ Avrasya'sının birbirine bağlı dehlizlerinde kaybolmadan ustalıkla gezdiren, incelikle örülmüş detaylarla dolu bir çalışma...



